

Verkehrsamt

Umsetzung des

Nahverkehrsbericht 2017

Nahverkehrsplans

Förderkonzept 2018

im Landkreis Ravensburg



Inhaltsübersicht

1 VORBEMERKUNGEN/ENTWICKLUNG DER ÖPNV-FÖRDERUNG 1

2 NAHVERKEHRSBERICHT 2017 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 2017 6

 2.3.1 Schienenverkehr 6

 2.3.2 Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen..... 6

 2.3.3 Tarifsysteem / 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 2018 9

3.1 Allgemeines / Vorbemerkungen 9

3.2 Bisherige Entwicklung / Überblick 2018 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 / Tarifsysteem..... 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 16

 3.8.1 Maßnahmen 16

 3.8.2 Erläuterungen..... 16

3.9 ÖPNV-Finanzierungsreform 17

3.10 Schülerbeförderung 19

 3.10.1 Voraussichtliches Defizit..... 19

 3.10.2 Erläuterungen..... 19

3.11 Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren..... 19

4 ZIELPLANUNG FÜR DIE UMSETZUNG DES NAHVERKEHRSPLANS.. 22

4.1 Vorbemerkungen 22

4.2 Zielplanung..... 23/23

4.3 ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2016 - 25

4.4 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Daten/Fakten 2016)..... 61

Abkürzungsverzeichnis:

BOB: Bodensee-Oberschwaben-Bahn; **DB AG:** Deutsche Bahn; **DING:** Donau-Ille-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 (NVP), 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.

2016 wurde mit der Teilfortschreibung des NVP zum Thema „Barrierefreiheit“ begonnen und ab 2018 wird sich die im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform vorgenommene Änderung des ÖPNV-Gesetzes mit der Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung auf die Aufgabenträger auswirken.

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 2017

2.1 Entwicklung der allgemeinen Rahmenbedingungen

Der tiefgehende Wandel im ÖPNV, der hauptsächlich durch demografische und gesellschaftliche Entwicklungen, sowie 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 Fernbusverkehrs und Vorgaben zur vollständigen Barrierefreiheit ab dem Jahr 2022.

Nachdem die ÖPNV-Finanzierungsreform mit sehr komplexen Auswirkungen für die Landkreise und Verkehrsunternehmen vom Land im Juli 2014 bis auf weiteres verschoben worden war, sind die rechtlichen Voraussetzungen inzwischen geschaffen und die erste Reformstufe tritt am 01.01.2018 in Kraft.

Auch der Fernbusverkehr 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.

Die vorbereitenden Arbeiten für die Elektrifizierung der Südbahn sind im Zeitplan. Zur Elektrifizierung und Ertüchtigung der „Allgäubahn“ laufen derzeit noch die Planfeststellungsverfahren.

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 2017 sind im Anhang enthalten.

2.2.1 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)

Der Verbund hat sich auch in seinem 14. Bestandsjahr insgesamt als erfolgreiches Projekt erwiesen. Die Fahrgastzahlen haben aktuell wieder eine positive Tendenz. Verlässliche Entwicklungszahlen liegen bisher nur für das Jahr 2016 vor. Es wurden 35,004 Mio. Fahrgäste befördert, was einem Zuwachs von 1,0 % entspricht. Der Gelegenheitsverkehr (Einzelfahrscheine, Tageskarten) verzeichnete ein Plus von 1,2 % und beim Schülerverkehr setzte sich der rückläufige Trend mit -0,6 %, allerdings abgeschwächt, fort. Im Berufsverkehr wurde ein Wachstum von 5,9 % erzielt. Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um 3,4 % angestiegen. Auch bedingt durch die günstige Kostenentwicklung war 2016 wieder ein gutes Verbundjahr.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen hat sich im ersten Halbjahr 2017 leicht verschlechtert. Die beförderten Personen sind im Vergleich zum 1. Halbjahr 2016 um 0,48 % zurückgegangen. Die Fahrgelderlöse haben allerdings um 1,16 % zugenommen.

In diesem Jahr war die verbundübergreifende Zusammenarbeit wiederum der Arbeitsschwerpunkt des Verbundes.

Die vielfältigen und komplexen Arbeiten für die Integration des Landkreises Lindau zum 01.01.2018 wurden fortgeführt und mit der Unterzeichnung des neuen Gesellschaftsvertrags am 26.07.2017 wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht. Zuvor waren wegen der Beteiligung der Stadt Lindau, bzw. des Stadtverkehrs Lindau, noch einige Problempunkte lösungsbedürftig und schwierige Verhandlungen notwendig.

Mit dem Landkreis Lindau, der Stadtverkehr Lindau GmbH und der RBA Regionalbus Augsburg GmbH wurden insgesamt 3 neue Gesellschafter aufgenommen.

Ein wichtiges Signal auch für die Fahrgäste, denn durch die Erweiterung des bodo-Verkehrsverbundes wird die Mobilität für Schüler, Berufspendler sowie Touristen und Gelegenheitsfahrer im Landkreis- und länderübergreifenden Verkehre nun einfacher und attraktiver.

Die als Ergänzung zur Lindau-Erweiterung angedachte Integration von Bus- und Bahnstrecken nach Memmingen hat sich leider verzögert. Eine Grundlagenuntersuchung liegt vor und die Gespräche mit der Stadt Memmingen wurden im Herbst wieder aufgenommen.

Auf der Basis eines Gutachtens (Firma PTV) wurden im Schnittbereich der Verbünde bodo, naldo und DING mehrere Tarifkooperationen umgesetzt (bodo-Tarif bis Bad Schussenried, naldo-Tarif bis Aulendorf, DING-Tarif bis Herbertingen). Die sich hieraus ergebenden tariflichen Möglichkeiten werden durch die Fahrgäste bisher gut angenommen.

Das schon seit mehreren Jahren vom Verbund verfolgte Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)“ ist im laufenden Jahr in die Praxisphase getreten. Nach mehreren Integrationstests und Installation der notwendigen Geräte und Einrichtungen ist die neue elektronische Chipkarte seit Oktober im Echtbetrieb. Damit kann auch die Gästekarte „Echt-Bodensee-Card“, die zum Jahresbeginn 2017 bei 4 Pilotgemeinden im Bodenseekreis eingeführt worden ist, von der reinen Sichtkontrolle auf die elektronische Funktionsweise umgestellt werden. 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. Restmittel wurden jeweils übertragen. Auch das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen seiner Zuschusszusage die Frist zur Endabrechnung nochmals verlängert (bis Ende 2018). Durch die Inbetriebnahme sind die verkehrlichen Voraussetzungen für die Einführung der „Echt-Bodensee-Card“ auch im Landkreis Ravensburg geschaffen.

Wie bereits in den Vorjahren wurden bewährte Werbemaßnahmen (z. B. Kundeninfo „Mobil im Ländle“, Plakataktionen) sowie sonstige Präsentationen fortgesetzt. Auch die handlichen Streckenfahrpläne für die Buslinien im bodo-Gebiet kommen bei den Fahrgästen nach wie vor gut an. Der traditionelle „bodo-Erlebnistag“ als wichtige Veranstaltung des ÖPNV wurde in diesem Jahr als ein gemeinsamer Aktionstag

der 3 Verbünde bodo, naldo und DING am 11. Mai im Biosphärenpark Schwäbische Alb durchgeführt. Weitere Details zur Verbundentwicklung sind aus dem Verbundbericht 2016 (Anhang) zu entnehmen.

2.2.2 Verkehrsplanung / Angebotsverbesserungen

Im Busbereich gab es im Stadtverkehr Ravensburg Weingarten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 kleinere Änderungen mit Durchbindungen, Fahrzeitanpassungen, Zusatzkursen, aber auch dem Wegfall von einzelnen Kursen mit schwacher Nachfrage.

Auf den Linien Bodnegg-Grünkraut-Ravensburg (Linie 21) und Mochenwangen-Ravensburg wurde das Angebot an Sonn- und Feiertagen erheblich ausgedehnt.

Im Juni 2017 gab es dann einen zweiten Fahrplanwechsel mit einer Reihe von Überplanungen einzelner Linien im Württembergischen Allgäu. Schwerpunkte hierbei waren u. a. die Linien 7542 (Ravensburg-Wangen-Isny) mit teilweiser Durchbindung nach Leutkirch (Linie 7551) und die Linie 7535 (Ravensburg-Vogt-Wangen). Mit durchgängigen Taktverkehren, Taktlückenschließungen, zusätzlichen Abendverbindungen und modernerem Wagenmaterial wurde das Angebot wesentlich aufgewertet.

Auch auf der Linie 216 Biberach-Bad Wurzach gibt es seit August an Samstagen 4 statt 3 Verbindungen und andere Abfahrtszeiten.

2.2.3 Schienenverkehr

In den **Schienenfahrplänen** hatten sich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 einige Änderungen ergeben.

Auf der Südbahn (Linie 751) verkehren die Züge Lindau-Stuttgart stündlich. Bei einzelnen Kursen haben sich durch Verlegungen zusätzliche Halte ergeben. Am Abend verkehrt ein zusätzliches IRE Paar (RV ab 20:46 Uhr Richtung Stuttgart, 20:52 Uhr Richtung FN).

Auf der Linie 731 verkehren die Regionalbahnen (RB) Friedrichshafen-Lindau stündlich mit Anschluss von und zur BOB in FN; die Durchbindung in Lindau nach Kißlegg ist entfallen. Auch wurde das Abendangebot neu strukturiert. Auf der Württemberg-Allgäu-Bahn (753/971) wurden Taktlücken, die bisher Mo.-Fr. am Vormittag noch bestanden, geschlossen. Bei den RBs Aulendorf-Lindau sind die längeren Standzeiten in Wangen entfallen. Die Zugkreuzungen wurden nach Hergatz verlegt was die Fahrzeit Kißlegg-Lindau deutlich verkürzt hat. Die Zollern-Alb-Bahn (Linie 766) erhielt zwei zusätzliche Verbindungen nach Aulendorf (Sigmaringen ab 05:03 und 23:06 Uhr).

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. 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.

Die 5 Planfeststellungsabschnitte für die Elektrifizierung sind inzwischen abgeschlossen. Erste vorbereitende Arbeiten im Abschnitt Laupheim-Ulm können voraussichtlich schon Ende 2017 beginnen, ab Herbst 2018 werden dann die ersten Vollsperrungen mit Ersatzverkehren auf Teilabschnitten wirksam.

Es ist ein wichtiges Anliegen der Region, dass der Schienenersatzverkehr sinnvoll geplant wird und ein ausgewogenes Konzept von schnellen Direktbuslinien und einer feingliedrigen Bedienung der RB-Halte entsteht. Ebenso werden nach wie vor verbindliche Lösungen eingefordert, dass der neue Halt in Merklingen keine negativen Auswirkungen auf die Südbahn und die Anschlüsse in Aulendorf haben wird.

Die Entwicklung der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)**, ist nach wie vor anhaltend gut. Die Fahrgastzählungen brachten Ergebnisse, die regelmäßig im Bereich von ca. 5.150 bis 5200 Fahrgästen pro Tag lagen. Die Fahrzeugqualität steht in hohem Ansehen bei den Fahrgästen. Die Pünktlichkeitsquote liegt mit 96,6 % über dem vom Land geforderten Mindestniveau (96 %). Die Fahrleistung der BOB wurde aus den laufenden Ausschreibungen des Landes herausgelöst und der Weiterbetrieb ist zunächst bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn im Ende 2021 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 Personenver-

kehr 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 Belegung des Güterverkehrs bleibt der Bestand der Interessengemeinschaft und deren finanzielle Unterstützung auch weiterhin erforderlich. Die finanzielle Unterstützung wurde für weitere 5 Jahre zugesagt. Für einen neuen Schienenhaltepunkt in Hoßkirch wurden inzwischen die Planungen wieder aufgenommen.

2.2.4 Fortschreibung Nahverkehrsplan

Die Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis hatten 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.

Nach einem vorgezogenen Beteiligungsverfahren im April 2016 und einem „Nachfassen“ im September 2016 wurde das offizielle Anhörverfahren am 30.05.2017 eingeleitet und die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im Herbst 2017 von den Kreisgremien beschlossen.

2.3 Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2017

2.3.1 Schienenverkehr

Der im Zuschussgebervertrag für die Norderweiterung (Ravensburg-Aulendorf) der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)** vorgesehene Anteil des Landkreises von 20 % beträgt 2017 rd. 39.895 €. 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 Geschäftsjahr 2015/2016 hatte sich entgegen ursprünglicher Annahmen durch Ausgabenverschiebungen und günstigere Kostenentwicklungen ein positives Ergebnis in Höhe von rd. 651.000 € ergeben. Für das Geschäftsjahr 2016/2017 (bis 30.09) ist ein Überschuss von rd. 677.000 € entstanden, der durch günstige Rahmenentwicklung ebenfalls höher als prognostiziert ausfiel.

Monat	beförderte Personen (Stichtagszählung)
März 2015	5.152
Juni 2015	5.123
September 2015	5.090
November 2015	5.204
März 2016	5.170
Juni 2016	5.159
Oktober 2016	5.173
November 2016	5.270
März 2017	5.055
Juni 2017	5.177

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. 15.000 € aufgewendet.

2.3.2 Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen

Im laufenden Jahr sind keine anteiligen Kosten für bestehende Fördermaßnahmen mehr angefallen. Neue Bezuschussungen haben sich nicht ergeben.

2.3.3 Tarifsystem / Kooperationen

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

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 Entwicklung der bezuschussten Abos ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bodo Abokarten Bestand Stichtag 1. Juli	2075	1886	1792	2145	2220	2150	2540

Die Preisbildungs- und Abrechnungsmodalitäten sind unter Punkt 3.5.2 dargestellt.

Der Landkreis hatte mit einer Unterbrechung seit den 80er Jahren die kostenlose **Mitbeförderung von Fahrrädern** auf einzelnen Schienenstrecken und Buslinien durch Zuschüsse ermöglicht.

Seit April 2017 ist durch die Neuausschreibung von Schienenverkehrsleistungen durch das Land die Fahrradmitnahme ab 09:00 Uhr (Wochenende ohne Einschränkung) auf allen Schienenstrecken im Nahverkehr möglich.

Auf den bisher vom Landkreis bezuschussten Streckenabschnitten (Saulgau-Aulendorf-Kißlegg; Aichstetten-Leutkirch-Wangen) wurden auch vor 09:00 Uhr Fahrräder kostenfrei transportiert.

2.3.4 Infrastruktur

Es wurden Zuschüsse für weitere 7 Buswartehäuschen beantragt (1 Amtzell, 1 Baintdt, 1 Bodnegg, 4 Horgenzell).

ÖPNV-Infrastruktur-Förderung 1983-2017	
Übersicht über bewilligte Maßnahmen (Stand: 03.08.2017)	
Fahrscheinautomaten	2
Fahrradabstellanlagen	16
Buswartehäuschen	394
Bushaltebuchten	18
Buswendeplatten/-schleifen	8
Schulwegsicherungsmaßnahmen	13
Ampelvorrangschaltungen	1
Fahrradanhänger	1

Im Rahmen der Einführung des Tarif- und Verkehrsverbundes bodo wurden zusätzlich Fahrscheindrucker für alle Linienomnibusse, Fahrscheinautomaten an allen Bahnhöfen/-haltepunkten und die Haltestellenbeschilderung an sämtlichen Bushaltestellen verbundweit gefördert.

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 2017 für Beratungskosten im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und der ÖPNV-Finanzierungsreform, sowie dem Interreg-Projekt „Grenzüberschreitende Tarifkooperation mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg“ angefallen. Andere (Planungs-) Projekte haben sich ins Folgejahr verschoben.

2.3.6 Verbundförderung

Der notwendige gesamte Ausgleichsbetrag für die entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste im Verbund 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 Leistungs-

komponente 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 2017 insgesamt ein voraussichtlicher Ausgleichsbedarf von 547.000 €.

Die im Finanzhaushalt aus den Vorjahren übertragenen Raten für die verbundbedingte Infrastruktur (Projekt EFM) in Höhe von 430.000 € und der übertragene Ansatz 2016 von 360.000 € für die veranschlagten Anteilskosten von insgesamt 790.000 € werden in diesem Jahr voraussichtlich vollständig abgerufen.

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 wesentlich höher. Seitdem die Eigenanteile an die Entwicklungen im Verbundtarif gekoppelt sind, werden die allgemeinen Kostensteigerungen in der Schülerbeförderung durch die automatische Anpassung zum großen Teil wieder aufgefangen (die monatlichen Eigenanteile betragen seit 01.01.2017 für Schüler der Klassen 11-13 und Berufsschüler: 34,50 €, für Schüler der Klassen 5-10: 28,50 € und für Schüler Klassen 1-4: 17,50 €).

Nach den Ansätzen im Haushaltsplan verursacht die Erstattung der Schülerbeförderungskosten im Jahr 2017 rd. 16,34 Mio. Euro an Aufwendungen. Für den Landkreis ist ein Defizit in Höhe von rd. 1,69 Mio. Euro in den Haushalt 2017 eingeplant

3 Förderkonzept 2018

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 einschließlich der Arrondierungen zu den Nachbarverbänden bzw., Landkreisen, 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**
- **Finanzierungsabwicklung nach dem ÖPNV-G B.-W. und dem FAG**
- **Schieneverkehr (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 / Tarifsysteem**
 - 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 2018

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 die ab 2018 wirksame Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes, entstehen für den Landkreis als Aufgabenträger neue finanzielle, personelle und organisatorische Herausforderungen in erheblichem Umfang. 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 vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV.

Das Ziel, das öffentliche Verkehrsangebot zu erhalten und nach Möglichkeit bedarfsgerecht zu verbessern wird in Zukunft immer schwieriger zu erreichen sein. Vor diesem Hintergrund ist auch die politische Zielsetzung der Landes eines weitreichenden Stundentaktes „bis im kleinsten Dorf“ in einem Landkreis mit unserer Struktur nicht erreichbar. 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, aber z. B. auch Straßenbulasträger. 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 das Ergebnis des Verkehrsverbundes durch eine günstigere Kostenentwicklung positiv darstellt, werden Angebotsverbesserungen, sowie neue Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden-/Landkreisen aus Verbundeinnahmen finanziert. 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 sollen, wird derzeit auf eine komplette Fortschreibung/Neufassung verzichtet.

In Abstimmung mit dem Bodenseekreis wurde eine Teilfortschreibung mit dem Schwerpunktthema „Barrierefreiheit“ durchgeführt und im Herbst 2017 vom Kreistag beschlossen.

Ab dem 01.01.2018 ist die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform wirksam. Dem Landkreis ist durch die Änderung des ÖPNV-G B.-W. die Aufgaben und Finanzverantwortung übertragen worden.

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. Für die restlichen Mittel, die für Verkehrsleistungen eingesetzt werden müssen, bleibt nur ein eng begrenztes Instrumentarium dessen Schwerpunkt sog. „Öffentliche Dienstleistungsaufträge“ (ÖDA) an die Unternehmen sind.

Der auf den Landkreis Ravensburg entfallende Anteil der Mittel beträgt rd. 6,4 Mio. €. Da die zu erlassende Allgemeine Vorschrift voraussichtlich erst im 1. Quartal 2018 vom Kreistag beschlossen werden wird und zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Förderkonzepts die künftige Auskehrung der Mittel an die Verkehrsunternehmen entsprechend der rechtlichen Vorgaben noch nicht endgültig feststeht, wird lediglich der Gesamtbetrag in Einnahmen und Ausgaben in den Haushalt aufgenommen.

Weitere Schwerpunktaufgabe wird auch im Jahr 2018 die Entwicklung des Verkehrsverbundes einschließlich der technischen Infrastruktur bleiben. Die im Verbund anstehenden Aufgaben, deren Umsetzung läuft, sind u. a. im Nahverkehrsbericht ab Seite 3 beschrieben.

Das Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement“ (EFM), das nach einer mehrjährigen Verzögerung, sowie der Einbeziehung der Anforderungen für eine Gästekarte inzwischen auf einem anderen technischen Standard aufsetzt, ist im Laufe des Jahres 2017 fertig installiert und in Betrieb genommen worden. Der Landkreis hatte seinen finanziellen Anteil an diesem verbundbedingten Infrastrukturprojekt in Höhe von maximal 790.000 € 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.

Weitere neue Förderaufgaben des Landkreises sind für 2018 nicht vorgesehen. Die nachfolgend dargestellten Fördermaßnahmen werden fortgesetzt und bedarfsorientiert weiterentwickelt. Wie bereits in den Vorjahren sind die bei den einzelnen Förderbereichen genannten Beträge gegenseitig deckungsfähig, um bei veränderten Rahmenbedingungen auf entsprechende 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, hat sich gegenüber dem Vorjahr etwas erhöht.

3.3 Schienenverkehr

3.3.1 Maßnahmen

a) Beteiligung an der „Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH“ (BOB)	--
b) Bestellte Leistungen Norderweiterung BOB (Linienförderung)	39.900,-- €
c) Elektrifizierung Südbahn	--
d) Erhalt der Schieneninfrastruktur (Altshausen-Pfullendorf; Rossberg-Bad Wurzach)	11.200,-- €
Summe	51.100,-- €

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 2017/18 ein positives Ergebnis in Höhe von ca. 500.000 € prognostiziert.

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 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 ist das

Land in Vorleistung gegangen. In diesem Zusammenhang hat sich der Landkreis als Mitglied des Interessenverbandes verpflichtet, sich nach der Fertigstellung der Maßnahme mit einem Anteilsbetrag von maximal 380.552 € an den weiteren Planungskosten zu beteiligen, die das Land ggf. nicht zurückerhält. Konkrete Vereinbarungen mit dem Land 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. Aber auch hierüber gibt es noch keine verbindlichen Vereinbarungen.

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 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 2018 (Zusatzkurse)	10.000,-- €
c. <i>Schienenverkehr (Vertragsleistung BOB) – siehe Ziffer 3.3.1.b.</i>	--
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.

Die zuletzt geförderten Neuordnungskonzepte in den Stadtverkehren Leutkirch und Bad Waldsee sind 2016 ausgelaufen.

zu b. Neue Linienförderung im Jahr 2018

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 Verkehren, mit der (späteren) Folge von Ausschreibungen, führen. Daher wird die Bezuschussungsmöglichkeit von den Unternehmen seit einigen Jahren eher zurückhaltend gesehen.

Ab 2018 wird die ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes hier 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 die Förderung von Verkehrsleistungen voraussichtlich nur das Instrument des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) mit der Folge einer Gemeinwirtschaftlichkeit von Verkehren.

Welcher Anteil der 6,4 Mio. € die dem Landkreis zugewiesen werden, über ÖDA's vergeben werden wird, steht zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Förderkonzepts noch nicht fest (siehe auch Ziff. 3.9).

Der Ansatz von 10.000 € ist für zusätzliche Verkehrsangebote, insbesondere eine mögliche Anschubmitfinanzierung von alternativen Bedienungskonzepten vorgesehen.

zu c. Schienenverkehr

Siehe Ausführungen zu Ziffer 3.3.1. – b.)

3.5 Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem

3.5.1 Maßnahmen

a)	Zuschüsse Jahresabo	309.700,-- €
b)	Zuschüsse zu Sondertarifen	--
c)	Fahrrad in Bus + Zug (Ausgleich für kostenlose Mitnahme)	--
d)	<i>Ausgleich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen - siehe Ziffer 3.8</i>	--
e)	<i>Ausgleich für Rabattierung des Ausbildungsverkehrs - siehe Ziffer 3.10</i>	--
Summe		309.700,-- €

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 2,9 % 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. Sonstige Sondertarife werden derzeit nicht bezuschusst.

Zu c) Fahrrad in Bus und Zug

Ein kostenlose Mitnahmeangebot für Fahrräder in Bussen auf bestimmten Linien an Wochenenden und Feiertagen wurde im Landkreis Ravensburg in den 80er Jahren eingeführt. Seit 1992 gibt es dieses kostenlose Angebot auch auf den meisten Schienenstrecken im Landkreis (Pauschalabgeltung für die ganzjährige Mitnahmemöglichkeit).

Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrages zwischen Land und DB/Regio ist für alle Schienenstrecken die kostenlose Fahrradmitnahme seit April 2017 (werktags jeweils ab 09:00 Uhr und am Wochenende) möglich. Dadurch wurde die Bezuschussung durch den Landkreis hinfällig. Auf den bisher bezuschussten Schienenstreckenabschnitten Bad Saulgau-Aulendorf-Kißlegg und Aitrach-Leutkirch-Wangen ist die kostenfreie Fahrradmitnahme weiterhin auch vor 09:00 Uhr möglich.

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.	10.000,-- €
b) Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	85.000,-- €
<hr/>	
c) <i>Erhalt Schieneninfrastruktur</i> - siehe Ziffer 3.3.1	-
d) <i>Verbundbedingte Infrastruktur</i> -siehe Ziffer 3.8.1	85,000,-- €
<hr/>	
Summe	95.000,-- €

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. Inzwischen hat die Nachfrage deutlich nachgelassen. 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.

Zu b) Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Zur Umsetzung des zum Thema „Barrierefreiheit“ fortgeschriebenen Nahverkehrsplans legt der Landkreis Ravensburg für den Zeitraum von 4 Jahren (2018-2021) ein Zuschussprogramm mit einem Gesamtvolumen von 400.000 € auf. Im ersten Jahr wurden hierfür 85.000 € angesetzt, in den Folgejahren entsprechend mehr.

Pro Haltestelle (Fahrtrichtung) werden 25 % der förderfähigen Kosten, maximal 4.000 € bezuschusst. Andere Förderungen werden angerechnet. Antragsberechtigt sind Kommunen des Landkreises Ravensburg, wobei Gemeinden bis 7000 Einwohnern vorrangig berücksichtigt werden.

Ziel ist, durch diese Anreizmitfinanzierung eine möglichst große Flächendeckung zu erreichen. Es werden noch spezielle Förderrichtlinien erstellt.

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.	35.000,-- €
c) Vorfinanzierung Planungskosten Südbahn – siehe Ziffer 3.3.1 c.)	--
Summe	41.000,-- €

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.

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. Im Einzelfall kann auch eine Vollfinanzierung notwendig werden. Absehbares Projekt mit einem möglichen Aufwand an Planungs-/Gutachterkosten ist das Projekt eines grenzüberschreitenden ÖPNV-Tarifs mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg. Die genaue Aufteilung zwischen den beteiligten Landkreisen und dem Verkehrsverbund Vorarlberg steht noch nicht fest. Auch können Rechtsberatkosten zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform und Anteilskosten für die Beschaffung von Fahrplanauskunftsprogrammen beim Verbund anfallen.

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

3.8 Verbundfinanzierung

3.8.1 Maßnahmen

a) Ausgleich verbundbedingter Belastungen (einschl. Kooperationen)	270.000,-- €
b) Verbundorganisation (Anteilskosten)	276.000,-- €
c) Verbundinfrastruktur (eTicket) - ggf. Abwicklung von HHR -	-
Summe	546.000,-- €

3.8.2 Erläuterungen

Zu a) Verbundbedingte Belastungen (einschl. Kooperationen)

Die durch den Verbund entstehenden Belastungen (Durchtarifizierungs- 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 verringernden Basisförderung und einem leistungsbezogenen Förderbestandteil der u. a. die Fahrgastentwicklung mit einbezieht. Tendenziell werden die Landeszuschüsse eher zurückgehen.

Den für den Landkreis verbleibenden Durchtarifizierungs- 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 vorab gegengerechnet. Es verbleibt ein Ausgleichsanspruch der Unternehmen in Höhe von rd. 270.000 €. 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.

Seit 3 Jahren ist durch eine günstigere Kostenentwicklung erneut ein positives Verbundergebnis eingetreten, das für Angebotsverbesserungen, sowie aktuelle Kooperationsprojekte mit Nachbarverbänden/landkreisen genutzt wird. Diese Maßnahmen dienen der Zielerreichung des Nahverkehrsplans und stellen somit auch eine Partizipation der Aufgabenträger am Verbunderfolg sicher.

Anfang 2009 wurde das erste Projekt einer Kooperation mit den Nachbarverbänden naldo und DING umgesetzt. Die auf den Landkreis Ravensburg entfallenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste, wurden rechnerisch ermittelt. Seit 2012 ist eine Kooperationslösung für den Raum Bad-Wurzach-Biberach hinzugekommen. Die hierfür anfallenden 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, werden Kosten neu hinzugekommener Kooperationen über den Verbund finanziert. 2017 war das die Integration von Bad-Schussenried in den bodo-Verbund, sowie die Einbeziehung von Aulendorf in naldo.

Für die Vollintegration des Landkreises Lindau in den Verbund ab 01.01.2018 sind keine gesonderten zusätzlichen Aufwendungen veranschlagt. Anteilskosten des Landkreises Ravensburg für Verbundaufwendungen, Beratungen u.a. sind bei bestehenden Ansätzen ggf. mitberücksichtigt. Eine Aufstockung des Stammkapitals durch die veränderte Gesellschaftsstruktur ist bereits 2017 erfolgt (+ 2700,-€).

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. Ab 2018 sind 10 Personen direkt für die Gesellschaft tätig (9 Vollzeit, 1 geringfügig Beschäftigte). Sonstige Leistungen werden eingekauft. Nach dem ersten Entwurf des Wirtschaftsplans 2018 werden die anteiligen Aufwendungen für die Verbundorganisation voraussichtlich 276.000 € betragen.

Durch die Aufnahme weiterer Gesellschafter hat sich der Betrag etwas verringert.

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 „Echt-Bodensee-Card“ (kostenlose Nutzung des ÖPNV für Übernachtungsgäste) eine technische Variante zu, die u. a. genaue Kostenermittlungen als Kalkulationsgrundlage ermöglicht. Nach mehreren Integrationstests und Installation der notwendigen Geräte und Einrichtungen geht die neue elektronische Chipkarte ab Oktober/November in Testbetrieb.

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.

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

3.9 ÖPNV-Finanzierungsreform

Unter Ziff. 3.2. und 3.5.2 wurde bereits kurz auf die ÖPNV-Finanzierungsreform Bezug genommen.

Die bisherige und künftige ÖPNV-Finanzierung ist von äußerst komplexen Entwicklungen und Sachzusammenhängen geprägt und stellt die Landkreise als Aufgabenträger für den Busverkehr und die Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Fakten zur Reform stichwortartig dargestellt.

Altregelung des § 45a PBefG

- Verkehrsunternehmen erhalten für den Verkauf verbilligter Schülermonatskarten einen Ausgleich, der bis 2007 jährlich in einem aufwendigen Berechnungsverfahren ermittelt und durch Bescheid festgesetzt wurde.
- Seit 2007 ist der Ausgleich pauschaliert; Verbände als Abrechnungsstellen Landesweit rd. 200 Mio. € pro Jahr die direkt an die Unternehmen ausbezahlt werden und in deren bestehendes Verkehrsangebot fließen.

Gründe für die Neuordnung

- Rechtsgutachten: Pauschalierung kann vor dem Hintergrund des neuen PBefG und der EU VO1370 nicht fortgeführt werden.
- Altverfahren ist wegen fehlender Notifizierung angreifbar.
- Land verteilt mehr Geld als beihilfefähig durch die Rabattierung begründet ist.

- Es gibt starke Verwerfungen

Verfahren zur Neuordnung

- Bereits 2013 wurde von damaliger Landesregierung breites Beteiligungsverfahren für eine neue Reform eingeleitet.
- Verfahren aus verschiedenen Gründen gestoppt (u. a. keine Verständigung über Parameter, Widerstände der Unternehmen)
- Mitte 2016 Wiederaufnahme des Prozesses durch die Landesregierung
- Ziel: Kommunalisierung; Stadt- und Landkreise sollen Aufgaben- und Finanzverantwortung übernehmen; Umsetzung in 2 Stufen
1. Stufe 01.01.2018, 2. Stufe ab 01.01.2021 mit neuen Verteilungsparametern
- Im September 2016 Einigung der Verbände (Landkreis-/Städtetag, WBO, VDV auf ein Eckpunktepapier
- Für eine beihilferechtskonforme und diskriminierungsfreie Weitergabe der Mittel gibt es nur 2 Wege
 - Erlass einer Allgemeinen Vorschrift (Satzung) für Tarifvorgaben
 - Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) mit der Folge dass die Verkehre nicht mehr eigenwirtschaftlich sind.
- Expertengruppe erarbeitet mehrere Modelle für den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift (AV)

Ziele/Interessenlagen der Unternehmensverbände WBO und VDV

- Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit
- Auskehrung aller Mittel über Allgemeine Vorschrift, nach Möglichkeit in bisheriger Höhe pro Unternehmen
- längerfristige Planungssicherheit
- hohes Beteiligungsrecht der Unternehmen auf kommunaler Ebene

Ziele der kommunalen Spitzenverbände

- Rechts- und Beihilfesicherheit
- Auskehrung an VU in einer Form die möglichst zu keinen ernstlichen Verwerfungen bei den Unternehmen und in der Region führt
- Ausschluss eines Finanzierungsrisikos für die Stadt- u. Landkreise (Kreismittel)
- Erhalt einer Gestaltungsmöglichkeit für den ÖPNV

Konkrete Situation der Finanzierungsmittel im bodo-Verkehrsverbund (bisherige § 45a Mittel = Status Quo)

Gesamtverbund:	9.515 Mio. €
Ravensburg:	6.456 Mio. €
Bodenseekreis:	3.059 Mio. €

(zusätzlich 1 % für Personal- und Sachkosten)

Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform im Landkreis

- Der Landkreis muss sich in Abstimmung mit dem Bodenseekreis für ein Modell entscheiden, nach dem die Finanzmittel verteilt werden sollen. Hauptbestandteil wird für die Tarifvorgaben eine Allgemeine Vorschrift sein die von den Verbundlandkreisen als (deckungsgleiche) Satzung erlassen werden muss. Zuvor sind die Verkehrsunternehmen anzuhören.
- Die Beratung und Beschlussfassung wird voraussichtlich im 1. Quartal 2018 erfolgen.

- Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Förderkonzepts die konkrete Verteilung der Mittel noch nicht abschätzbar ist, werden die Mittel zunächst im Gesamtbetrag jeweils als Einnahmen und Ausgaben in den Haushalt eingestellt.

3.10 Schülerbeförderung

3.10.1 Voraussichtliches Defizit

-nachrichtlich-	ca. 1,68 Mio. €
-----------------	-----------------

3.10.2 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.

