

Verkehrsamt

Umsetzung des

Nahverkehrsbericht 2018

Nahverkehrsplans

Förderkonzept 2019

im Landkreis Ravensburg



Inhaltsübersicht

1 VORBEMERKUNGEN / ENTWICKLUNG DER ÖPNV-FÖRDERUNG 2

2 NAHVERKEHRSBERICHT 2018 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 5

2.2.4 Fortschreibung Nahverkehrsplan..... 6

2.3 Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2018 7

2.3.1 Schienenverkehr 7

2.3.2 Bezuschusste Linienverkehrsverbindungen..... 7

2.3.3 Tarifsysteem / Kooperationen..... 7

2.3.4 Infrastruktur 8

2.3.5 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Werbung / Planung / Projekte 8

2.3.6 Verbundförderung 8

2.3.7 Schülerbeförderung (nachrichtlich) 9

3 FÖRDERKONZEPT 2019 10

3.1 Allgemeines / Vorbemerkungen 10

3.2 Bisherige Entwicklung / Überblick 2019 10

3.3 Schienenverkehr 12

3.3.1 Maßnahmen 12

3.3.2 Erläuterungen..... 12

3.4 Angebotsverbesserung / Linienförderung 13

3.4.1 Maßnahmen 13

3.4.2 Erläuterungen..... 13

3.5 Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem 14

3.5.1 Maßnahmen 14

3.5.2 Erläuterungen..... 14

3.6 Infrastrukturförderung 15

3.6.1 Maßnahmen 15

3.6.2 Erläuterungen..... 15

3.7 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten.... 16

3.7.1 Maßnahmen 16

3.7.2 Erläuterungen..... 16

3.8 Verbundfinanzierung 16

3.8.1 Maßnahmen 16

3.8.2 Erläuterungen..... 17

3.9 ÖPNV-Finanzierungsreform 18

3.10 Schülerbeförderung 20

3.10.1 Voraussichtliches Defizit..... 20

3.10.2 Erläuterungen..... 20

3.11 Zusammenfassung / Vergleich mit den Vorjahren..... 20

4 ZIELPLANUNG FÜR DIE UMSETZUNG DES NAHVERKEHRSPANS 23

4.1 Vorbemerkungen 23

4.2 Zielplanung..... 24

4.3 Anhang: ÖPNV / SPNV Pressespiegel (Artikel) - ab 12/2017 - 26

4.4 Anhang: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Lagebericht, Daten/Fakten 2017 und 2018)

Abkürzungsverzeichnis:

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

1 Vorbemerkungen/Entwicklung der ÖPNV-Förderung

Der Landkreis Ravensburg hat bereits seit Ende der 70er Jahre auf freiwilliger Basis eine Planungs- und Förderfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) übernommen. 1983 kam eine finanzielle Förderung des Landes in Höhe von damals rd. 0,5 Mio. DM hinzu, die dann auch zu einem finanziellen Engagement des Landkreises führte. Seit dieser Zeit werden jährliche Förderkonzepte aufgestellt und umgesetzt. Leitlinie war die Realisierung von aufeinander abgestimmten Maßnahmen, wobei der Landkreis auch bei vielen modellhaften Entwicklungen die Nase mit vorne hatte (Bürgerbus Schlier, Disco-Bus, Umwelt-Abo, Fahrrad in Bus + Zug, Bodensee-Oberschwaben-Bahn etc.). Mit dem 1995 beschlossenen ÖPNV-Gesetz für Baden-Württemberg wurde der Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV bestimmt.

Verpflichtender Teil dieses Gesetzes ist die Aufstellung eines, auf zunächst 5 Jahre angelegten, Nahverkehrsplans (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 am 25.01.2018 mit Beschluss des Kreistags abgeschlossen.

Mit der Änderung des Gesetzes des Landes Baden-Württemberg über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) wurde die Finanzierungspraxis im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Baden-Württemberg zum 1. Januar 2018 novelliert und eine landesrechtliche Regelung für Ausgleichszahlungen zugunsten der Ausbildungsverkehre nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geschaffen. Aufgrund dessen erhalten die Stadt- und Landkreise ab 1. Januar 2018 als ÖPNV-Aufgabenträger gemäß § 15 Abs. 1 ÖPNVG jährlich anteilige Mittelzuweisungen zur Finanzierung dieser Aufgaben, wobei die Aufgabenträger gemäß § 16 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 6 ÖPNVG ab 1.1.2021 eine Rabattierung für die Tarife im Ausbildungsverkehr von mindestens 25 vom Hundert gegenüber dem Erwachsenentarif sicherstellen müssen (nähere Ausführungen siehe Ziff. 3.2 und 3.9).

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 2018

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 ist am 01.01.2018 in Kraft getreten (siehe 3.2 und 3.9)

Auch der Fernbusverkehr entwickelt sich ständig weiter. Durch unseren Landkreis führen mehrere Fernbuslinien; die Fahrpreise der Fernbusse sind i. d. R. wesentlich günstiger als vergleichbare Zugtickets.