3.11 Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren

Produktgruppe Verkehrsbetriebe/ÖPNV

– Schienenverkehr	(50.900 €)	51.100 €
– Angebotsverbesserung / Linienförderung	(10.000 €)	10.000 €
– Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem	(286.450 €)	309.700 €
– Infrastrukturförderung	(25.000 €)	95.000 €
– Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten	(36.000 €)	41.000 €
– Verbundfinanzierung	(525.000 €)	546.000 €

() = Vorjahr	Summe	(933.350 €)	1.052.800 €
---------------	--------------	--------------------	--------------------

Finanzhaushalt (Verbundinfrastruktur)	(790.000 €)	-
--	--------------------	----------

Gesamtaufwendungen	(1.723.350 €)	1.052.800 €
---------------------------	----------------------	--------------------

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

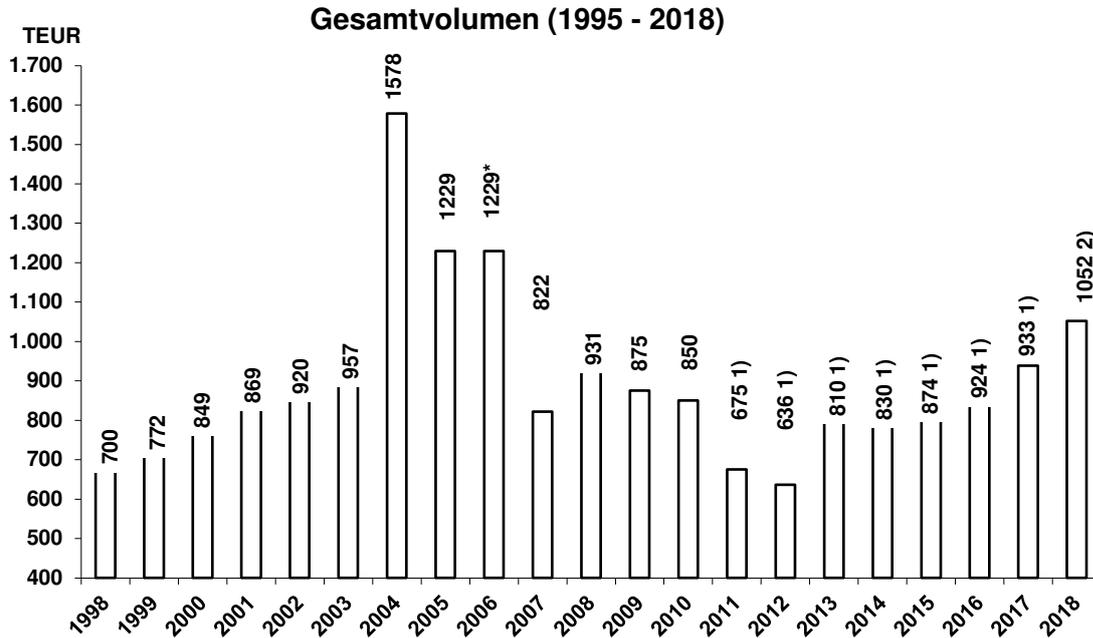
ÖPNV Finanzierungsreform Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen	-	6.456.000 €
---	----------	--------------------

ÖPNV-Finanzierungsreform Ausgleichsleistungen des Landes	-	- 6.456.000 €
---	----------	----------------------

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

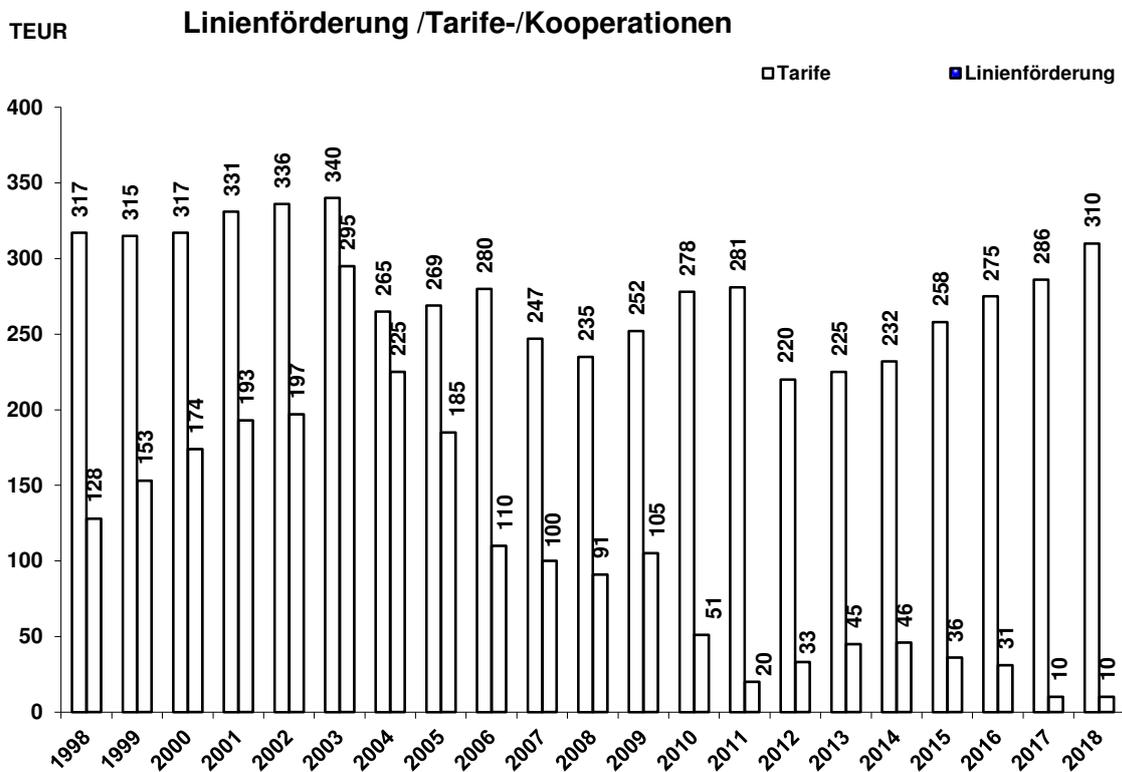
Übersicht über die jährlichen Förderansätze

(ohne Ansätze für Investitionen im Vermögenshaushalt/Finanzhaushalt)



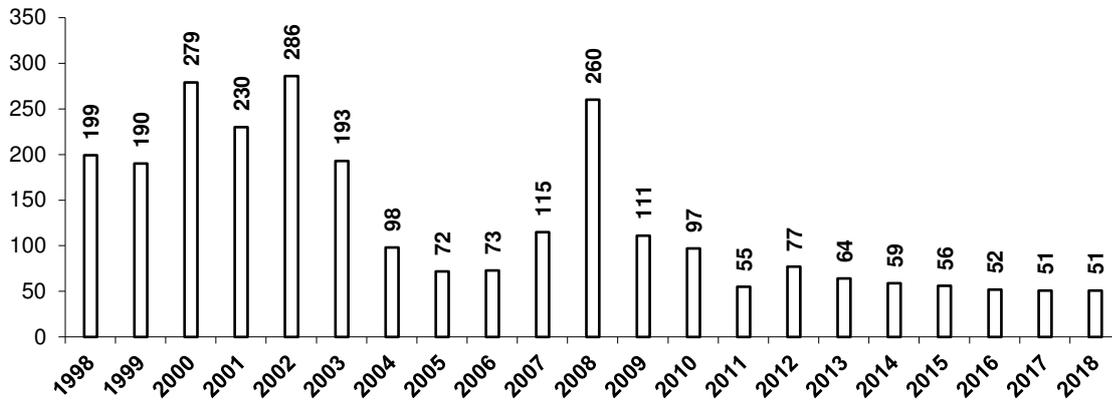
* Hier ist eine Zwischenfinanzierung zeitversetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen enthalten.

- 1) Zusätzliche Ansätze im Finanzhaushalt
- 2) Ohne Finanzmittel ÖPNV-G (Finanzierungsreform)



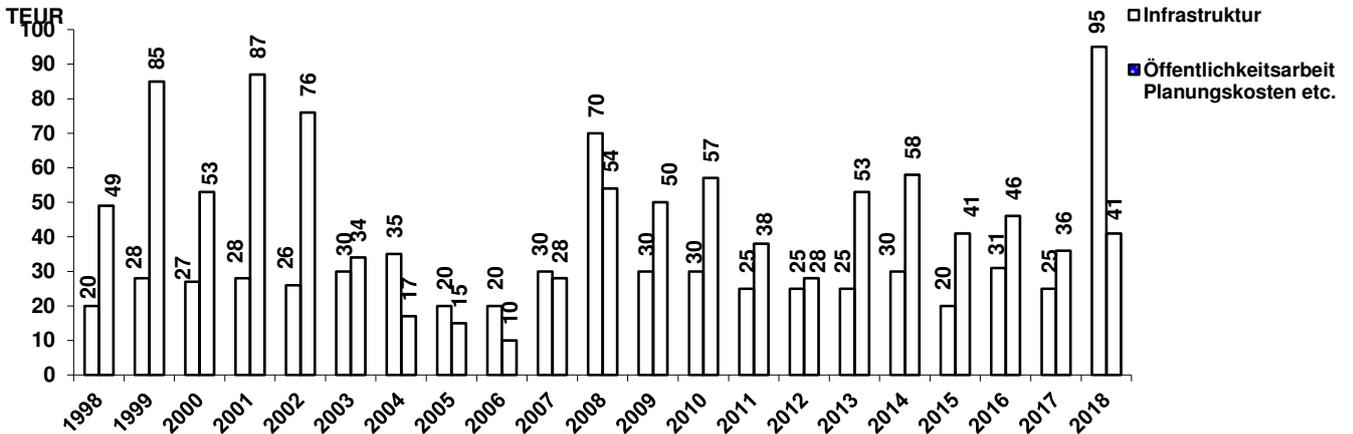
Schienerverkehr

TEUR



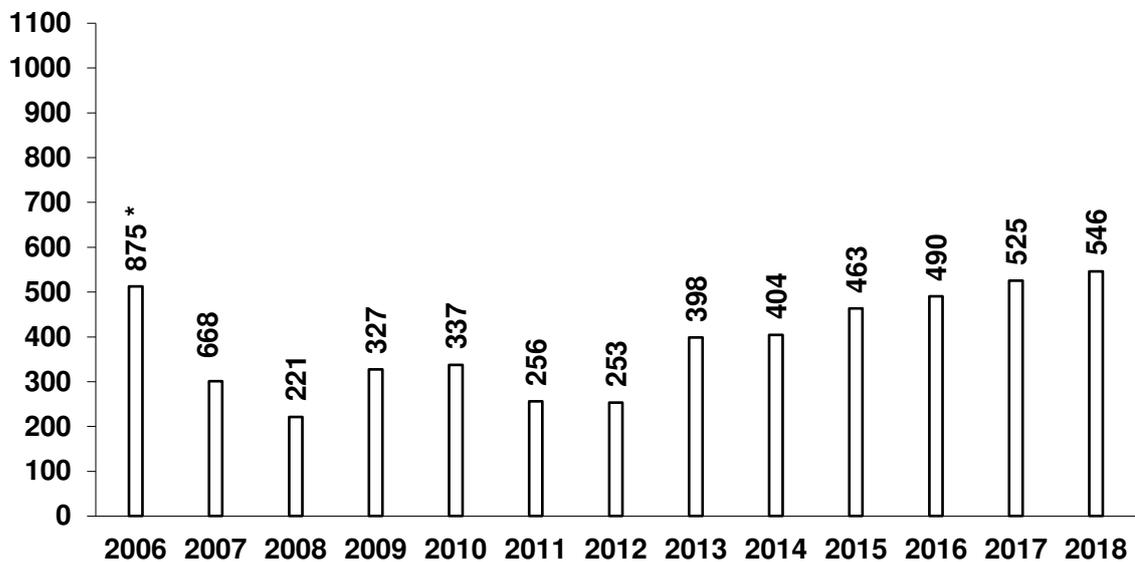
Infrastruktur / Öffentlichkeitsarbeit, Hilfsmittel, Planungskosten

TEUR



Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (bodo) (ohne Infrastrukturmaßnahmen, einschließlich verbundbedingte Belastungen und Verbundkooperationen)

TEUR



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/Schifffahrt
 - 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)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
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/Schifffahrt	→						
- 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)	→						

Anhang

4.3 ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2016 -

- Schienenpersonenverkehr einschl. BOB ab Seite 26
- Allgemeiner ÖPNV ab Seite 38

Aulendorfer Bahnhof soll barrierefrei werden

Stadt steigt mit 120 000 Euro bei der Planung mit ein – Gesamtkosten von rund 7,7 Millionen Euro

Von Paulina Stumm

AULENDORF - Kein Aufzug, zu hohe Bordsteinkanten, zu wenig Licht. Der Aulendorfer Bahnhof fällt in puncto Barrierefreiheit eindeutig durch. Dabei steigen an dem Knotenbahnhof täglich rund 7700 Zugfahrer aus der ganzen Region ein, aus und um. Bereits seit geraumer Zeit haben Behindertenverbände immer wieder auf den schlechten Zustand aufmerksam gemacht. Nun gehen die Stadt Aulendorf und die Bahn einen ersten Schritt hin zu einem barrierefreien Bahnhof. Denn der Gemeinderat hat am Montagabend 120 000 Euro für die Vorplanung einer Bahnstationsmodernisierung freigegeben. „Es ermöglicht einen Start“, sagte Michael Groh, Leiter des Regionalbereichs Südwest der Bahn, der die Pläne in der Sitzung vorstellte.

Gebäude ist außen vor

Insgesamt, so nimmt die Bahn in einer ersten Grobschätzung an, wird das Projekt 7,7 Millionen Euro kosten – Abweichungen bis zu 20 Prozent seien möglich. Was genau dafür gemacht wird, werden die weiteren Planungen zeigen. „Das Bahnhofsgebäude wird aber nicht modernisiert“, versicherte sich FWV-Rat Christof Baur und wies auf den dann doch irreführenden Begriff Modernisierung des Bahnhofs hin. Vom Bund gebe es lediglich Mittel für die Bahnsteige, erklärte Groh und wies auf die derzeit laufenden Schönheitsreparaturen an der Fassadenfront hin. Man könne sich auch vorstellen, das Bahnhofsgebäude an die Stadt zu verkaufen, die eventuell auf kommunale Fördertöpfe für eine Moderni-



Der alte Bahnsteig am Aulendorfer Gleis 1 soll abgerissen und neu aufgebaut werden.

FOTO: PAULINA STUMM

sierung zugreifen könnte, die der Bahn nicht offenstünden.

Nachdem der Aulendorfer Gemeinderat nun einstimmig seine Zustimmung gegeben hat, wollen Stadt und Bahn jetzt einen ersten Finanzierungsvertrag schließen, der regelt, wie die Kosten für die Grundlagenermittlung und die Vorentwurfsplanung verteilt werden. Insgesamt rechnet die Bahn mit 240 000 Euro dafür. Aulendorf übernimmt pauschal festgeschrieben 120 000 Euro, also die voraussichtliche Hälfte der ersten Planungskosten. „Ich finde es gut, dass wir 120 000 Euro als Pauschale einsetzen“, lobte CDU-Rat Konrad Zimmermann den ersten

Schritt, „auch wenn es einem bei den Gesamtbaukosten als Kommune schon grausen kann.“

Finanzierung noch offen

Wie es mit der Finanzierung des barrierefreien Ausbaus weitergeht, ist indes offen. Klär ist allerdings bereits jetzt, die Modernisierung ist auch finanziell ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Bahn, das ohne Förderung des Landes nicht machbar ist. Stadt und Bahn hoffen auf eine Fortsetzung des Bahnstationsmodernisierungsprogramms des Landes Baden-Württemberg. In das derzeit und noch bis 2019 laufende Programm wurde Aulendorf nicht aufgenom-

men. Wie sich die Baukosten letztlich verteilen, ist offen. Mehr als ein Drittel der Kosten, so schätzt Groh, werde aber auch im neuen Modernisierungsprogramm kaum auf die Kommunen zukommen. „Wenn das neue Modernisierungsprogramm zustande kommt, liegt die Wahrscheinlichkeit, dass Aulendorf aufgenommen wird, bei annähernd 100 Prozent“, glaubt Groh. Das Land habe aber, sollte es damit nicht klappen, LGVFG-Mittel in Aussicht gestellt.

Auf Fördertöpfe angewiesen

„Mit der Mitfinanzierung kauft man sich Zeit“, sagt der Regionalleiter über die Beteiligung der Stadt an den

Planungskosten. Neben dem zeitlichen Vorteil lägen für den weiteren Weg, sollte Aulendorf ins Förderprogramm aufgenommen werden, bereits erste belastbare Zahlen auf dem Tisch. Neben der Planungssicherheit für die Projektpartner auch ein Zeichen dafür, dass es der Gemeinde ernst sei mit der Modernisierung. Die Frage, weshalb die Stadt sich an der Finanzierung überhaupt beteiligen müsse, nahm Groh vorweg: „Weil die Landesmittel nicht ausreichen, um alle Bahnhöfe in Baden-Württemberg zu modernisieren.“

Baubeginn 2020 möglich

Auch zur Zeitplanung äußerte sich Groh. Für die Vorentwurfsplanung ist ein Dreivierteljahr angesetzt. „Ein Ergebnis wird aller Voraussicht nach im nächsten Jahr um diese Zeit vorliegen.“

Bis allerdings tatsächlich Handwerker anrücken, wird noch etwas Zeit vergehen. Neben der Finanzierungsfrage gilt es auch das Genehmigungsverfahren über die Bühne zu bringen. Der Regionalbereichsleiter rechnet daher damit, dass ein Baubeginn 2020 möglich ist. Nach etwa zwölf bis 18 Monaten könnte der barrierefreie Bahnhof „mit Stuttgart 21 fertig sein“, spricht Dezember 2021.

In der Zwischenzeit soll es, wie Groh auf Nachfrage von BUS-Rat Bruno Sing sagte, Übergangslösungen geben. Sing forderte etwa Schieberinnen an den Treppen für den Fahrradtransport zum Gleis. Auch vorläufige Blindenleitlinien sind laut Groh angedacht. Die Bahn suche derzeit nach einem Anbieter, der solch eine Übergangslösung zu einem vertretbaren Preis anbieten könne.

Geplante Maßnahmen

Auf der Liste stehen der Abriss des alten und der Neubau des Hauptbahnsteigs (Gleis 1) und des Mittelbahnsteigs der Gleise 2 und 3. Denn bisher passt die Höhe der Bahnsteigkanten nicht zu den Zügen, was das Einsteigen vor allem für diejenigen erschwert, die nicht gut zu Fuß unterwegs sind. Bisher führen auch lediglich Treppentritten zu den Gleisen. Ein Hindernis nicht nur für Rollstuhlfahrer, Kinderwagenschieber und Radfahrer, sondern auch für Reisende mit viel Gepäck. Mit der Modernisierung sollen künftig zwei Aufzüge am Hauptbahnsteig und am Mittelbahnsteig Reisende von der Unterführung zum Gleis bringen. Teil der Vorplanung wird auch sein, sich Gedanken über eine Aufwertung der Bahnhofsunterführung zu machen. Auch auf den Bahnsteigen könnte sich einiges tun. Neben einem Leitsystem für sehbehinderte Menschen geht es dabei um die Beschilderung, Sitzbänke, Mülleimer oder auch einen Wetterschutz in „erforderlichem Umfang“. Zudem ist vorgesehen, die Beleuchtung und die Lautsprecheranlage zu erneuern. (pau)

Ein kurzes Video zur Bahnstationsmodernisierung gibt es unter www.schwaebische.de/aulendorf21

Spatenstich für Elektrifizierung der Südbahn steht

Bau eines Umspannwerks bildet Startschuss – Termin soll noch vor dem Sommer kommenden Jahres sein

Von Kara Ballarin

STUTTGART - Es gibt einen Startschuss für die Elektrifizierung der Südbahn. Nach Informationen der „Schwäbischen Zeitung“ beginnen die Arbeiten an der Strecke zwischen Ulm und Bodensee im Frühjahr kommenden Jahres. Zuletzt war von einem Baubeginn 2018 die Rede. Erster Schritt auf dem Weg zur Elektrifizierung ist der Bau eines Umspannwerks in Niederbiegen im Landkreis Ravensburg – und zwar rechtzeitig vor der Bundestagswahl.

Die Deutsche Bahn plant den Spatenstich für das Umspannwerk in Niederbiegen für Mai 2017. „Dort soll der offizielle Start für die Elektrifizierung der Südbahn sein“, berichtet der Biberacher SPD-Bundestagsabgeordnete Martin Gerster nach einem Austausch mit Spitzenvertretern der Bahn in deren Konzernzentrale in Berlin. Nach Jahren des Kampfes um dieses für die Region wichtige Infrastrukturprojekt, sei er nun „hellauf begeistert“.

Die Bahn bestätigt auf Anfrage der „Schwäbischen Zeitung“ diesen Startschuss. Dass dieser konkret für Mai geplant sei, relativiert ein Bahnsprecher aber, da die Terminabstimmung mit den zuständigen Partnern – allen voran Land und Bund – noch laufe. Sicher aber sei ein Baubeginn „vor dem Sommer“.

An diesem Termin wird voraussichtlich auch Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) teilnehmen, wie ein Ministeriumssprecher



Im Mai 2017 soll das Großprojekt starten – ab 2018 kommen dann auch die Oberleitungen.

FOTO: ROLAND RASEMANN

erklärt. „Wir hatten den Verdacht, dass das eine rein symbolische Sache ist“, sagt er – einer solchen wäre Hermann ferngeblieben. „Aber die Bahn hat uns versichert, dass dies der erste Schritt dafür ist, dass es tatsächlich losgeht.“ Allerdings sei dann noch kein einziger Mast gebaut und auch kein Fahrdrat aufgehängt. All das dauere noch.

Wichtig wie eine Steckdose

Wie bedeutend das Umspannwerk tatsächlich ist, erklärt der Bahnsprecher so: „Es ist so wichtig wie ei-

ne Steckdose im Wohnzimmer, die den Fernseher mit Strom versorgt.“ Ansonsten bleibe es bei den bereits bekannten Bauabschnitten: Im September 2018 starteten die Abschnitte 1 (Ulm und Alb-Donau-Kreis) und 2 (Kreis Biberach), im März 2019 gehe es mit den Abschnitten 3 (Kreis Ravensburg) und 4 (Bodenseekreis) weiter, im September 2020 folge dann der Bauabschnitt 5, die Strecke von Friedrichshafen nach Lindau.

Wilfried Franke überrascht die Nachricht nicht. Der Geschäftsführer des Interessenverbands Südbahn

weiß um die Terminalsuche für den Spatenstich seit Monaten, wie er sagt. „Die Stromversorgung ist wichtig, das ist nicht nur ein symbolischer Akt“, sagt er. Wichtiger sei aber, dass der Zeitplan für den etappenweisen Umbau der Strecke eingehalten werde. Da die dafür nötigen Sperrungen längst angemeldet werden mussten, glaube er weiter an den bekannten Zeitplan für die einzelnen Abschnitte. Bei der nächsten halbjährlichen Sitzung des Interessenverbands am 23. November werde auch darüber wieder gesprochen, so Franke. Dem Interessensverband gehören Städte, Gemeinden und Landkreise entlang der Strecke sowie Wirtschaftsverbände an.

Keine Sorge wegen Klage

Franke glaubt nicht, dass die Klage einer Frau aus Nonnenhorn gegen den Bauabschnitt 5 vor dem Verwaltungsgericht München erfolgreich sein wird. Ein Gerichtssprecher hatte der Schwäbischen Zeitung erklärt, dass die Frau höhere Belastungen durch Lärm und Erschütterungen auf ihrem Grundstück neben der Bahnstrecke befürchte. „Wir sind nach wie vor guter Dinge, dass die Klage vom Gericht abgewiesen wird“, sagt Franke.

Laufen die Arbeiten zur Elektrifizierung wie geplant, reduziere sich die Fahrzeit vom Raum Friedrichshafen-Ravensburg in die Landeshauptstadt auf eineinhalb Stunden, so Franke. „Das schafft man mit dem Auto niemals.“

SZ 16.01.17

Neue Verbindungen bei Bodenseegürtelbahn geplant

FRIEDRICHSHAFEN (alx) - Die Bodenseegürtelbahn soll aufpoliert werden. Geht es nach den Wunschvorstellungen der Landkreise Konstanz und Bodenseekreis, soll sie neben dem stündlichen IRE auch noch zwei stündliche RB-Verbindungen bekommen. Das würde dann für die Regionalbahn den Halbstundentakt zwischen Friedrichshafen und Singen bedeuten. Die Bahnstrecke ist zwar Angelegenheit des Landes. Soll aber die im Angebot erweiterte regional gewünschte Variante kommen, müssten die Landkreise für das zusätzliche Angebot selbst in die Tasche greifen. Es geht um Investitionen von 34 Millionen Euro und einem jährlichen Betriebskostenzuschuss von knapp sieben Millionen, die regional aufgebracht werden müssten. Landrat Lothar Wölflie hofft nun, dass die Kreistage bald in die Beratungen einsteigen.

Abgeordnete fürchten um Südbahn-Vorteile SZ 19.11.16

CDU-Parlamentarier sehen offene Fragen durch Bahnhalt Merklingen – Ministerium hält Probleme für lösbar

Von Katja Korf

STUTTGART - Wird die Südbahn von Friedrichshafen nach Ulm die Reisezeit nach Stuttgart so verkürzen wie versprochen? CDU-Abgeordnete und der Interessenverband Südbahn fürchten kurz vor einer wichtigen Vertragsunterzeichnung weitere Probleme, das Verkehrsministerium in Stuttgart sieht offene Fragen dagegen so gut wie gelöst.

Grund für die Debatte ist der neue Bahnhalt Merklingen. Diesen steuert die bis dahin elektrifizierte und damit beschleunigte Südbahn ab 2021 zusätzlich an – was die zuvor kalkulierten Fahrpläne und Anschlüsse durcheinanderbringen könnte.

In zwei Wochen steht ein bedeutender Termin an für den Bahnhalt auf der Alb. Dann wollen Land, Kommunen und Deutsche Bahn (DB) den Vertrag zur Finanzierung unterzeichnen. Der Landtag hatte auch mit den Stimmen der CDU im Sommer beschlossen, dass aus dem Etat des Landes 30 Millionen Euro nach Merklingen fließen. Die Union hat ihre Zustimmung an Bedingungen

geknüpft. Eine davon: Durch den neuen Haltepunkt in Merklingen dürfen keine Verschlechterungen bei Fahrplan und Anschlüssen entlang der Südbahn-Trasse entstehen. Genau das befürchten die CDU-Landtagsabgeordneten Raimund Haser, Adolf Schuler und Thomas Dörflinger. Sie warten auf schlüssige Antworten aus dem Verkehrsministerium. Sonst kann das Land aus ihrer Sicht den Finanzierungsvertrag am 2. Dezember nicht unterzeichnen.

Da der Beschluss über Merklingen erst lange nach allen Planungen für die elektrifizierte Südbahn fiel, war er in den Berechnungen der neu-

en Fahrpläne nicht vorgesehen. Diese sehen vor, dass sich die Fahrzeiten vom See in die Landeshauptstadt auf 1:30 Stunde verkürzen. Auch die Anbindungen an die Allgäu-Bahn und an andere Nahverkehrsverbindungen nach Oberschwaben und den Bodensee waren ausgetüftelt. Der Zeitverzug durch den Halt in Merklingen – 2:40 Minuten auf der Strecke Stuttgart-Friedrichshafen – bringt diese durcheinander.

Eine Minute will die Bahn aufholen, indem sie Züge aus Würzburg früher losschickt. Für die restliche Zeit suche man nach einer Lösung, sagte ein Sprecher des Verkehrsmi-

nisteriums am Freitag. Er sei aber optimistisch.

Die Schlüsselstelle liegt in Aulendorf. Fünf Minuten Umsteigezeit in Richtung Allgäu sahen die Pläne dort vor. Davon sind durch die Verzögerung in Merklingen nur noch 3:30 Minuten übrig. „Da sehen Sie den Zug nur noch von hinten“, sagt Wilfried Franke, Geschäftsführer des Interessenverbands Südbahn. Er vertritt die Anrainer der Südbahn. Neben der fehlenden Zeit zum Umsteigen gibt es in Aulendorf auch offene Fragen dazu, wie die Anbindung mit der Allgäu-Bahn funktionieren soll. Die Gespräche mit Bayern zu diesem Thema seien nicht abgeschlossen, so das Verkehrsministerium.

Unter dem Zeitverlust leiden aus Sicht der CDU-Abgeordneten auch Verbindungen nach München, Österreich und in die Schweiz. Der Grund: Noch steht nicht fest, ob es wie geplant eine durchgehende Verbindung über Friedrichshafen bis Bludenz geben wird. Hier wartet das Land noch auf eine Kalkulation der DB und führt Gespräche mit Verantwortlichen in Österreich.



Noch ist nicht klar, wie die Verbindungen zur Allgäu-Bahn von Aulendorf (Foto) aus gestaltet werden sollen. FOTO: ROLAND RASEMANN

Täglich grüßt die Verspätung

Pendler berichten über ihre Erfahrungen mit der Südbahn zwischen Biberach und Ulm

SZ 26.01.2017

Von Daniel Häfele

BIBERACH - Verspätungen, Zugausfälle, kaputte Türen: Albrecht Weber pendelt mit der Südbahn von Ulm nach Biberach und wieder zurück. „Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember hat sich die Pünktlichkeit der Züge noch mal extrem verschlechtert“, sagt der Ulmer, der an der Hochschule Biberach arbeitet. Tatsächlich war in der vergangenen Woche etwa jeder vierte Zug auf der Strecke Stuttgart-Ulm-Laupheim-Biberach-Ravensburg-Bodensee zu spät. Ein Pünktlichkeitswert weit unter dem, was die DB Regio mit dem Land Baden-Württemberg vereinbart hatte.

Für Pendler zwischen Ulm und Biberach ist die Interegio-Express-Verbindung (IRE) durchaus eine Alternative zum Auto. Die Fahrzeit mit der Bahn von gut 20 Minuten ist mit dem PKW kaum zu schaffen. Albrecht Weber nutzt seit 2002 dieses Angebot. Hauptsächlich nimmt er den IRE mit Abfahrt am Ulmer Hauptbahnhof um 7.12 Uhr. „Bislang war das noch die zuverlässigste Verbindung“, sagt er.

Verspätung wird zur Regel

Bislang deshalb, weil Verspätungen zwischen 30 und 45 Minuten inzwischen die Regel seien, schildert er. „Einmal fehlt die Diesellok, das nächste Mal sind die Türen kaputt, dann ist es die Stellwerkstörung und notfalls einfach nur die Verzögerung im Betriebsablauf.“ Für ihn hat das zur Folge, dass er am Biberacher Bahnhof den Bus in Richtung Aspach verpasst und seine Studenten auf ihn warten müssen: „Überhaupt ist es ein volkswirtschaftlicher Schaden, wenn hunderte Pendler täglich - und das über Wochen - zu spät zur Arbeit kommen.“

Allein ist er damit nicht. Thomas Maurer macht nach eigener Aussage zur Zeit „fast nur schlechte Erfahrungen auf der Strecke Biberach-Ulm-Biberach“. Er beklagt die veralteten Züge und eine Fehlplanung in Bezug auf die Bereitstellung der Züge. „So wird zum Beispiel sehr häufig der Zug um 6.49 Uhr ab Biberach zu klein auf den Weg gebracht, sodass bereits ab Schemmerberg einige Fahrgäste stehen müssen“, sagt der Fahrgast der RB-Verbindung. So passiere es auch mal, dass in Erbach wegen Überfüllung nicht alle Schüler zusteigen könnten.

Sven, er nutzt morgendlich die IRE-Verbindung von Biberach nach Ulm, ist nicht besser auf die Bahn zu sprechen. „Morgens sind die Züge in Richtung Ulm meist sehr pünktlich. Aber nachmittags in Richtung Biberach gibt es fast keinen Tag unter der Woche, wo es keine Verspätungen gibt“, sagt er. Verspätungen zwischen zehn und 30 Minuten seien fast schon Alltag. Dadurch verpasst er den Bus am Biberacher Bahnhof. „Da wird aus einer 45-minütigen-Gesamtstreckenzeit schnell mal 80 bis 90 Minuten.“ Er hoffe, dass sich schnell etwas in Sachen Pünktlichkeit auf der Südbahn verbessert. Bei einer Diskussion auf der Facebook-Seite der „SZ Biberach/Alb-Donau“ kommt die Bahn nicht besser weg.



Die Bahn muss derzeit verstärkt Triebwagen der Baureihe 628 einsetzen. Diese sind etwas langsamer als die neuen Triebwagen und verursachen einen Teil der Verspätungen auf der Südbahn.

SZ-FOTO: MICHELLE BARBBI

Die DB Regio gelobte Besserung - so geschehen im Dezember genauso wie im Januar. Die Verspätungen im Zugverkehr sind längst ein Politikum. Bei einer Vertragsunterzeichnung zwischen dem Land und der DB Regio AG Baden-Württemberg vor Kur-

zem schrieb Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) den Bahnern in Ulm ins Stammbuch: „Was die Bahn in den letzten Wochen und Monaten in Baden-Württemberg geboten hat, ist deutlich hinter den eigenen Ansprüchen zurückgeblieben.“

Mit dem Land hatte die DB Regio vertraglich vereinbart, dass zwischen 92 und 94 Prozent aller Bahnen im Regionalverkehr pünktlich sein müssen. Dass die Pünktlichkeitswerte bei der Südbahn vergangene Woche auf 72,8 Prozent abgesackt sind, kommentier-

te ein Sprecher der DB Regio so: „Zufriedenstellend ist das nicht.“ Er verwies darauf, dass man in der Kalenderwoche 52 des Jahres 2016 mit 92,7 Prozent eine sehr gute Pünktlichkeitsquote erreicht habe. Doch danach zeigt der Trend nach unten: In der ersten Januarwoche lag die Pünktlichkeit bei 79,2 Prozent, in Woche zwei bei 84,7 Prozent und in Woche drei bei 72,8 Prozent.

Ursachen sind vielfältig

Die Gründe dafür sind laut dem Bahnsprecher vielfältig. IRE-Züge müssten in Ulm auf verspätete Fahrgäste des Fernverkehrs warten, die anhaltend niedrigen Temperaturen im teils zweistelligen Bereich sorgten für technische Defekte, und im Regionalverkehr sei man mit den „650er-Triebwagen etwas knapp“. „Viele Fahrzeuge sind in der Werkstatt, weshalb wir auf die älteren Triebwagen der Baureihe 628 zurückgreifen müssen.“ Das heißt: Sie brauchen wegen einer schlechteren Motorleistung länger für die Strecke.

Albrecht Weber hatte am Montagabend das Vergnügen mit einem pünktlich abfahrenden Zug in Richtung Ulm. Allerdings war er so an die Unpünktlichkeit der Bahn gewöhnt, dass er etwas knapp am Biberacher Bahnhof eintraf. Er spurtete zum Bahnsteig, drückte auf den Türöffner und bemerkte dann das Schild mit der Aufschrift: „Türe defekt“. Er rannte zum nächsten Waggon, wollte dort einsteigen. Doch der Zug fuhr pünktlich ab - ohne ihn.

Weitere Erfahrungsberichte gesucht

Welche Erfahrungen haben Sie, liebe Leserinnen und Leser, mit der Südbahn gemacht? Schreiben Sie uns Ihren Erfahrungsbericht per E-Mail an:

redaktion.biberach@schwaebische.de

Wer seinem Ärger Luft machen will, kann sich auch direkt an die Bahn wenden. Ein Kontaktformular gibt es im Internet unter bahn.de/kontakt. Zudem können sich Bahnkunden zum Ortstarif an den Kundendialog der DB Regio Baden-Württemberg unter Telefon 0711/20927087 wenden. (häf)

Das hat sich seit dem Fahrplanwechsel geändert

Laut Bahn fahren auf der Südbahn seit Dezember vergangenen Jahres moderne, klimatisierte Interegio-Express-Züge mit Doppelstockwagen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird die IRE-Verbindung Stuttgart-Gelsingen-Ulm-Biberach-Lindau täglich zwischen

acht und 22 Uhr im Stundentakt ausgebaut. Vorher war es etwa ein Zweistundentakt. Zudem fahren die RB 22675 um 19.34 Uhr ab Ulm sowie die RB 22682 um 20.38 Uhr ab Biberach nun auch an Sonn- und Feiertagen, vorher verkehrten sie nur werktags. (häf)



Ein Video zu diesem Thema finden Sie im Internet unter schwaebische.de/suedbahn-biberach

Bodo-Radexpress verdoppelt sein Angebot

Ab der Saison 2018 fährt der Zug zwischen Aulendorf und Pfullendorf wöchentlich

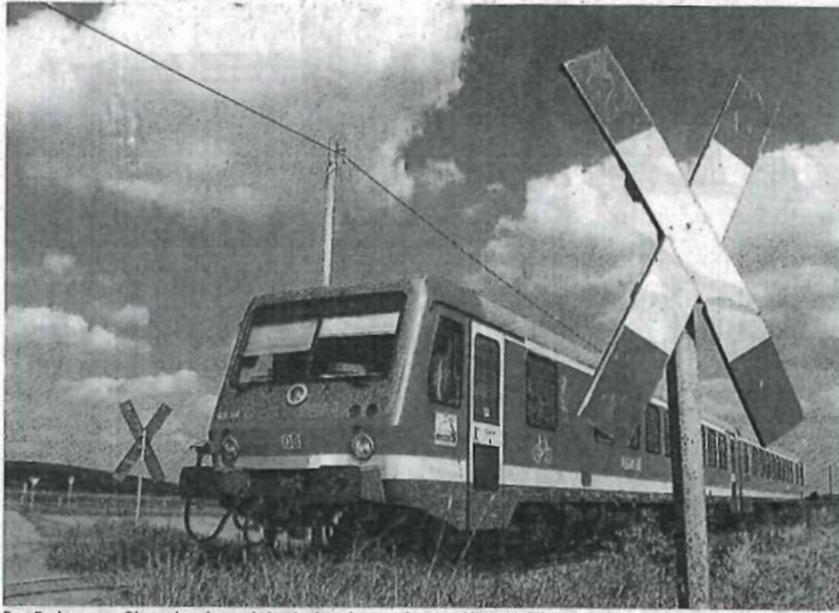
SZ 26.01.17

Von Barbara Baur

ALTSHAUSEN/PFULLENDORF - Der Radexpress des Verkehrsverbunds Bodensee-Oberschwaben (Bodo) erhöht seinen Takt. Ab der Saison 2018 wird er zwischen Mai und Oktober wöchentlich fahren. „Der Zug wird dann an allen Sonn- und Feiertagen verkehren“, sagt Bernd Hasenfratz, stellvertretender Geschäftsführer bei Bodo. „Damit verdoppeln wir das Angebot.“ Die Änderungen betreffen sowohl die Linie 754 zwischen Aulendorf und Pfullendorf als auch die Linie 752 zwischen Aulendorf und Bad Wurzach. Bisher bediente der Radexpress die beiden Strecken im wöchentlichen Wechsel.

Nicht nur der Fahrplan wird sich ändern, sondern auch die Züge, die auf der Strecke fahren. „Bisher waren ältere Triebwagen mit Hochflureinstieg im Einsatz. Künftig werden neuere Triebwagen mit einem niedrigeren Einstieg unterwegs sein“, sagt Hasenfratz. Während die Fahrgäste bei den alten Zügen über mehrere Treppenstufen in den Zug einsteigen mussten, sind die neuen Züge tiefer und deren Türen breiter. „Das erleichtert den Einstieg, vor allem wenn man sein Fahrrad dabei hat“, sagt er.

Die neuen Wagen werden zusätzlich standardmäßig mit WLAN ausgestattet sein. Das sei ein Wunsch des Landes Baden-Württemberg gewe-



Der Radexpress Oberschwaben wird sein Angebot ausbauen. Ab 2018 fährt der Zug wöchentlich. FOTO: HASENFRATZ

sen, das dies als Bedingung in seiner Anschreibung formuliert hatte.

Ob der Uerdinger Schienenbus auch wieder auf der Strecke zwischen Aulendorf und Pfullendorf

zum Einsatz kommt, ist noch nicht sicher. Das ist laut Hasenfratz momentan noch in der Klärung. Der Verkehrsverbund Bodo hoffe aber, dass der historische Zug auch in Zukunft

auf der Strecke eingesetzt wird. Denn vor allem für Ausflügler sei das historische Fahrzeug reizvoll. „Der Schienenbus ist für Eisenbahnfans eine Attraktion“, sagt er. Die nächsten

zum Teil eine weitere Anreise auf sich, um einmal mitzufahren.

Rund 130 Fahrgäste am Tag

Während sich die Verkehrstage 2018 verdoppeln, bleibt die Taktung der Züge gleich. Pro Verkehrstag werden weiterhin drei Züge von Aulendorf nach Pfullendorf und wieder zurück fahren. „Der Fahrplan hat sich bewährt“, sagt Bernd Hasenfratz. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen des Bodo-Radexpresses sei gut. Auf der Strecke Aulendorf - Pfullendorf waren im vergangenen Jahr 2209 Fahrgäste unterwegs, im Durchschnitt also 129 pro Verkehrstag. Zwischen Aulendorf und Bad Wurzach waren es 2245 Fahrgäste, was im Durchschnitt 132 Fahrgästen pro Verkehrstag entspricht.

Die Zahlen seien 2016 etwas niedriger als in den Vorjahren ausgefallen. „Das führen wir auf die Hitze und auch auf das wechselhafte Wetter zurück“, sagt Hasenfratz. Dennoch bewertet er die Entwicklung als positiv. Für die Kommunen Altshausen, Ostrach und Pfullendorf, die die Bahnlinie zwischen Altshausen und Pfullendorf betreiben, sei es gut, wenn mehr Züge fahren. „Wenig Fahrten bedeuten wenig Einnahmen. In Zukunft erhalten die Gemeinden mehr Trasseneinnahmen, die wiederum für die Instandhaltung der Gleise verwendet werden können“, sagt er.

SZ 06.02.17
Kurz berichtet



Im boden-württembergischen Nahverkehr häufen sich zuletzt die Verspätungen. Zu den besonders betroffenen Strecken gehört die Bodenseegürtelbahn.

ARCHIVFOTO: MICHAEL SCHEYER

Fahrgastverband Pro Bahn setzt auf Beauftragten für Schienen-Nahverkehr

SZ 06.02.17

RADOLZFELD (sz/lsw) - Die Ernennung eines Landes-Sonderbeauftragten für den regionalen Bahnverkehr stößt beim Fahrgastverband Pro Bahn im Südwesten auf „uneingeschränkte Zustimmung“. „Die Personalie ist goldrichtig“, teilte der Pro-Bahn-Landesvorsitzende Stefan Buhl am Sonntag mit. Der neue Sonderbeauftragte Gerhard Schnaitmann sei ein erfahrener Insider, der nun einen Blick von außen auf die Probleme werfe, mit denen die Bahn seit einiger Zeit im Regionalverkehr von sich reden mache.

Schnaitmann, der zuvor bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit der Organisation der Fahrpläne betraut war, soll als „Sonderbeauftragter des Landes für Qualität im regionalen Schienenverkehr“ drei Monate lang Schwachstellen in den Abläufen der

Bahn identifizieren und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) reagiert mit der Personalie auf die vielen Verspätungen und Ausfälle im regionalen Bahnverkehr in den vergangenen Wochen. Diese seien für Bahnkunden „zum Teil eine Zumutung“ gewesen.

Schnaitmann soll nach Angaben des Verkehrsministeriums besonders die Filstalbahn (Stuttgart-Ulm) und die Bodenseegürtelbahn (Radolfzell-Friedrichshafen-Lindau) im Blick behalten. Dort war es zuletzt besonders häufig zu Zugausfällen und Verspätungen gekommen. Auch die Frankenbahn (Stuttgart-Würzburg) steht im Fokus.

Für den Fall, dass sich die Verhältnisse nicht sehr schnell bessern, kündigte Herrmann rechtliche Schritte an.

SZ 17.0

Bahnausbau wird wesentlich teurer

Arbeiten an der Strecke München-Memmingen-Lindau kosten nun 440 Millionen Euro

Von Ralf Müller, Üwe Jauß
und Agenturen

MÜNCHEN/LINDAU - Der Ausbau der Bahnstrecke von München über Memmingen nach Lindau wird voraussichtlich mehr als doppelt so teuer wie geplant. Nach aktueller Planung schlägt das Projekt mit rund 440 Millionen Euro zu Buche, sagte der bayerische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) am Donnerstag im Verkehrsausschuss des Landtags in München. Bei den ersten Planungen um das Jahr 2000 herum war von knapp 190 Millionen Euro die Rede gewesen. 2012 wurden die Kosten bereits auf 100 Millionen Euro beziffert.

Zentrale Maßnahme beim Ausbau ist die Elektrifizierung. Hinzu kommen aber noch weitere Arbeiten etwa Veränderungen an den Bahnböschungen. Zudem sind ausgedehnte Lärmschutzanlagen an vielen Streckenabschnitten vorgesehen. Dies ist einer der Gründe, weshalb der Ausbau wesentlich teurer werden dürfte, sagte Herrmann. Anfangs waren für den Lärmschutz nur rund zehn Millionen Euro vorgesehen. Jetzt sei er auf rund 100 Millionen Euro kalkuliert und „sehr bedeutsam für die reife Akzeptanz des Projekts“, so Herrmann. Das Ziel des Ausbaus besteht darin, zwischen München und Zürich eine komplett elektrifizierte Strecke zu haben. Von Lindau über Regensburg bis zum eidgenössischen Wirtschaftszentrum ist die bereits im Fall.

Die Verteuerung des Ausbaus soll durch einen neuen Finanzierungsmix aufgefangen werden. „Die geplante Vorfinanzierung durch den Freistaat Bayern in Höhe von 55 Millionen Euro fällt weg, die Vorfinanzierung der Schweiz mit 50 Millionen Euro bleibt. Der Bund steuert inklusive der Rückführung an die Schweiz rund 220 Millionen Euro aus Mitteln des Bedarfs-



Voraussichtlich mehr als doppelt so teuer wie geplant wird der Ausbau der Bahnstrecke von München über Memmingen nach Lindau.

ARCHIVFOTO: ROLAND RASEMAN

plans und des Zukunftsinvestitionsprogramms bei“, erläuterte Herrmann. Bayern investiere rund 160 Millionen Euro aus Landesmitteln und der für Schienenpersonennahverkehrs-Investitionen zur Verfügung stehenden Länderquote Bayern der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. „Der Rest kommt von der Deutschen Bahn“, sagte Herrmann. Sollten die Kosten nochmals steigen, würden sich Bund und Land diese im Verhältnis zwei Drittel zu einem Drittel teilen.

Baurecht südlich von Memmingen

Das Bauprojekt habe für den Freistaat eine sehr große Bedeutung, betonte Herrmann. „Die Deutsche Bahn ist voll im Zeitplan. In rund einem Jahr wollen wir den offiziellen Baubeginn für das Großprojekt voraussichtlich in Memmingen feiern. Die Inbetriebnahme der Strecke soll Ende 2020 stattfinden.“

Am Dienstag sei das Baurecht für den ersten Abschnitt der Ausbaustrecke erteilt worden. Dies betrifft den Bahnverlauf zwischen der bayerisch-württembergischen Grenze bei Memmingen und Aichstetten unweit von Leutkirch im Landkreis Ravensburg. Für 20 weitere Abschnitte fehlen noch die Planfeststellungsbeschlüsse. Die Deutsche Bahn rechnet im Laufe des Jahres mit der Erteilung.

Laut Herrmann wird sich die Reisezeit durch die Elektrifizierung und die Baumaßnahmen deutlich verkürzen. Von München aus soll Zürich in dreieinhalb Stunden zu schaffen sein, derzeit sind es mit der schnellsten Verbindung vier Stunden und 20 Minuten. Aber auch zwischendrin soll es Verbesserungen geben. „Wir wollen zwischen Memmingen und der Landeshauptstadt neue Expresszüge anbieten, mit denen die Reisenden eine halbe Stunde einsparen werden. Besonders das Allgäu, aber auch die

Großräume München und Zürich sowie der östliche Bodenseeraum profitieren von dem Ausbau“, sagt Herrmann.

Der SPD-Verkehrspolitiker Bernhard Roos wies auf die freiwillig Vorfinanzierung durch die Schweiz hin, die an der Ertüchtigung der Strecke in ihr Wirtschaftszentrum Zürich sehr interessiert ist. Ohne diese 5 Millionen Euro wäre man mit diesem Projekt wohl immer noch nicht soweit, meinte Roos. Bisher fahren an der Strecke Dieselloks.

Der CSU-Verkehrsexperte Eberhard Rotter hob dann auch hervor, dass die „große Diesel-Insel“ im Raum zwischen Donau und Allgäu Alpen durch die Elektrifizierung „diagonal durchschnitten“ werden. Sein Stimmkreis Lindau-Sonthofen ist von den Maßnahmen direkt betroffen. Rotter freut sich, dass nun „der Einstieg in die Elektrifizierung der Allgäuer Strecken geschafft“ sei.

Südbahn fährt wieder pünktlicher

SZ 21.02.17

Pünktlichkeitswert liegt bei rund 87 Prozent – Bahn: „Müssen die Lage weiter stabilisieren“

Von Daniel Häfele

BIBERACH - Offensichtlich hat die DB Regio Baden-Württemberg die zum Teil immensen Verspätungen auf der Südbahn zwischen Ulm, Biberach und der Bodenseeregion etwas in den Griff bekommen. Denn laut der Bahn lag der Pünktlichkeitswert auf der Strecke in der vergangenen Kalenderwoche (13. bis 19. Februar) bei 87,2 Prozent. In der Kalenderwoche drei mussten sich Pendler und Schüler noch mit 72,8 Prozent zufriedengeben. Die Bahn erfasst alle Verspätungen ab sechs Minuten.

Die Verspätungen und Zugausfälle in den vergangenen Wochen hatten mehrere Gründe, wie eine Anfrage des SPD-Bundestagesabgeordneten für den Wahlkreis Biberach, Martin Gerster, an die DB Regio zeigt. Das Antwortschreiben liegt der „Schwäbischen Zeitung“ vor. So hat sich nach dem Start der Übergangsverträge im Oktober 2016 für die DB Regio Baden-Württemberg unter anderem ein komplexes Betriebsgeschehen ergeben.

Von der großen Herausforderung habe man gewusst, habe sie aber teilweise unterschätzt, heißt es in dem Schreiben. Die Folge waren technische Probleme mit den Fahrzeugen. Und im Oktober sowie um den Jahreswechsel kam es zu einem „unerwartet hohen Krankenstand bei Triebfahrzeugführern und Kundenbetreuern“.

Im Januar machte der Bahn dann der Winter zu schaffen. Die Fahrzeuge seien sehr stark vereist gewesen und hätten deshalb vor den planmäßigen Werkstattbesuchen enteist werden müssen, heißt es weiter. Dieser zusätzliche Zeitaufwand habe in Verbindung mit einem witterungsbedingten Anstieg von Fahrzeugstörungen auch die „normale“ Instandhaltung erschwert: „Teilweise entfielen dadurch Züge und es kam zu Einschränkungen im Platzangebot.“ Davon betroffen waren auch die Schie-

nenbusse der Baureihe VT 650, was die RB-Verbindungen betraf. Als Ersatz wurden die älteren Fahrzeuge der Baureihe VT 628 eingesetzt. Eigentlich ergeben sich daraus nicht zwingend Verspätungen, weil primär die doppelt motorisierten Fahrzeuge auf der Südbahn eingesetzt werden. Der Bahn sei das aber in den zurückliegenden Wochen nicht immer gelungen, sodass auch 628-er Fahrzeuge mit einfacher Motorisierung auf der Südbahn zum Einsatz kamen. Die Werkstattmitarbeiter in Ulm arbeiteten mit Hochdruck daran, die Schäden an den Fahrzeugen zu beseitigen. „Hierzu sind zusätzliche Mitarbeiter auch aus anderen Regionen im Land im Einsatz“, erläuterte ein Bahnsprecher am Montag auf Anfrage. Er entschuldigte sich für die Probleme: „Wir wollen unseren Kunden auf der Südbahn einen zuverlässigen und guten Service liefern. Das haben wir in den vergangenen Wochen oftmals nicht und dafür möchten wir uns entschuldigen.“

Situation hat sich verbessert

„Die Situation insgesamt hat sich bereits spürbar verbessert und es gilt jetzt, die Lage weiter zu stabilisieren“, sagte der Bahn-Sprecher. Die mit dem Verkehrsministerium und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) vereinbarten Maßnahmen beginnen nachhaltig zu wirken. Rund läuft alles aber noch nicht. So wolle man sich „den verbleibenden strukturellen Problemen widmen“, so der Sprecher. Strukturelle Probleme sind beispielsweise hohe Belegungen von Trassen durch unterschiedliche Zugkategorien, eventuell frühere Bereitstellung von Zügen oder Änderungen bei Dienstschieben von Triebfahrzeugführern. Dass es mit der Pünktlichkeit weitestgehend funktionieren kann, zeigt der Pünktlichkeitswert in Höhe von 92,7 Prozent in der Kalenderwoche sechs. Damit liegt die Bahn in der vom Land geforderten Pünktlichkeitsquote.



Um den Jahreswechsel hat es wegen der Minustemperaturen häufig Verspätungen gegeben. Jetzt scheinen die Züge auf der Südbahn wieder pünktlicher zu rollen, hier am Bahnhof Biberach. FOTO: DANIEL HÄFE

Nahverkehrsverbund Ding erstatte bei Verspätung Taxikosten

Pendler, die Inhaber einer Ding-Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für jedermann sind, haben Anspruch auf eine sogenannte Mobilitätsgarantie. Demnach haben sie bei Verspätungen und Fahrtausfällen die Möglichkeit, auf ein Taxi umzusteigen und sich den Fahrpreis im Nachhinein erstatten zu lassen. Die Taxikosten werden bis zu 35 Euro ersetzt. Voraussetzung dafür ist, dass der Fahrgast sein Ziel mit den zur Fahrt benutzten Ding-Verkehrsmitteln um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesen erreichen wird. Gleichzeitig darf er keine Möglich-

keit haben, das Fahrziel mit anderen Ding-Verkehrsmitteln zu erreichen. Maßgeblich zur Ermittlung der Dauer der Verspätung sind die jeweils aktuell in der Internet-Fahrplanauskunft des Ding hinterlegten Fahrplandaten (www.ding.eu). Allerdings gibt es Ausschlusskriterien. Wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall nicht auf das Verschulden eines der im Ding-Gebiet kooperierenden Verkehrsunternehmen zurückgeht, gibt es kein Geld. Das ist der Fall bei Unwettern, Bombendrohungen, Streiks, Suiziden und Eingriffen

Dritter in den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr. Die Erstattung ist auch ausgeschlossen, wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall auf ein Verschulden des Fahrgasts zurückgeht oder ihm dies vor dem Kauf eines Fahrscheins bekannt war. Darüber hinaus gibt es auch keine kostenlose Taxifahrt bei Straßen- oder Streckensperrungen, die im Vorfeld rechtzeitig angekündigt wurden. Wer anspruchsberechtigt ist, muss dazu ein Formular ausfüllen. Dieses gibt es unter www.ding.eu/mehr-zum-tarif/mobilitaetsgarantie (häf)

SP 28.03.2017

Land regelt Regionalverkehr neu

Einheitlicher Tarif soll Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfacher machen

Von Karu Ballarin

STUTTGART - Ab Dezember 2018 sollen Fahrten mit Bussen und Bahnen quer durch den Südwesten einfacher werden. Dann beginnt das Land damit, einen Baden-Württemberg-Tarif einzuführen. Das Verkehrsministerium in Stuttgart arbeitet seit der grün-roten Regierungszeit an einem einheitlichen Landestarif für Fahrten im Regional- und Nahverkehr. Hier ein Überblick, was sich ändern soll:

Worum geht es?

In Baden-Württemberg gibt es 22 Verkehrsverbände - so viele wie nirgends sonst. Ihre jeweilige Struktur in Zonen und Waben ist, gerade für gelegentliche Nutzer und solche aus anderen Teilen des Landes, oft kompliziert und ihre Tickets gelten nur in ihrem jeweiligen Betriebsbereich. Diese Eingrenzung soll aufgehoben werden.

Welchen Vorteil bringt der BW-Tarif?

Künftig wird es möglich sein, ein einziges Ticket zu lösen, das für die Fahrt von der Haltestelle vor der Haustür bis zur Haltestelle am Zielort gültig sein wird. Ein Beispiel: Wer zu einem VfB-Spiel etwa von Tettnang nach Bad Cannstatt fahren will, muss zunächst Bus, dann Regionalbahn und in Stuttgart Straßenbahn fahren. Bisher muss der Reisende für jeden Abschnitt ein gesondertes Ticket kaufen. Künftig gilt: Eine Fahrt - ein Ticket.

Gibt es das nicht schon im Land unter dem Namen Baden-Württemberg-Ticket?

Nein. Das Baden-Württemberg-Ticket der Bahn ist ein Tagesticket mit Festpreis. Der BW-Tarif rechnet Fahrten genau ab. Zudem ist das Tagesticket erst ab 9 Uhr gültig und damit nicht zur morgendlichen Hauptverkehrszeit.

Wie wird die Fahrt berechnet?

Der BW-Tarif gilt ab Dezember 2018 für die Fahrt von einem Bahnhof bis zur gewünschten Zielhaltestelle, egal wo sich diese in einer Gemeinde befindet. Das ist die erste Stufe. Ist der Tarif ab 2021 voll eingeführt, sind die Tickets vom Abfahrts- bis zum Zielort gültig - ganz egal, an welcher Bus-, Straßenbahn-, oder



Mit einem Ticket zu einem beliebigen Ziel im Land: Das ist das Ziel des Baden-Württemberg-Tarifs. FOTO: RASEMANN

einsteigt. Der jeweilige Verbund ist im Ticket integriert.

Wird das teurer oder günstiger als bisher?

Kommt darauf an. Wer nur mit dem Zug von Bahnhof zu Bahnhof fährt, wird wohl etwas drauflegen müssen. Denn die Gesamtkosten, also auch die für die Anschlussfahrten im Nahverkehr, werden auf alle BW-Tarifnutzer umgelegt. Das Verkehrsministerium rechnet aber mit mehr Nutzern als bisher, weil das Angebot Fahrten mit Bussen und Bahnen einfacher machen soll. Der Umstieg von Auto auf öffentlichen Verkehr hilft dabei Umwelt und Klima, so das Ziel von Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). Das zusätzliche Geld durch mehr Nutzer diene dazu, die Tickets günstig zu halten.

Wo wird es Tickets für den BW-Tarif geben?

Land stark auf das Internet. Es wird E-Tickets geben, die Reisende etwa übers Handy kaufen können. Hier setzt das Verkehrsministerium auf Wettbewerb: Seit Februar läuft ein Lizenzierungsverfahren, um Tickets online verkaufen zu können. Rund 30 Interessenten aus dem In- und Ausland gibt es bereits. Auch weiterhin werde es den Verkauf am Schalter und am Automaten geben, sagt Verkehrsminister Hermann. Dann werde es auch möglich sein, an einem Automaten eines Verkehrsverbunds ein Ticket bis zum gewünschten Ziel zu lösen.

Es gibt also keine einheitliche App für den Ticketkauf?

Nein. Zum einen soll keine Konkurrenz zu den Verkehrsverbänden aufgebaut werden, die bereits ihre eigenen Apps haben. Zum anderen wird sich Qualität durchsetzen, so der Ansatz des Ministeriums. Wer den bes-

tenung bietet, wird vom Kunden genutzt werden.

Welche Rolle spielt das Land?

Die Landesregierung hat am Dienstag eine Baden-Württemberg-Tarif GmbH beschlossen. Sie soll Anfang 2018 gegründet werden und bis zu zehn Mitarbeiter umfassen. Die Gesellschaft soll Marketing, Controlling und Einnahmeverteilung übernehmen. Getragen werden soll die GmbH vom Land und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die 22 Verkehrsverbände werden über Kooperationsverträge eingebunden.

Entscheidet die GmbH auch über den Preis?

Nein, das tun die Verkehrsbetreiber miteinander. Die Basis soll zunächst der Regionalverkehrspreis der Deutschen Bahn sein, der bei etwa 20 Cent pro Kilometer liegt. Entwickeln soll sich der Preis für den BW-Tarif

Bahnfahrer müssen umsteigen

SR 0.09.2017

Schienerersatzverkehr während Gleisbauarbeiten – Busse nach Ravensburg und Lindau

Von Janine Napirca

FRIEDRICHSHAFEN - Wegen Gleis- und Weichenerneuerungen im Stadtbahnhof kommt es auf den Strecken nach Ravensburg und Lindau derzeit zu Einschränkungen und Fahrplanänderungen. Reisende, die sonst mit der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) oder dem Regionalzug fahren, müssen mit dem Schienerersatzverkehr (SEV) vorlieb nehmen.

Noch bis einschließlich Sonntag, 16. April, dauern die Arbeiten an. Betroffen sei nur die BOB-Bahn, die Regionalzüge nach Ravensburg fahren ganz normal, es könne aber zu Gleisänderungen kommen, erklärte die Deutsche-Bahn-Mitarbeiterin im Stadtbahnhof Friedrichshafen, Isabell Schreiber und weist darauf hin: „Es ist wichtig, dass die Reisenden die Sonderfahrpläne und die Lautsprecherdurchsagen beachten.“

Herrmann Walter aus Heidenheim wusste nichts von dem Schienerersatzverkehr und wäre lieber mit dem Zug als mit dem Bus gefahren: „Es ist schon ärgerlich, aber Gleisbauarbeiten muss man eben auch einmal machen. Wenn es gleich weitergeht, ist es ja okay.“

Die Markdorferin Hannah Löbermann fährt normalerweise gar nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Nun haben sie und ihre Mitreisenden sich aber dazu entschlossen, über Ravensburg nach Wien zu fahren: „Bisher lief es ganz gut, wir hatte keine Verspätung oder sonstige Einschränkungen“, sagt Löbermann.

Auch Hartmuth Wittkowski aus Radolfzell nutzt zum ersten Mal den Schienerersatzverkehr: „Es geht halt 'ne ganze Ecke länger und wenn man kein Bahnfahrer ist, muss man sich durchfragen.“ Die Bahnmitarbeiter hätten ihm aber bereitwillig Aus-



Am Friedrichshafener Busbahnhof ist derzeit einiges los. Viele Bahnfahrer sind gezwungen, auf den Schienerersatzverkehr umzusteigen. FOTO: GUNNAR M. FLOTOW

kunft gegeben. Über Lindau geht es für ihn weiter bis nach Oberstaufen.

Weniger glimpflich ging es für die Kressbronnerin Olga Schaier aus. Sie nutzt den Ersatzverkehr jeden Tag, um zur Arbeit zu kommen. Mindestens eine Viertelstunde länger müsse sie für den Schienerersatz einplanen. Und wenn der Bus zu spät kommt, verpasst sie ihren Anschluss: „Der Bus hatte drei Minuten Verspätung. Ich bin so schnell gerannt, wie

ich konnte, aber den Anschluss habe ich, trotzdem verpasst“, ärgert sich Schaier.

Krista Klimesch muss ebenfalls täglich die Strecke Langenargen - Friedrichshafen zurücklegen. Sie muss jeden Tag in die Klinik und durch die Ersatzbusse muss sie mehr Zeit einplanen, als wenn sie mit dem Zug fahren würde: „Ich muss morgens ein bisschen früher aufstehen, aber so schlimm ist das auch wieder

nicht“, erklärt die Langenargenerin. Generell sei sie mit der Deutschen Bahn und dem Schienerersatzverkehr schon sehr zufrieden.

Ganz im Gegensatz zu Yeliz Erdem. Die Meckenbeurerin wollte zum Hafengebäude, um mit dem Katamaran nach Konstanz weiterzufahren: „Der Busfahrer hat mich einfach rausgeworfen und gesagt, sein Sprit sei leer, ich soll einen anderen Bus vom Stadtbahnhof zum Hafengebäude nehmen.“

Die regelmäßige Bahnfahrerin war über dieses Verhalten sehr enttäuscht; zumal sie des Öfteren mit Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmitteln zu kämpfen habe.

Wohingegen der Meckenbeurer Jens Haug recht zufrieden mit der Bahn ist und den SEV täglich nutzt, um zur Arbeit zu kommen: „Ich muss zwar früher aufstehen, aber ansonsten läuft alles reibungslos.“

Während der Elektrifizierung braucht es gute Nerven

Die Bauarbeiten auf der Südbahn werden ab Herbst 2018 zu Behinderungen führen.

SZ 24.04.2017

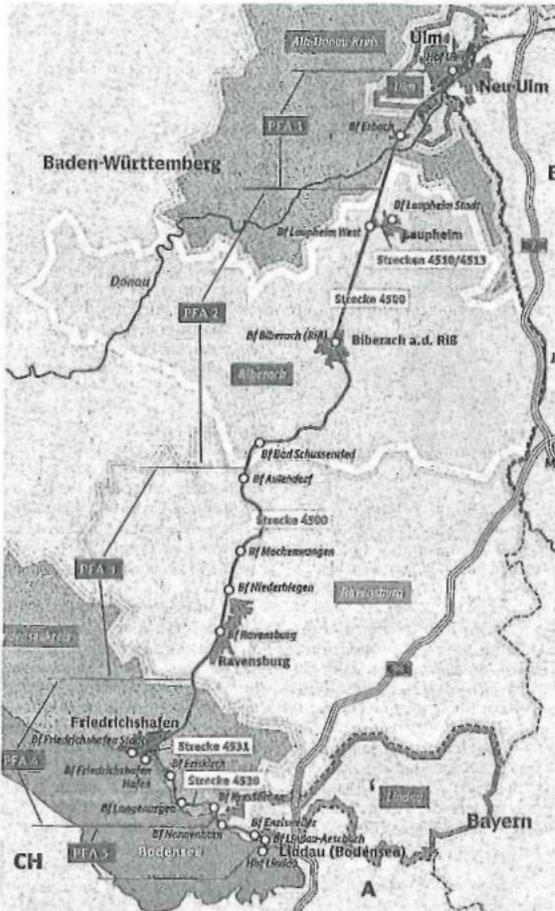
Von Gerd Mägerle

RAVENSBURG/ULM - Im Herbst 2018 sollen die Arbeiten zur Elektrifizierung der Südbahn beginnen. Ab Ende 2021 soll Zugfahren dann schneller und angenehmer sein. In der Zeit dazwischen werden bei Pendlern und Bahnreisenden allerdings Geduld und gute Nerven gefragt sein. Das zumindest prophezeit Peter Preischl von der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) in Ulm. Er plant den sogenannten Schienenersatzverkehr während der Bauzeit (siehe Kasten).

„Ich plane etwa 45 bis 50 Bahnbaustellen mit Schienenersatzverkehr pro Jahr“, sagt Preischl. „Aber das, was bei der Südbahn ansteht, übersteigt alles, mit was ich bisher zu tun hatte.“ Los geht es im September zwischen Ulm und Laupheim. Die Strecke wird fast drei Monate voll gesperrt und zunächst nur für die Elektrifizierung vorbereitet. „Gleise müssen abgesenkt, Stützwände gebaut und zum Teil auch Brücken erhöht werden, damit die Leitungen darunter passen“, sagt Preischl. Der eigentliche Fahrdrat wird erst ein Jahr später gezogen – wieder unter Vollsperrung. Auch in einigen weiteren Bauabschnitten läuft dies so.

In dieser Zeit verkehren zwischen Ulm und Laupheim (möglicherweise auch Biberach), später auch auf den anderen Abschnitten der Südbahn, die gesperrt sind, bis zu 30 Busse als Ersatz für die Züge. „Allein für den stündlichen Interregio-Express brauchen wir drei große Busse, um die Fahrgäste unterzubringen“, so Preischl. Die Folge wird zunehmender Verkehr auf der Straße sein. „Die B 30 gehört dann der Bahn“, sagt der RAB-Planer. Nur zu 40 Prozent könne er dafür RAB-Busse einsetzen, der Rest der Aufträge werde an Subunternehmer, vorzugsweise aus der Region vergeben. „Die entscheidendere Frage ist, ob ausreichend Fahrer für die Busse verfügbar sind“, so Preischl.

Aufgabe sei es, keinen Fahrgast stehen zu lassen und jeden ans Ziel zu bringen. „Wir werden versuchen,



Auf rund 125 Kilometern wird die Bahnstrecke zwischen Ulm und Lindau elektrifiziert. GRAFIK: DEUTSCHE BAHN AG

das Optimum für den Kunden herauszuholen, aber das wird nicht reibungslos gehen“, sagt der Planer. Der Bus sei langsamer als der Zug, das werde in die Fahrpläne eingearbeitet, wenn es um Anschlusszüge gehe. Neben Reisenden treffen die Sper-

rungen vor allem Pendler, aber auch die Wirtschaft. „Wir wissen, dass beispielsweise auch Messveranstalter oder Freizeitparks mit Sorge auf diese Zeit blicken, weil sie einen Besucherrückgang fürchten“, so Preischl. An Landkreise und Kom-

munen richtet er den dringenden Appell, parallel zu den jeweiligen Sperrzeiten der Bahnstrecke nicht auch noch größere Straßenbaumaßnahmen zu planen. „Die DB Netze informiert die Ämter rechtzeitig darüber, wann die Arbeiten im jeweiligen Bereich beginnen“, sagt Preischl.

„Jetzt müssen wir eben durch“

Aus Erfahrung wisse er, dass die Beeinträchtigungen während der Bauzeit heftig werden. „Aber wir alle wollen die Elektrifizierung seit langer Zeit, jetzt kommt sie, und jetzt müssen wir durch diese Zeit eben durch.“

Ob der momentane Zeitplan (siehe Kasten) exakt eingehalten werden könne, sei jetzt noch nicht endgültig abzusehen. „Ich bin kein Bausachverständiger – und jede Baustelle hat ihre Tücken“, so Preischl. Nicht möglich sei es, die Südbahn abschnittsweise unter Strom zu schalten. „Die Stromeinspeisung geschieht zentral, deswegen muss die Elektrifizierung komplett abgeschlossen sein. Klappt alles laut Zeitplan, werde es ab Mai 2021 Testfahrten unter Strom geben und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 dann den regulären elektrischen Betrieb.“

„Die Südbahn wird mein Meisterstück.“

Peter Preischl von der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)

Fast genau so habe er es 1991, damals noch als stellvertretender Bahnhofschef in Biberach prognostiziert, sagt Preischl. Er habe das damals als Scherz gemeint, dafür aber viel Kritik erhalten. „Und jetzt kommt es wohl tatsächlich so, dass ich recht behalte.“

2022 geht Preischl in Pension. Vorher hat er allerdings noch jede Menge zu planen und zu organisieren. „Gesellenstücke habe ich in den vergangenen Jahren genügend gemacht, die Südbahn wird mein Meisterstück“, sagt er.

Die Sperrungen

Für die Elektrifizierung der Südbahn sind derzeit folgende Sperrungen geplant:

2018
17. September bis 8. Dezember: Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr (Busse) zwischen Ulm und Laupheim für Vorarbeiten (Mastgründungen, Gleisabsenkungen, Erhöhung von Brücken).

2019
bis Februar: eingleisiger Betrieb zwischen Biberach und Laupheim (kein Schienenersatzverkehr)

18. Februar bis 19. Mai: Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr zwischen Biberach und Aulendorf für Vorarbeiten.

16. September bis 3. November: Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr zwischen Ulm und Laupheim für die eigentliche Elektrifizierung

4. November bis 20. Dezember: Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr zwischen Biberach und Aulendorf für die Elektrifizierung.

2020
17. Februar bis 22. Mai: Vollsperrung zwischen Aulendorf und Ravensburg (Schienenersatzverkehr) sowie des Hafens in Friedrichshafen.

14. September bis 14. Dezember: Vollsperrung von Ravensburg über Friedrichshafen bis Lindau für Vorarbeiten (Schienenersatzverkehr).

2021
5. April bis 16. Mai: Vollsperrung von Ravensburg über Friedrichshafen bis Lindau für abschließende Arbeiten (Schienenersatzverkehr).

Dezember 2021: Der neue Fahrplan soll mit E-Loks gefahren werden.

Geißbockbahn rollt weiter in die Gewinnzone

Mehr Fahrgäste und günstige Benzinpreise sorgen für gutes Ergebnis

52 25.04.17

Von Annette Vincenz

RAVENSBURG - Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) hat im zweiten Jahr in Folge Gewinn gemacht. Nach einem kleinen Plus von 47 000 Euro im Jahr 2015 fiel der Ertrag nach Steuern im vergangenen Jahr deutlich höher aus und lag bei 651 000 Euro. Diese gute Nachricht wird am kommenden Mittwoch, 26. April, in der Sitzung des Ravensburger Werksausschusses verkündet.

Maßgeblich beigetragen zum positiven Ergebnis der Geißbockbahn, wie die blauen Nahverkehrszüge auf der Strecke Friedrichshafen-Aulendorf im Volksmund heißen, haben die niedrigen Treibstoffpreise, schreibt BOB-Geschäftsführer Norbert Schültke in der Sitzungsvorlage für das Gremium.

Außerdem erfreut sich die BOB-Bahn zunehmender Beliebtheit. „Die Steigerungsrate von 1,3 Prozent ist beachtlich, wenn man diesen positiven Trend bei den Fahrgastzahlen nachhaltig über Jahre hinweg beobachtet“, meint Schültke. Die Kunden würden das „verlässliche und qualitativ hochwertige Verkehrsangebot“ der BOB honorieren.

Tatsächlich konnte die Pünktlichkeitsquote, die ja bei der Deutschen Bahn ein Riesenproblem darstellt, 2016 noch einmal verbessert werden. 96,6 Prozent der Nahverkehrszüge waren pünktlich, im Vorjahr 96,2 Prozent. Zum Vergleich: Die Quote bei der Deutschen Bahn lag 2015 bei 74,4 Prozent.

Bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte entfallen rund zwei Drittel des Fahrgastaufkommens auf das ursprüngliche Gebiet der BOB (Friedrichshafen bis Ravensburg)



Mehr Fahrgäste auf der Bodensee-Oberschwaben-Bahn. Die Gesellschaft machte 2016 deutlich Gewinn.

FOTO: SIEGFRIED GROSSKOPF

und etwa ein Drittel auf den Abschnitt Ravensburg bis Aulendorf. „Gerade die Verlängerung der Geißbockbahn nach Aulendorf ist dabei eine Erfolgsstory“, so Schültke. Die vier zusätzlich bedienten Haltestellen Aulendorf, Mochenwangen, Niederbiegen und Weingarten/Berg würden nachträglich zur positiven Nachfrage-Entwicklung beitragen.

Trotz der guten Entwicklung, die im öffentlichen Personennahverkehr alles andere als selbstverständlich ist,

muss die BOB um die Zukunft fürchten. Die GmbH, deren Gesellschafter die Städte Ravensburg und Friedrichshafen, die Gemeinde Meckenbeuren sowie die Kreise Ravensburg und Bodensee sind, hat nur Planungssicherheit bis zur Elektrifizierung der Südbahn. Nach bisherigem Planungsstand ist damit zwar nicht vor 2021 zu rechnen, aber dann stehen enorme Veränderungen an, weil die bisherigen Dieselfahrzeuge nicht mehr auf der Strecke fahren können.

Das habe zur Folge, dass die gesamten Fahrplankonzepte in elektrischen Fahrzeugen mit höheren Geschwindigkeiten und somit kürzeren Fahrzeiten auf die Neuerungen ausgerichtet werden müssen. Das Land werde die neuen Verkehre dann aus schreiben. Schültke: „Die BOB muss sich deshalb rechtzeitig positionieren, wie sie sich auf die veränderten Bedingungen einstellt. Ein Weiterbetrieb ist aus heutiger Sicht nur mit strategischen Partnern realisierbar.“

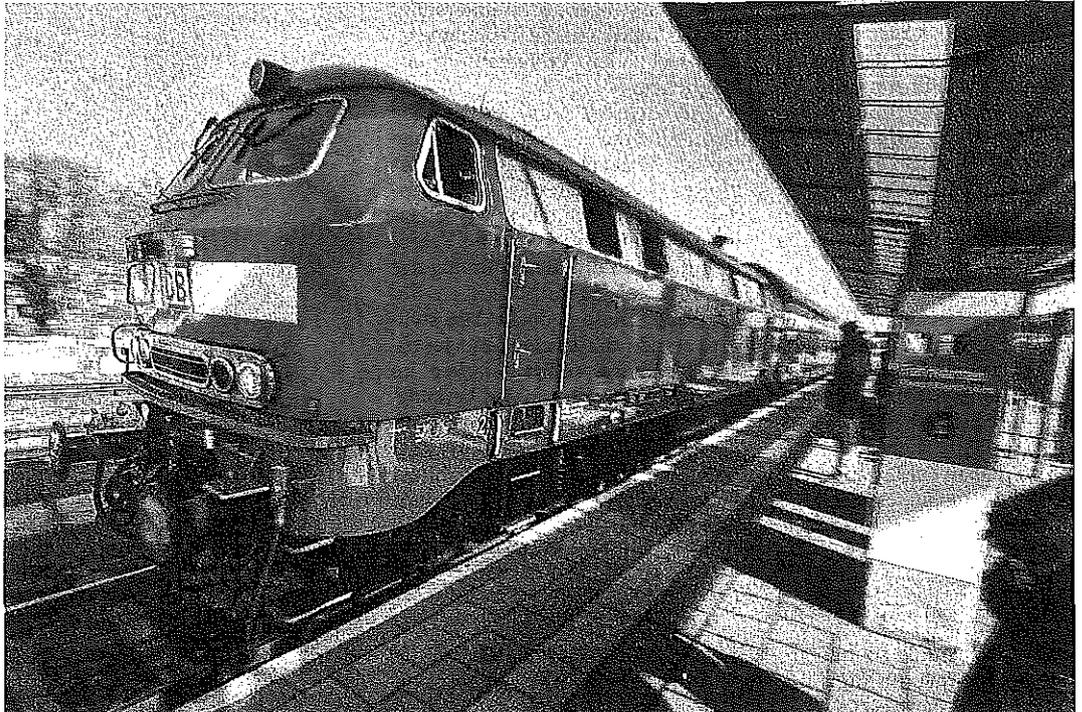
Über den Jahresbericht diskutieren die Ravensburger Kommunalpolitiker am Mittwoch, 26. April, ab 16 Uhr im Werksausschuss des Gemeinderates. Außerdem gibt es Berichte über die Entwicklung des Verkehrsverbundes Bodo und der städtischen Parkhäuser. Die öffentliche Sitzung findet in der Aula der Technischen Werke Schussental (TWS) statt.