Nachdem die Vorarbeiten für die Elektrifizierung der Südbahn abgeschlossen waren, hat am 23.03.2018 beim Bahnhof Niederbiegen der offizielle Spatenstich im Beisein von Bundesverkehrsminister Scheuer, Verkehrsminister Hermann, Bahnvorstand Profalla und vielen weiteren Gästen stattgefunden.

In Niederbiegen wird ein Umspannwerk für die Oberleitungen der Südbahn entstehen.

Die ersten Schienenersatzverkehre (SEV) waren durch die Sperrung zwischen Laupheim und Ulm von 10.9. bis 21.12.2018 notwendig.

Am Vormittag des 23.03.2018 ist in Memmingen der Spatenstich zum Beginn der Hauptbauarbeiten für die Elektrifizierung und Beschleunigung der Verbindung München- Lindau erfolgt.

Im Anschluss war die Strecke zwischen Buchloe und Leutkirch bis zum 15.10.2018 komplett gesperrt.

Die Bauarbeiten im baden- württembergischen Bereich der „Allgäubahn“ haben im April 2019 begonnen.

Eine Übersicht zu den Streckensperrungen von 2019 bis 2021 ist im Anhang beigefügt.

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 2018 sind im Anhang enthalten.

2.2.1 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)

Der Verbund hat sich auch in seinem 15. Bestandsjahr insgesamt als erfolgreiches Projekt erwiesen. 2016 war bei den Fahrgastzahlen wieder eine positive Tendenz mit 35 Mio. beförderter Fahrgäste zu verzeichnen (Zuwachs 1 %); 2017 erfolgte ein Rückgang um 0,6 % auf 34,8 Mio. Fahrgäste.

Der Gelegenheitsverkehr (Einzelfahrscheine, Tageskarten) ist mit + 4,4 % gegenüber 2016 ein deutlicher Sprung nach oben erfolgt. Beim Schülerverkehr hat sich der demografisch bedingte Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit -3,5 % verstärkt; dies betrifft auch das StudiTicket: - 3 %. Im Berufsverkehr wurde dafür eine Zunahme um 3,6 % erzielt. Die Fahrpreise wurden zum 01.01.2017 nur um durchschnittlich 0,8 % erhöht (2016: 1,8 %). Die Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um 0,84 % angestiegen (siehe bodo-Report 2017 im Anhang).

Nach vielfältigen und komplexen vorbereitenden Arbeiten für die Integration des Landkreises Lindau zum 01.01.2018 in bodo wurde mit der Unterzeichnung des neuen Gesellschaftsvertrags am 26.07.2017 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.

Diese Integration war auch ein wichtiges Signal für die Fahrgäste, weil durch die Erweiterung des bodo-Verkehrsverbundes die Mobilität für Schüler, Berufspendler sowie Touristen und Gelegenheitsfahrer im Landkreis- und länderübergreifenden Verkehre nun deutlich einfacher und attraktiver geworden ist.

Im Entwurf des Verbundreports von bodo für 2018 (siehe Anhang) sind erstmals die Fahrgastzahlen nach dem Beitritt von Lindau dokumentiert; sie haben sich gegenüber 2017 wie folgt verändert:

Gelegenheitsverkehr: + 20 % - Berufsverkehr: + 15,6 % - Schülerverkehr: -12,2 % - StudiTicket: -7,1 %

Die Gesamtfahrgastzahl hat sich um 13,5 % gegenüber 2017 erhöht. Die Fahrpreise wurden 2018 um durchschnittlich 2,9 % erhöht.

Für die als Ergänzung zur Lindau-Erweiterung angedachten Integration des Übergangsverkehrs von Memmingen in den bodo- Verbund hat der MVV(Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH) Anfang 2017 eine Grundlagenuntersuchung vorgelegt. Nach längeren Verzögerungen gab es im Oktober ein Gespräch mit der kreisfreien Stadt Memmingen, die wie der Landkreis Ravensburg eine Tarifkooperation begrüßen würde. Nach Aussagen von bodo wird es noch längere Zeit dauern, bis eine Tarifkooperation mit Memmingen zustande kommen kann; dies liegt u.a. am fehlenden Interesse der DB, die auf der

Grundlage der Untersuchung von 2017 nicht verhandeln will. Im Zuge des Betreiberwechsels zu Go-Ahead ab 12/2021 wird mit diesem neu verhandelt werden.

Im April 2018 hat ein erstes Gespräch von bodo mit dem Vorarlberger Verkehrsverbund (VVB) stattgefunden, in dem die in Frage kommenden Ticketangebote und Formen einer möglichen Tarifkooperation besprochen wurden.

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 gut angenommen.