Neuer Bahnhof sorgt für Planungschaos

Halt in Merklingen hat Auswirkungen auf Südbahn – Spatenstich im Frühjahr in Niederbieg

SZ 06.07.2017

Von Karin Kiesel



AULENDORF - Mit der Elektrifizierung der Südbahn bekommt der Knotenbahnhof Aulendorf künftig noch mehr Bedeutung für die Region. In der Gemeinderatssitzung am Montagabend haben Verkehrsplaner noch mal die Details erläutert und bekannt gegeben, dass der Spatenstich im Frühjahr in Niederbiegen bei Baienfurt stattfinden wird, da dort ein zentrales Umspannwerk gebaut wird. Auch der neu geplante Regionalbahnhof bei Merklingen (Alb-Donau-Kreis) an der künftigen ICE-Strecke zwischen Stuttgart und Ulm und dessen Auswirkungen auf die Verbindungen der Südbahn waren Thema.

Innerhalb von 45 Minuten sollen Fahrgäste nach Fertigstellung der Südbahn und der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm künftig in der Landeshauptstadt sein können. Alle halbe Stunde fährt von den großen Südbahn-Haltestellen aus (Aulendorf, Biberach, Laupheim, Ulm, Ravensburg, Meckenbeuren und Friedrichshafen) ein Zug Richtung Stuttgart los, jeweils abwechselnd über die neue Schnelltrasse oder die alte Strecke über die Geislinger Steige.

Aulendorf profitiert besonders

„Auch internationale Verbindungen wie nach Bludenz oder Bregenz werden verbessert. Zudem hat die Südbahn eine sehr gute Einbindung in die Bodensee-Gürtelbahn“, erläuterte Malte Gruner vom Interessenverband Südbahn. Der Nutzen aus dem 220-Millionen-Euro-Projekt, das in der Region seit Jahrzehnten gefordert wird, ist im Vergleich zu den Kosten laut Gruner 2,7-mal so hoch.

Und davon profitiert besonders auch Aulendorf mit seinem wichtigen Knotenbahnhof: „Alle Züge auf der Südbahn halten in Aulendorf“, sagte der Tübinger Nahverkehrsberater Ulrich Grosse (er erstellt Machbarkeitsstudien für den Interessenverband Südbahn) und erntete für diese Aussage ein freudiges Tischklöpfen der Stadteräte. „In Aulendorf gibt es täglich viele Tausende Fahrgäste. Ob aus Bad Waldsee, Sigmaringen, Leutkirch oder Wangen – alle fahren über Aulendorf“, so Grosse.

Fünf Minuten müssen es sein

Neue Verbindungen, bessere Anbindungen, ein schlüssiges Fahrplankonzept – durch das 43-Millionen-Euro-Projekt in Merklingen muss nun das gesamte Fahrplankonzept noch mal überprüft werden. Denn der Halt am dort entstehenden Re-

Mit der Elektrifizierung der Südbahn bekommt der Knotenbahnhof Aulendorf künftig noch mehr Bedeutung für die Region. FOTO: HARREITER, AN

gionalbahnhof auf der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm kostet eineinhalb Minuten. Für den Umstieg in Aulendorf auf die Allgäubahn wurden fünf Minuten veranschlagt, die sich durch den Merklingen-Halt aber vorübergehend auf 3,5 Minuten verkürzt hatten. „Wer mit der Südbahn von Ulm kommt und in Aulendorf auf die Allgäubahn umsteigen will, braucht diese fünf Minuten“, erläutert Wilfried Franke, Geschäftsführer des Interessenverbands Südbahn, auf SZ-Nachfrage.

Zudem gab es durch die Verzögerung des Halts in Merklingen Unklarheiten darüber, ob im Anschluss alle Haltepunkte der Bodensee-Gürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Lindau wie geplant bedient wer-

den können. Laut Franke gibt es aber mittlerweile ein Schreiben des Verkehrsministeriums des Landes, in dem zugesichert wird, dass für alle „negativen Auswirkungen“ des Merklingen-Halts Lösungen gefunden worden seien. „Laut Ministerium sind es wieder fünf Minuten Umstiegszeit in Aulendorf für die Allgäubahn. Wir haben schon einen Termin vereinbart, denn ich will ganz präzise wissen, woher diese eineinhalb Minuten denn plötzlich wieder herkommen“, so Franke.

Weiteres Thema in der Sitzung des Gemeinderats war der Regionalbahnverkehr, der in Aulendorf gebrochen wird und nicht durchfährt (die SZ berichtete darüber am 9. Mai). So wird der langsame Regionalbahnver-

kehr in einen südlichen und nördlichen Bereich unterteilt. Wer also spielsweise von Ummendorf (1 den) nach Mochenwangen (Südc) fahren will, muss in Aulendorf steigen – das ist auch heute schon Grund: Es gibt zu wenig Pendler über Aulendorf hinausfahren, ob aus südlicher oder nördlicher Richtung.

Grosse und Gruber erläuterten dem Aulendorfer Gemeinderat, es auf der Südbahn insgesamt 40. Ein- und Aussteiger gebe. Die Regionalbahn auf der Strecke soll mit Halten (Ulm-Donautal, Erb-Laupheim-Stadt, Schemmerberg Warthausen, Biberach-Nord, Biberach-Süd, Ummendorf, Mochenwangen, Niederbiegen, Weingarten Berg, Weißenau, Oberzell, Kehl FN-Flughafen und FN-Löwental) kleinen Zwischenorte bedienen.

Weiterer Bahnsteig zu teuer

Für eine durchgängige Regionalbahn wäre in Aulendorf ein zusätzlicher Bahnsteig notwendig geworden, weil sie in Aulendorf vom IRE übertakten holt werden müsste und in der Gegenrichtung bereits zeitgleich eine Überholung stattfindet. Die Kosten in Höhe von zehn Millionen Euro Relation zu den „wenigen Fahrgästen, die beispielsweise von Sigmaringen nach Weingarten“ fahren würden einen neuen Bahnsteig nicht rechtfertigen, erläuterten Grosse und Gruber.

Bauarbeiten auf der Südbahn

Die Trasse von Ulm an den Bodensee soll elektrifiziert und für schnellere Züge befahrbar gemacht werden. Die Kosten für die Südbahn betragen nach derzeitigem Planungsstand 220 Millionen Euro und werden je zur Hälfte vom Land und vom Bund getragen. Bei den Bauarbeiten wird sich die Bahn von Norden nach Süden vorarbeiten: Vorbereitende Arbeiten (beispielsweise Rodungen) beginnen im Dezember 2017 im ersten Bauabschnitt zwischen Ulm und Laup-

heim-West. Zwischen Mitte September und Mitte Dezember 2018 wird der Abschnitt komplett gesperrt. Zwischen Laupheim-West und Aulendorf finden 2018 nur vorbereitende Arbeiten statt, zwischen Aulendorf und Lindau wird noch nicht gearbeitet. Bis Ende 2021 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Dann soll auch die Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm fertig sein. Darauf wiederum sind die geplanten Taktungen auf der Südbahn abgestimmt. (sz)

25 Kommunen wollen Mobilität verbessern

Verein Remo startet Projekt zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum

Von Barbara Baur

ALTSHAUSEN - Der Verein Regionalentwicklung Mittleres Oberschwaben (Remo) will ein Projekt zur Verbesserung der Mobilität ins Leben rufen. Das gab Daniel Steiner, Bürgermeister von Wolpertswende und Vorsitzender des Vereins, bekannt. Dem Verein gehören 25 Kommunen aus den Landkreisen Ravensburg, Sigmaringen und Biberach an. Über den Verein wollen sie die Regionalentwicklung vorantreiben.

Dass der Verein nun das Thema Mobilität angeht, ist das Ergebnis einer Befragung im Juni dieses Jahres. „Die Sicherstellung der Mobilität für alle Generationen ist eine wichtige Aufgabe für die Zukunft“, sagt Bernhard Schultes. Er ist der Geschäfts-

führer des Netzwerks Oberschwaben, das schon im Bodenseekreis das Mobilitätsprojekt Emma (E-Mobil mit Anschluss) geleitet hat. Um von den Erfahrungen zu profitieren, holte ihn der Verein ins Boot.

Ergänzung zum Nahverkehr

Wie die Mobilität in den 25 Remo-Gemeinden verbessert werden soll, muss noch erarbeitet werden. Doch Bernhard Schultes hat schon einige Vorschläge erarbeitet. „Großes Thema wird die Elektromobilität werden“, sagt er. Deshalb gelte es, eine Infrastruktur aufzubauen. Ziel sollte sein, dass die teilnehmenden Gemeinden möglichst das gleiche System verwenden. Auch der öffentliche Nahverkehr soll unter die Lupe genommen werden. „In unserem Ak-

tionsradius gibt es drei verschiedene Verkehrsverbünde“, sagt Steiner. Schwierigkeiten gebe es vor allem an den Grenzen.

Es sollte untersucht werden, was optimiert werden kann und wo welche Art von Anschlüssen bereitgestellt werden können, sagt Schultes. Das Projekt will er nicht als Konkurrenz für den öffentlichen Personennahverkehr verstanden wissen, sondern als Ergänzung. Schnittstellen sollten untersucht werden, ob Rufbusse, Bürgerbusse oder Carsharing-Modelle eingesetzt werden können, um das Netz möglichst engmaschig zu gestalten. „Auch der Fahrrad- und der E-Bike-Verkehr kann noch ausgebaut werden“, sagt er.

Das Projekt steckt derzeit noch in den Kinderschuhen - es existieren

lediglich diese Vorüberlegungen. Kommende Woche soll es aber schon mit einer ersten Sitzung richtig losgehen. Mit dabei sind außer den Kommunen die Verkehrsverbünde, Busunternehmen, Energie-

SE 27.10.16

versorger und Touristiker. Zuerst sollen Ideen gebündelt werden. Steiner: „Die sollen bis Ende November so weit konkretisiert werden, dass wir erste Schritte zur Realisierung machen können.“

Auf einen Blick

Im Landkreis Sigmaringen sind Bad Saulgau, Ostrach und Illmensee Mitglied des Vereins Remo. Aus dem Landkreis Ravensburg sind Altshausen, Aulendorf, Bad Waldsee, Bergatreute, Boms, Ebenweiler, Ebersbach-Musbach, Eichstegen, Fleischwangen, Fronreute, Guggenhausen, Horgenzell, Hoßkirch, Königseggwald, Ried-

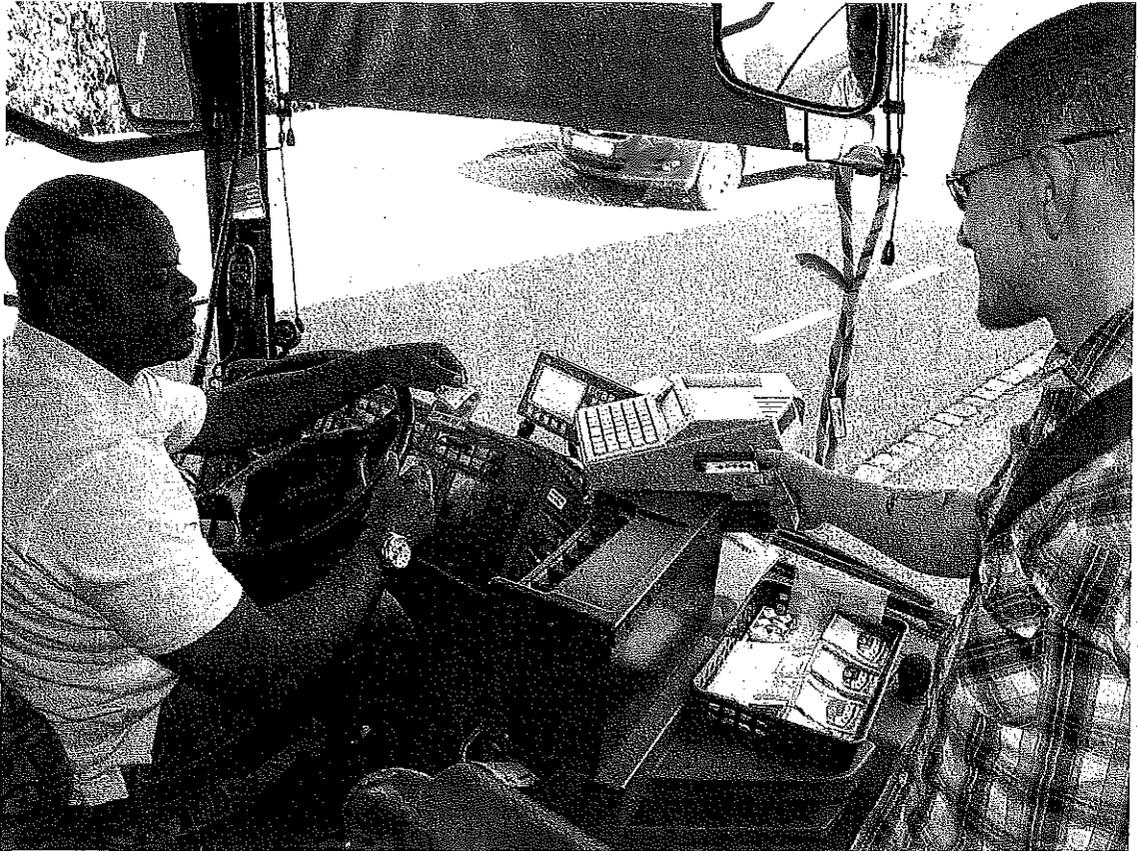
hausen, Unterwaldhausen, Wilhelmisdorf und Wolpertswende mit dabei, im Landkreis Biberach Bad Schussenried, Eberhardzell, Hochdorf und Ingoldingen. Die Gemeinden nehmen auch gemeinsam am Leader-Förderprogramm teil, das Geld der Europäischen Union und des Landes Baden-Württemberg ausschüttet. (bbb)

S204.11.2016

Bodo führt im nächsten Jahr E-Tickets ein

Verkehrsverbund erweitert sein Angebot auf Bad Schussenried – Neue Regelung bei der Fahrradmitnahme

Von Jasmin Bühler



Dass Fahrgäste in den Bodo-Bussen ausschließlich Papiertickets nutzen können, wird sich im Jahr 2017 ändern. Denn dann will der Verkehrsverbund zusätzlich elektronische Fahrkarten einführen. Als Erstes sollen die Einzelfahrscheine digitalisiert werden. ARCHIVFOTO: MELANIE BRAITH

RAVENSBURG - Das Jahr 2017 wird für den Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (Bodo) eine Herausforderung nach der anderen bringen. So will der Verbund ab dem kommenden Jahr auf elektronische Chipkarten setzen, zusätzlich zu Papierfahrtscheinen und Internettickets. Auch soll die Stadt Bad Schussenried in den Bodo-Tarifbereich aufgenommen werden. Und: Die Mitnahme von Fahrrädern wird zu bestimmten Zeiten kostenfrei.

Im Oktober 2017 wagt Bodo den Schritt in die Digitalität: Denn dann wird der Verkehrsverbund E-Tickets einführen – als dritter Verbund in Deutschland überhaupt. „Das ist der Einstieg in eine neue Welt“, sagt Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler. Laut Löffler wird seit dem Jahr 2009 an dieser neuen Welt gearbeitet. Zunächst sollen die Einzelfahrscheine digitalisiert werden, später auch die Zeitkarten. Geplant ist ein Check-in- und Check-out-Verfahren: So kann sich der Fahrgast selbst beim Einstieg elektronisch an- und beim Ausstieg wieder abmelden. Abgerechnet wird direkt über eine Bankverbindung, die der Kunde hinterlegt. Für die rund 20 Verkehrsunternehmen, die im Verbund organisiert sind, bedeutet das viel Aufwand: Alle Bahnen, Busse und Haltestellen müssen mit entsprechender Technik ausgestattet werden. „Das kann nur Schritt für Schritt erfolgen“, erklärt Löffler. Zudem müssten sich die Fahrgäste erst an die neuen Fahrkarten gewöhnen. Papierfahrtscheine gebe es weiterhin.

Zum 1. Januar 2017 wird Bad Schussenried in den Tarif von Bodo integriert. „Alle Angebote gelten bis und ab Bad Schussenried“, erläutert Jürgen Löffler. Außerdem werde es eine Kooperation zwischen Bodo, dem Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau und dem Donau-Iller-Nahverkehrsverbund geben: Diese sieht in den Überlappungszonen einen durchgehenden Tarif vor. „So gibt es keine gestückelten Tarife mehr“, meint Löffler, „für die Kunden ist das ein Vorteil.“

Wer sein Fahrrad im Zug mitführen möchte, muss zukünftig deutlich weniger oder gar nichts mehr zahlen. Eine der größten Veränderungen greift ab dem 30. April: Dann können Fahrgäste ihr Rad unter der Woche vor 6 Uhr und ab 9 Uhr umsonst mitnehmen. An Wochenenden und Feiertagen gilt dieses Angebot ganztags.

Ein Video zu den Neuerungen bei

Fahrpreiserhöhung

Die Preise für Fahrkarten im Bodo-Verbund werden zum 1. Januar 2017 im Durchschnitt um 0,8 Prozent angehoben (die SZ berichtete bereits). „Das ist die geringste Fahrpreiserhöhung seit Bestehen von Bodo“, sagt Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler. Teurer werden nur die Monats- und Abokarten: Bei den Einzelfahrscheinen und Tageskarten gibt es keine Tarifanpassungen. Löffler zufolge ist es vor allem die „moderate Kostenentwicklung“, die eine geringe Erhöhung der Ticketpreise erlaubt. Zudem sei der Rückgang der Fahrgastzahlen nicht so schlecht wie

Sicherheitskonzept soll fortgeführt werden

Der Verkehrsverbund Bodo, einzelne Busunternehmen, Polizei und Ordnungsamt haben vor einem Jahr das Projekt „Gemeinsam sicher“ ins Leben gerufen. Das Projekt sieht vor, dass Sicherheitspersonal auf bestimmten Strecken im Mittleren Schussental in Bussen mitfährt, für Ordnung sorgt und Fahrscheine kontrolliert – vor allem nachts, an den Wochenenden und während größerer Veranstaltungen. Eine der kontrollierten Linien ist von Anbeginn die Verbindung Ravensburg-Weingarten-Baienfurt-Baindt gewesen – also die Stadtbuss-Linie 1. Der Stadtbus fällt in den Zuständigkeitsbereich

Alb-Bodensee (RAB). Stefan Leinweber, RAB-Verkehrsplaner in Weingarten, sagt über das Sicherheitskonzept: „Das Projekt ist präventiv gedacht. Es soll das subjektive Sicherheitsgefühl bei den Fahrgästen verbessern und ist damit ein Serviceangebot an die Kunden.“ Konkrete Fälle von Randale oder Handgreiflichkeiten haben laut Leinweber hingegen nicht dazu geführt, dass Security im Stadtbus mitfährt. Das Fazit des Verkehrsplaners nach dem ersten Jahr lautet: „Das Konzept hat sich bewährt.“ Aus diesem Grund will Bodo das Projekt „Gemeinsam sicher“ in Zukunft auch auf die

Fahrpläne & Bodo-Card

Bei Bodo arbeitet man derzeit die neuen Fahrpläne für 2017 aus. Am 11. Dezember 2016 sollen sie in Kraft treten. Wie Pressesprecherin Anne Häckert mitteilt, werde es aber keine großartigen Veränderungen oder Neuerungen geben. Was die Inhaber einer Bodo-Card indes interessieren dürfte, ist, dass die Karte im kommenden Jahr sukzessive vom Markt genommen wird. „Dabei handelt es sich um ein Auslaufmodell“, so Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler. Laut Löffler soll es ein Nachfolgeangebot geben. Genauere Infos hierzu will Bodo.

52 6.11.2016

Nach Schulschluss ist Busfahren kein Vergnügen

An der Haltestelle „Gymnasien“ in der Gartenstraße drängen sich die Schülermassen – Vor allem freitags

Von Günther Peitz

RAVENSBURG - An sich ist der Freitag kein Schultag, an dem den Schülern der Ravensburger Schulen extrem viel abverlangt wird. Mittags ist grundsätzlich Schluss, es sei denn, eine Klassenarbeit muss am Nachmittag nachgeschrieben werden oder Nachsitzen ist angesagt. Gleichwohl kommen viele Kinder und Jugendliche, die auf den Bus angewiesen sind, freitags sichtlich gestresst nach Hause, wissen Eltern und Großeltern nur zu gut. Die Heimfahrt mit schwerem Schulranzen ist vor allem für die Jüngeren alles andere als ein Vergnügen, weil am Freitag in der Regel alle um die gleiche Zeit Schulschluss haben und die Busse deshalb zum Teil rammelvoll sind.

Nicht dass die Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) als Betreiber nicht schon längst auf den Ansturm auf die Busse an Schulfreitag um die Mittagszeit reagiert hätte. Der Fahrplan ist in diesem Zeitraum eng getaktet, um der Schülermassen Herr zu werden, die sich insbesondere in der Gartenstraße an der Stadteinwärts-Haltestelle Gymnasien zusammenballen. So fahren dort zwischen Viertel nach 12 Uhr und Viertel nach 13 Uhr allein vier Busse der Linie 3 von der Hegastraße nach Gornhofen vor: um 12.17 Uhr, um 12.41 Uhr (nur an Schultagen), um 12.47 Uhr und um 13.15 Uhr (nur an Schultagen).

Die Gelenkbusse fassen eine Menge Fahrgäste. Trotzdem geht es beim Ein- und Aussteigen mitunter extrem eng zu, insbesondere beim „Dreier“ um 12.41 Uhr. Vorher, ab 12 Uhr, ist die Haltestelle Gymnasien in beiden Richtungen noch kein solcher Brennpunkt. Selbst um 12.30 Uhr kann man noch von Normalbetrieb sprechen. Nur kleinere Gruppen junger Leute



Haltestelle „Gymnasien“ in Richtung Ravensburger Innenstadt: An Schulfreitag herrscht dort nach 12.30 Uhr Hochbetrieb, weil an solchen Tagen fast alle Schüler zugleich Unterrichtsschluss haben. FOTO: PEITZ

steigen in die Busse ein, die in immer kürzeren Abständen eintreffen. Zahlreiche Busse der Linie 1 in Richtung Weststadt und nach Schmallegg wechseln mit Überlandbussen und Stadtbussen der Linie 3 ab und bevölkern die Wartenden noch mühselos.

Eingezwängt und blockiert

Aber zehn Minuten später fluten Schülermassen die Treppen von den Gymnasien herunter, queren die Gartenstraße und bevölkern insbesondere den Gehweg bei der Haltestelle

stadteinwärts. Ungeduldig halten die Jüngsten Ausschau, wann denn nun endlich ihr Bus kommt. Etliche stehen auf der Fahrbahn (Bushaltespur), um möglichst weit in Richtung Weingarten blicken zu können. Das ist nicht ungefährlich. Eine Aufsichtsperson, die dafür sorgt, dass sie auf dem Gehweg bleiben, gibt es nicht, auch keine Abschränkungen wie droben auf der Burachhöhe bei der Haltestelle von St. Konrad.

Bereits knallvoll trifft der Dreier um 12.41 Uhr ein. Aus- und Einsteigen

ist kaum möglich. Wer es von den älteren, kräftigeren Schülern dennoch schafft, sich irgendwie hineinzu-zwängen, hat noch keinen Grund zu triumphieren, denn womöglich kann er nicht dort aussteigen, wo er möchte, sondern muss notgedrungen weiter mitfahren, weil er eingezwängt und regelrecht blockiert ist. Erwachsene Fahrgäste sind jedenfalls gut beraten, zumal an Schulfreitag auf andere Busse der Linie 3 vorher oder nachher auszuweichen, die nicht so überfüllt sind.

Andere Perspektive, gleiche Linie 3 um 12.41 Uhr an der Endhaltestelle Hegastraße: Drei Senioren, darunter bereits Gruppen von Schülern, die wohlweislich bis hierher zurück gelaufen sind, um auch ja sicher zu kommen, bevölkern den Bus. A finden noch einen Sitzplatz. Ein kleines Mädchen mit viel zu schweren Ranzen weint bitterlich, als ihm geöffnet wird, dass dieser Bus nicht nach Oberzell fährt. Es muss wieder aussteigen, wird von Schulkameraden getröstet und wartet mit ihm auf den richtigen Bus. Für die Jüngeren ist der Stress beim Busfahren zu Teil besonders groß. Bereits an der Haltestelle Dreiländerring wartet Schülermassen. Aber noch gibt kein Gedränge. Auf der Fahrt hin zur Gartenstraße bleibt der Bus zunächst mal im Verkehr stecken. Da wird es von Haltestelle zu Haltestelle voller und beim Halt unterhalb der Gymnasien geht fast gar nichts mehr weder hinein noch hinaus. Auch am Frauentorplatz, am Bahnhof und der Haltestelle Marienplatz entspannt sich die Lage kaum. Erst am Goetheplatz und der Abzweigung nach Weißenau können Fahrer und Fahrgäste etwas aufatmen.

Propos die Busfahrer: Sie sind jetzt doppelt gefordert, nicht nur beim Ansteuern der Haltestellen, sondern auch die Schüler drängen und nie auszu-schließen ist, dass einer direkt in den ausrollenden Bus geschoben wird, sondern auch wegen der Christkindlesmarktes. Dabei hat der Winter mit Schnee, Eisglätte und Matsch noch gar nicht zugeschlagen. Dann nämlich, so lehrt die Erfahrung, steigen auch Schüler auf die Stadtbusse um, die sonst mit dem Fahrgastbesatz am Freitag nach Schulschluss noch enger zu.

Rollstuhlfahrer und Busfahrer testen gemeinsam

Erster Mobilitätsworkshop im Landkreis Ravensburg schaffte den Perspektivenwechsel

RAVENSBURG (sz) - Im ersten Mobilitätsworkshop, den das Landratsamt Ravensburg jetzt durchgeführt hat, haben vier Rollstuhlfahrer gemeinsam mit Busfahrern der Verkehrsverbände Hagmann und der RAB eine neue Form der Schulung aufgeleitet. Neu daran war, dass beide Gruppen auch praktische Erfahrungen machen konnten.

Zurückzuführen ist der Mobilitätsworkshop auf zwei Inklusionskonferenzen im Landkreis, die das Landratsamt in diesem Jahr durchgeführt hat. Referent Jürgen Fortenbacher von der Fahrerakademie Süd hat mit ähnlichen Kursen in anderen Kreisen bereits gute Erfahrungen gemacht, heißt es in einer Pressemitteilung.

Durch die praktische Auseinandersetzung damit, wie beispielsweise Busfahrer oder Mitfahrer mobilitätseingeschränkter Personen beim Ein- und Aussteigen unterstützen können oder wie diese ihrerseits zu einer reibungslosen Fahrt beitragen

können, konnten sich die Teilnehmer jeweils in die Situation des anderen hineinversetzen. Perspektivenwechsel und das gemeinsame Busfahren wurden von Rollstuhlfahrern positiv bewertet. Sie konnten gegenseitig von den Schwierigkeiten beim Busfahren berichten und gemeinsam Lösungsmöglichkeiten erarbeiten.

Bereits heute findet der zweite Mobilitätsworkshop für neue Teilnehmer in den Integrationswerkstätten Oberschwaben GmbH (IWO) in Weingarten statt. Für 2017 sind weitere Schulungen dieser Art geplant. Diese sollen kreisweit stattfinden, um möglichst viele Busunternehmen anzusprechen und eingeschränkte Menschen aus der ganzen Region zu erreichen.

Informationen oder Anmeldefragen über: Silke Schefold, Geschäftsstelle Inklusionskonferenz, Landratsamt Ravensburg, Telefon 0751/85-3118 oder per E-Mail an silke.schefold@landkreis-ravensburg.de

Gemeinderäte sehen Euro-Ticket gelassen

Stadtbus-Vorschlag von Ravensburgs OB wird weitestgehend positiv aufgenommen

Von Oliver Linsenmaier

WEINGARTEN - Eine Busfahrt für einen Euro. Um die angespannte Parksituation in Ravensburg zu entlasten, will der Ravensburger Oberbürgermeister Daniel Rapp das Busfahren samstags deutlich günstiger (eigentlich 2,10 Euro pro Fahrt) anbieten. Für Weingarten könnte das ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, aber auch den Abzug von Kaufkraft bedeuten. Doch von solchen negativen Gedankenspielen sind Stadtverwaltung und Gemeinderat weit entfernt. Sie sehen Rapps Vorstoß gelassen. Während manch ein Stadtrat sich das gar als dauerhafte Lösung vorstellen könnte, fordern andere die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs.

Als Signal der interkommunalen Zusammenarbeit will Weingartens Oberbürgermeister Markus Ewald dieses Entgegenkommen verstanden wissen. Er habe seinem Amtskollegen bereits Verständnis für den Vorschlag signalisiert. „Wichtig ist uns dabei die zeitliche Befristung des Angebots mit Hinblick auf den Sanierungszeitraum der Marienplatztiefgarage“, sagt Ewald. Geplant ist, dass die Marienplatztiefgarage ab Mai für eineinhalb beziehungsweise teilweise sogar fast zweieinhalb Jahre saniert und damit nicht genutzt werden kann. Der Tarif soll daher ab

April gelten. Darüber hinaus hebt Ewald hervor, dass die Stadt Ravensburg die entstehenden Zusatzkosten übernehmen wird. Schließlich hält auch Weingarten 2,4 Prozent der Anteile der Stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH.

Auch sieht Ewald kein Risiko für die Innenstadt, dass die Kaufkraft nach Ravensburg abfließt. „Ich gehe nicht davon aus, dass der Fahrpreis von einem Euro das Einkaufsverhalten der Bürger verändern wird. Zumal dieses Angebot bis vor einigen Jahren fester Bestandteil des Busfahrens im Schussental war“, sagt er. Bis zum Jahr 2004 hatte es das Ein-Euro-Ticket am Samstag schon gegeben.

Das sieht auch Claus Keßel, Fraktionsvorsitzender der Grünen & Unabhängigen, ähnlich. Wer die Intention habe, nach Ravensburg zum Einkaufen zu gehen, lasse sich von solch einem Angebot nicht beeinflussen und „der ein oder andere wird sicher auch mal hier bleiben“, sieht Keßel das Ganze sogar als Chance. Auch, weil nun getestet werden könnte, wie das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sei. Gerade das Umsteigen könne künftig vielleicht besser bewertet werden. Daher schließt Keßel, trotz möglicher finanzieller Mehrbelastungen, das Ein-Euro-Ticket als Dauerlösung nicht aus: „Ich bin grundsätzlich da-

für, dass der ÖPNV günstig ist und der Privatverkehr reduziert wird.“

Mit dieser Einstellung rennt er bei Doris Spieß von der SPD offene Türen ein. Schon lange fordert sie die Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur, will mehr Bushaltestellen, allen voran eine an der Hähnlehofstraße. „Wir wollen das Ganze im Paket. Es ist wichtig, dass mehr Bushaltestellen angebunden werden“, sagt sie. Es helfe nicht, wenn man mit dem Auto an die Bushaltestelle fahren müsse, um dann Bus fahren zu können. Daher will Spieß mit ihrer Fraktion in der kommenden Gemeinderatssitzung auch einen erneuten Antrag stellen.

Bonus an der falschen Stelle?

Im Gegensatz zu Ewald und Keßel hat sie aber auch gewisse Bedenken bezüglich des Konsumverhaltens der Bürger. Schon bis 2004 habe es durch das Ticket die Tendenz gegeben, dass noch mehr Leute in Ravensburg und nicht in Weingarten eingekauft haben. „Den Effekt gab es und gibt es. Das wird wieder verstärkt und ist nicht im Sinne des Stadtmarketings“, sagt Spieß und spricht von einem Bonus an der falschen Stelle. „Das ist ein Ticket, das nur auf das Einkaufsverhalten ausgerichtet ist.“

Die Sorge, dass Weingarten zu einem Ravensburger Parkplatz werden

58 12 12 16
könnte, teilt Horst Wiest von den Freien Wählern nur bedingt. Er glaubt nicht, dass die Aktion Voroder Nachteile für Weingarten bringt. „Solange hier keine Kosten für Weingarten entstehen, sehe ich das relativ gelassen“, sagt Wiest, der sich das Ein-Euro-Ticket nicht dauerhaft vorstellen kann. „Wenn es unseren Haushalt belastet, halte ich das nicht für sinnvoll.“

Zustimmung bei diesem Aspekt kommt vonseiten der CDU. Fraktionsvorsitzender Axel Müller bezweifelt die Wirtschaftlichkeit, kann sich das Ganze daher nicht auf Dauer vorstellen – auch wenn er die Idee beziehungsweise das Angebot grundsätzlich sehr gut findet. „Ich habe das selber genutzt. Das ist eine sehr attraktive Sache, um das Auto stehen zu lassen“, erinnert sich Müller an die Zeit bis 2004.

Für Egon Girmes, Fraktionsvorsitzender der Bürger für Weingarten, ist das kaum interessant. „Ich halte mich samstags wenig in Ravensburg auf“, sagt er lachend. Man müsse schauen, ob sich das rechne. Dann könne er sich das Ein-Euro-Ticket auch langfristig vorstellen. Mit Blick auf die klapprige Stadtkasse müsse man auf jeden Cent schauen, doch ist sich Girmes sicher: „Ich denke, wir haben dringendere Sorgen als diese Busgeschichte.“

50 Millionen Euro mehr für Linienbusse

Land stockt Zuschüsse auf und lässt Landkreisen größeren Entscheidungsspielraum

SE 23.12.16

Von Katja Korf

STUTTGART - Jahrelang haben Landesverkehrsministerium, Kommunen und Busunternehmer verhandelt, nun haben sie sich geeinigt: Die finanzielle Förderung des Busverkehrs, wird sich ab 2018 komplett ändern. Vor allem Kunden in ländlichen Regionen sollen profitieren – durch bessere Linienführung, mehr Verbindungen oder niedrigere Ticketpreise. Außerdem erhöht das Land seine jährliche Förderung. Ab 2021 stehen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht mehr wie bislang 200 Millionen, sondern 250 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung.

Derzeit sind zwar theoretisch die Landkreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV zuständig. In der Regel haben sie Verkehrsverbände gegründet, die den ÖPNV organisieren. Aber die Kreise haben keine Chance, über die Verteilung der Fördermittel mitzuzentscheiden.

Fördergeld seit 2007 unverändert

Seit 2007 gilt das jetzige Fördersystem. Damals wurden die Mittel auf 200 Millionen Euro pro Jahr eingefroren. Ihren Anteil daran konnten die Kreise seitdem für ihre Busunternehmen beantragen. Doch auch dieses Verfahren hat seine Tücken. Erstens verstößt es gegen EU-Recht: Neue Anbieter haben es sehr schwer, an Mittel zu gelangen. Außerdem unterscheidet das System nicht zwischen guten und schlechten Anbietern.

Zweitens wurde die Gesamtsumme seit 2007 nicht erhöht – obwohl beispielsweise die Energiekosten seither gestiegen sind. „Man kann 2020 keinen besseren Nahverkehr anbieten als 2007, wenn man nur das selbe Geld wie damals zur Verfügung hat“, sagt Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). Rund zwei Drittel der Landkreise schießen Geld zu, im Schnitt zwischen einer und drei Millionen Euro jährlich.

Drittens orientiert sich die Landesförderung bislang stark an den Bedürfnissen der Schüler. Das Ergebnis: Oft laufen Linien an möglichst vielen Schulen vorbei, fahren Busse verstärkt zu Zeiten, in denen Schüler unterwegs sind. Bedürfnisse von Pendlern, Familien oder Rentnern werden weniger berücksichtigt.

Das soll sich nun ändern. Dazu fließt unter anderem mehr Geld ins System. Das Land stellt erstmals eigene Haushaltsmittel zur Verfügung – ab 2021 sind 25 Millionen Euro pro Jahr vereinbart. Die bisherigen Fördermittel stammen vom Bund und werden an die Kreise weitergereicht.



Gerade auf dem Land sind Busse oft die einzige Alternative zum Auto. Das Land plant, die Mittel deutlich aufzustocken.

FOTO: ALEXANDER MAYER

Die Aufstockung der Förderung ist in den Nebenabreden enthalten, die Grüne und CDU getroffen haben. Damit steht so gut wie fest, dass das Geld fließt. Auch die Kommunen haben zugesagt, sich ab 2021 jährlich mit derselben Summe zu beteiligen.

Doch es geht nicht nur ums Geld bei der Reform, sondern auch darum, wer es wie verteilen darf. Anders als bisher dürfen die Landkreise ab 2021 über einen großen Teil der Fördermittel selbst bestimmen. Sie können entscheiden, welche Leistungen sie von einem Busunternehmen konkret erwarten. Bislang konnten sie dies nur, wenn sie eigenes Geld in die Hand nahmen. Nun steigt die Summe der Mittel, die die Kommunen in eigener Regie vergeben dürfen – und damit verbessert sich ihre Verhand-

lungsposition stark. Im Schnitt hat jeder Kreis pro Jahr zwischen sechs und sieben Millionen Euro mehr zur Verfügung als bisher. Wenn die Verantwortlichen also zum Beispiel eine Linie wollen, die Altenwohnheime oder Wohngebiet gut anbindet, können sie die Zuschüsse an diese Bedingungen koppeln. Genauso könnten sie mit den Geldern Preisnachlässe für bestimmte Kundengruppen finanzieren oder zu Stoßzeiten mehr Busse fahren lassen.

Mehr Geld für ländlichen Raum

Das Land macht allerdings einige Vorgaben: So müssen die Busunternehmen Schülerkarten überall in Baden-Württemberg um 25 Prozent billiger anbieten. In einigen Regionen liegt dieser Betrag bisher darunter,

manchmal sind die Tickets nur um ein Fünftel billiger.

Außerdem soll sich die Mittelvergabe an Kriterien orientieren wie der Bevölkerungsdichte, den gefahrenen Kilometern und den Fahrgästen. Ziel des Landes sei es ja, möglichst viele Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Gerade in ländlichen Regionen aber sind Busse oft die einzige Möglichkeit, ohne Auto von A nach B zu kommen. Gleichzeitig ist der Betrieb von Buslinien dort wegen weiter Wege und weniger Fahrgäste oft nicht lukrativ. „Deshalb schauen wir auch besonders auf die Flächen eines Landkreises, um die schwierigeren Bedingungen für den ÖPNV im ländlichen Raum zu berücksichtigen“, so Hermann.

Petition: Busfahrer fürchten um Arbeitsplätze

Ein Streit um die Bustarife in Ravensburg führt bis ins Europaparlament

Von Frank Hautum

RAVENSBURG - Eine Frau aus Ravensburg hat beim Europaparlament eine Petition eingereicht mit dem Ziel, dass der Busverkehr in Ravensburg und Weingarten künftig europaweit ausgeschrieben werden muss. Der Wettbewerb soll zu günstigeren Tarifen beim Stadtbus führen. Gegen diese Petition wiederum haben jetzt zwei Gewerkschaften Widerstand mobilisiert. Sie fürchten um die Arbeitsplätze der Busfahrer.

Kaum ein Jahr vergeht, in dem in Ravensburg nicht die Buspreise steigen. Zuständig sind die Stadtwerke, obwohl diese keine eigenen Busse haben. Die Tarife werden gemeinsam mit den beteiligten privaten Verkehrsunternehmen im Stadtbus Ravensburg-Weingarten kalkuliert und mit dem Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (Bodo) abgestimmt. Wie die „Schwäbische Zeitung“ bereits im Dezember berichtet hatte, fordern Kritiker einen stärkeren Wettbewerb. Aus diesem Kreis heraus ist jetzt offenbar auch die Petition an den Petitionsausschuss des Europaparlamentes gestellt worden.

„Eine Art Monopol“

In dem Schreiben heißt es, dadurch, dass die Stadtwerke den Busverkehr als öffentlichen Dienstleistungsauftrag an eine Firma (namentlich die RAB, eine Tochter der Bahn) vergebte, gebe es „seit mindestens den 1990er-Jahren eine Art Monopol“. Die letzte Auftragsvergabe sei 2003 ohne öffentliche Ausschreibung erfolgt, so die Petentin, „und zwar in einem anderen als einem fairen wettbewerblichen Verfahren“. Die Ravensburgerin fordert, dass der Busverkehr im Mittleren Schussental „in europaweiter Ausschreibung spätestens zum Dezember 2019 neu vergeben werden muss“. Der bestehende Vertrag zwischen Stadtwerken und RAB läuft allerdings noch bis 2022.

„Gegen Bürgervillkür und Arbeitsplatzvernichtung“ wollen nun wiederum die Gewerkschaften Verdi (Bezirk Oberschwaben) und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Ulm kämpfen. Die beiden Verantwortlichen Jutta Aumüller und Günther Geissler haben eine Gegenpetition beim Europäischen Parlament eingebracht.

In einer Unterschriftenaktion protestieren außerdem betroffene Busfahrer der RAB gegen die Forderung der Frau aus Ravensburg. Darin heißt es: „Wir lehnen eine europaweite Ausschreibung der Busdienstleistungen ab und fordern die Fortführung des Vertrages.“ Zumindest bis zum regulären Ende im Jahr 2022 dürfe der Kontrakt nicht infrage gestellt werden. Erfahrungen aus anderen Städten zeigten, dass dieser Wettbewerb „ausschließlich zulasten der Beschäftigten gehe.“ Sie müs-

sen mit Lohnsenkungen leben und verlieren ihren Arbeitsplatz.“ Gewerkschaften und Unterzeichner fordern, dass „die Petition zurückgewiesen wird und das Verkehrsministerium auf die Einhaltung des laufenden Vertrages besteht“.

„Massiver Druck“

Die Gewerkschaftssekretäre Jutta Aumüller (Verdi) und Günther Geissler (EVG) haben darüber hinaus die Petentin angeschrieben. In dem Brief, der der „Schwäbischen Zeitung“ vorliegt, heißt es unter anderem: „Ihre Petition hat zu behördlichen Aktivitäten geführt, die wir als zuständige Verkehrsgewerkschaft kritisch bewerten, da dadurch massiver Druck auf die Beschäftigten entsteht. Es ist sicherlich nicht in Ihrem Sinne, dass den Beschäftigten Nachteile entstehen oder berufliche Existenzen gefährdet werden.“ Aumüller und Geissler bitten die Ravensburgerin, ihre „Aktion zu überdenken“.

Deren Petition ist in ähnlicher Form auch an das Regierungspräsidium, das Innenministerium und den Landtag gegangen. Wie die Gewerkschaftler sagen, handele es sich um eine Ravensburger Familie, die verschiedene Namen benutze.

Wie Stadtwerke-Chef Andreas Thiel-Böhm der „Schwäbischen Zeitung“ sagte, glaubt er nicht daran, dass mehr Konkurrenz zu günstigeren Tarifen führen würde: „Wenn eine Linie günstiger bedient werden kann, dann wird das nicht die Buspreise senken, sondern zunächst das Defizit der Stadtwerke.“ Der städtische Eigenbetrieb steckt tief in den roten Zahlen.

Kleinere Verkehrsunternehmen haben im Schussental im Lauf der Jahre Konzessionen für verschiedene Linien erhalten. Dort fahren sie auf eigene Rechnung. Selbst wenn Kommunen oder der Landkreis einzelne Linien bezuschussen, bleibt es bei einem eigenwirtschaftlichen Arbeiten der Privatunternehmer. Und die müssen nicht öffentlich ausgeschrieben werden.

Einzelne Linien oder Linienschnitte im Bereich der Stadtwerke, die von der RAB bedient werden, sind allerdings so stark subventioniert, dass bei ihnen der gemeinwirtschaftliche Charakter überwiegt. Daher wird hier eine öffentliche Ausschreibung notwendig werden. „Faktisch ist es im Moment aber so, dass diese Linien so zerstükkelt sind und an unterschiedliche Konzessionen gebunden, dass wir sie nicht ausgeschrieben können“, so Thiel-Böhm. Da die Europäische Union auf mehr Wettbewerb drängt, arbeiten die Stadtwerke daran, die betroffenen Linien so zuzuschneiden, dass sie ausgeschrieben werden. Thiel-Böhm: „Wir können auch nur die Linien ausschreiben, auf der die RAB im Auftrag der Stadtwerke fährt.“

Barrierefreiheit kostet die Stadt Ravensburg viel Geld

Diskussion im Gemeinderat: Bushaltestellen oder Busse behindertengerecht umrüsten? SZ 06.02.17

RAVENSBURG (bua) - Bis 2022 müssen alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland barrierefrei ausgebaut werden. Doch bislang sind nur wenige Bushaltestellen in Ravensburg entsprechend umgerüstet (sie SZ berichtete). Die Stadt will in diesem Jahr daher 200 000 Euro in die Hand nehmen, um hierbei voranzukommen. Allerdings reicht diese Summe hinten und vorne nicht.

Denn in Ravensburg gibt es 197 Haltestellen, für deren Umbau die Stadt zuständig ist. Und der barrierefreie Umbau kostet zwischen 25 000 und 40 000 Euro pro Bushaltestelle. Daher ist schon jetzt klar, dass die Stadt bis 2022 die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllen wird, wenn sie nicht in der Zukunft jedes Jahr massiv mehr Geld investiert.

Experten weisen darauf hin, dass Menschen mit Behinderung nach 2022 juristische Schritte gegen Kommunen einlegen könnten, die ihre Haltestellen nicht barrierefrei umgebaut haben. Stadtrat Roland Dieterich (FDP) rechnete in der jüngsten Sitzung des Gemeinderats vor, dass die Stadt Ravensburg beim derzeitigen

Tempo bis 2042 brauchen würde, um alle Haltestellen umzubauen. Der Jurist befürchtet daher eine „Prozesswelle“ von Menschen, die dagegen klagen könnten. Er schlug vor, nicht die Haltestellen umzubauen, sondern die Busse entsprechend umzurüsten, damit Menschen mit Behinderung selbstständig ein- und aussteigen können. Da die Stadt keine eigenen Busse hat, sollte sie die Umrüstung der privaten Unternehmer mit Subventionen unterstützen.

FDP setzt sich mit Idee durch

Bürgermeister Dirk Bastin wertete diesen Vorschlag kritisch. Denn wenn die Konzessionen an die Verkehrsunternehmen neu vergeben würden, wären die Subventionen weg und die alten Probleme wieder da, befürchtete er. Oberbürgermeister Daniel Rapp ergänzte, der Umbau der Haltestellen sei eine Tiefbauleistung der Stadt und hätte den Vorteil, sich nicht auf die Höhe der Buspreise auszuwirken. Der Gemeinderat beschloss dennoch, Roland Dieterichs Vorschlag auf Machbarkeit zu überprüfen, bevor weitere Haltestellen umgebaut werden.

r01rav1_06_Feb_SV

Eigene Buslinie durch die Hähnlehofostraße in weiter Ferne

Laut RAB und Stadt ist die Anbindung an den Ravensburger Bahnhof zu teuer – Linie 15 könnte verlängert werden

Seite 17

Von Nicolai Kapitz

WEINGARTEN - Die vom Gemeinderat immer wieder geforderte Buslinie durch die Weingartener Hähnlehofostraße ist trotz eines erneuten Vorstoßes der SPD-Fraktion immer noch in weiter Ferne. Laut Auskunft von Stadt Weingarten und RAB ließe sich eine Anbindung der Hähnlehofostraße und der dortigen Unternehmen an das Busnetz durch eine neue Linie nie und nimmer kostendeckend betreiben. Dafür rückt nun eine Verlängerung der bestehenden Linie 15 in den Fokus - aber auch die wäre teuer und hätte einen weiteren gewaltigen Nachteil.

Es gibt Bushaltestellen in der Hähnlehofostraße, direkt an der Kreuzung zur Sauterleutestraße, wo zahlreiche Unternehmen und Institutionen ihre Niederlassungen haben. Nur hat dort noch nie ein Linienbus gehalten. Wenn im kommenden Jahr der Kreisel an der Kreuzung zur Sauterleutestraße gebaut wird, werden die Bushaltestellen beibehalten. Das war der ausdrückliche Wille im Gemeinderat, auch um ein Zeichen zu setzen, dass die neue Buslinie politisch gewollt ist. Doch nun zeigt sich erneut, dass eine eigene Buslinie kaum realisierbar ist. Die Idee ist alt. Vor Jahren war im Konzept der DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) geplant, eine Linie 5 vom Ravensburger Bahnhof über das Eisstadion in die Hähnlehofostraße und weiter durch den Westen Weingartens bis nach Baienfurt zu führen. Doch aus Kostengründen wurde daraus nichts. Die jetzige Linie 5 ist fast eine reine Schulbuslinie und führt vom Ravensburger Bahnhof über die alte B 30 zum Weingartener Schulzentrum und weiter nach Baienfurt.

Die Weingartener SPD will das nicht hinnehmen, macht bei dem Thema schon seit Jahren Druck und hatte erst kürzlich dazu im Vorfeld der Haushaltsberatungen wieder ei-



Die Karte zeigt den möglichen und von der RAB bereits geprüften neuen Streckenverlauf der Linie 15 durch den Weingartener Südwesten. Ob die Zukunft so aussieht, entscheidet sich im Lauf des Jahres.

ne Anfrage an die Stadtverwaltung gestellt. Wortlaut: Sind für die Anbindung der Hähnlehofostraße Mittel beim ÖPNV enthalten? Wird diese seit Jahren beschlossene Haltestelle kommen? Die Antwort der Stadt: Da die Stadt nicht Betreiber der Buslinie ist, sind im städtischen Haushalt hierfür keine Mittel eingestellt.

100 000 Euro Mehrkosten

Es war bereits in der Oktobersitzung des Weingartener Gemeinderats nicht mehr als eine Randnotiz. In den Sitzungsunterlagen finden sich in einer Erklärung der RAB zur Einrichtung der Linie düstere Aussichten; je nach Variante würden für eine eigene Linie durch die Hähnlehofostraße mehrere Hunderttausend Euro auf den Betreiber zukommen. Weil die Mehrkosten dieser Linie die Kommunen - in diesem Fall Ravensburg, Weingarten und Baienfurt - tragen müssten, würden bis zu 100 000 Euro bei der Stadt Weingarten hängenbleiben. „Dafür ist einfach kein Geld da“, erklärt Bürgermeister Alexander Geiger auf Anfrage. Geiger hatte die

Verhandlungen mit der RAB geführt. Obendrein sei es sehr unwahrscheinlich, dass Ravensburg und Baienfurt die weiteren Mehrkosten einfach so tragen würden. Die Mehreinnahmen werden diese Mehrkosten voraussichtlich nie decken“, schreibt die RAB. Das bedeutet quasi das vorläufige Aus für die Hähnlehofo-Buslinie.

Auch die beste Alternative zu einer neuen Linie, nämlich eine Verlegung der Weingartener Stadtbuslinie 15 durch Sauterleute- und Hähnlehofostraße, würde rund 10 000 Euro mehr kosten. Geld, das die Stadt bezahlen müsste und wohl auch könnte. Die Linie 15 ist die einzige RAB-Buslinie, die allein in Weingarten verkehrt und daher auch von der Stadt bezahlt wird. Diese Linie kreuzt vom Bahnhof Weingarten-Berg her kommend im Zickzack durch Weingarten und könnte im Weingartener Süden künftig einen Umweg durch die Sauterleute- und Hähnlehofostraße nehmen (siehe Kasten und Karte).

Doch diese Umleitung der Linie 15 hätte einen großen Nachteil: Sie bin-

Kommentar

Von Nicolai Kapitz

Ohne Bahnhof macht es keinen Sinn

Die Gedankenspiele sind ganz nett. Mit einer Linie durch die Hähnlehofostraße wären nicht nur IHK, KBZO und Gesundheitsakademie besser angebunden. Auch wenn Weingarten dereinst westlich der Hähnlehofostraße weiter wächst, wäre eine Anbindung dieser wichtigen Durchgangsstraße ans Busnetz gut. Aber wenn eine Buslinie den Anrainern und Besuchern wirklich Vorteile bringen



soil, muss sie an den Ravensburger Bahnhof angeschlossen sein. Denn in Weingarten-Berg halten nur Nahverkehrszüge. Und wer aus Ravensburg zuerst mit dem Bus in die Weingartener Stadtmitteln fährt, muss, um dort in einen Bus zurück in Richtung Hähnlehofostraße umzusteigen, der ist zu Fuß fast schneller dran.

© n.kapitz@schwaebische.de

det zwar die Weingartener Innenstadt und den Bahnhof Weingarten-Berg an, nicht aber den Bahnhof Ravensburg. Nicht nur die SPD verweist in ihren Vorstößen immer wieder auf das Interesse, das vor allem die Industrie- und Handelskammer und die Gesundheitsakademie an einer Busanbindung in der Hähnlehofostraße hätten. Die Leiterin der Gesundheitsakademie, Christine Brock-Gerhardt, bestätigt das: „Vor einigen Jahren gab es eine Umfrage unter den Schülern dazu. Rund 50 Prozent haben damals angegeben, vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen, wenn es eine gute Busanbindung gäbe.“

IHK will Anschluss an Bahnhof

Auch die IHK bestätigt den Bedarf. „Die IHK Bodensee-Oberschwaben würde mit ihrem öffentlichen Haus der Wirtschaft und als eine der größten Weiterbildungseinrichtungen in der Region grundsätzlich von einer verbesserten Verkehrsanbindung profitieren“, schreibt Pressesprecherin Nina Gerstenkorn. „Eine gut ge-

taktete Busanbindung - auch zu den Tagesrandzeiten - vor allem zum Bahnhof Ravensburg könnte mit Sicherheit für viele Besucher und Weiterbildungsteilnehmer, insbesondere aus den Landkreisen Ravensburg und aus dem Bodenseekreis, eine attraktive Alternative zum PKW sein.“ Derzeit müssen die Schüler und Besucher von der Bushaltestelle der Linie 2 an der Gartenstraße rund 15 Minuten laufen.

Doch mit einer Linie 15 wäre das Problem kaum gelöst. Denn die Gäste und Schüler von IHK und Gesundheitsakademie kommen teils aus dem ganzen Bundesgebiet. Daher wäre hier nur eine Anbindung an den Ravensburger Bahnhof wirklich nützlich, weil hier die überregional verkehrenden Züge halten. Trotzdem scheint die Verlängerung der Linie 15 zur Zeit die einzige machbare Möglichkeit, um die Hähnlehofostraße ans Busnetz anzubinden. Diese Variante wird nun weiter verfolgt; noch im Laufe des Jahres sollen die Möglichkeiten im Gemeinderat diskutiert werden.

Die Linie 15

Die Linie 15 ist quasi der Weingartener Stadtbus: Sie bindet den Bahnhof Weingarten-Berg und einige Stadtteile ans Stadtzentrum an, darunter auch den Weingartener Südwesten. Derzeit befährt die Linie die Franz-Beer-Straße und biegt in die Thumbstraße ab, um durch die Greising- und Corbellinstraße die Kuenstraße und damit das neue Wohngebiet anzubinden. Anschließend fährt der Bus an der Marienkirche vorbei zurück in die Innenstadt. Die RAB hat vorgeschlagen, die Franz-Beer-Straße weiter bis zur Sauterleutestraße zu befahren, diese dann bis zur Hähnlehofostraße und über die Hähnlehofostraße zurück bis zur Kuenstraße. Die RAB hat die Route nach eigener Aussage bereits geprüft. Der Umweg ist gegenüber der heutigen Strecke etwa 800 Meter länger. Zeitlich sei es zwar eng, der Bus benötige im Vergleich zur heutigen Linienführung etwa zwei Minuten länger. Doch sei das mit Blick auf die Verzahnung mit den Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Weingarten-Berg noch machbar. Die RAB würde die Strecke gerne einmal unter Realbedingungen mit Fahrgästen einen Tag lang testen. Das ginge jedoch nur, wenn es eine Baustelle oder Straßensperrung gibt, die eine Umleitung nötig machen würde. Die RAB darf nicht einfach aus Testzwecken den Fahrplan und die Route ändern. (nico)

Sehen Sie die mögliche neue Route der Linie 15 im Zeitraffer unter www.schwaebische.de/lini15

Haltestellen: Weingarten hinkt hinterher

Vom Ziel, bis 2022 alle Bushaltestellen barrierefrei umzubauen, ist die Stadt weit entfernt

SE 15.02.17

Von Nicolai Kapitz

WEINGARTEN - In weniger als fünf Jahren muss auch in Weingarten jede Bushaltestelle barrierefrei sein. So schreibt es das Personenbeförderungsgesetz seit einer Gesetzesnovelle im Jahr 2012 vor. Doch Weingarten ist - wie viele andere Städte in der Region - von diesem Ziel so weit entfernt, dass es mit großer Sicherheit verfehlt wird. Erst zwei von 84 Haltestellen sind behindertengerecht saniert. Und die viel genutzte Haltestelle am Postplatz wird - anders als geplant - 2017 nicht mehr umgebaut, das Geld wurde von der Stadt gestrichen. Ab 2022 drohen nach Ansicht des Kreisbehindertenbeauftragten Klagen von Verbänden.

Torsten Hopperdietzel ist ziemlich sauer. Der 42-Jährige, der sich im Auftrag des Landkreises um die Belange von Menschen mit Behinderung kümmert, ist selbst sehbehindert. Er kennt die Probleme, die Behinderte im öffentlichen Personenverkehr haben, nur zu genau. Eigentlich, so berichtet er, war er davon ausgegangen, dass in Weingarten zumindest die Haltestelle am Postplatz noch in diesem Jahr barrierefrei wird. Das habe ihm die Stadt mehrfach versichert. Doch ein Blick auf die aktuelle Prioritätenliste der

Stadt zeigt: Zwar war zumindest der Umbau der Haltestelle auf der Ostseite für 2017 geplant. Doch die finanziellen Mittel in Höhe von 80 000 Euro wurden von der Verwaltung noch vor Beginn der Haushaltsdebatte im Gemeinderat wieder gestrichen. Die Begründung der Stadt: Im Zuge der Planungen für das Schuler-Areal soll auch die Bushaltestelle neu gestaltet werden. Und den Gedankenspielen für das Areal will niemand vorgreifen.

„Ich frage mich, wie die Stadt Weingarten die Vorgaben des Gesetzes erfüllen will“, ärgert sich Torsten Hopperdietzel. „Bis Januar 2022 muss die vollständige Barrierefreiheit erreicht sein.“ Abgesehen davon, dass auch die meisten der übrigen Haltestellen in der Stadt nicht die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen, ist der Kreisbehindertenbeauftragte vor allem über die Streichung der Postplatz-Sanierung bestürzt. Denn die Haltestelle ist Tor zur Stadt für viele Nutzer der Buslinien. Nicht nur Menschen mit Behinderung, auch viele Senioren - oft nicht mehr so gut zu Fuß und mit Rollatoren und Gehhilfen unterwegs - steigen am Postplatz ein und aus. Nicht zuletzt findet sich direkt angrenzend das Stadtbüro des Körperbehindertenzentrums Oberschwa-

ben (KBZO). „Dort sind natürlich viele Rollstuhlfahrer zu Gast“, erklärt Torsten Hopperdietzel. Das Kopfsteinpflaster, die nicht angepasste Bordsteinhöhe, fehlende Markierungen - das alles sind Hürden, die es Menschen mit Handicap am Postplatz schwer machen.

Zwei von 84 Bushaltestellen umgebaut

Aber nicht nur dort. In Weingarten sind gerade einmal zwei Haltestellen so ausgerüstet, dass sie als barrierefrei gelten. Die Bushaltestelle am Stadtgarten wurde 2006 saniert, erst im Jahr 2015 folgte die Haltestelle in der Bahnhofstraße. Das löst auch Kopfschütteln bei Torsten Hopperdietzel aus: „Da gibt es andere Haltestellen, an denen der Bedarf viel größer ist als in der Bahnhofstraße.“ Geschuldet ist das zwei Dingen: Erstens verfolgt die Stadt bei der Sanierung eine bestimmte Strategie. Es werden immer dann Haltestellen umgebaut, wenn die betreffende Straße saniert werden muss. Die Bahnhofstraße war 2015 dran, folglich wurde auch die Bushaltestelle renoviert. Und zweitens befinden sich viele Bushaltestellen nicht in der Zuständigkeit der Stadt, sondern im Fall von Landstraßen beim Land Baden-Württemberg. Die Westseite der Haltestelle Charlottenplatz liegt im Zuständig-

keitsbereich des Landkreises. Aber auch hier hat sich in Sachen Barrierefreiheit bislang nichts getan. Immer hin sieht die Prioritätenliste 2017 von den wichtigen Haltestellen beim Krankenhaus, am Kulturzentrum Linse und auf der Ostseite des Charlottenplatzes zu sanieren.

Trotzdem muss sich die Stadt Weingarten offenbar auf Klagen einstellen. „Es drohen Sammelklagen durch die Behindertenverbände“, sagt Torsten Hopperdietzel. „Die Verbände ziehen solche Klagen bereits jetzt in Erwägung.“

Außerdem sei vorstellbar, dass sich Menschen in ihrem Recht auf Selbstbestimmung und Teilhabe eingeschränkt sehen, was zu privaten Klagen führen könne. Ein kleiner Trost dürfte da sein, dass Weingarten im Vergleich mit anderen Kommunen ziemlich durchschnittlich dasteht: „Weingarten reiht sich ein in eine ganze Reihe unrühmlicher Beispiele“, sagt der Kreisbehindertenbeauftragte.

Wie die Haltestelle am Postplatz aussieht und was Torsten Hopperdietzel dazu sagt, sehen Sie im Video unter www.schwaebische.de/bushalte-wgt



Der Kreisbehindertenbeauftragte Torsten Hopperdietzel ist von der Stadt Weingarten enttäuscht.

Kommentar

Von Nicolai Kapitz

Keine Entschuldigung

Die gute Nachricht zuerst: Weingarten sieht zwar ziemlich alt aus, aber immerhin nicht allein. Der Vergleich mit anderen Kommunen zeigt, dass bei der Umsetzung der Barrierefreiheit nicht nur in Weingarten geschlafen wurde. Die schlechte Nachricht aber ist, dass das nicht zur Entschuldigung taugt. Schon gar nicht dafür, dass 80 000 Euro zur barrierefreien Umgestaltung der Haltestelle Postplatz wieder



kassiert wurden. Zwei von 84 Haltestellen - das ist mau, die Stadt macht hier eine miserable Figur. Die Menschen mit Behinderung haben das Bedürfnis nach uneingeschränkter Teilhabe am Nahverkehr und damit am öffentlichen Leben jetzt - und nicht erst 2022 oder irgendwann, wenn sich jemand schlaue Gedanken zur Gestaltung des Schuler-Areals gemacht hat.

© n.kapitz@schwaebische.de

Busunternehmer wegen Reform

besorgt

RAVENSBURG (sz) - Bei den privaten Busunternehmern, die im Bodo-Verkehrsverbund auf rund 75 Linien überwiegend im ländlichen Raum unterwegs sind, herrscht große Unsicherheit. Durch eine von Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) geplante Reform befürchten sie negative Auswirkungen auf die Strukturen im Nahverkehrsangebot, das überwiegend von mittelständischen Unternehmen erbracht wird.

Statt wie bisher ihre Linien eigenwirtschaftlich zu fahren und den Ausgleich für rabattierte Schülermonatskarten vom Land zu erhalten, sollen zukünftig die Landkreise diese Gelder verwalten. Die neue Regelung soll bereits 2018 in Kraft treten. Im Bodo-Gebiet könnte es dadurch zu einschneidenden Änderungen kommen, befürchten die privaten Busunternehmen laut einer Pressemitteilung.

Dass durch die geplante Reform das Busfahren günstiger oder besser werden soll, bezweifelt der Sprecher der Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH, Bernd Grabherr. In dieser Vereinigung haben sich 14 Busunternehmen aus dem Landkreis Ravensburg und dem Bodenseekreis zusammengeschlossen. Grabherr: „Es besteht das Risiko, dass nicht alle überleben. Denn die Unternehmen sind auf die Einnahmen auf der Linie, für die sie verantwortlich sind, angewiesen. Und Nahverkehr ist ein Vor-Ort-Geschäft. Wenn ein Standort wegfällt, kann es am Ende nur teuer werden.“

Die Busunternehmer hoffen, dass die geplanten Änderungen von den Landkreisen mit Augenmaß, Bedacht und Mut so umgesetzt werden, dass die Strukturen und die Leistungsfähigkeit ihrer Unternehmen und die damit verknüpften Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Busunternehmer verärgert über Hermann

Neue Regeln für Zuschüsse: Firmenchefs fürchten „Massensterben“ bei Mittelständlern

Von Katja Korf

STUTTGART - Es sollte eine Einigung nach jahrelangen Verhandlungen werden, aber nun stößt Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) auf Widerstand: Die Busunternehmer im Land wehren sich gegen eine Finanzreform im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sie werfen dem Minister vor, sich nicht an Absprachen zu halten und warnen, die Pläne gefährdeten Familienunternehmen. Auch die Landkreise fordern Änderungen am Gesetzesentwurf.

In seiner letzten Sitzung im Jahr 2016 hatten die Minister der grün-schwarzen Landesregierung Hermanns Entwurf freigegeben. Ab 2018 sollen die Landkreise die staatlichen Zuschüsse für den Busverkehr selbst verteilen - und dabei mehr Einfluss als bisher auf Tarife, Takte und Linieneinführung bekommen. Ab 2021 will das Land 25 Millionen Euro mehr als derzeit ausgeben, allerdings nur, wenn die Landkreise und Kommunen dieselbe Summe geben.

Soweit der Entwurf. Dazu konnten Verbände und Kommunen bis Ende Januar schriftlich Stellung nehmen. Die Einschätzung des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) liegt der „Schwäbischen Zeitung“ vor. Sie fällt vernichtend aus. Unter anderem

heißt es: „Ein Massensterben privater Omnibusunternehmen ist abzusehen, wenn der Entwurf - wie vorgelegt - vom Gesetzgeber verabschiedet wird“.

Das aktuelle System gibt es seit 2007. Es ist nach Auffassung der meisten Beteiligten reformbedürftig. Zum einen verstößt es gegen das EU-Vergaberecht. Außerdem gilt es als schwer durchschaubar und ungerecht. Die vergebene Fördersumme von rund 200 Millionen Euro wurde seit 2007 nicht mehr erhöht.

Test im laufenden Betrieb

Von der Reform verspricht sich das Land besser an örtliche Gegebenheiten angepasste Lösungen. Das hält Bernd Grabherr, Geschäftsführer des Interessenverbandes Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben und Mitglied im WBO-Vorstand, für eine trügerische Hoffnung: „Wo soll auf dem Land Wettbewerb entstehen, wenn es nur wenige Unternehmen gibt? Hier ist man doch oft froh, wenn es überhaupt funktionierende Strukturen gibt“. Diese sieht der Busunternehmer bedroht. Die Landkreise seien überfordert: Sie müssten bis 2018 planen, wie und nach welchen Kriterien sie die Gelder verteilen. „Wir testen das im laufenden Betrieb. Es gibt keinerlei Erfahrungswerte und es fehlen Zahlen als Grundlage für die Planungen“, kriti-

siert Grabherr. Doch Fehler der Landkreise könnten Familienunternehmer schnell in die Pleite führen. Es reiche schon ein Jahr mit weniger Geld als bisher, dann sei so mancher Betrieb ruiniert.

Ein weiterer Kritikpunkt: Das Ministerium habe stets versprochen, künftig genauso viel Geld wie bisher weiterzugeben. Nun soll aber ein Prozent der jährlich 200 Millionen Euro, also zwei Millionen Euro, für Verwaltungskosten an die Kommunen gehen. Sprich: Es fließt zunächst weniger Geld direkt in den Busverkehr. Der WBO fürchtet, die Kosten könnten die Kommunen auf die Ticketpreise aufschlagen.

FDP lobt bestehendes System

Der Biberacher CDU-Abgeordnete Thomas Dörflinger hält das jedoch für vertretbar. „Das eine Prozent ist zu verschmerzen, wenn ab 2021 wie geplant 50 Millionen Euro mehr in das System fließen.“ Die CDU werde genau darauf achten, dass weder Mittelständler noch der ländliche Raum benachteiligt würden.

Die FDP springt den Unternehmen bei. Man sehe die Kommunalisierung kritisch, sagt der verkehrspolitische Sprecher der Liberalen, Joachim Haußmann. „Wir sind mit der bisherigen Systematik im Busverkehr gut gefahren. Im Vergleich zu anderen Ländern haben wir den

modernsten Fuhrpark und nutzerfreundliche Liniengestaltungen.“

Die Interessenvertretung der Landkreise sieht die Kommunen dagegen durchaus in der Lage, bis 2018 die erforderlichen Planungen abzuschließen. „Die Verwaltungen sind in der Lage, das zu bewältigen, aber der Zeitplan ist eine Herausforderung“, sagt Nathalie Münz vom Landkreistag. Schon jetzt falle mehr Arbeit in den Verwaltungen an, um sich auf die Veränderungen ab 2018 einzustellen. Der Landkreistag erarbeitet gerade Handreichungen für seine Mitglieder. In einer Arbeitsgruppe mit den Kommunen und Busunternehmern werden solche Dinge außerdem erörtert.

Doch auch die Kommunen sind nicht gänzlich einverstanden mit der Vorlage aus dem Hause Hermann. Wie schon Ende 2016 betonten die Kommunen: Ihre Zusage, ab 2021 wie das Land 25 Millionen Euro für den ÖPNV zu geben, sei noch nicht endgültig. Nun steht genau dies aber im Gesetzesentwurf. In der Stellungnahme der Kommunalen Landesverbände (KLV) heißt es: „Diese vorbehaltlose Festlegung widerspricht der Positionierung der KLV“. Man wolle erst später entscheiden, wie hoch der Zuschuss ausfalle. Doch ohne eine definitive Zusage der Kommunen steht aus Sicht des Landes die ganze Reform vor dem Aus.

Ticket-Dschungel lichtet sich

Seit Jahresbeginn haben es die Bus- und Bahnfahrer etwas einfacher: Die „Tarifkooperation Oberschwaben“ lichtet den Fahrschein-Dschungel zwischen Alb und Bodensee. Wer es ausprobieren will, hat beim Aktionstag am 14. Mai Gelegenheit dazu.

VON ULI LANDTHALER
redaktion.bc@wbrv.de

REGION – Bodo, Ding und Naldo sind keine Comic-Figuren, sondern die Abkürzungen für die drei Verkehrsverbünde in der Region Ulm-Oberschwaben-Westallgäu-Bodensee. Und sie stehen für den Versuch, ein hochkompliziertes Gebilde, den öffentlichen Nahverkehr, übersichtlich und alltagstauglich zu machen. Wer in der Region mit dem Zug oder Bus oder auch mit beiden unterwegs ist, soll es beim Fahrscheinkaufen möglichst einfach haben.

Seit Jahresbeginn geht das noch ein bisschen leichter. Bodo (Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben mit Friedrichshafen und Ravensburg), Ding (Donau-Iller mit Ulm und Biberach) und Naldo (Neckar-

Alb mit Sigmaringen und Bad Saulgau) haben sich zur Tarifkooperation Oberschwaben zusammengesetzt. Davon profitieren Schüler, Pendler und auch Gelegenheitsfahrer. Sie alle können mit ihrem Ticket sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel

für die Busunternehmer entstehen, gleicht der Steuerzahler aus.

Der Haken: Manchmal genügt beim verbundübergreifenden Verkehr ein einziger Fahrschein nicht. Wer zum Beispiel von Isny

weiter wachsen, auch in Richtung Bayern. Anfang 2018 soll der Kreis Lindau hinzukommen, möglichst schnell auch Memmingen.

Und für 2019 plant Verkehrsminister Winfried Hermann den

NOBler 23.02.2017



Die jährlichen Aktionstage locken zum Familienausflug auf der Schiene

FOTO: BODO

tel im Verbund-Gebiet nutzen und am Ziel ohne Zuschlag von der Bahn in den Bus umsteigen, um etwa an den Arbeitsplatz zu kommen. Verluste, die dabei

nach Tübingen will, durchfährt die Gebiete von Bodo und Naldo. Also braucht er ein Bodo-Ticket von Isny nach Aulendorf und dann ein Naldo-Ticket von Aulendorf nach Tübingen. Und letzteres kann er nicht schon in Isny kaufen, sondern erst beim Umsteigen in Aulendorf.

großen Wurf: Der Landes-Tarif soll alle Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg miteinander vernetzen. „Und schon jetzt gibt es ja das Baden-Württemberg- und das Bayern-Ticket“.

Aktionstag: Im Zug auf die Alb

Die drei Verkehrsverbünde Bodo, Ding und Naldo veranstalten am Sonntag, 14. Mai, einen gemeinsamen Aktionstag, um für das Verkehrsmittel Bus und Bahn für den Familienausflug zu werben. An dem Tag sind zwei Sonderzüge im Ringverkehr zu den Ausflugszielen der Region unterwegs: Einer zwischen Ravensburg und Münsingen, der andere

zwischen Überlingen und Münsingen. Die Stadt auf der Alb mit ihrem umliegenden Biosphärengebiet ist der zentrale Veranstaltungsort des Aktionstages. Es gibt die Möglichkeit zu Wanderungen, Vorführungen einer Keltengruppe, Planwagenfahrten und ein Podiumsgespräch mit Verkehrsminister Hermann. Mehr unter www.aktionstag.lst

In der Praxis kann man dieses Hindernis aber mit moderner Technik umgehen: Naldo-Geschäftsführer Dieter Pfeffer empfiehlt das Handy-Ticket. Und bei grenznahen Zielorten ist man eh großzügiger: Wer etwa von Biberach (Ding-Gebiet) bloß nach Aulendorf (kurz hinter der Ding/Bodo-Grenze) will, dem reicht das Ding-Ticket. Die Tarifkooperation soll



Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler schickt am 14. Mai wieder den Ausflugs-Sonderzug auf die Reise

FOTO: ULI LANDTHALER

Jeder Haushalt darf beim Verkehr mitreden

Gemeindeverband Mittleres Schussental braucht belastbare Datengrundlage für neuen Verkehrsentwicklungsplan

Von Ruth Auster

RAVENSBURG - Pedelecs boomen. Und eben hat der Autohersteller Daimler angekündigt, dass er in den nächsten Jahren zehn reine Elektrofahrzeuge auf den Markt werfen will. Weil sich die Welt in Sachen Mobilität momentan ziemlich verändert, nimmt der Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) nun einen neuen Verkehrsentwicklungsplan in Angriff. Um ein Bild davon zu bekommen, wie jeder Einzelne im Alltag von A nach B kommt, werden 42 000 Haushalte detailliert befragt. Auf dieser Grundlage soll dann analysiert werden, welche Maßnahmen Sinn machen – und welche nicht.

Der nach wie vor geltende sogenannte Generalverkehrswegeplan fürs Schussental stammt aus dem Jahr 1981. Damals hat man sich das letzte Mal konzeptionelle Gedanken im größeren Stil in Sachen Verkehr gemacht. Und im Prinzip lediglich Autos, allenfalls angereichert durch ein paar wenige Buslinien, unter die Lupe genommen. Daher wird es laut dem Ravensburger Verkehrsplaner Timo Nordmann nun höchste Zeit, das Thema erneut anzugehen und gemeinsam mit den Nachbarkommunen Baidt, Baienfurt, Berg und Weingarten zukunftsfähige Verkehrskonzepte auf die Beine zu stellen. Wohlgerichtet nicht im stillen Kämmerlein, sondern gemeinsam mit den Bürgern.

Erster Schritt des auf zwei Jahre angelegten Prozesses, der von zwei externen Büros begleitet wird, ist daher eine (anonyme) Haushaltsbefragung im Mai. Darin ist jeder gehalten, mitzuteilen, wie er zur Arbeit kommt, ob er zu Fuß, mit dem Rad oder Auto seine Einkäufe erledigt,

oder wie viele Fahrräder, Autos oder Motorräder der Haushalt nutzt.

Fahrgemeinschaften in Betrieben.