Das schon seit mehreren Jahren vom Verbund verfolgte Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)“ ist 2017 in die Praxisphase getreten. Nach mehreren Integrationstests und Installation der notwendigen Geräte und Einrichtungen ist die neue elektronische Chipkarte seit Oktober 2017 im Echtbetrieb. 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. Die Endabrechnung ist bisher nicht erfolgt. Die „Echt-Bodensee-Card“ konnte aufgrund von Rechtsstreitigkeiten leider nicht von der reinen Sichtkontrolle auf eine e-Card umgestellt werden.

Die Einführung der e-Card ab Januar 2018 hat sich als richtiger „Renner“ erwiesen; inzwischen sind 10.490 Karten im Umlauf. Die Fahrgäste schätzen deren Vorteile: Bus und Bahn spontan nutzen, ohne Bargeld oder Fahrscheinkauf am Automaten oder beim Busfahrer und die attraktiven Rabatte von 10 % und 20%. 287.00 Fahrten wurden mit den eCards zurückgelegt und 73% der Fahrten sind bereits mit 20% rabattiert. Rund ein Drittel der Nutzer ist über 60 Jahre alt.

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.

2.2.2 Verkehrsplanung / Angebotsverbesserungen

Im Rahmen der Fahrplanänderungen (Sommer und Herbst) ergeben sich regelmäßig kleinere Änderungen auf den verschiedenen eigenwirtschaftlichen Buslinien. Größere Veränderungen gab es auf den folgenden Linien.

Die Gespräche zur Anbindung des Center Parcs Leutkirch mit der Linie 7551(Ltk- Isny) der RAB haben im Frühjahr 2018 begonnen. Zum 1.Oktober wurde der neue Fahrplan dann umgesetzt: von Mo- Fr gibt es grundsätzlich einen Stundentakt, am Wochenende eine zweistündige Bedienung aus beiden Richtungen. Die ehemalige Linie 7545 der RAB von RV über TT nach Wg wurde im Herbst in 2 Linien aufgeteilt: Linie 7545 von RV nach TT, und Linie 7547 von TT nach Wangen. Die Fahrleistungen auf der Linie 7547 wurden dabei ausgebaut, auf der Strecke RV-TT etwas reduziert.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember gab es auf den Linien 7538 Illmensee-RV und 7539 Wilhelmsdorf-RV in Kooperation der RAB mit der Fa. Bühler deutliche Verbesserungen, u.a. mit einer neuen Haltestelle an der Schule Horgenzell und einem Stundentakt von Mo-Fr 6.00-20.00 Uhr auf der Strecke Wilhelmsdorf-RV; Sa und So ist ein Zweistundentakt gegeben; die Nachtbusse am Wochenende fahren ab RV künftig um 22.08 Uhr und um 1.08 Uhr. Die neue Linie 42, Start an der Schule Horgenzell, verbindet Horgenzell über Winterbach, Sattelbach, Kappel mit Wittenhofen im Deggenhausertal in einem Zweistundentakt.

Auf den Linien 30, 31 der Fa. Müller von RV nach Bad Waldsee gibt es nach 24 Uhr ein zusätzliches Fahrtenpaar, vor allem um den 16-18 Jährigen eine späte Heimfahrt mit dem Bus anzubieten.

Mit dem Kurs um 7.38 Uhr ab Ravensburg (Linie 30) erfolgt eine Verstärkung zur Hauptverkehrszeit. Der bereits bestehende Schnellbus um 16.45 Uhr ab Ravensburg soll, aufgrund verstärkter Nachfrage, fortan über Reute und Steinach fahren. Der Kurs um 13.30 Uhr ab Wolfegg (Linie 31) wurde auf Nachfrage etlicher Schüler bereits zu Schuljahresbeginn 2018 ergänzend wieder aufgenommen, nachdem er im letzten Jahr auf 13 Uhr vorverlegt wurde.

2.2.3 Schienenverkehr

In den **Schienenfahrplänen** haben sich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 folgende Änderungen ergeben:

Auf der Südbahn (Linie 751) gab es kaum grundlegenden Veränderungen: dort 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) und neu täglich von Adf 23.08 Uhr nach FN 23.47 Uhr mit allen Unterwegshalten.

Geändert hat sich allerdings die Bezeichnung der Zugsysteme, um sie besser auseinanderhalten zu können: IRE = „schneller IRE Ulm- FN- Basel; RE= „mittelschnelle“ Verbindung Ulm- Lindau; RB= langsame Verbindung Ulm- Biberach.