Um eine möglichst hieb- und stichfeste Datengrundlage zu bekommen,

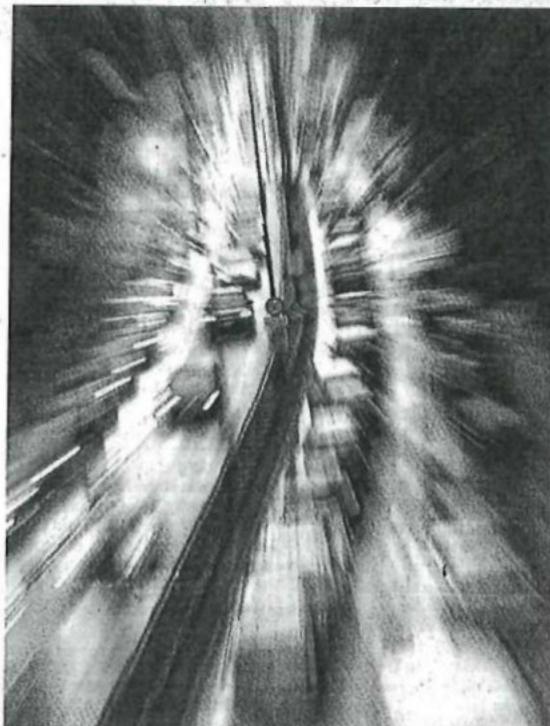
hofft Nordmann, dass möglichst viele Bürger die Fragebögen ausfüllen und im Rathaus abgeben. Umfragen unter Arbeitnehmern, Betrieben (etwa zu Firmenfahrzeugen, Car-Sharing-Pools oder Fahrgemeinschaften) so-

wie ÖPNV komplettieren die Erhebung; eine Parkraumanalyse und Fahrzeugzählungen kommen ebenfalls dazu. In Workshops sollen die Bürger, insbesondere Senioren und Jugendliche, sowie Verkehrsexperten, etwa von RAB, IHK, ADAC oder ADFC, eingebunden werden.

Weil es vor vor 36 Jahren vor allem darum gegangen sei, eine Begründung für die B-30-Umfahrung zu liefern, ist Baubürgermeister Dirk Bastin gespannt auf die aktuellen Ergebnisse – die dann erstmals Rückschlüsse über die Verteilung der unterschiedlichen Verkehrsströme zulassen: „Darüber können wir bislang nur rätseln: Wir kennen zwar die ÖPNV-Fahrgastzahlen, haben aber keine Ahnung, wie sich die Mitarbeiter von ihrem Job zur Wohnung bewegen.“ Dabei sei erwiesen, dass 60 Prozent aller Arbeitnehmer in Deutschland pendeln. Das mache sich auch im Schussental bemerkbar – und führe dazu, „dass die bisherigen Verkehrswege künftig nicht mehr funktionieren werden“. Es sei denn, „es gelingt uns, die Pendler in Fahrgemeinschaften, ÖPNV oder Rad-schnellwege unizulenken“.

Was kann Leute in den Bus locken?

Es gelte daher durch die Umfragen unter anderem herauszufinden, was die Leute wollen: Warum, fragt Bastin, sind die Busse der Linie Baidt-Baienfurt-Ravensburg-Eschach, die derzeit im 15-Minuten-Takt fahren, teilweise gar nicht voll und dann wieder überlastet? Würden mehr Menschen aufs Busfahren umsteigen, wenn die Busse etwa im 7,5-Minuten-Takt fahren? Warum, so der Bürgermeister weiter, fahren viele 90-Jährige nach wie vor Auto? Was könnte sie gegebenenfalls zum Busfahren motivieren?



Im neuen Verkehrsentwicklungsplan wird nicht nur unter die Lupe genommen, wie viel die Leute Auto fahren, sondern auch, wann sie warum wohin radeln, zu Fuß gehen oder den Bus nehmen. FOTO: MATTHIAS BALK/DPA

SZ RV 05.04.17

Außerdem sollen mit den belastbaren Zahlen Szenarien durchgespielt werden: Was würde passieren, wenn die Burgstraße einspurig geführt werden sollte? Wie wird sich der Molldietunnel auf den Verkehr in der Wangener Straße auswirken? Bringt eine Straßensperrung etwas, um die Schadstoffbelastung herunter zu fahren – oder führt sie womöglich sogar dazu, dass der Schwerlastverkehr Umwege nimmt und dabei noch mehr Schadstoffe in die Luft bläst? „Es geht darum, genau hinzuschauen, passgenaue Maßnahmen für jede Kommune und das Schussental insgesamt zu entwickeln und eine Prognose bis 2030 zu erstellen“, erläutert Bastin das Ziel des insgesamt 360 000 Euro teuren Projekts.

Sobald der neue Verkehrsentwicklungsplan Hand und Fuß hat, wird er öffentlich ausgelegt. Dann können Nachbargemeinden wie Grünkraut oder Schiller sich dazu äußern. Damit sie nicht am Ende den Schwarzen Peter haben, sollen ihre Rückmeldungen in das Konzept ebenfalls einfließen. So herausfordernd das Ganze sei, komme man doch nicht darum herum, weiß Bastin: Der Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbandes dient nämlich nicht zuletzt als Grundlage für die Flächennutzungspläne, an deren Erstellung sich die Kommunen demnächst machen (müssen).

In Grundzügen öffentlich vorgestellt wird der Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental am Samstag, 8. April, im Rahmen des Mobilitätstags in der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, Marienplatz 2.

1-Euro-Samstagsbusticket kommt offenbar gut an

SZ 12.04.2017

RAVENSBURG (rut) - Das 1-Euro-Samstagsbusticket lässt sich gut an: Bei der Premiere am Samstag, 1. April, haben 1900 Fahrgäste das Angebot genutzt. Am zweiten Samstag, dem 9. April, waren es gar schon 2100. Zum Vergleich: Am Samstag, 25. März, sind nur 1440 Menschen mit dem Bus nach Ravensburg gekommen. „Wir

sind guter Dinge und glauben, dass die Einführung des 1-Euro-Samstagstickets die richtige Entscheidung ist, um mitzuhelfen, den Parkdruck an Samstagen abzufangen“, sagt der städtische Pressesprecher, Alfred Oswald, dazu. Wie die SZ berichtete, hat der Ravensburger Gemeinderat beschlossen, für die Zeit der Sanie-

rung der Marienplatztiefgarage das verbilligte Samstagsbusfahren im Stadtbusbereich einzuführen: Statt 2,10 Euro kann man den ganzen Samstag über für nur einen Euro Bus fahren. Die Tiefgarage ist von 2. Mai an für eineinhalb Jahre komplett dicht und wird danach noch teilweise gesperrt sein.

FOTO: TWS/ANJA KÖHLER

Bushaltestelle wird barrierefrei ausgebaut: Das führt zu langen Staus

SZ 13.04.17

RAVENSBURG (vin) - Es macht schon zu normalen Zeiten keinen großen Spaß, sich als Autofahrer über die Frauentorkreuzung in Ravensburg zu quälen. Durch eine Baustelle vor dem Parkhaus ist die Fahrbahn dort derzeit so ver-

engt, dass sich zu den Hauptverkehrszeiten lange Staus auf der Gartenstraße in Richtung Weingarten bilden. Laut Baubürgermeister Dirk Bastin wurden die Bauarbeiten allerdings extra in die Osterferien gelegt, damit der Verkehrs-

fluss nicht noch mehr gestört wird. An der Stelle wird die Bushaltestelle behindertengerecht ausgebaut. In spätestens zwei Wochen soll die Maßnahme abgeschlossen sein, so Bastin weiter.

FOTO: DEREK SCHUH

Den Bodo-Beitritt gibt es nicht umsonst

Kreisräte sind aber überzeugt: Künftiger Verkehrsverbund nützt Bürgern und Landkreis

Von Evi Eck-Gedler

LINDAU - Der Beitritt des Landkreises Lindau zum Verkehrsverbund Bodo ist jetzt beschlossene Sache. Klar ist den Kreisräten dabei auch gewesen, dass es diesen Fortschritt nicht umsonst gibt: In diesen Verbund muss der Kreis künftig jährlich zwischen 200 000 und 280 000 Euro stecken. „Dafür bekommen die Kunden aber auch ein deutlich besseres Angebot“, hieß es im Kreistag. Was es den Lindauer Stadtbus zusätzlich kosten werde, wenn sich dessen Verantwortliche ebenfalls für einen Beitritt entscheiden, das hänge vor allem ab, in welcher Form er sich in den Bodo einbringe.

Schon jetzt fährt der Lindauer Stadtbus jährlich rund 1,7 Millionen Euro Defizit ein, wie Stadt- und Kreisrat Alexander Kiss in der Kreistagsitzung anmerkte. Da sei es schon ein entscheidender Faktor, welche zusätzliche Kosten durch ei-

nen Bodo-Beitritt auf die Stadtverkehr Lindau GmbH (SVL), die den Stadtbus betreibt, zukommen. Nach Ansicht der Kreisverwaltung gebe es aber gar nicht so hohe Mehrkosten.

So müsse zwar die SVL, die ja nach jetzigen Plänen Gesellschafter des Bodo werden soll, sich am Aufwand der Bodo-Geschäftsstelle beteiligen. Dieser Betrag soll jährlich etwa 27 000 Euro betragen. Was die Schülerbeförderung angeht, werde es für deren günstigere Monatskarten einen um etwa 30 000 Euro höheren Ausgleich des Freistaats geben, schilderte der ÖPNV-Fachmann des Landkreises, Eduard Stütze, im Kreistag. Bisher erhält die Stadt dafür 154 000 Euro aus München.

Der Bodo werde zudem die SVL an den Einnahmen aus jenen Tageskarten beteiligen, die „nicht relationsbezogen“ sind, also kein festes Ziel haben. Diese Einnahmen fließen nach Stützes Worten schon jetzt im Bodo in einen speziellen Topf, aus

dem alle Beteiligten einen jährlichen Anteil erhalten. Für den Lindauer Stadtbus sei dieser Betrag bisher mit rund 50 000 Euro kalkuliert.

Natürlich könne es sein, dass der SVL weitere Einnahmen ausfallen. Deren Höhe hänge im Wesentlichen davon ab, welche Tarifvariante die Stadt für ihren Stadtbus wähle - ob als Partner des Bodo, wie es etwa die Regionalbus Augsburg (RBA) schon beschlossen hat, oder mit weiterhin eigener Tarifhoheit. Derzeit seien mögliche Tarifverluste für den Lindauer Stadtbus mit rund 30 000 Euro bewertet worden, so Stütze im Kreistag. „Aber die Zahlen liegen der Verwaltung alle vor“, stellte der Nahverkehrsfachmann fest.

ÖPNV-Ausgaben steigen bis auf 600 000 Euro

Das der Verkehrsverbund den Landkreis künftig teurer komme als der bisherige Nahverkehr, das ist den Kreisräten klar. Bisher muss der



Mobil mit Bus und Bahn

Das bessere Angebot im öffentlichen Nahverkehr unter der Flagge des Bodo ist den Kreisräten im Jahr bis zu 280 000 Euro mehr wert. REPRO: EE

Kreis jährlich netto rund 320 000 Euro dafür aufbringen. Ab 2018 wird dieser Betrag zwischen 520 000 und 600 000 Euro liegen, weil der Landkreis als Bodo-Gesellschafter auch einen sogenannten verbundbedingten Aufwand tragen muss.

Dazu gehört die Arbeit der Bodo-Geschäftsstelle in Ravensburg, ein Ausgleich für Tarifverluste der Verkehrsunternehmen, der nach Aussage von Landratsamtsjurist Tobias Walch „im schlechtesten Fall“ rund eine halbe Million Euro ausmachen

wird, und kleine Beträge wie etwa für die Anpassung der Haltestellen im Kreis ans Bodo-Design. Aber auch im laufenden Jahr steckt der Kreis bereits Geld in den Bodo-Beitritt: So zahlt er 90 000 Euro fürs Marketing, mit dem der Bodo-Beitritt in den nächsten Monaten beworben wird, und gibt auch 230 000 Euro aus fürs technische Aufrüsten der Busse und Züge für die künftige elektronische Fahrkarte, das sogenannte e-Ticket. Diese Gelder sind bereits im diesjährigen Kreisetat eingeplant.

Stadtverwaltung Lindau weist Kritik wegen Bodo-Beitritt zurück

OB Ecker widerspricht Darstellungen des Bodo-Geschäftsführers - Stadt sieht Probleme beim Zuschuss und zu erwartenden Mehrkosten

LINDAU (dik/ee) - In einer Pressemitteilung bekräftigt Oberbürgermeister Gerhard Ecker die Bereitschaft der Stadt Lindau, dem Verkehrsverbund Bodo beizutreten. „Daran hat sich nichts geändert“, erklärt er. Es habe sich aber auch nichts daran geändert, „dass ein Beitritt erst erfolgen kann, wenn alle offenen Fragen geklärt sind.“ Dies sei, entgegen der Behauptung von Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler, keineswegs der Fall, schreibt Ecker.

Dies beginnt für den Lindauer OB schon bei der Frage nach den Fördergeldern für die Kosten, die im Falle eines Bodo-Beitritts auf Lindau zukommen würden. Ecker stört sich daran, dass es einen Zuschuss dafür nur in diesem Jahr geben soll. Denn eine europaweite Ausschreibung beispielsweise der neuen Fahrkartenautomaten, die benötigt werden, sei in diesem Jahr nicht mehr machbar. „Da muss sichergestellt sein, dass es diese Fördermittel auch im kommenden Jahr gibt, sonst bleiben wir auf den Kosten sitzen“, sagt Ecker laut Pressemitteilung.

Landrat Elmar Stegmann hatte im Kreistag erläutert, dass dieser Zuschuss für die Einführung des e-Ticketing aus einem Sondertopf stamme, auf den es keinen Rechtsanspruch gebe: Es handle sich dabei um Gelder der Landtagsfraktionen, die diese für selbst ausgewählte Projekte einsetzen könnten. Die Landtags-CSU habe beschlossen, daraus „innovative Investitionen in den ÖPNV zu fördern“, wie es Stegmann formulierte. Der Lindauer Abgeordnete Eberhard Rotter habe die Kofinanzierung eingefädelt, und der Landkreis bereits im Jahr 2016 seinen Zuschussantrag gestellt.

Stadt wartet auf Genehmigung, Kreis ist vorab tätig geworden

Die Stadt weist aber auch daraufhin, dass auch die Umrüstung der Busse Zeit in Anspruch nehmen werde. „Das geht nicht von heute auf morgen“, sagt René Pietsch, Geschäftsführer der Stadtverkehr Lindau (SVL). Ein Problem, das der Landkreis bei seinem Beitritt nicht habe. Im Kreistag hatte es zwar auch geheißt, dass die Ein-

führung des e-Tickets bis Januar unter Zeitdruck stehe, sei „nach aktuellem Stand aber erreichbar“.

Lindaus Kämmerer Felix Eisenbach weist zudem auf die Rechtslage hin und begründet so, warum die Stadt bisher keinen Antrag auf Fördergelder gestellt hat: „Es wurde bisher kein wirksamer Förderantrag für Zuwendungen im Rahmen des E-Ticketing gestellt, da der Stadt Lindau keine Haushaltsgenehmigung vorliegt und bisher keine Mittel veranschlagt worden sind (Haushaltsplan Stadt / Wirtschaftsplan Stadtverkehr). Die vorläufige Haushaltsführung nach Artikel 69 Gemeindeordnung besteht bis zur Bekanntmachung der genehmigten Haushaltssatzung, das heißt: keine neuen Verpflichtungen während der „haushaltslosen“ Zeit.“

Das heißt nichts anderes, als dass das Landratsamt erst die förmliche Haushaltsgenehmigung erteilen muss, damit die Stadt einen Förderantrag stellen kann. Deshalb weist OB Dr. Ecker auch entschieden Vorwürfe zurück, die Stadtverwaltung ver-

schleppe den Beitritt: „Das ist Unfug und das ist jedem Stadtrat hinreichend bekannt!“

Der Landkreis seinerseits hat allerdings nach Stegmanns Worten den Förderantrag bereits im vergangenen Jahr gestellt, als der Kreistag noch nicht einmal die Haushaltsberatungen aufgenommen hatte. Im Kreistag hatte Tobias Walch vom Landratsamt berichtet, dass das Geld inzwischen bei der Regierung von Schwaben liege, die dem Kreis die Erlaubnis für den vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt habe.

OB Ecker fürchtet höhere Verluste beim Stadtbus

Die Stadt Lindau weist allerdings auf weitere Probleme hin: „Vielmehr stehe noch bei einem der beiden möglichen Einnahmeaufteilungsverfahren die notwendige Einigung für die Schülerbeförderung im Stadtbereich Lindau zwischen der SVL und der Regionalbus Augsburg (RBA) aus. Eine wesentliche Schwierigkeit besteht in der im Verbund geregelten Einnahmeauf-

teilung. Sie ist je nach Verfahren ungerecht und künftig risikobehaftet, beziehungsweise gehen unternehmerische Entscheidungsbefugnisse an den Verbund über“, ergänzt Pietsch.

Seitens der Stadt Lindau vorgeschlagene Kompromisse hinsichtlich der Verteilung finanzieller Lasten habe der Verbund bislang leider abgelehnt. Die Stadt Lindau wünscht sich deshalb weitere Verhandlungen. Seitens Bodo sei aber erklärt worden, dass diesbezüglich keine Verhandlungsmöglichkeit bestehe. Demnach müsste die Stadt bei einem Erfolg des Bodo-Beitritts eine wirtschaftliche Belastung und daraus folgende Verschlechterung des Ergebnisses in Zeiten ohnehin enger Budgets in Kauf nehmen. Aktuelle Zahlen nennt Lindaus Pressesprecher Jürgen Widmer nicht. Auf Anfrage der LZ hatte er aber bereits vor einem halben Jahr davon gesprochen, dass Stadt und Stadtverkehr nach Anrechnung der Zuschüsse gut eine Viertelmillion Euro Investitionskosten sowie 46 000 Euro jährliche Kosten in Kauf nehmen müsste.

Taxis und Busse sollen auf dem Marienplatz bleiben

Diskussionen über Fahrverbote und reine Fußgängerzonen – Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs

Von Karin Geupel

RAVENSBURG - Mal schnell zum Einlaufen oder abends zum Essen mit einem Glas Wein – wer das will und icht mit dem eigenen Auto fahren ann, nimmt gerne den Bus oder ein Taxi zum Marienplatz. Der Platz ist er zentrale Ort für den Nahverkehr in der Stadt. Trotzdem gibt es immer wieder Überlegungen, Autos und Busse von dort zu verbannen.

Drei Taxis warten am Marienplatz vor dem Buchladen Ravensbuch auf Kundschaft. Im mittleren in der Reihe, einem schwarzen Mercedes, hat es sich Elke Lampater gemütlich gemacht. „Manchmal wartet man hier schon sehr lange“, sagt sie – und Donnerstag ist meist einer dieser eher ruhigen Tage. Seit 16 Jahren fährt Lampater schon Taxi in Ravensburg. Sie mag ihren Job und die Stadt: „Hier ist es eher dörflich. Man kennt sich. In der Großstadt würde ich den Job, glaube ich, nicht machen“, erzählt sie. Lampater kennt Kollegen und Fahrgäste am Marienplatz. „Wir haben einige Stammgäste. Oft fahre ich ältere Leute, die nicht mehr so gut zu Fuß sind. Aber auch Geschäftsleute, die hier in einem Hotel untergebracht sind und dann zu Firmen in die Umgebung fahren, sind oft Gäste“, sagt Lampater.

Bedingungen werden schlechter

Auch Nobert Speidel, der in dem ersten Taxi in der Reihe wartet, befördert vor allem Senioren und Geschäftsleute. Er fährt schon seit 42 Jahren Taxi in Ravensburg und hat das Gefühl, dass die Bedingungen für

Taxifahrer immer schlechter werden. Immer wieder ärgert er sich über rücksichtslose Fahrradfahrer, die zu schnell unterwegs seien und damit ihn und seine Gäste gefährdeten. Zudem nerven ihn die andauernden Diskussionen über eine mögliche Fußgängerzone auf dem gesamten Marienplatz. „Die Geschäftsleute mit ihrem schweren Gepäck wollen das doch nicht durch die ganze Stadt schleppen bis zum Bahnhof. Und alte oder kranke Leute sind froh, wenn hier Taxis stehen“, sagt er.

Nicht nur Taxis, sondern auch Busse wären von einem kompletten Fahrverbot auf dem Marienplatz betroffen. Von dort aus fahren täglich vier Linien, drei innerstädtische und eine Überland-Linie. „Am gefragtesten ist die Linie eins vom Marienplatz Richtung Weingarten. Auch die Linie drei über die Hegaustraße zum Marienplatz und nach Eschach wird oft frequentiert“, sagt Sabine Elmer bei den Technischen Werken Schussental (TWS) für den Bereich Verkehr zuständig. Die beiden innerstädtischen Linien fahren im Viertelstundentakt. Somit ist der Marienplatz in Ravensburg der zentrale Um- und Aussteigepunkt für Fahrgäste in der Stadt.

Drei von ihnen, Gertrud Schott, Marianne Brillmaier und Gabriele Ziegler stehen hier im Wartehäus-

chen und genießen die Sonne, bevor ihr Bus kommt. „Es wäre schrecklich, wenn man hier am Marienplatz nicht mehr mit dem Bus fahren könnte“, sagt Gertrud Schott. Die 83-Jährige

„Eine Ausdehnung auf den nördlichen Marienplatz oder den Gespinstmarkt halten wir für nicht sinnvoll“,

sagt Wifo-Sprecher Eugen Müller.

ledige den Einkauf und fahre wieder mit dem Bus zurück. Das wäre schon doof, wenn ich den Einkauf bis zum Bahnhof schleppen müsste“, sagt Gabriele Ziegler.

Ausnahmезustand am Samstag

Dass die Forderung nach einer Fußgängerzone auf dem Marienplatz immer wieder aufkommt, liege vor allem an Ausnahmesituationen, sagt TWS-Geschäftsführer der Andreas Thiel-Böhm. „Zum Beispiel samstags während des Wochenmarkts herrscht immer großes Gedränge auf dem Marienplatz. Wenn ich dann als Familie mit Kindern unterwegs bin, will ich natürlich nicht, dass da auch noch Autos durchfahren“, sagt Thiel-Böhm. Außerdem sähen es die Gastronomen natürlich gerne, wenn ihre Gäste von Autolärm ungestört draußen sitzen könnten.

Auch Eugen Müller, Geschäftsführer des Wirtschaftsforums Ravensburg (Wifo) sieht in einer Fußgänger-

zone ein entscheidendes Merkmal für die Attraktivität einer Innenstadt, aber: „Die Ravensburger Fußgängerzone gibt es in der jetzigen Ausdehnung seit rund 30 Jahren und hat sich auch so bewährt. Eine weitere Ausdehnung auf den nördlichen Marienplatz oder auf den Gespinstmarkt hält das Wifo nicht für sinnvoll.“ Die bisherigen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf dem Marienplatz seien ausreichend und die Erreichbarkeit der Geschäfte für Lieferfahrzeuge und Kunden gewährleistet, so Müller.

Dass der Marienplatz tatsächlich einmal eine komplette Fußgängerzone wird, „wird nie passieren“, glaubt deshalb auch TWS-Geschäftsführer Thiel-Böhm. Die Warenlieferungen an den Einzelhandel rund um den Marienplatz sei nur über den Platz möglich. Zudem sei es nicht so einfach möglich, den zentralen Umsteigepunkt für Busfahrgäste in der Stadt anderswo zu platzieren als am Marienplatz. „Hier gibt es genug Fläche für die vielen Schüler und Pendler, die am Marienplatz jeden Tag um- und aussteigen. Nirgendwo wäre das sonst so einfach möglich“, so der TWS-Leiter. Statt den Verkehr zu verbieten, plädiert er für ein rücksichtsvolles Miteinander von Taxen, Bussen, Lieferwagen, Radfahrern und Fußgängern. Schließlich sei genug Platz für alle da, so Thiel-Böhm.



Alle Artikel zur Serie rund um die Sperrung der Marienplatzgarage finden Sie online unter: www.schwaebsche.de/marienplatzgarage

Bodo: Landratsamt sieht Stadt Lindau umfassend informiert

Fragen und Antworten rund um den Beitritt Lindaus zum Verkehrs- und Tarifverbund

LINDAU (LZ) - Seitdem der Kreistag vor einer Woche einstimmig den Beitritt des Landkreises Lindau zum Verkehrsverbund Bodo beschlossen hat, ist die Stadt Lindau unter Druck. OB und Stadtverwaltung wollen den Beitritt der Stadt im nächsten Stadtrat allerdings nur unter Auflagen empfehlen. Nun geht der Landkreis in die Offensive und gibt in einer Pressemitteilung Antworten auf verschiedene Fragen, die seit Tagen diskutiert werden.

Welche Unterstützung hat die Stadt Lindau seitens des Landratsamtes erhalten?

Das Landratsamt habe Stadt und Stadtverkehr Lindau GmbH „von Anfang in alle unsere Überlegungen zum Bodo-Beitritt einbezogen und an allen Verhandlungsterminen mit dem Verkehrsverbund Bodo beteiligt“. In den Verhandlungen mit dem Innenministerium habe das Landratsamt erreicht, dass auch die Ausgaben der Stadt und der Stadtverkehr Lindau GmbH im Zusammenhang mit dem e-Ticketing förderfähig sind. Die Stadt muss allerdings einen eigenen Antrag stellen. Dies ist der Stadt seit dem 9. Februar 2017 bekannt.

Zwischen Stadt und Landkreis ist tatsächlich noch ein konkreter Kooperationsvertrag zur Bodo-Beteiligung zu vereinbaren. Die Eckpunkte hierzu sind besprochen, die konkrete Vertragsformulierung konnte noch nicht erfolgen, da ein wesentlicher Mitarbeiter der Stadt derzeit erkrankt ist. Landkreis und Bodo stünden für die weiteren Gespräche aber jederzeit zur Verfügung.

Kann die Stadt auch nach einem Bodo-Beitritt weiterhin den Stadtverkehr eigenständig ausgestalten?

Bodo ist ein Tarifverbund. Dort werden grundsätzlich nur die Tarif- und Beförderungsbedingungen einheitlich geregelt. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV im Stadtgebiet verbleibt auch nach einem Bodo-

Beitritt bei der Stadt, die Stadt Lindau stelle also weiterhin eigenverantwortlich einen Nahverkehrsplan auf, entscheide über Linienführungen, Vertaktung und über die Verkehrsunternehmen, welche die Beförderungsleistungen erbringen. Da gebe die Stadt durch den Bodo-Beitritt keine Kompetenzen ab.

Kann der Stadtbus auch nach dem Bodo-Beitritt und der Eröffnung eines Bahnhofs in Oberreitnau weiterhin dorthin fahren?

In den Vertragsentwürfen sei ausdrücklich vorgesehen, dass die Stadt vom Abbau des Parallelverkehrs nach Oberreitnau freigestellt werde. „Der Stadtbus kann also auch nach Eröffnung eines Bahnhofs in Oberreitnau weiterhin in vollem Umfang dort fahren“, schreibt das Landrats-

amt.

Warum erhält die Stadt in den Bodo-Verträgen kein Vetorecht?

Der Stadtverkehr Lindau werde im gesamten Bodo-Angebot nur etwa 4 Prozent der Umsatzerlöse ausmachen. Die Stadt Lindau werde also keinesfalls einer der größten Teilnehmer des Bodo. Die Stadtverkehre in Friedrichshafen und Ravensburg/Weingarten haben laut Landratsamt deutlich größere Umsatzanteile, erhalten aber auch keine Vetorechte. Ein eigenes Vetorecht für Lindau war daher in den Vertragsverhandlungen nicht durchsetzbar und erscheint vor diesem Hintergrund auch nicht sachgerecht.

Welche Entscheidung müssen die Stadt und die Stadtverkehr Lindau

GmbH nun treffen?

Für Stadtverkehre bietet Bodo grundsätzlich zwei Beteiligungsmodelle: einmal mit Tarifautonomie, aber größerem finanziellen Risiko („EZV-Partnerschaft“), zum anderen mit einer festen solidarischen Erlösbeteiligung, aber dem Verlust der Tarifautonomie („EAV-Partnerschaft“). Beide Modelle haben für die Stadt und die Stadtverkehr Lindau GmbH Vor- und Nachteile. Dies gilt aber auch für alle anderen Stadtverkehrspartner im Bodo. Lindau müsse sich in Kenntnis dieser Bedingungen für ein Modell entscheiden. Ein Mischmodell, das der Stadt nur Vorteile bietet, ist nicht möglich. Mit der Entscheidung für eines der beiden Beteiligungsmodelle müsse Lindau dann auch die jeweiligen Vertragswerke eigenständig beurteilen. Der Land-



Landratsamt und Stadtverwaltung streiten weiter darum, unter welchen Bedingungen der Lindauer Stadtbus dem Verkehrsverbund Bodo beitreten soll.

FOTO: ARCHIV

kreis könne diese Vertragsprüfung der Stadt nicht abnehmen, da die damit verbundenen Fragestellungen nur die Stadtverkehr Lindau GmbH betreffen.

Gelten BahnCards auch nach Beitritt im Bodo-Gebiet?

Für Fahrten innerhalb des Bodo-Gebietes gibt es keine BahnCard-Ermäßigungen. Dies ist leider einer der wenigen Nachteile, die mit einem Verbundbeitritt verbunden sind. Im Stadtbus Lindau wurde die BahnCard bisher aber auch nicht anerkannt.

Wie sehen die weiteren Planungen des Landkreises nach dem Bodo-Beitritt aus?

Kreistag und Landkreisverwaltung wissen, dass neben dem Verbundbeitritt weitere Verbesserungen im ÖPNV-Angebot angestoßen werden müssen. Der Kreistag habe deshalb 50 000 Euro bereitgestellt, um mit fachkundiger Beratung konkrete Verbesserungsvorschläge im Regionalverkehr zu erarbeiten. Hierzu ist bereits im Juni ein erster Workshop geplant. Die Ergebnisse der Studie sollen zum Jahreswechsel vorliegen, um zeitnah Angebotsverbesserungen im ÖPNV einleiten zu können.

Welche Vorteile bietet der Bodo-Beitritt den Fahrgästen?

Die Fahrgäste haben freie Verkehrsmittelwahl und können Bus und Bahn mit nur einem Fahrschein benutzen. Schüler können mit ihrer Schülermonatskarte werktags ab 13.30 Uhr sowie am Wochenende das gesamte Bodo-Netz kostenfrei nutzen. „Attraktive Fahrscheinangebote und günstige Tarife laden insgesamt dazu ein, auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen“, schreibt das Landratsamt.

Welcher Zusammenhang besteht zwischen dem BODO-Beitritt und der Einführung der Echt-Bodensee-Card?

Es ist richtig, dass die Echt-Bodensee-Card nur im Bodo-Gebiet eingeführt werden kann. Insofern ist der Bodo-Beitritt des Stadtbusses in einem ersten Schritt Voraussetzung für eine spätere Entscheidung der Stadt Lindau über die Einführung der Echt-Bodensee-Card. Welche Vor- und Nachteile mit der Einführung der Echt-Bodensee-Card für Lindau verbunden sind, muss die Stadt für sich eigenständig bewerten. Trotz Bodo-Beitritts könne sich Lindau gegen die Einführung der Echt-Bodensee-Card entscheiden.

Rechtliche Lage ist unklar

Stadtverwaltung und Landratsamt widersprechen sich deutlich

LINDAU (dlk) - Landratsamt und Stadtverwaltung streiten weiter darüber, ob die Stadt den Förderantrag bereits stellen durfte. Wie berichtet, hofft Lindau auf Geld des Freistaats für die Kosten, die durch den Kauf neuer Fahrschein-Automaten entstehen. Während die Stadt sagt, ohne Haushaltgenehmigung dürfe sie das nicht, sieht das Landratsamt das anders.

Das Landratsamt stellt den Sachverhalt in seiner Mitteilung vom Mittwoch so dar:

„Stimmt es, dass die Stadt bisher noch keinen Förderantrag ans Innenministerium stellen konnte?“

Nein. Der Zuschussantrag bezieht sich nicht auf einen förmlichen Förderantrag der Staatsregierung, sondern auf Sondermittel der CSU-Landtagsfraktion für das Haushaltsjahr 2017. Das Förderverfahren ist daher einfa-

cher ausgestaltet. Das Antragsformular beinhaltet explizit keine haushaltstechnischen Einschränkungen, insbesondere stellt ein Förderantrag entgegen der Auffassung der Stadt noch keine Mittelbindung dar. Auch der Landkreis hat den Förderantrag zu einem Zeitpunkt gestellt, als der Kreishaushalt noch nicht einmal beraten war. Die ausstehende Genehmigung des städtischen Haushalts stellt daher keinen Hinderungsgrund dar.“

Dem stellt die Stadt das Antragsformular entgegen, in dem sie Eigenmittel eintragen müsse. Das dürfe die Stadt aber nur, wenn der Haushalt genehmigt ist. Erst gestern, Mittwoch, um 16.34 Uhr habe das Landratsamt der Kämmererei schriftlich mitgeteilt, dass die Kommunalaufsicht keine Bedenken sehe, den Antrag auch ohne Haushaltsgenehmi-

gung zu stellen. Das teilte Lindaus Pressesprecher Jürgen Widmer der Lindauer Zeitung auf Anfrage mit.

Das bestätigt auf neuerliche Nachfrage der LZ Elena Nuber vom Büro des Lindauer Landrats: „Wir haben der Stadt heute auf Anforderung schriftlich bestätigt, dass aus kommunalaufsichtlicher Sicht keine Bedenken bestehen, wenn die Stadt Lindau den Förderantrag zum e-Ticketing beim Innenministerium bereits jetzt stellt. Bei den Fördermitteln handelt es sich um Sondermittel der CSU-Landtagsfraktion, das Förderverfahren ist vereinfacht. Das Antragsformular beinhaltet explizit keine haushaltstechnischen Einschränkungen. Ein Förderantrag stellt außerdem noch keine Mittelbindung dar, auch wenn im Antragsformular Eigenmittel der Stadt Lindau eingetragen werden, die im Haushalt noch nicht erfasst sind.“

Besserer Takt, geänderte Linienführung

Neurungen bei Busverbindungen zwischen Schussental und Allgäu SZ 16.06.17

RAVENSBURG (sz) - Gute Neuigkeiten gibt es für Berufspendler, Ausflügler und Fahrgäste, die regelmäßig oder auch nur ab und zu mit den Buslinien im württembergischen Allgäu unterwegs sind. Die DB Zug-Bus GmbH (RAB) setzt ab dem 19. Juni neue Fahrplankonzepte auf den Buslinien zwischen Schussental und Allgäu um. Mehr Fahrten, eine verbesserte Vertaktung und teils neue Linienführungen gehören dazu.

So gibt es beispielsweise auf der Linie 7535 Ravensburg-Vogt- Wangen bis Vogt von Montag bis Freitag durch acht zusätzliche Fahrten einen weitgehenden Halbstundentakt von 7.16 bis 19.16 Uhr sowie zwei zusätzliche Abend- und Nachtverbindungen (21.25 und 2.25 Uhr ab Ravensburg). Samstags ist der Takt nun mit zwei Lückenschlüssen durchgängig zweistündig und um 21.25 und 2.25 Uhr gibt es auch an diesem Tag zusätzliche Fahrmöglichkeiten. Sonntags beginnt der Zweistundentakt neu um 8.44 Uhr und um 0.25



Ab 19. Juni gelten verbesserte Bus-Fahrpläne zwischen dem Schussental und Allgäu.

FOTO: BERND HASENFRATZ

Uhr ist eine weitere Fahrmöglichkeit gegeben.

Die Linie 7542 Ravensburg-Wangen-Isny wird künftig durchgängig, also umsteigefrei bis Isny bedient. Montag bis Freitag ist durch zwei zusätzliche Fahrten ein Stundentakt bis 19.20 Uhr angeboten und durch zwei Zusatzfahrten über Vogt um 22.25 Uhr und 0.25 Uhr (Freitag) ist auch das Nachtangebot ausgeweitet. Am Samstag und Sonntag bleibt es

bei einem Zweistundentakt bis 19.20 Uhr. Am Samstag gibt es zum bisherigen Abendangebot noch eine weitere Fahrt um 0.25 Uhr und am Sonntag um 20.25 Uhr.

Die Ankunftszeiten der Busse in Ravensburg sind so geplant, dass ein guter Anschluss an den Interregio-express nach Stuttgart besteht.

Landrat Harald Sievers, selbst ein intensiver Nutzer von Bus und Bahn, freut sich, dass die vom Landratsamt

mehrfach angekündigte und jetzt zum Abschluss kommende Neuplanung des Angebots auf einer der wichtigsten Busverkehrsachsen im Landkreis zu deutlichen Angebotsverbesserungen führt: „Die Busverbindung Ravensburg-Wangen war wiederholt Thema in den Kreisgremien und hat auch bei meinem Gemeindebesuch in Wangen vor wenigen Wochen eine Rolle gespielt. Nicht nur die zusätzlichen Fahrten, sondern auch ein konsequenter durchgängiger Taktfahrplan und gute Anschlussmöglichkeiten an die Bahn machen den öffentlichen Nahverkehr aus Sicht der Fahrgäste attraktiver. Darüber hinaus sind die neuen Nachtfahrten wichtig, damit Jugendliche und andere Nachtschwärmer gut und sicher nach Hause kommen.“

Bereits jetzt stehen die neue Fahrpläne online zur Verfügung unter www.bodo.de/fahrplaene

Busse sollen auch auf dem Land stündlich fahren

Regierung bringt Änderung im Busverkehr auf den Weg
- Harte Verhandlungen mit Kreisen und Unternehmern

Von Kara Ballarin

STUTTGART - Der Busverkehr im Land bekommt mehr Geld. Unter anderem darauf haben sich nach vierjährigen Verhandlungen das Land, der Landkreistag und der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) geeinigt. Die Landesregierung hat einen entsprechenden Gesetzentwurf auf den Weg gebracht. Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne, Foto: dpa) bezeichnete die



Neuerung am Montag in Stuttgart als „eines der größten Reformprojekte, die diese Koalition machen wird.“ Nach welchen Kriterien Fördergelder künftig fließen, muss allerdings erst noch ausgehandelt werden.