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) ergaben sich folgende Verbesserungen: Stündliches Zugangebot Mo- Fr von 6-19.00 Uhr Leutkirch(Ltk)- Memmingen(MM) und von Wangen(Wg)/Ltk- Aulendorf (Adf), teilweise mit Umstieg in Kißlegg, täglich von 8-21.00 Uhr. Zug 5.15 Uhr ab Kißlegg beginnt neu 5.01 Uhr in Wg; in Kißlegg besteht Anschluss nach Adf

Zusätzliche Züge: Adf ab 6.48 Uhr- MM an 7.53 Uhr; Kißlegg ab 5.43 Uhr- MM an 6.17 Uhr; letzte Fahrmöglichkeit ab Adf neu 23.15 Uhr- Wg an 23.56 Uhr mit Anschluss in Kißlegg 23.53 Uhr nach Ltk. Verbindung 20.50 Uhr von Lindau (LI) nach Ltk. 21.43 Uhr

Im Zuge der mit der Elektrifizierung der Südbahn verbundenen Streckensperrungen wurde das Angebot auf der Zollern-Alb-Bahn von Friedrichshafen nach Stuttgart verstärkt; diese durchgehende Verbindung stellt eine gute Alternative zur Strecke FN-Ulm- Stgt dar, da die Fahrzeiten nahezu gleich sind. Allerdings kommt es auf dieser weitgehend eingleisigen Strecke häufig zu Störungen und damit verbundenen Verspätungen. Der Zug Adf 22.05 Uhr – Sigmaringen 22.53 Uhr fährt neu bis Albstadt- Ebingen an 23.18 Uhr (täglich). Der Zug Sigmaringen 6.54 Uhr- Aulendorf 7.39 Uhr beginnt neu in Albstadt-Ebingen um 6.25 Uhr (täglich)

Die Sonderfahrten auf Güterverkehrsstrecken bzw. stillgelegten Streckenabschnitten sind seit 2012 durch **Zusatzfahrten des Radexpress Oberschwaben** erweitert worden. Der Radexpress verkehrte grundsätzlich an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober; dieses Angebot war auch während der Streckensperre Laupheim- Ulm im Herbst 2018 gewährleistet. 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.

Erste vorbereitende Arbeiten im Abschnitt Laupheim-Ulm haben schon Ende 2017 begonnen; nach dem Spatenstich am 23.03.2018 in Niederbiegen wurden die Bauarbeiten zur Elektrifizierung aufgenommen.

Die ersten Schienenersatzverkehre (SEV) waren durch die Sperrung zwischen Laupheim und Neu-Ulm von 10.9. bis 21.12.2018 notwendig; der SEV hat sehr gut funktioniert, weil es ein ausgewogenes Konzept von schnellen Direktbuslinien und einer feingliedrigen Bedienung der RB-Halte gegeben hat.

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.

Am 22.06.2018 wurde das **25-jährige Jubiläum der Bodensee- Oberschwaben-Bahn (BOB)** bei einem Festakt in Meckenbeuren, im Beisein von Verkehrsminister Hermann, gefeiert. Mit Blick auf die Elektrifizierung der Südbahn und die Zukunft der BOB sagte Minister Hermann, dass der zwar keine Versprechungen machen könne, die BOB bei der Neuausschreibung der Strecke Ulm- Lindau aber eine „faire Chance“ erhalten werde, evt. durch die Bildung kleinerer Lose.

Die Entwicklung der BOB ist nach wie vor gut. Die Fahrgastzählungen brachten bis 2017 Ergebnisse, die im Bereich von ca. 5.150 bis 5200 Fahrgästen pro Tag lagen. Im März 2018 waren es noch 5.097, im November 2018 ist die Fahrgastzahl auf 4.866 gesunken.

Ursache dafür war der SEV zwischen Laupheim und Ulm; die RAB hat auf der Strecke FN- Laupheim zusätzlich direkte Busfahrten eingerichtet.

Die Fahrzeugqualität steht in hohem Ansehen bei den Fahrgästen. Die Pünktlichkeitsquote lag 2018 mit 96,8 % wieder 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 Ende 2021 gesichert.

Der Landkreis engagiert sich auch für 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 zwischen Mai und Oktober regelmäßig im Personenverkehr befahren. Diese Sonderfahrten firmieren inzwischen unter dem Namen Moorbahn. In der Saison 2018 sind 3.309 Fahrgäste mitgefahren; im Durchschnitt waren es 103 pro Fahrt. Die zunächst für 10 Jahre vereinbarte Beteiligung ist Ende 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 zwischen Mai und Oktober regelmäßige Sonderfahrten, inzwischen unter dem Namen Räuberbahn, durchgeführt und auch auf dieser Strecke fährt der Radexpress Oberschwaben inzwischen regelmäßig an Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten. Auf der Räuberbahn waren 2018 insgesamt 3.549 Fahrgäste im Zug; im Durchschnitt pro Fahrt 118. Leider sind in dieser Saison auf beiden Strecken einige Fahrten wegen Personalengpässen bei der DB ausgefallen.

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 sind die Planungen abgeschlossen, die Finanzierung ist gesichert (LEADER, Landkreis, Gemeinde Hoßkirch) und der Bau beginnt 2019.

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 am 25.01.2018 vom Kreistag beschlossen.

Am 04.12.2018 hat der VWA die Fa. PTV beauftragt, den ÖPNV im Landkreis Ravensburg zu untersuchen und, in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsamt und weiterer Beteiligter, ein neues ÖPNV-Konzept zu erarbeiten. Das erarbeitete und abgestimmte Konzept wird in einen neuen Nahverkehrsplan einfließen, der dann im Herbst 2020 vom Kreistag beschlossen werden soll.

2.3 Einzelne Förderbereiche des Landkreises 2018

2.3.1 Schienenverkehr

Der im Zuschussgebervertrag für die Norderweiterung (Ravensburg-Aulendorf) der **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)** vorgesehene Anteil des Landkreises von 20 % beträgt 2018 ca. 41.200 €. 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 €. Im Januar 2016 wurde der Vertrag bis zum Ablauf des Fahrplanjahres 2022/2023 (voraussichtlich Dez. 2023) verlängert.

Für das Geschäftsjahr 2016/2017 ist ein Überschuss von 427.176,69 € entstanden. Das Geschäftsjahr 2017/2018 schloss mit einem Überschuss von 458.720,81 € ab.

Monat	beförderte Personen (Stichtagszählung)
2015: Mrz, Jun., Sept., Nov.	5.152, 5.123, 5.090, 5.204
2016: Mrz., Jun., Okt., Nov.	5.170, 5159, 5173, 5.270
2017: Mrz., Jun., Sept., Nov.	5.055, 5.177, 5.188, 5334
2018: Mrz., Jun., Sept., Nov.	5.097, 4.924, 4.643*, 4.866* *SEV Ulm- Laupheim; direkte Bus- fahrten FN- Laupheim

Für den Erhalt der **Schieneninfrastruktur** (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

Seit 2017 fallen keine Zuschüsse für Fördermaßnahmen mehr an.

2.3.3 Tarifsysteem / Kooperationen

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

Schwerpunkt der Bezuschussung sind die Abos innerhalb des Verkehrsverbundes bodo. Als Übergangslösung wurden ab Verbundgründung im Jahr 2004 auch Abos für Verbundgrenzen überschreitende 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	2018
Bodo Abokarten Bestand Stichtag 1. Juli	2075	1886	1792	2145	2220	2150	2540	2.151

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 Nahver-

kehr möglich. Auf den bisher vom Landkreis bezuschussten Streckenabschnitten (Saulgau-Aulendorf-Kißlegg; Aichstetten-Leutkirch-Wangen) wurden auch vor 09:00 Uhr Fahrräder kostenfrei transportiert. Für die Mitnahme von Fahrrädern gibt es aber in den verschiedenen Zügen nur begrenzte Kapazitäten, was zunehmend zu Problemen führt; viele Pendler steigen deshalb auf Modelle um, die sich zusammenklappen lassen.

2.3.4 Infrastruktur

Es wurden Zuschüsse für weitere 8 Buswartehäuschen beantragt (1 Altshausen, 2 Baidt, 2 Horgenzell und 3 Kißlegg).

Für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen wurden Zuschüsse für 15 Maßnahmen beantragt (1 Altshausen, 1 Argenbühl, 2 Baidt, 2 Grünkraut, 3 Ravensburg, 2 Waldburg, 4 Weingarten)

ÖPNV-Infrastruktur-Förderung 1983-2018	
Übersicht über bewilligte Maßnahmen (Stand: 31.12.2018)	
Fahrscheinautomaten	2
Fahrradabstellanlagen	16
Buswartehäuschen	402
Bushaldebuchten	18
Buswendeplatten/-schleifen	8
Schulwegsicherungsmaßnahmen	13
Ampelvorrangschaltungen	1
Fahrradanhänger	1
Barrierefreiheit Bushaltestellen	15

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.

Gefördert wurde auch die verbundweite Einführung der eCard (elektronische Fahrkarte/elektronisches Fahrgeldmanagement; Check in/Check out (Kurzform: CiCo)) einschließlich der dazugehörigen Erfassungsgeräte/Terminals und Hintergrundsysteme. Das Bezahlen mit der eCard wurde im Januar 2018 eingeführt.

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, die Sonderfahrten auf Moor- und Räuberbahn, oder der bodo-Erlebnistag werden mit Zuschüssen zu den Marketingkosten unterstützt. Anteilige Kosten sind 2018 u.a. für die Einführung der eCard im Januar 2018 angefallen.

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 Leistungskomponente vorsieht. Den Rest teilen sich die beiden Landkreise. Der Anteil des Landkreises Ravensburg beträgt davon rd. 50,5 %. Einschließlich der seit 2008 hinzugekommenen Ausgleichsleistungen für Kooperationsmaßnahmen mit den Nachbarverbänden naldo und DING, den anteiligen Kosten für die Verbundorganisation und der Gegenrechnung von Entlastungsfaktoren entsteht 2019 insgesamt ein voraussichtlicher Ausgleichsbedarf von 567.200 €.

Im Finanzhaushalt sind aus den Vorjahren übertragene Raten für die verbundbedingte Infrastruktur (Projekt EFM) von insgesamt 790.000 € eingestellt. Die Mittel sind zwischenzeitlich bis auf einen Restbetrag, der 2019 abgerechnet werden soll, abgeflossen.