200 Millionen Euro stellt das Land bisher den Busunternehmern direkt als Fördermittel zur Verfügung. Das widerspreche dem EU-Recht, erklärte Minister Hermann einen der Gründe für eine Neuregelung. Denn das Land zahle Pauschalen - was es neuen Anbietern fast unmöglich machen würde, Gelder zu bekommen.

Ein anderer Grund: „Der öffentliche Nahverkehr auf der Straße ist bisher schülergetrieben. Wir wollen ihn davon unabhängig machen.“ Und zwar so, dass überall im Land, bis ins kleinste Dorf, von 5 Uhr morgens bis um 24 Uhr ein Stundentakt per Bus oder Ruf taxi geboten ist.

Ob der Stundentakt tatsächlich kommt, liegt aber nicht in der Hand des Landes. Denn, so Hermann: „Das

muss in den Kreistagen erkämpft werden.“ Die Finanzreform sieht nämlich vor, dass das Land künftig die Fördergelder an die Landkreise abgeben. Diese sind dann ab 2018 in der Verantwortung, die Mittel zu verteilen.

Doch das Land macht auch Vorgaben: So müssen Schüler und Auszubildende mindestens 25-Prozent Rabatt auf ihre Busfahrkarte bekommen. Ab 2021 kommen weitere Millionen in den Finanzierungstopf, der bis 2023 auf 250 Millionen

Euro steigt. Die zusätzlichen, 50 Millionen zahlen je zur Hälfte die Kommunen und das Land.

Drei Kriterien sollen darüber entscheiden, wieviel Geld in welchen Landkreis fließt: die Zahl der Fahrgäste, die gefahrenen Kilometer und die Fläche des Kreises. Vor allem das dritte Kriterium Sorge dafür, dass „die ländlichen Gebiete nicht abgehängt werden“, so Hermann. Uneins sind sich Land, Kommunen und WBO bei der Frage, wie stark die drei Kriterien bei der Geldvergabe jeweils gewichtet werden sollen. Die Verhandlungen darüber dauern an.

Der Präsident des Landkreistags, Joachim Walter, äußerte sich zufrieden mit dem „Kompromiss nach langwierigen Verhandlungen“. Bernd Gräbherr aus Waldburg (Landkreis Ravensburg), der dem WBO-Vorstand angehört, kritisiert hingegen, dass Buslinien künftig ausgeschrieben werden sollen. „Ich befürchte, dass hier mittelständische Unternehmen zu kurz kommen.“

Region zweifelt an Busverkehr im Stundentakt

Finanzierungsreform beim öffentlichen Nahverkehr wird kritisch gesehen

57.29.08.17

Von Philipp Richter

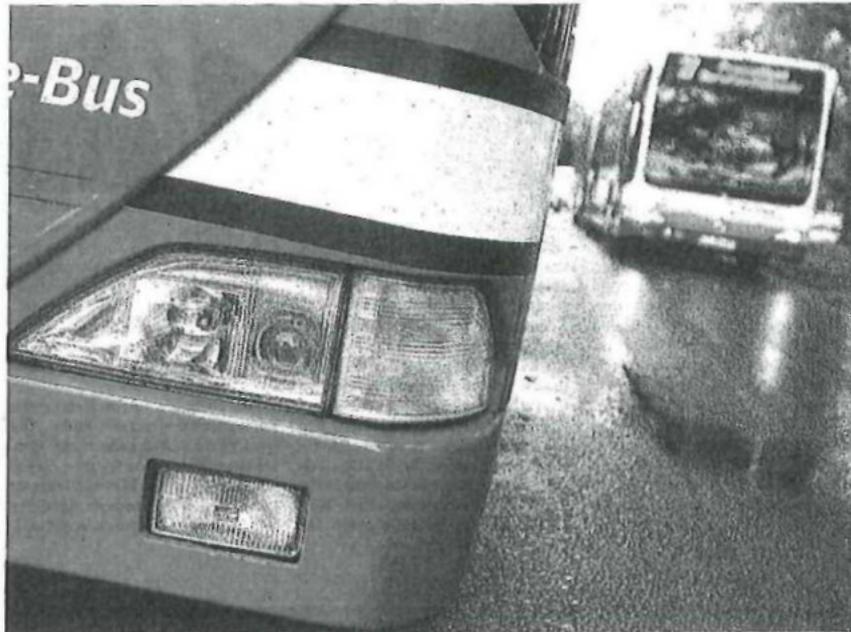
RAVENSBURG - Das Land will mehr Geld für den öffentlichen Nahverkehr ausgeben, vor allem für den Busverkehr. Das hat das Landesverkehrsministerium in Stuttgart am Montag („Busse sollen auch auf dem Land stündlich fahren“, SZ vom 27. Juni) bekannt geben. Doch an den Vorstellungen, dass Busse in die kleinsten Dörfer im Stundentakt fahren sollen, zweifeln die Protagonisten im Landkreis Ravensburg.

Der Landkreis Ravensburg ist mit einer Fläche von rund 1600 Quadratkilometern der zweitgrößte Kreis in Baden-Württemberg und dazu noch sehr ländlich strukturiert. „Sie finden hier rund 2500 Ansiedlungen, von alleinstehenden Höfen bis hin zur Metropole Ravensburg – im Vergleich dazu hat ein dichter besiedelter Landkreis wie zum Beispiel der Landkreis Biberach nur rund 500 Siedlungen. Schon aufgrund dieser Voraussetzungen sind in der Vergangenheit bereits mehrfach Versuche gescheitert, ein flächendeckendes und ähnlich wie in Städten strukturiertes ÖPNV-Angebot umzusetzen“, heißt es auf Nachfrage der SZ von Landratsamtssprecherin Claudia Roßmann. Und weiter: „Nach unserer Einschätzung ist daher ein kreisweites (also auch auf dem Land und bis ins kleinste Dorf) ÖPNV-Angebot im Stundentakt (Zeitraum 5 bis 24 Uhr) auch nicht durch die Auswirkungen der ÖPNV-Finanzierungsreform realisierbar.“

50 Millionen Euro mehr

Hintergrund der Vorstellungen von Verkehrsminister Winfried Hermann ist die sogenannte ÖPNV-Finanzierungsreform. Verkürzt gesagt, werden durch diese Reform die Geldflüsse geändert. Bisher funktioniert der öffentliche Busverkehr so, dass die Busunternehmen einen Anspruch auf Gelder des Landes haben, wenn sie eine bestimmte Strecke bedienen, jetzt soll das Geld an die Auftraggeber – sprich Landkreise – gehen, die dann die Gelder verwalten. Bereits zum 1. Januar 2018 sollen die Gelder von 200 Millionen Euro im Jahr für den Busverkehr kommunalisiert werden. Von 2021 bis 2023 sollen diese Gelder um 50 Millionen Euro wachsen.

Fronreutes Bürgermeister und gleichzeitig Fraktionsvorsitzender der Freien Wähler im Kreistag, Oliver Spieß, sieht allerdings Gestaltungsspielraum für den Busverkehr in der Region. „Als Bürgermeister der Gemeinde Fronreute sehe ich definitiv eine Chance für einen besseren Busverkehr, vor allem im westli-



Ginge es nach dem Willen des Landes, würde es einen Stundentakt im Busverkehr geben.

ARCHIVFOTO: DPA

Spieß, auch wenn er sich bewusst ist, dass es vorerst nicht mehr Geld gibt. „Es hängt natürlich am Geld und am Willen des Kreises, wie viel Geld er bereit ist, auszugeben“, so Spieß.

Der Busunternehmer, Geschäftsführer des Regionalverkehrs Bodensee-Oberschwaben (RBO) und Vorstandmitglied des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen Bernd Grabherr aus Waldburg steht diesem – wie er es

nennt – „Systemwechsel“ äußerst skeptisch gegenüber. Er befürchtet, dass diese Reform die Existenzen von privaten Busunternehmen im Landkreis Ravensburg kosten könnte. Seine Kritik zielt darauf ab, dass ein eigenwirtschaftlicher Antrag auf eine Liniengenehmigung vom jeweiligen Landkreis abhängt und durch ein systembedingtes Vergabeverfahren möglicherweise zu sehr viel Verwerfungen kommen könnte. Dies

würde sich, so Bernd Grabherr, „langfristig sicherlich nachteilig auf das Preis-/Leistungsangebot insgesamt auswirken“. Dadurch sieht er das „gute Angebot“ in Gefahr, „weil die 14 privaten Busunternehmen am nächsten am Markt dran sind“.

Grabherr zweifelt zudem am Stundentakt von 5 bis 24 Uhr: „Da werden wir nie hinkommen. Der Landkreis Ravensburg ist geografisch anspruchsvoll. Um realistisch

zu bleiben, wird in den späten Abendstunden viel heiße Luft transportiert.“

Außerdem sei noch nicht klar, wie viel Geld von den 50 Millionen für alle Landkreise wirklich in den Kreis Ravensburg fließt. Laut Pressemitteilung des Landesverkehrsministeriums sollen drei Kriterien darüber entscheiden, wie viel Geld in welchen Landkreis fließt: die Zahl der Fahrgäste, die gefahrenen Kilometer und die Fläche des Kreises.

Mehr Berufspendler bei Bodo

Beim Verkehrsverbund Bodo, der für den Landkreis Ravensburg und den Bodenseekreis zuständig ist, ist man eher zurückhaltend. „Zuerst mal sind es nicht mehr Mittel, die im System sind, sie werden nur anders verteilt“, sagt Geschäftsführer Jürgen Löffler. Man müsse dann politisch definieren, was man möchte. Sprich: Der Kreistag ist dran. Wenn der Kreis mehr Geld bereitstellt, dann kann auch ein besseres Angebot geschaffen werden. Selbst mit den künftigen 50 Millionen Euro, die dann ab 2023 ausgegeben werden sollen, sieht Löffler erst mal keine Möglichkeit für einen Stundentakt.

Dennoch wisse er aus seinen Zahlen, dass unter anderem durch ein dementsprechendes Angebot auch mehr Fahrgäste angelockt werden können. „Deswegen hat Bodo auch die Fahrgastzahlen im vergangenen Jahr steigern können. Wir haben auch mehr Berufspendler verzeichnen können“, sagt Löffler. Aber zuerst sei er froh, wenn das bestehende Angebot gehalten werden könne.

Über die Entwürfe der ÖPNV-Finanzierungsreform muss der Landtag noch in zwei Lesungen beraten.

Kommentar

Von Philipp Richter

Jetzt ist der Kreis dran

Mit einem entsprechend attraktiven Angebot kommen die Fahrgäste. Das zeigen auch die Zahlen des Verkehrsverbundes Bodo. Wer hätte noch gedacht, dass die Nachtbusse in Ravensburg auch nach 3 Uhr morgens noch genutzt werden? Jetzt werden sie genutzt, weil das Angebot da ist. Und es spricht sich rum – auch bei Fahrgästen über das Studententaler hinaus.

Städte wie Stuttgart und vor allem auch das ländliche Ravensburg



bemühen sich darum, möglichst viel Verkehr aus der Innenstadt herauszuhalten. Die Messungen der Luftqualität in Ravensburg zeigen, dass die Schussentalmetropole einen Luftreinhalteplan braucht. Bessere Luft und weniger Verkehrslärm gibt es nur durch weniger Autos in den Städten. Als Alternative kann man zu Fuß gehen, das Rad nehmen oder eben den Bus. Gerade wer auf dem Land wohnt, ist auf das Auto angewiesen, weil Strecken mit dem Rad zu weit sind und/oder oftmals

das Busangebot nicht stimmt.

Es ist klar, ein Stundentakt bis ins letzte Dorf ist im Landkreis Ravensburg utopisch und würde viel zu viel Geld kosten. Doch jetzt hat der Landkreis die Möglichkeit, zu gestalten. Es hängt an ihm, wie der Busverkehr ausgebaut wird. Danach müssen die Bürger zeigen, ob sie bereit sind, das Auto stehen zu lassen und bereit sind, etwas für eine bessere Luft in den Städten zu tun und sich nicht nur über den Lärm vor der eigenen Haustür zu beschweren.

© p.richter@schwaebische.de

Bei den 200 Millionen Euro vom Land, die auf 250 Millionen im Jahr 2023 erhöht werden sollen, handelt es sich um Ausgleichsleistungen. Laut Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler fließen davon 9,5 Millionen Euro in die Region. Es handelt sich um Ausgleichsgelder für die rabattierten Schülermonatskarten. Diese müssen 25 Prozent unter den regulären Erwachsenenkarten liegen. Laut Löffler ist dies bei den meisten Preisstufen der Fall, es gebe aber noch wenige Ausnahmen. Wie aus einer Pressemitteilung des Verkehrsministeriums hervorgeht, waren die bisherigen Ausgleichsleistungen seit 2007 pauschaliert. „Dies ist in dieser Form nach europäischem Recht fragwürdig und muss in einen rechtskonformen Zustand überführt werden“, heißt es in der Pressemitteilung.

Eltern beklagen verkapptes Schulgeld SE 13.07.17

Aus ihrer Sicht soll das Land die Kosten für die Schülerbeförderung tragen – Verwaltungsgericht entscheidet

Von Michael Hescheler

SIGMARINGEN - Viele Eltern in Baden-Württemberg sind der Meinung, dass das Land die Kosten für den Schülerverkehr komplett übernehmen müsste. Tausende Unterstützer haben sich der Initiative „Eltern für Elternrechte“ angeschlossen. Momentan zahlen die Eltern im Südwesten den Löwenanteil der Kosten für die Fahrkarten – jährlich rund 220 Millionen Euro.

„Dabei handelt es sich um ein verkapptes Schulgeld“, sagt Stephan Ertle, der Sprecher der Initiative. Über ein Rechtsgutachten konnte die Initiative eigenen Angaben zufolge nachweisen, dass die gängige Praxis in Baden-Württemberg rechtlich auf wackeligen Beinen steht. Um das Land dazu zu zwingen, dies zu ändern, reichte eine Familie aus Tübingen Klage vor dem Verwaltungsgericht Sigmaringen ein. Nächste Woche soll das Gericht entscheiden.

Für die momentan zwei schulpflichtigen Kinder der Familie Keck werden jährlich allein für die Busfahrkarten etwa 1000 Euro fällig. Da das Verwaltungsgericht keine Sammelklage zugelassen hat, übernahm Theo Keck als ehemaliger Vorsitzender des Landeselternbeirats die Musterklage und verklagte den Landkreis



Das Land Baden-Württemberg soll die Beförderung von Schulkindern übernehmen – das fordern nun einige Eltern. FOTO: DPA

Tübingen als Träger der Schülerbeförderung: „Ausgerechnet das gut situierte Baden-Württemberg sieht sich nicht in der Lage, die Kosten für die Schülerbeförderung komplett zu übernehmen – das ist der Skandal.“

Die Vertreter des Landeselternbeirats verweisen auf die Nachbarländer Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz, die die Kosten für den Schülerverkehr tragen. Insgesamt geht es nach Angaben des Landeselternbeirats um einen Betrag von 220 Millionen Euro, die die Eltern jährlich für die Schülerbeförderung ausgeben. „Wir gehen davon aus, dass diese Summe in Zukunft vom Land getragen werden muss“, gibt sich Stephan Ertle aus Leutkirch sie-

gessicher. Als Mitglied im Landeselternbeirat hat er die Diskussion schon vor Jahren angestoßen.

In einem Rechtsgutachten, das die Initiative um Ertle in Auftrag gegeben hat, kommt eine Stuttgarter Kanzlei zu der Auffassung, dass die derzeitige Praxis negative Auswirkungen auf die Wahl von Ort und Art der Schule habe. „Diese Chancenungleichheit muss weg“, sagt Ertle. Damit ist gemeint: Finanzschwache Familien müssten sich derzeit für eine nahe gelegene Schule entscheiden, weil sie sich einen weiteren Schulweg nicht leisten könnten. Der gesetzlich definierte unentgeltliche Zugang zur Bildung dehne sich auch auf die Schülerbeförderung aus, so eine weitere

Aussage des Gutachters. Die Vertreter der Initiative „Eltern für Elternrechte“ sind der Meinung, dass das vom Land momentan in die Schülerbeförderung investierte Geld zweckentfremdet werde. Die Landesregierung überweist hierfür jährlich einen Betrag in Höhe von 195 Millionen Euro an die Kreise. Rechnet man den Eigenanteil der Eltern in Höhe von 220 Millionen Euro hinzu, lägen die Ausgaben bei 415 Millionen Euro.

Landratsamt blockt ab

Die Initiative ist der Auffassung, dass das Land tatsächlich mit 250 Millionen Euro jährlich für Schülerbeförderung hinkommen würde. Seit 2011 beschäftigen sich die Landeselternbeiräte damit. Sie baten das Ravensburger Landratsamt darum, die Zahlen des Schülerverkehrs offenzulegen, die Anfrage wurde aber immer wieder abgeblockt. „Wir wollten anfangs gar nicht klagen, sind aber mit unseren Verhandlungen immer wieder gescheitert“, sagt Brigitte Reuther aus Bad Wurzach.

Die Initiative geht davon aus, dass sie zwischenzeitlich von 20 000 Eltern unterstützt wird. Viele von ihnen haben die Monatskarten unter Vorbehalt bezahlt. So können sie gegenüber dem Land eine mögliche Rückforderung geltend machen.



Die Teilnehmer des Gesellschafterkreises.

FOTO: BERND HASENFRATZ

Lindauer Bodo-Beitritt ist nun amtlich

Mit der Aufnahme des Landkreises
soll die Mobilität einfacher werden

KREIS RAVENSBURG (sz) - Der Landkreis Lindau, die Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) sowie die Stadtverkehr Lindau GmbH (SVL) haben im Rahmen einer Gesellschafterversammlung des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbunds (Bodo) den neuen Gesellschaftsvertrag unterschrieben. Damit ist nun die vertragliche Grundlage für den Beitritt des Landkreises Lindau ab dem 1. Januar 2018 geschaffen.

Laut Mitteilung des Verkehrsverbunds gelingt mit diesem Beitritt die Umsetzung eines der wichtigsten Projekte der vergangenen Jahre. Vor allem für die Fahrgäste sei es ein wichtiges Signal, denn mit der Aufnahme des Landkreises Lindau werde Mobilität für Schüler, Berufspend-

ler, Ausflügler und Gelegenheitsfahrer nun einfacher und attraktiver.

Die Fahrgäste aus dem Landkreis Lindau profitieren ab dem 1. Januar 2018 vom einheitlichen Bodo-Verbundtarif bei freier Verkehrsmittelwahl von Bus und Zug. Zudem werde das Bodo-Verbundgebiet durch die Erweiterung räumlich noch attraktiver.

Bei der Gesellschafterversammlung im Landratsamt Bodenseekreis vertreten waren unter anderem Landrat Lothar Wölflle (Bodenseekreis), Landrat Elmar Stegmann (Lindau) und Peter Brecht, Verkehrsamtsleiter Landkreis Ravensburg, in Vertretung für Landrat Harald Sievers, sowie Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler.



Der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund legt seinen Unternehmensbericht vor.

FOTO: BRUNO KICKNER

Bodo hat 2016 insgesamt 35 Millionen Fahrgäste befördert

SZ
06.09.2017

Verkehrsverbund veröffentlicht Verbundergebnis des vergangenen Jahres – Positiver Trend und neuer Service

RAVENSBURG (sz) - Im Verbundjahr 2016 hat der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Bodo) im vergangenen Jahr 35 Millionen Fahrgäste befördert. Das bedeutet einen leichten Anstieg von 1,2 Prozent bei den Fahrgastzahlen, wie das Unternehmen bekanntgab.

Dem Unternehmensbericht zufolge entwickelten sich die Fahrgeleinnahmen mit 35,67 Millionen Euro (ein Plus von 3,4 Prozent) positiv. Geschäftsführer Jürgen Löffler führt diese guten Verbundergebnisse auf eine stabile wirtschaftliche Lage, die demografische Entwicklung und die zunehmende Attraktivität der Region als Tourismusdestination zurück.

Die Fahrgastzahlen im Berufsverkehr verzeichnen eine kräftige Zunahme um 5,9 Prozent bei einem Einnahmezuwachs von 8 Prozent. Dies entspricht zusätzlichen 600 Pendlern, die sich für die Nutzung von Bus und Bahn entschieden haben. Positiv fällt im Jahr 2016 ins Gewicht, dass sich im Bereich des Schülerverkehrs der demografisch bedingte Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit minus 0,6 Prozent an Schülerbeförderungen etwas abschwächt, die Einnahmen in diesem Bereich steigen um 1,2 Prozent. Bei den gelegentlichen ÖPNV-Nutzern geht der

Trend im Berichtsjahr wieder leicht nach oben mit einem Plus von 1,2 Prozent bei den Fahrgastzahlen sowie 2,9 Prozent bei den Einnahmen.

Neu: Verbundbericht im Flyerformat

Im Verbundjahr 2016 wurde die Partnerkarte zum „AboMobil63“ eingeführt sowie die Altersgrenze für das Junior-Ticket – die Freizeitkarte für junge Leute – auf 20 Jahre angehoben. Außerdem ermöglicht eine Kooperation zwischen Bodo und dem Neckar-Alb-Donau-Verkehrsverbund (naldo) seit März 2016, dass der naldo-Tarif bis und ab Überlingen gilt. Im Verbundjahr 2016 arbeitete Bodo intensiv an den Zukunftsprojekten Tarifkooperation Oberschwaben, Verbunderweiterung Lindau, Elektronisches Fahrgeldmanagement, „Echt Bodensee Card“ und E-Mobilität.

Neu, kurz und kompakt gibt es die wichtigsten Zahlen und Fakten im handlichen Flyerformat „Report 2016“. Dieser ist kostenlos und in Kürze erhältlich in den Mobilitätszentralen wie bei den Verkehrsunternehmen im Bodo.

Die Infos gibt es auch unter www.bodo.de

Wie man ohne eigenes Auto mobil sein kann

In Grünkraut, Bodnegg, Waldburg und Schlier sollen Carsharing und Bürgerbusse getestet werden

5207.09.2017

Von Katrin Neef

GRÜNKRAUT - Die Fahrt zur Arbeitsstelle, der Besuch bei Freunden oder ein Einkauf im Supermarkt: Wer in ländlichen Gebieten wohnt, weiß, dass die Wege lang sein können. Ohne eigenes Auto ist man da oft aufgeschmissen. Wie man auf dem Land mobil sein und trotzdem umweltbewusst handeln kann, das wollten zwei Studentinnen herausfinden. Das Ergebnis ihrer Studie im Gemeindeverwaltungsverband Gullen: In Grünkraut, Bodnegg, Waldburg und Schlier könnte die Einführung von Bürgerbussen und Carsharing sinnvoll sein.

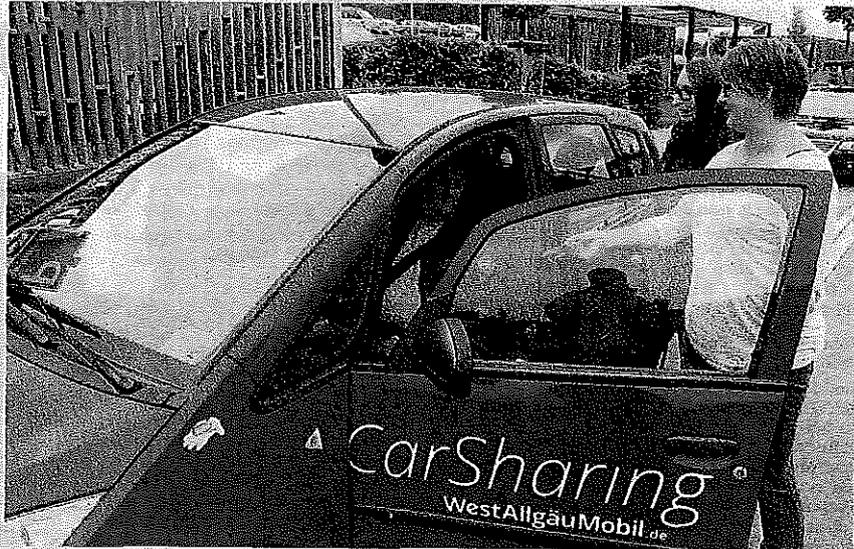
Die Studentinnen Sandra Kretz und Sonja Miller hatten in den vier Gemeinden Fragebogen verteilt und ausgewertet, um herauszufinden, ob die Einwohner Interesse an ressourcenschonenden Mobilitätsformen haben. „Anfangs waren wir skeptisch, ob den Bürgern dieses Thema wichtig ist, aber dann wurden wir positiv überrascht“, berichten sie. Denn aus den ausgefüllten Fragebogen geht hervor, dass es in allen vier Orten genügend Interessierte gibt, um ein Carsharing-Modell einzuführen. Auch einen Bürgerbus können sich einige gut vorstellen.

Schlechte Busverbindungen

„Es gibt großen Unmut wegen der Busverbindungen“, sagt Sandra Kretz. Und Sonja Miller zeigt eine Grafik, die das Problem auf den Punkt bringt: Direkte Linien existieren nur zwischen Grünkraut und Bodnegg sowie zwischen Schlier und Waldburg. Alle anderen Verbindungen zwischen den vier Gemein-



Corinna Tonoli ist Klimaschutzmanagerin des Gemeindeverwaltungsverbands Gullen. FOTO: BEM



Das Carsharing-Projekt in Heimenkirch könnte Vorbild für Gemeinden im Landkreis Ravensburg sein. Auf dem Bild erklären Silke Huber (rechts) vom dortigen Bürgerbüro und Patricia Schwarz vom Energieteam Hans Weber, wie die gemeinsame Nutzung des Autos funktioniert. ARCHIVFOTO: OLAF WINKLER

den führen über Ravensburg, mit Umstiegen und entsprechend langen Fahrzeiten.

Ehrenamtliche Fahrer melden sich
Hier könnten Bürgerbusse zumindest teilweise Abhilfe schaffen. Da es in jeder der Kommunen bereits einen gemeindeeigenen Bus gibt, der von Vereinen oder Privatpersonen gebucht werden kann, könnten diese Fahrzeuge relativ einfach zu Bürgerbussen werden, erklären Sandra Kretz und Sonja Miller. Auf den Fragebogen hätten sich ausreichend Personen bereit erklärt, als ehrenamtlicher Fahrer zu fungieren. Die Bürgerbusse könnten dann zum Beispiel an bestimmten Wochentagen zu einem festen Fahrplan Ziele wie Supermärkte anfahren, sagt Sandra Kretz. An anderen Tagen könnten sie als Rufbus funktionieren, also nach Bedarf genutzt werden, um etwa Arzttermine wahrzunehmen. In Waldburg wurde das Interesse an einem Bürgerbus auf Wunsch der Gemeindeverwaltung in der aktuellen Studie nicht abgefragt.

Auch Carsharing, also Autos, die von mehreren Personen genutzt

werden, ist eine Möglichkeit, Lücken im öffentlichen Nahverkehr zu schließen. Im ländlichen Gebiet werde Carsharing derzeit kaum angeboten, schreiben die beiden Studentinnen in ihrer Studienarbeit. Trotzdem haben sie Beispiele gefunden, wo solche Modelle erfolgreich installiert wurden. So zum Beispiel in Heimenkirch, einer Gemeinde mit 3700 Einwohnern im Landkreis Lindau.

Carsharing interessiert Bürger

Interesse ist auch in Grünkraut, Bodnegg, Waldburg und Schlier vorhanden, wie die Umfrageergebnisse zeigen: In jeder dieser Gemeinden gaben mindestens neun Haushalte an, bei einem solchen Projekt mitmachen zu wollen. Eine ausreichende Grundlage, wie Sandra Kretz und Sonja Miller sagen.

Ein Problem könne jedoch die Suche nach einem geeigneten Standort für ein Carsharing-Auto sein, fügen sie hinzu, da die Interessierten in verschiedenen Teilorten der Gemeinden wohnen. „Natürlich bietet sich als Standort das Zentrum an, aber da müssen Interessierte aus den Teilor-

ten dann auch erst hinkommen, wenn sie das Auto nutzen wollen.“

Testläufe geplant

Die Studentinnen schlagen sowohl beim Carsharing als auch bei den Bürgerbussen eine Testphase vor, um zu klären, ob und wie die Angebote angenommen werden und ob sie weitergeführt werden sollen. „Wir sind gespannt, wie's weitergeht“, sagen sie. Das kann ihnen Corinna Tonoli wahrscheinlich im Herbst berichten. Sie ist Klimaschutzmanagerin des Gemeindeverwaltungsverbands Gullen und hatte das Thema Mobilität als Studienarbeit vorgeschlagen. „Wir werden uns mit dem örtlichen Carsharing-Anbieter zusammensetzen und über-

Kommentar

Von Katrin Neef



In die Tat umsetzen

Wenn's ums Thema Mobilität geht, ist das eigene Auto vor der Haustür immer noch am bequemsten - vor allem, wenn man in ländlich strukturierten Gebieten wohnt. Dass sich die Bodnegger, Grünkrauter, Schlierer und Waldburger trotzdem ernsthaft mit ökologischen Alternativen auseinandersetzen, verdient Anerkennung. Zumindest auf den Fragebogen haben so viele Interesse an Carsharing bekundet, oder sich als Bürgerbus-Fahrer angeboten, dass beide Modelle eine Chance auf Umsetzung haben. Die spannende Frage lautet, ob tatsächlich langfristig was daraus wird. Denn solche Veränderungen funktionieren nur, wenn sie auf einer breiten Basis stehen und das Engagement nicht nur auf Papier geschrieben, sondern in die Tat umgesetzt wird. Die nächsten Monate werden es zeigen.

legen, ob und wie es gehen könnte kündigt sie an. Sie könne sich eine Testlauf in einer oder zwei Gemeinden vorstellen. Das Thema Bürgerbus werde zunächst in Bodnegg weiterverfolgt, „da gibt es bereits eine sehr aktive Gruppe“. Das Interesse an alternativen Mobilitätskonzepten sei da, sagt Corinna Tonoli, „ich bekomme immer wieder Anrufe dazu“.

ÖPNV-Verbindungen zwischen den Gemeinden

	Bodnegg	Waldburg	Grünkraut	Schlier
Bodnegg	---	---	---	---
Waldburg	---	---	---	---
Grünkraut	---	---	---	---
Schlier	---	---	---	---

Quelle: ÖNBW

Grafik: Doris Wehert

Die Ergebnisse aus den Gemeinden

Folgende Ergebnisse brachten die Umfragen der beiden Studentinnen:

In Bodnegg füllten 49 Haushalte den Fragebogen aus. 94 Prozent dieser Haushalte besitzen mindestens ein Auto. Fünf davon können sich vorstellen, ein Carsharing-Fahrzeug ein- bis zweimal wöchentlich zu nutzen, drei würden es zwei- bis dreimal monatlich tun. 27 Haushalte befürworten einen Bürgerbus. Gäbe es einen Bürgerbus in Bodnegg, so wäre das am meisten gewünschte Fahrtziel der Supermarkt in Rothelden. In Schlier nahmen 72 Haushalte an der Befragung teil. 92 Prozent

davon besitzen mindestens ein Auto. Zehn Haushalte können sich vorstellen, ein Carsharing-Fahrzeug ein- bis zweimal wöchentlich zu nutzen, drei würden dies zwei- bis dreimal monatlich tun. Ein Bürgerbus stieße auf ähnlich große Resonanz wie in Bodnegg, häufig genanntes Wunschziel eines solchen Busses wäre auch hier der Supermarkt. 61 Haushalte füllten in Grünkraut die Fragebogen aus. 92 Prozent davon verfügen über mindestens ein Auto, das Interesse an Carsharing ist in Grünkraut recht groß: Drei Haushalte, die den Bogen ausfüllten, können sich vor-

stellen, ein Carsharing-Fahrzeug täglich zu nutzen, sechs würden dies ein- bis zweimal wöchentlich tun, und fünf hätten zwei- bis dreimal monatlich daran Interesse. 33 Haushalte fänden einen Bürgerbus gut, der Supermarkt und Arztpraxen anfährt. In Waldburg wurde nur das Thema Carsharing abgefragt. 63 Fragebogen kamen zurück, 95 Prozent dieser Haushalte besitzen mindestens ein Auto. 16 Haushalte können sich vorstellen, ein Carsharing-Fahrzeug täglich oder ein- bis zweimal wöchentlich zu nutzen, 15 wären zwei- bis dreimal monatlich interessiert. (knf)

Sie haben die Umfragen ausgewertet

Sonja Miller und Sandra Kretz studieren Wirtschaftsingenieurwesen an der Dualen Hochschule (DHBW) am Standort Friedrichshafen. Sie haben im Auftrag des Gemeindeverwaltungsverbands Gullen eine Studienarbeit geschrieben, in deren Zentrum die Bürgerbefragung stand. Auch die Studentinnen haben Erfahrungen mit dem Thema Mobilität im ländlichen Raum: Sandra Kretz (rechts) wohnt im Raum Tettnang, wo ihre Wege zur Hochschule ohne eigenes Auto „katastrophal“ wären, wie sie sagt. „Mit dem Bus hätte ich Umsteigezeiten von bis zu einer Stunde.“ Sonja Miller (links) kommt

bislang ohne eigenes Fahrzeug aus. Während der Woche nutzt sie in Friedrichshafen den Bus, am Wochenende pendelt sie mit dem Zug nach Leutkirch. Angesichts des Klimawandels müsse sich Mobilität verändern, sagen die beiden. Deshalb haben sie das Thema für ihre Arbeit gewählt. (knf)



ZELENA/REINHOLD NEEF

Schmutzige Züge: Es mangelt an Reinigungspersonal

DB räumt Probleme bei der Sauberkeit in Nahverkehrszügen der Region ein und kündigt Besserung an SZ 02.10.17

Von Gerd Mägerle

BIBERACH - Verdreckte Waggon, defekte oder verschlossene Toiletten - mit den Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn (DB) zwischen Stuttgart und Friedrichshafen unterwegs zu sein, ist für viele Fahrgäste in jüngster Zeit oft kein besonderes Vergnügen. „Ich finde das inzwischen schon fast gesundheitsgefährdend“, sagt Petra Romer-Aschenbrenner aus Biberach, die regelmäßig zwischen Biberach und Frankfurt mit dem Zug unterwegs ist. Die Bahn räumt die Versäumnisse ohne Umschweife ein und verweist auf Personalnot beim zuständigen Dienstleister aus dem eigenen Haus.

Bei Petra Romer-Aschenbrenner staut sich der Ärger schon seit Längerem an. Beruflich pendelt sie des Öfteren zwischen Biberach und der Zentrale ihres Arbeitgebers in der Nähe von Frankfurt. „Nirgendwo sind die Nahverkehrszüge schmutziger als auf der Strecke zwischen Stuttgart und dem Bodensee“, so ihre Wahrnehmung in den vergangenen Wochen. Es gehe ihr nicht darum, dass eventuell mal vergessen wurde, einen Abfalleimer zu leeren. „Man sieht den Waggon an, dass sie über

längere Zeit nur schlecht oder gar nicht gereinigt werden. Da wird maximal oberflächlich gewischt“, sagt sie im Gespräch mit der SZ. Der Boden sei oft klebrig, vor allem in den Toiletten, wenn diese nicht aufgrund von Defekten sowieso komplett verschlossen seien.

„Gesundheitlich grenzwertig“

„Mein Eindruck ist, dass die Züge so schmutzig sind, dass es zum Teil schon gesundheitlich grenzwertig ist“, sagt Petra Romer-Aschenbrenner und fühlt sich mit dieser Sichtweise nicht alleine. Auch andere Fahrgäste hätten ihr ähnliche Eindrücke geschildert. Als sie einen Zugbegleiter Anfang September auf der Fahrt von Ulm nach Biberach auf das Thema ansprach, habe dieser erwidert, die Waggon würden in einer Halle im Ulmer Bahnhof geputzt.

In der Theorie der DB soll das auch so sein, die Praxis sieht derzeit aber anders aus. Das räumt auch Werner Graf, Pressesprecher der Deutschen Bahn in Stuttgart, ein, als die SZ ihn mit den Schilderungen von Petra Romer-Aschenbrenner konfrontiert. „Wir haben das überprüft, es gibt da nichts zu beschönigen, das ist leider so“, sagt er. „Es tut

uns leid, was wir unseren Fahrgästen zumuten.“ Das sei nicht der Standard der Deutschen Bahn. Der Grund, so sagt er, liege in der Personalnot, die der konzerninterne Dienstleister DB Services in der Region momentan habe. Die DB Services sei verantwortlich für die Reinigung der Züge, finde dafür aber momentan nicht ausreichend Arbeitskräfte, so Graf.

Man habe erste Gegenmaßnahmen bereits ergriffen. So würden die Züge auch an anderen Bahnhöfen als in Ulm zumindest grob gereinigt, wenn sie dort längere Standzeiten hätten. Außerdem schicke man Reinigungskräfte auch in die fahrenden Züge, um bereits auf der Strecke zu putzen. „Da kann man aber nur grundlegende Dinge tun, wie beispielsweise Mülleimer leeren“, sagt Graf. In der Schärfe, wie sich das Thema Sauberkeit in den Zügen im Großraum Ulm momentan darstelle, sei ihm das bislang auch nicht bekannt gewesen.

Er sei aber guter Dinge, dass die DB das in den Griff bekomme. Möglicherweise werde man auch Personal von anderen Standorten nach Ulm verschieben. „Unser Wunsch ist, dass sich das Thema in den nächsten Wochen hoffentlich erledigt hat.“

Bargeldlos mit Bus und Bahn unterwegs

Die E-Card soll das Fahrkartensystem im Bodo-Gebiet revolutionieren SZ 17.10.17

Von Helen Belz

RAVENSBURG - „Innovation ist Zukunft und die beginnt jetzt“ - so beschreibt Jürgen Löffler, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Bodo, die Einführung der sogenannten „E-Card“. Mit dieser elektronischen Karte, die ab sofort erworben werden kann, ist es ab dem 10. Dezember möglich, sich komplett bargeldlos mit Bus und Bahn im Gebiet des Bodo zu bewegen. Auch Lothar Wölfler, der Vorsitzende des Bodo-Aufsichtsrates, ist vom neuen System überzeugt.