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 2018 für Schüler der Klassen 11-13 und Berufsschüler: 35,40 €, für Schüler der Klassen 5-10: 28,50 € und für Schüler Klassen 1-4: 18,00 €).

Nach den Ansätzen im Haushaltsplan verursacht die Erstattung der Schülerbeförderungskosten im Jahr 2018 rd. 17,00 Mio. Euro an Aufwendungen. Für den Landkreis ist ein Defizit in Höhe von rd. 1,79 Mio. Euro in den Haushalt 2018 eingeplant.

3 Förderkonzept 2019

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 ÖPNVG BW 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 / Tarifsystem**
 - Mitfinanzierung von Sondertarifen
 - Finanzierung von Fahrpreisvergünstigungen
- **Infrastrukturförderung**
 - Bau von Wartehäuschen
 - barrierefreier Umbau von Bushaltestellen
- **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, AG beim LKT)
 - Mitarbeit bei der (Weiter-)Entwicklung von Maßnahmen einschl. verbundübergreifende Zusammenarbeit und Verbunderweiterungen
 - Mitfinanzierung verbundbedingter Infrastruktur (einschließlich Weiterentwicklung)

3.2 Bisherige Entwicklung / Überblick 2019

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.

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 des 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 24 ist die Umsetzung des Nahverkehrsplans als Zielplanung dargestellt.

Da sich das Jahresergebnis des Verkehrsverbundes 2018 u.a. durch den Beitritt des Landkreises Lindau 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, wurde auf eine komplette Fortschreibung/Neufassung verzichtet. In Abstimmung mit dem Bodenseekreis wurde eine Teilfortschreibung mit dem Schwerpunktthema „Barrierefreiheit“ durchgeführt und am 25.01.2018 vom Kreistag beschlossen.

Seit dem 01.01.2018 ist die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform wirksam. Dem Landkreis sind durch die Änderung des ÖPNVG B.-W. die Aufgaben und die Finanzverantwortung übertragen worden. Es geht um landesweit rund 200 Mio. € sog. „§ 45a - Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr“ die bisher direkt den Verkehrsunternehmen zugeflossen sind und die jetzt 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 Ravensburg und Bodenseekreis erlassen wurde.

Der auf den Landkreis Ravensburg entfallende Anteil der Mittel beträgt 6,456 Mio. €.

Weitere Schwerpunktaufgabe wird auch im Jahr 2019 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 Ende 2017/Anfang 2018 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 Schlussabrechnung ist noch nicht erfolgt.

Weitere neue Förderaufgaben des Landkreises sind für 2019 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,-- €
e) Reaktivierung Haltepunkt Hoßkirch/Königsegg	10.000,-- €
Summe	61.100,-- €

3.3.2 Erläuterungen

Zu a) + b) Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)

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 €.

Im Geschäftsjahr 2017/2018 konnte ein Jahresüberschuss von 458.720,81 € erzielt werden.

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. Im Januar 2016 wurde der Vertrag bis zum Ablauf des Fahrplanjahres 2022/2023 (voraussichtlich Dez. 2023) verlängert

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 und auf die Rückzahlung der vorfinanzierten Gelder zu verzichten. 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 (Moorbahn) 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 €/a 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 (Räuberbahn) 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, zumindest zeitweise, wieder Personenzugfahrten zu erhalten, was inzwischen auch gelungen ist.

Ein weiteres Ziel ist, längerfristig wieder Güterverkehrsleistungen auf die Strecke zu bringen. 2015 wurde die Fa. BoxTango (entstanden 2011 in CH) in Ostrach gegründet; im Okt. wurde der Umschlagplatz am Bahnhof Ostrach errichtet; im Feb. 2017 ist der erste Güterzug gefahren, 2018 startete der Holzverkehr und der Umschlagplatz für Container wurde eröffnet. Im Jan. 2019 erfolgte der erste Containertransport von Hamburg nach Singen; pro Woche erfolgen 2 Rundläufe.

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 es notwendig sein, auch in den nächsten Jahren die Interessengemeinschaft beizubehalten und sie finanziell zu unterstützen. Da inzwischen nicht mehr alle beteiligten Firmen Beiträge in bisheriger Höhe leisten, wurde der 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 (Zusatzkurse)	10.000,-- €
c. Schienenverkehr (Vertragsleistung BOB) – siehe Ziffer 3.3.1.b.	--
Summe	10.000,-- €

3.4.2 Erläuterungen

zu a. Fortführung der bisherigen Linienförderung:

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

Seit 2018 wurden durch die ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes hier andere Rahmenbedingungen geschaffen. Da die Verteilung von ÖPNV-Finanzierungsmitteln seither kommunalisiert ist, müssen die Landkreise als zuständige Aufgabenträger diese, bisher den Verkehrsunternehmen direkt zufließenden, Mittel, europarechtskonform verteilen. Für die Förderung von Verkehrsleistungen bleibt nach der EU-VO 1370/2007 nur das Instrument des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) mit der Folge einer Gemeinwirtschaftlichkeit der Verkehre.

Der Ansatz von 10.000 € ist für zusätzliche Verkehrsangebote, insbesondere eine mögliche Anschubmittelfinanzierung von alternativen Bedienungskonzepten, wie z. B. von Bürgerbussen, vorgesehen.

zu c. Schienenverkehr

Siehe Ausführungen zu Ziffer 3.3.1. – b.)

3.5 Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem

3.5.1 Maßnahmen

a)	Zuschüsse Jahresabo	290.500,-- €
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		290.500,-- €

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 wurde in den voraussichtlich anfallenden Betrag eine Fahrpreiserhöhung von 2,5 % eingerechnet.

Zu b) Sondertarife

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

Zu c) Fahrrad in Bus und Zug

Ein kostenloses 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 Durchtarifierungsverluste 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.	30.000,-- €
b) Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	105.000,-- €
<hr/>	
c) <i>Erhalt Schieneninfrastruktur</i> <i>- siehe Ziffer 3.3.1</i>	-
d) <i>Verbundbedingte Infrastruktur</i> <i>-siehe Ziffer 3.8.1</i>	

	Summe	135.000,-- €
--	--------------	---------------------

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. Nachdem die Nachfrage zwischenzeitlich deutlich nachgelassen hat, nimmt sie nun, in Zusammenhang mit der Verpflichtung zum barrierefreien Umbau von Haltestellen, wieder deutlich zu. Der Planansatz wird deshalb von 10.000 € auf 30.000 € erhöht.

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 3 Folgejahren jeweils 105.000 €. Pro Haltestelle (Fahrtrichtung) werden 25 % der förderfähigen Kosten, max. 4.000 € bezu-

schusst. Andere Förderungen werden angerechnet. Antragsberechtigt sind Kommunen des Landkreises Ravensburg, wobei Gemeinden bis 7000 Einwohnern vorrangig berücksichtigt werden.

Ziel ist, durch diese Anschub- Mitfinanzierung eine möglichst große Flächendeckung zu erreichen. Entsprechende Förderrichtlinien wurden im Jan. 2018 erlassen.

3.7 Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungs- und Beratungskosten

3.7.1 Maßnahmen

a) Faltblätter / Broschüren, Zuschüsse zu Sonderfahrplänen /-aktionen	15.000,-- €
b) Planungskosten, (Mit-)Finanzierung von Gutachterkosten/Planungskosten, Studien, Projekten, Erhebungen, Hilfsmittel etc.	100.000,-- €
c) Vorfinanzierung Planungskosten Südbahn – siehe Ziffer 3.3.1 c.)	--
Summe	115.000,-- €

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, Starterpaket Bürgerbusse

Aus diesen Mitteln werden Marketingmaßnahmen für touristische Sonderfahrten (Radexpress Oberschwaben) auf den Schienenstrecken Aulendorf - Bad Wurzach und Aulendorf – Pfullendorf und der bodo-Erlebnistag unterstützt.

Sofern Bürgerbusprojekte von Vereinen oder sonstigen Institutionen als echte ÖPNV-Ergänzung installiert werden, hält der Landkreis das sog. „Starterpaket“ bereit, in Form einer Unterstützung für die Haltestellenbeschilderung, Marketing usw. Der Zuschuss beträgt max. 1.000 €.

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 Rechtsberatungskosten zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform und Anteilskosten für die Beschaffung von Fahrplanauskunftsprogrammen beim Verbund anfallen.

Zur Durchführung der Erarbeitung eines Konzeptes für einen besseren ÖPNV durch die Fa. PTV (s. auch 2.2.4 auf S. 6) wurde der Planansatz um 65.000 € auf 100.000 € erhöht.

3.8 Verbundfinanzierung

3.8.1 Maßnahmen

a) Ausgleich verbundbedingter Belastungen (einschl. Kooperationen)	270.000,-- €
b) Verbundorganisation (Anteilskosten)	297.200,-- €
c) Verbundinfrastruktur (eTicket) - ggf. Abwicklung von HHR -	-
Summe	567.200,-- €

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 tarifliche Integration von Bad Schussenried in den bodo-Verbund, sowie die Einbeziehung von Aulendorf in den Tarifbereich von 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 Ver-

lust 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 ließe 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 (s. auch 2.2.1, S. 4).

Nach mehreren Integrationstests und Installation der notwendigen Geräte und Einrichtungen war die neue elektronische Chipkarte (eCard) ab November 2017 im Testbetrieb und zum Januar 2018 wurde der Echtbetrieb aufgenommen.

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. Eine Endabrechnung hat noch nicht stattgefunden. 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 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 vom Land, der bis 2007 jährlich in einem aufwendigen Berechnungsverfahren ermittelt und durch Bescheid festgesetzt wurde.
- Seit 2007 ist der Ausgleich pauschaliert; Verbünde 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 VO1370/2007 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 hat die damalige Landesregierung ein 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 neue 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

Gemäß § 17 Abs. 1 ÖPNVG sind die baden-württembergischen Aufgabenträger eines Verbundraums zudem verpflichtet, eine einheitliche Rabattierung für den Ausbildungsverkehr in diesem Verbundraum sicherzustellen.