Bisher mussten Busfahrer nicht nur den Bus fahren, sondern auch Tickets verkaufen. Das kostete wertvolle Zeit, die nicht unbedingt aufgeholt werden könne, so Löffler bei der gestrigen Einführung des neuen Systems. Dieses Problem soll sich nun ändern: Die E-Card nutzt das System des Check-in-Check-out. Die Fahrgäste müssen ihre Karte beim Ein- und auch beim Aussteigen an die entsprechenden Endgeräte im Bus halten und sich so an- und abmelden.

Monatlich kann die Karte mit einem bestimmten Guthaben aufgeladen



Das Endgerät im Bus.

FOTO: HELEN BELZ

den werden, mit dem der verbrauchte Betrag dann verrechnet wird. Sinkt das Guthaben unter fünf Euro, wird automatisch ein vom Kunden festgelegter Betrag vom angegebenen Girokonto abgebucht.

Die neue E-Card ist in erster Linie ein Angebot für Gelegenheitsfahrer und soll die Bodo-Card ersetzen. Denn mit ihr werden die Fahrtscheine zum Bodo-Tarif erworben, Monats- oder Ganztagestarife sind im neuen System noch nicht mitinbegriffen. Für Schüler und Nutzer der Zeitkarten soll die E-Card im nächsten Jahr verfügbar gemacht werden, dazu seien aber noch einige Entwicklungen nötig, sagt der technische Berater Klemens Schirk vom Bodo-Verband.

Es gibt aber verschiedene Rabattangebote: Bei ein bis 19 Fahrten gilt

ein Rabatt von zehn Prozent, ab der 20. Fahrt erhält der Kunde einen Rabatt von 20 Prozent, der ein Jahr lang gilt. Werden in diesem Jahr wieder mindestens 20 Fahrten abgerechnet, bleibt der Rabatt bestehen. Zusammen mit der Aktion, die ersten 500 E-Cards umsonst und mit einem Startguthaben von fünf Euro anzubieten, soll das die Idee des bargeldlosen Fahrens attraktiv machen. Denn das Ziel steckt Löffler hoch: 5000 Kunden sollen im ersten Jahr für die E-Card gewonnen werden. Schließlich seien sechs Millionen Euro in das Projekt investiert worden.

Kundenzufriedenheit ist wichtig

Dennoch wird das alte System der mit Bargeld zu erwerbenden Karten nicht abgeschafft. Auch das Kundenportal der E-Card, das als erste Version ab heute verfügbar ist, soll möglichst benutzerfreundlich gestaltet werden. Eine Karte kann beispielsweise auch an Familienmitglieder weitergegeben werden, ist also nicht personenbezogen. Bei einem Verlust kann die Karte sofort gesperrt wer-

den, um ungewollte Abbuchungen zu vermeiden.

Bis Mitte des Folgemonats erhält der Nutzer eine genaue Auflistung der Einzelfahrten, die von der Karte abgebucht wurden. Gerade in der Anfangszeit solle diese ausgiebig geprüft werden, damit Systemfehler schnell entdeckt und behoben werden könnten, betont Löffler. Auch wenn der Fahrgast beispielsweise vergisst, sich beim Aussteigen abzumelden, solle eine kundenfreundliche Lösung zur Verfügung stehen. Bemerkt der Kunde das Versäumnis schnell genug, kann das dem System gemeldet werden. Falls ihm das aber nicht auffällt, wird der Preis einer Karte zum Linienende abgebucht.

In der Phase bis zum 10. Dezember werden noch mehr als 500 Busse und 60 Bahnhöfe mit den entsprechenden Endgeräten ausgestattet, damit das Projekt reibungslos starten kann.

Die Karte kostet einmalig zwei Euro und ist fünf Jahre lang gültig. Weitere Informationen unter www.bodo-ecard.de



Anhang

1.1 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Daten/Fakten 2014)

Verbundergebnisse 2014

Lagebericht der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH

für das Geschäftsjahr 2016

Allgemeines

Gegenstand des Unternehmens ist die Einführung eines Tarif- und Verkehrsverbundes im Gebiet der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg und die Verbesserung des ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) einschließlich SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr) in diesen Landkreisen.

Die Gesellschaft nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- Unterstützung der Landkreise bei der Änderung und Ergänzung der gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrspläne;
- Koordination der Busverkehre im Verbundgebiet einschließlich der Anschlüsse an den SPNV;
- Festlegung und Fortschreibung des Verbundtarifes und der Beförderungsbedingungen;
- Rahmenplanung des Liniennetzes;
- Entwicklung und Fortschreibung von Fahrplankonzepten;
- Abschluss eines Einnahmezuscheidungsvertrags und eines Einnahmeaufteilungsvertrags, Durchführung der Einnahmezuscheidung und der Einnahmeaufteilung sowie Abwicklung der Verbundfinanzierung;
- Abschluss von Zusammenarbeitsverträgen mit den Verkehrsunternehmen;
- Erstellung von Verkehrsanalysen und Entwicklung von Verkehrsplanung, Konzeption von Betriebstechnologien und Technik, umweltfreundliche Gestaltung;
- Fahrgastinformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Verbundverkehr.

Die Gesellschaft ist zu allen Maßnahmen und Geschäften berechtigt, durch die der Unternehmensgegenstand unmittelbar und mittelbar gefördert werden kann. Sie kann zur Erfüllung ihrer Aufgaben Interessengemeinschaften beitreten und Kooperationsabkommen mit Verkehrsunternehmen,

Verbundgesellschaften, Verkehrs- und Tarifgemeinschaften und vergleichbaren Einrichtungen schließen.

Verbundtarif

Die Fahrpreise des Verbundtarifs wurden zum 1.1.2016 um durchschnittlich 1,8 % erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt wurde eine Partnerkarte für das AboMobil 63 eingeführt und das bereits 2015 eingeführte Sofort-Abonnement verlängert. Zum 1.1.2016 wurden die Angebote „JobTicket Baden Württemberg“ und „Jobticket Bodenseekreis“ auf der Basis der bodo-Abokarte eingeführt.

Verbundabrechnung

(Zahlen 2016: vorläufiges Ergebnis Stand Feb. 2017; Zahlen 2015 endgültig; jeweils vor StudiTicket-Verkäufen)

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastentwicklung in den einzelnen Marktsegmenten ist in Tabelle 1 dargestellt:

Tabelle 1 Fahrgastentwicklung in Marktsegmenten beförderte Fahrgäste	2015	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	5.009.000	5.070.000	+61.000	+1,2
Berufsverkehr	8.094.000	8.572.000	+478.000	+5,9
Ausbildungsverkehr Schüler	20.047.000	19.918.000	-129.000	-0,6
GESAMTERGEBNIS	33.150.000	33.560.000	+410.000	+1,2

Einnahmeentwicklung

Die Einnahmeentwicklung in den einzelnen Marktsegmenten ist in Tabelle 2 dargestellt:

Tabelle 2 Einnahmeentwicklung in Marktsegmenten Euro einschl. ges. Mehrwertsteuer; vor Studiticket-Verkäufen	2015	2016	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	10.462.000	10.763.000	+301.000	+2,9
Berufsverkehr	8.555.000	9.238.000	+683.000	+8,0
Ausbildungsverkehr Schüler	14.732.000	14.904.000	+172.000	+1,2
GESAMTERGEBNIS	33.749.000	34.905.000	+1.156.000	+3,4

Das Rückgrat der Verbundentwicklung war der Berufsverkehr, der im Berichtsjahr deutlich zulegte. Mit einem Plus von 5,9 % (Vorjahr 1,9 %) an Fahrgästen und 8,0 % (Vorjahr 4,9 %) an Einnahmen trug dieses Segment wesentlich zum guten Verbundergebnis bei. Im Segment Schülerverkehr ist mit – 0,6 % (Vorjahr – 1,3%) ein leichter Fahrgastrückgang zu verzeichnen, der Einnahmewachst beträgt + 1,2 % (Vorjahr + 1,7%). Im Segment Gelegenheitsverkehr ist wieder eine leichte Belegung zu verzeichnen mit

+ 1,2 % Fahrgastzuwachs. Das Gesamtergebnis weist eine Fahrgaststeigerung von + 1,2 % (2015: – 0,4%) und eine Einnahmesteigerung von + 3,4 % (2015: + 3,3 %) auf. Spürbar, im Einzelnen aber nicht nachweisbar, ist die Belebung der Nachfrage durch Geflüchtete, die im Vorjahr nach Deutschland kamen und im Berichtsjahr die Mobilitätsangebote von Bus und Bahn im bodo nutzten.

Verbundübergreifende Zusammenarbeit

Im Zuge des RegioBus-Projekts Linie 500 Sigmaringen – Überlingen wurde innerhalb kürzester Zeit zu Beginn des Berichtsjahres mit dem Nachbarverbund naldo ein tariflicher Erweiterungsbereich des naldo-Tarifs bis nach Überlingen vereinbart und zum 1. März 2016 zeitgleich mit der Betriebsaufnahme der RegioBus-Linie eingeführt.

Im Kooperationsprojekt bodo-VHB (Teilprojekt 1.2 - 1.4) erfolgten anhand des Abschlussberichts und der im Berichtsjahr finalisierten Vertriebskosten in der ersten Jahreshälfte Verhandlungen über eine Umsetzungsmöglichkeit. Für die Finanzierung der benötigten vertrieblichen Infrastruktur konnte keine Einigung erzielt werden. Damit wurde dieses Projekt ohne Umsetzung beendet.

Das Projekt Verbunderweiterung Landkreis Lindau (Teilprojekt 3.1) wurde im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Das Tarifmodell wurde verfeinert und die damit verbundenen Erlösauswirkungen in einer ergänzenden Studie bewertet. Eine wichtige kreispolitische Entscheidung konnte der Landkreis Lindau zum Ende des Berichtsjahres in Form einer Zustimmung des Wirtschafts- und Regionalentwicklungsausschusses erwirken.

Für die Erweiterung des bodo-Tarifs nach Memmingen (Teilprojekt 3.2) lag zum Ende des Berichtsjahres der Endbericht des beratenden Unternehmens Münchner Verkehrsverbund (MVG) vor.

Für die Erweiterung des bodo-Tarifs nach Bad Schussenried (Teilprojekt Tarifkooperation Oberschwaben) wurden im Berichtsjahr die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Die Realisierung erfolgte zum 1. Januar des Folgejahres, gleichzeitig mit der Erweiterung des DING-Tarifs nach Bad Saulgau / Herbertingen und des naldo-Tarifs bis nach Aulendorf.

Fahrplandatenmanagement

Die Echtzeitauskunft für die Omnibusverkehre im bodo wurde nach jahrelangen Vorbereitungen Ende des Berichtsjahres für erste Linien der DB ZugBus RAB realisiert. Im Berichtsjahr wurden das Schienenfahrplanheft mit einer Auflage von 15.000 (Vorjahr 8.000) Stück und Minifahrpläne in einer Gesamtauflage von 429.000 Stück (Vorjahr 422.000 Stück) für das nächste Fahrplanjahr (2017) produziert. Nach der Einführung im Jahr 2015 konnten beim Benachrichtigungstool für Ereignisse im Omnibuslinienverkehr, dem „Incident Capturing System“ (ICS), im Berichtsjahr erste Erfahrungen gemacht werden. Durch die Einstellung von Haltestellen-, Linien- und Bannermeldungen erhalten Fahrgäste verbesserte und aktuelle Informationen zu Unregelmäßigkeiten oder Abweichungen.

Projekt E-Mobilität mit Anschluss „emma“

In 2016 stieg die Inanspruchnahme der im Jahr 2014 gestarteten „emma“-Verkehre („emma“ = Elektromobilität mit Anschluss) in den Projektgemeinden Eriskirch, Deggenhausertal und Meckenbeuren mit 5.813 Fahrgästen (Vorjahr 3.394) signifikant an. Die durchgängige Anwendung der Buchungs- und Dispositionssoftware Ansat und die Einführung des bedarfsorientierten Flächenbetriebs beim BürgerMobil Meckenbeuren im September waren weitere Fortschritte im Berichtsjahr. Das Förderprojekt endete zur Mitte des Berichtsjahres, die installierten ÖPNV-Verkehre werden fortgeführt. Es ist seitens des Bodenseekreises beabsichtigt, die Finanzierung dieser Verkehre zu sichern und weitere bedarfsorientierte Verkehre zu fördern. Der Verbund unterstützte diese Überlegungen durch Erarbeitung eines Förderkonzepts.

Projekt Echt-Bodensee-Card

Im Berichtsjahr arbeitete bodo mit dem Landkreis Bodenseekreis und der Deutschen Bodensee Tourismus GmbH (DBT) intensiv an der Umsetzung der Echt-Bodensee-Card (EBC). Das technische Konzept für die EBC wurde zwischen bodo und DBT abgestimmt, insbesondere was den eTicketing-Standard betraf.

Nach Klärung der steuerrechtlichen Anforderungen wurde der Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen DBT und bodo geschlossen. Die entsprechenden verbundtariflichen Bestimmungen wurden im Zusammenhang mit dem Tarif 2017 erarbeitet und zum 1. 1. des Folgejahres eingeführt. Eine

kontroverse öffentliche Debatte begleitete diese Vorbereitungsphase. Auch der bodo-Verkehrsverbund war Ziel von unsachlichen und falschen Äußerungen von EBC-Gegnern, die hauptsächlich aus dem Bereich des Gastgewerbes stammten. Die Einführung der kostenlosen Nutzung des ÖPNV startete planmäßig am 1. Januar des Folgejahres.

Projekt elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Das bei der Vergabekammer des Landes Baden-Württemberg seit November des Vorjahres anhängige Nachprüfungsverfahren zur Vergabeentscheidung der Auftraggebergemeinschaft im bodo führte anfangs des Berichtsjahres zu einer Wiederholung der Ausschreibung unter Beachtung der Auflagen der Vergabekammer. Die erneute Vergabeentscheidung wurde Anfang Mai rechtswirksam, so dass das Projekt mit der Pflichtenheftphase sowie dem Abschluss von Liefer- und Leistungsverträgen fortgeführt werden konnte. Im Juli erfolgte die kick-off Sitzung mit den Herstellern. Der Projekthochlauf wurde mit aller Kraft forciert, so dass bereits in den letzten Monaten des Berichtsjahres erste Beschaffungen erfolgen und die entsprechenden Fördermittelanträge an das Verkehrsministerium bzw. an die beiden Landkreise gestellt werden konnten.

Über den Anschluss an die Verbunddatenintegrationsplattform VIP-BW wurden im Berichtsjahr Verhandlungen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) geführt, insbesondere was die von bodo zusätzlich benötigten Funktionalitäten der Fahrpreisberechnung anbetraf. Zum Jahresende konnte zwischen NVBW und Verbund eine vertragliche und funktionale Lösung vereinbart werden, die die Teilnahme am interoperablen landesweiten E-Ticketing-Verfahren sicherstellt.

Gleichzeitig war der Verkehrsverbund in die Vorbereitungen zum Landestarif Baden-Württemberg (LTBW) eingebunden und nahm in diesem Zusammenhang an Sitzungen und Abstimmungen im vom Land initiierten Projekt letsgo! teil.

Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Vertrieb

Bei den Zugriffen auf www.bodo.de gab es im Berichtsjahr mit 337.000 Zugriffen (2015: 574.000) einen signifikanten Rückgang um 41 %. Die bodo-FahrplanApp (für IOS- und Android-Betriebssysteme) dagegen verzeichnete im Berichtsjahr einen starken Zuwachs um 24 % mit insgesamt 19,5 Mio (2015: 15,7 Mio.) gerechneten Fahrten, der Anteil der mobilen Endgeräte daran betrug 91 % (2015: 84 %).

Die Abonnement-Bestellungen im Internet (Abo-online) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 27 % auf 286 (2015: 225) Bestellungen. Das Sofort-Abo wurde im zweiten Jahr seines Bestehens von 1.087 (2015: 1.048) Kunden genutzt und bestätigte die gesetzten Erwartungen. Beim E-Mail-newsletter gab es 68 (2015: 79) Neubestellungen und im Berichtsjahr insgesamt 990 (2015: 979) Nutzer. Der im Vorjahr eingerichtete mobile Internet-Auftritt des Verkehrsverbundes www.m.bodo.de erreichte im Berichtsjahr 285.000 Zugriffe und wurde damit von den Fahrgästen gut angenommen.

Die Nutzung der Landesweiten Fahrplanauskunft (LWFA) hat gegenüber dem Vorjahr mit 1.263 (2015: 1.684) Anrufen deutlich abgenommen. Angesichts der Dominanz elektronischer Services zeichnet sich hier ein langfristiger Trend ab.

Zum bodo-Erlebnistag am 8. Mai wurden 2.700 (2014 [Jubiläumsjahr]: 8.000; 2015: 2.300 Fahrgäste) gezählt, die bei angenehmem Wetter das Erlebnistag-Programm genossen.

Die Fahrgastzahlen des Radexpress Oberschwaben war mit 4.475 Beförderungen (2014 [Jubiläumsjahr]: 5.900; 2015: 5.200 Fahrgäste) deutlich schwächer als in den Vorjahren, was dem anfänglich schlechten Sommerwetter geschuldet war. 678 (2015: 620) Freizeiträder wurden gezählt, bisher ein Spitzenwert. Mit der im Jahr 2014 eingeführten Radexpress-Gästekarte fuhren 746 (2015: 350) Fahrgäste, ebenfalls ein neuer Rekord und eine Bestätigung, dass dieses Angebot zur Belebung des Radexpress Oberschwaben wichtig ist.

Im Rahmen der im Mai 2014 gestarteten, gemeinsamen Verbundfaltrad-Kampagne der Verbände bodo, DING und naldo meldeten die kooperierenden Fahrradfachhändler 8 (2015: 15) im Berichtsjahr verkaufte Falträder. Seit Beginn der Kampagne werden damit 47 Falträder gezählt, die den Umweltverbund von Bus, Bahn und Fahrrad ermöglichen.

Das im Jahr 2014 eingeführte Handy-Ticket zeigt eine stetige Aufwärtsentwicklung: 3.000 (2014: 760, 2015: 1.800) im Berichtsjahr registrierte Kunden erwarben 19.000 (2015: 13.400) HandyTickets mit einem Fahrgeldvolumen von 72.000 (2015: 52.000) Euro. Die Akzeptanz steigt stetig, bedarf jedoch weiterhin aktiver Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Mobilitätszentralen in Aulendorf, Friedrichshafen, Isny, Kißlegg, und Ravensburg boten im Berichtsjahr den gewohnten Service, unterstützten die Aktivitäten des Verbundes und berieten die Fahrgäste über die Angebote und Neuerungen im öffentlichen Nahverkehr.

Das Angebot JobTicket BW wurde zum Jahresende von insgesamt 274 (2015: 223) Landesbediensteten genutzt.

Die Einführung der RegioBus Linie 500 am 1. März des Berichtsjahres ermöglichte im westlichen Verbundgebiet mit ihrem klaren und durchgängigen Taktangebot eine völlig neue Bedienungsqualität. Sie wurde vom Verbund in Zusammenarbeit mit dem Nachbarverbund naldo mittels Marketingmaßnahmen und einer road-show aktiv und mit großem Erfolg begleitet, u.a. auch mit einer Schnupper- und Befragungsaktion. Die Landkreise Bodenseekreis und Sigmaringen dankten den Verbänden bodo und naldo für diesen Einsatz. Die neue RegioBus-Linie wurde Ende des Berichtsjahres von ca. 1.000 Fahrgäste täglich genutzt und zeigt schon nach noch nicht einem Betriebsjahr eine sehr positive Entwicklung.

Verkehrsplanung und Betrieb

Im Projekt „Modellregionen“ koordinierte der Verbund die Sitzungen und bei der Teilfortschreibung der Nahverkehrspläne übernahm er Teilaufträge, z.B. die Katalogisierung von barrierefreien Haltestellen im Verbund.

Im Herbst des Berichtsjahres traten die Verkehrsverträge von Netz 2 „Südbahn“ (zum 11.12.2016), Netz 5 „Neigetechnik Donau-Ostalb“ (ebenfalls zum 11.12.2016) sowie der Übergangsvertrag zum Los 16 „Zollern-Alb-Bahn/Württemberg-Allgäu-Bahn und Bodenseegürtelbahn“ (zum 01.10.2016) in Kraft. Die Fahrplanänderungen brachten teilweise Verschlechterungen für Kunden, zudem traten Kapazitäts- und Pünktlichkeitsprobleme auf, die sich zum Ende des Berichtsjahres hin verstärkten und bis in das Folgejahr hineinreichten. Schwerpunkt war die Bodenseegürtelbahn, aber auch Fahrgäste der Südbahn und im württembergischen Allgäu waren betroffen. Die Fahrgastbeschwerden und Presseberichte nahmen ein bisher ungekanntes Ausmaß an. Die Bearbeitung der Beschwerden verursachte einen signifikanten Anstieg des Aufwands in der Verbundgeschäftsstelle.

Geschäftsstellenangelegenheiten

Die Marketing-Leiterin Anne Hackert kehrte aus der Elternzeit ab August in ihre Funktion zurück. Ab September unterstützte der Praktikant Manuel Natterer das bodo-Team.

Fahrgastbeirat

In drei Sitzungen des Fahrgastbeirats wurden Anregungen und Kritik offen ausgetauscht. Einige Anregungen konnten von den Verkehrsunternehmen im Berichtsjahr aufgegriffen und realisiert werden wie z.B. korrekte Zugzielanzeigen an Triebwagen. Auch Belange der Barrierefreiheit wurden im Fahrgastbeirat eingebracht und diskutiert.

Vertrags-, Finanzierungs- und Steuerangelegenheiten

Die im Jahr 2015 verlängerte Pauschalierungsvereinbarung zwischen Land und Verkehrsverbund über § 45a-Ausgleichsleistungen lief zum 31. Dezember des Berichtsjahres aus, ohne dass den Verbänden bis zu diesem Zeitpunkt eine Verlängerung vorlag. Aufgrund der im Rahmen der Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung seitens des Landes abgegebenen Zusagen wird mit einer Einhaltung der Zahlungsverpflichtungen bis Ende 2017 gerechnet. Im Berichtsjahr wurden seitens des Landes auf der Basis des Koalitionsvertrages die Arbeiten zur Vorbereitung der Finanzierungsreform wieder aufgenommen.

Als Grundlage für die Realisierung der kostenlosen Nutzung des ÖPNV im Rahmen des Angebots „Echt-Bodensee-Card (EBC)“ wurde im Berichtsjahr zwischen dem Verkehrsverbund und der Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT) ein Kooperationsvertrag geschlossen.

Die Überprüfung der bisherigen umsatzsteuerlichen Behandlung der Solidarbeiträge des StudiTicket ergab eine Bestätigung der bisherigen Verfahrensweise durch das für bodo zuständige Finanzamt Ravensburg, wonach die Solidarbeiträge weiterhin umsatzsteuerfreie Einnahmen bleiben.

Fazit und Ausblick

Die Verbundentwicklung im Berichtsjahr ist gekennzeichnet durch eine leichte Belebung bei den Fahrgastzahlen und eine gute Einnahmenentwicklung.

Der Verbund befand sich im Berichtsjahr in der Umsetzung gleich mehrerer wichtiger und zukunftsweisender Projekte, zu denen die Verbunderweiterung Lindau, das Elektronische Fahrgeldmanagement, die Echt-Bodensee-Card und die E-Mobilität zählten. Bei allen Tätigkeiten erwies sich, dass die konsequente Fokussierung auf die Bedürfnisse der Fahrgäste und der institutionellen Partner eine Erfolgsformel für die regionale Ausgestaltung des ÖPNV ist.

Im Folgezeitraum gilt es, diese Erfolgsformel kontinuierlich fortzuführen und die Kundeninteressen über die auftretenden Schwierigkeiten und Probleme zu stellen, die das Potential in sich bergen, eine dynamische ÖPNV-Entwicklung zu hemmen. Stellvertretend dafür seien die nicht geklärten Regelungen der Finanzierungsreform oder die nachteiligen Auswirkungen veränderter SPNV-Konzepte genannt.

Die Zukunftsprojekte des Verkehrsverbunds, die allesamt auf den Weg gebracht sind, werden für die Attraktivität und Nachhaltigkeit des ÖPNV im Verbundgebiet einen wichtigen Beitrag leisten und Impulse für eine positive Weiterentwicklung geben. Es liegt nun an den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, diese Impulse für ihr eigenes politisches und unternehmerisches Handeln aufzunehmen. In einem von Wettbewerb geprägten Verkehrsmarkt werden sowohl Rahmenbedingungen wie auch konkrete Angebotsausgestaltung die Mobilitätsentscheidungen der Kunden beeinflussen. Eine hohe Frequentierung, konsequente Kundenorientierung und Innovationen begründen die Daseinsberechtigung eines ÖPNV-Systems wie dem im bodo. Für dieses wurde von den Verbundpartnern bereits in den vergangenen Jahren ein hohes finanzielles und ideelles Engagement aufgebracht, ohne das die bisherige positive Entwicklung nicht möglich gewesen wäre. Dieses Engagement wird weiterhin notwendig sein, um den ÖPNV erhalten und ausbauen zu können.

Es wird vorgeschlagen, den Jahresüberschuss der Gewinnrücklage zuzuführen.

Ravensburg, den 06.03.2017

Jürgen Löffler
Geschäftsführer

Service & Infostellen

- Mobilitätszentrale Friedrichshafen
- Mobilitätszentrale Ravensburg
- Mobilitätszentrale Isny
- Mobilitätszentrale Aulendorf
- RAB-Kundencenter Weingarten
- Service- und Abocenter Ulm

weitere Infostellen siehe www.bodo.de/service

146 Linien
6 Schienenstrecken
80 Regionalbuslinien
60 Stadtbuslinien

230 km Schienenverkehr
3.100 km Busverkehr

3.330 Länge

1.734 Halte-
stellen
34 Bahnhöfe & Haltepunkte
1.700 Bushaltestellen

CO2 Einsparung durch
bodo-Fahrgäste 2016

50.000 Tonnen
CO₂/Jahr

Weitere Informationen

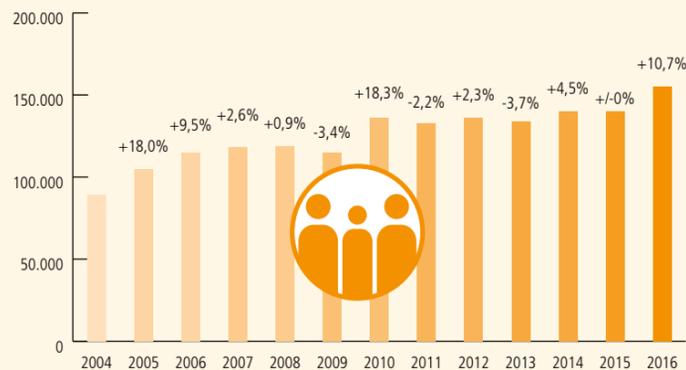
Sie sind interessiert am ausführlichen Lagebericht 2016? Dann klicken Sie auf die bodo-Webseite unter www.bodo.de/service. Dort ist der Lagebericht 2016 im Menüpunkt DownloadCenter eingestellt (PDF).

Impressum

Titelseite: Regiobus-Linie 500
Herausgeber: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
Gestaltung: civi-design
Fotografien: Bernd Hasenfratz, David Hetriuc, Bruno Kickner, Anja Köhler, Georgios Nes-Papoulis

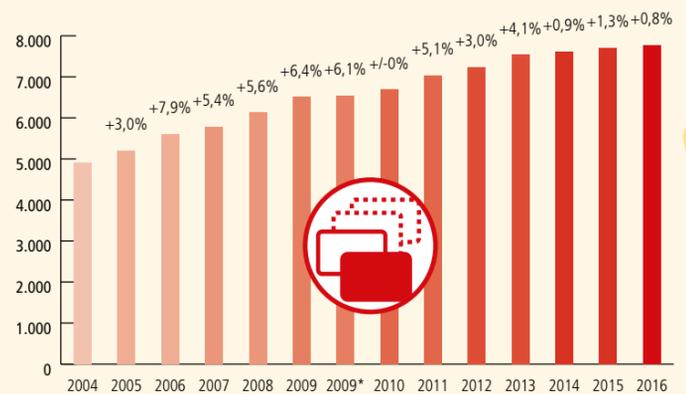


GruppenTageskarten

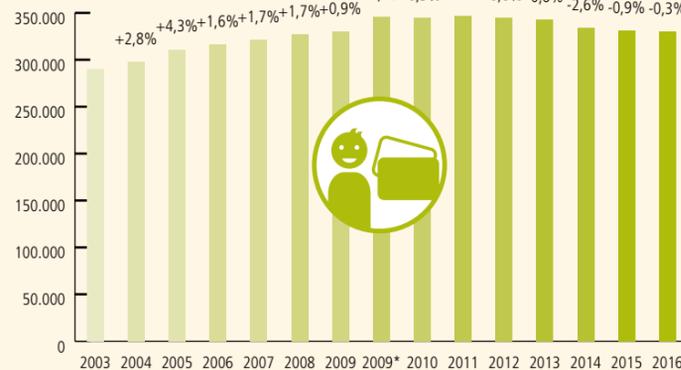


* Im Jahr 2009 wurde das Verbundgebiet um naldo-Kooperationszonen erweitert. Das Gesamtergebnis 2009 weist einen Zuwachs von 3,5 % Beförderungen aus. Bereinigt um diejenigen Fahrgäste, die bereits 2008 im Kooperationsraum unterwegs waren, ergibt sich ein „echter“ Zuwachs von +0,2 %.
Die Bilanz-Grafiken zeigen Ergebnisse für Fahrscheinverkäufe (Stückzahlen).

Abokarten (ohne AboMobil18/63)



Schülermonatskarten



Tarifkooperation Oberschwaben

Für die Erweiterung des bodo-Tarifs nach Bad Schussenried (Teilprojekt der Tarifkooperation Oberschwaben) wurden alle erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Die Realisierung erfolgte zum 1. Januar 2017, gleichzeitig mit der Erweiterung des DING-Tarifs nach Bad Saulgau/Herbertingen und des naldo-Tarifs bis nach Aulendorf.



**Kooperations-
gebiete der Ver-
kehrsverbände
bodo, naldo und
DING**



**Information
zum aktuellen
Standort der
Fahrzeuge.**

Echtzeit Die Echtzeitankunft für Omnibusverkehre im bodo wurde für alle Linien der DB ZugBus GmbH (RAB) realisiert.

E-Mobilität Das Förderprojekt emma endete zur Mitte des Berichtsjahres. Die installierten ÖPNV-Verkehre werden jedoch fortgeführt. Die Fahrgastzahlen in den Projektgemeinden Eriskirch, Deggenhausertal und Meckenbeuren stiegen signifikant an mit 5.813 Fahrgästen (2015: 3.394).



Mobile Angebote

- **+ 24 %** – einen starken Zuwachs verzeichnete die bodo-FahrplanApp
- **91 %** – der Anteil der mobilen Endgeräte bei der Suche nach Fahrplan-Infos
- **3.000** Kunden verwendeten das HandyTicket im Jahr 2016 (im Jahr 2015 waren es noch 1.800)
- **19.000** HandyTickets wurden erworben (im Jahr 2015 waren es noch 13.400)
- **27 %** Steigerung der Abo-Bestellungen im Internet (Abo online), 286 mehr gegenüber dem Vorjahr (2015: 225)



RegioBus 500 Eine neue RegioBus-Linie startete zum 1. März 2016. Die Linie 500 verbindet Sigmaringen und Überlingen. Innerhalb kürzester Zeit wurde dafür mit dem Nachbarverbund naldo ein tariflicher Erweiterungsbereich des naldo-Tarifs bis nach Überlingen vereinbart.

19,5 Mio
gerechnete Fahrten



Radexpress Oberschwaben Die Radexpress-Gästekarten erreichten Rekordwerte. So nutzen 746 Fahrgäste (2015: 350) dieses Angebot ihrer Gastgeber-Gemeinden.

Erlebnistag Am 8. Mai 2016 fand wieder der bodo-Erlebnistag statt. 2.700 Fahrgäste genossen bei angenehmem Wetter das Erlebnistag-Programm.



Report 2016



**Daten
Fakten
Ergebnisse**

Auf ein Wort



Jürgen Löffler

Im Verbundjahr 2016 konnte mit 35 Mio beförderten Fahrgästen wieder ein leichter Anstieg von 1,2 % bei den Fahrgastzahlen erreicht werden. Und auch die Fahrgeldeinnahmen entwickelten sich mit 35,67 Mio Euro positiv. Diese guten Ergebnisse führen wir zurück auf eine stabile wirtschaftliche Lage, die demografische Entwicklung sowie die zunehmende Attraktivität der Region als Tourismusdestination. „Diesen Erfolg wollen wir kontinuierlich fortführen“, so bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler. Dafür arbeiten wir gemeinsam an zukunftsweisenden Projekten wie der Verbunderweiterung Lindau, dem Elektronischen Fahrgeldmanagement, der ECHT BODENSEE CARD und der E-Mobilität.



Das ist bodo

bodo verbindet – und zwar Stadt und Land, Menschen mit Menschen, Bus- und Bahnlinien. Seit 1.1.2004 bietet der Verkehrsverbund für die fast 500.000 Einwohner der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg sowie den Gästen ein einheitliches Tarifsystem und damit die Möglichkeit, mit einem durchgehenden Verbundfahrtschein ein Netz von über 140 Bus- und Bahnlinien zu nutzen.

So bewegt bodo:

Der öffentliche Personennahverkehr soll als mögliche Alternative für bestimmte Ziele und Fahrzwecke im Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger verankert werden.



Attraktive Angebote und Preise sowie ein überzeugender Kundenservice helfen, die Hemmschwelle bei potentiellen Kunden zu senken.

Mit innovativen Projekten und einer stetigen Weiterentwicklung im Tarif- und Angebotsbereich soll der ÖPNV attraktiver werden.



So befördert bodo:

Einfaches und übersichtliches Tarifangebot

Ein Fahrschein vom Start bis zum Ziel

Sinnvolle Anschlüsse und Übergänge von Bus auf Bahn

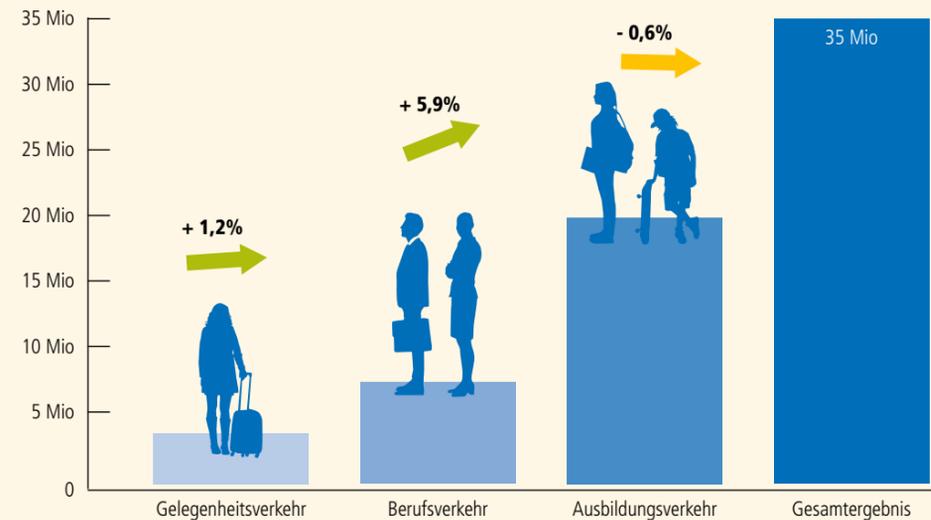


Spezielle Angebote für bestimmte Fahrtanlässe und Fahrgäste

Kundenservice und -information auf vielen unterschiedlichen Kanälen.

Fahrgastentwicklung & Einnahmen

Beförderte Fahrgäste 2016



Die Fahrgastzahlen im Berufsverkehr verzeichnen eine kräftige Zunahme um 5,9 % bei einem Einnahmezunahme von 8,0 %. Dies entspricht zusätzlichen 600 Pendlern. Im Bereich des Schülerverkehrs ist der demografisch bedingte Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit -0,6 % etwas abgeschwächt.

Bei den gelegentlichen ÖPNV-Nutzern geht der Trend im Berichtsjahr wieder leicht nach oben mit einem Plus von 1,2 % bei den Fahrgastzahlen sowie 2,9 % bei den Einnahmen.

Die Fahrpreise wurden zum 1.1.2016 um durchschnittlich 1,8 % erhöht.

Fahrgastentwicklung 2016



Einnahmementwicklung 2016



Partner im Verbund

Unsere Verkehrsunternehmen



Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH ist einer von 7 Gesellschaftern und größtes Verkehrsunternehmen im bodo.

Die Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO) ist der Zusammenschluss von 16 privaten Busunternehmen und starker Partner im bodo.



Die „Silberpfeile“ sind das Aushängeschild der Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH.



Sehr hohe Pünktlichkeitswerte und beliebt bei Pendlern zwischen Aulendorf & Friedrichshafen – die Bodensee-Oberschwaben-Bahn.



Die stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH versorgt das mittlere Schussental mit öffentlicher Mobilität fast rund um die Uhr.

Unsere Landkreise



LANDRATSAMT BODENSEEKREIS

Im Landkreis Bodenseekreis leben auf einer Fläche von 664,72 km² rund 207.500 Menschen in 23 Städten & Gemeinden.

Das Gebiet des Landkreises Ravensburg erstreckt sich über eine Fläche von 1.631,8 km² auf der insgesamt 279.296 Einwohner in 39 Städten & Gemeinden leben.