Derartige Tarifvorgaben können als Höchsttarifregelung in Form von Allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 als Satzung erlassen werden.

Diese Finanzreform wird seitens des Landes in zwei Stufen umgesetzt. In den Jahren 2018-2020 werden den Aufgabenträgern die Mittel, die bisher die Verkehrsunternehmen direkt vom Land erhalten haben, unter Beibehaltung der bisherigen Gesamtsumme vollständig übertragen.

Der Landkreis musste 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 ist die Anhörung der Verkehrsunternehmen erfolgt.

Die Allgemeine Vorschrift wurde im Landkreis Ravensburg am 22.03.2018 vom Kreistag beschlossen.

Ab dem Jahr 2021 werden die Mittel stufenweise anhand eines weiterentwickelten Schlüssels, der raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigen wird, neu auf die Aufgabenträger verteilt. Seit längerer Zeit laufen die Gespräche zwischen Verkehrsministerium, Landkreistag und Städtetag, den Kommunen und Landkreisen. Im Rahmen der seit September 2018 stattfindenden Aufgabenträger- und Verbündetreffen wird auch dieses Thema im Rahmen einer Arbeitsgruppe bearbeitet. In der Zwischenzeit finden erste Abstimmungsgespräche zwischen Verkehrsministerium und Vertretern von Städte- und Landkreistag statt.

3.10 Schülerbeförderung

3.10.1 Voraussichtliches Defizit

-nachrichtlich-

ca. 1,76 Mio. €

3.10.2 Erläuterungen

Bei der Schülerbeförderung findet keine direkte 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	(51.100 €)	61.100 €
- Angebotsverbesserung / Linienförderung	(10.000 €)	10.000 €
- Fahrpreisvergünstigungen / Tarifsysteem	(309.700 €)	290.500 €
- Fahrgastinformation / Öffentlichkeitsarbeit / Planungskosten	(41.000 €)	115.000 €
- Verbundfinanzierung	(546.000 €)	567.200 €

() = Vorjahr

Summe (957.000 €) 1.043.800 €

Finanzhaushalt (95.000 €) 145.000 €

Buswartehäuschen, Barrierefreiheit HS Haltepunkt Hoßkirch

Gesamtaufwendungen (1.052.800 €) 1.188.800 €

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

586.000 € - 585.000 €

ÖPNV Finanzierungsreform

Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen

6.456.000 € 6.456.000 €

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

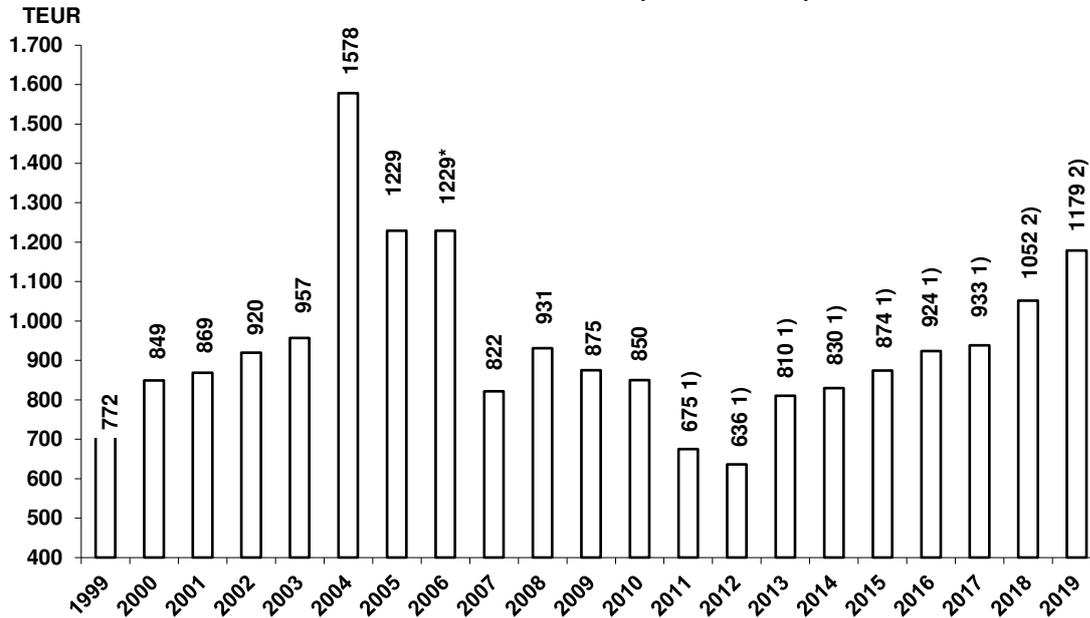
Aufwendungen für Personal Finanzreform -64.560 € -64.560 €

Anteilige Zuweisungen für Personalkosten Finanzreform 64.560 € 64.560 €

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

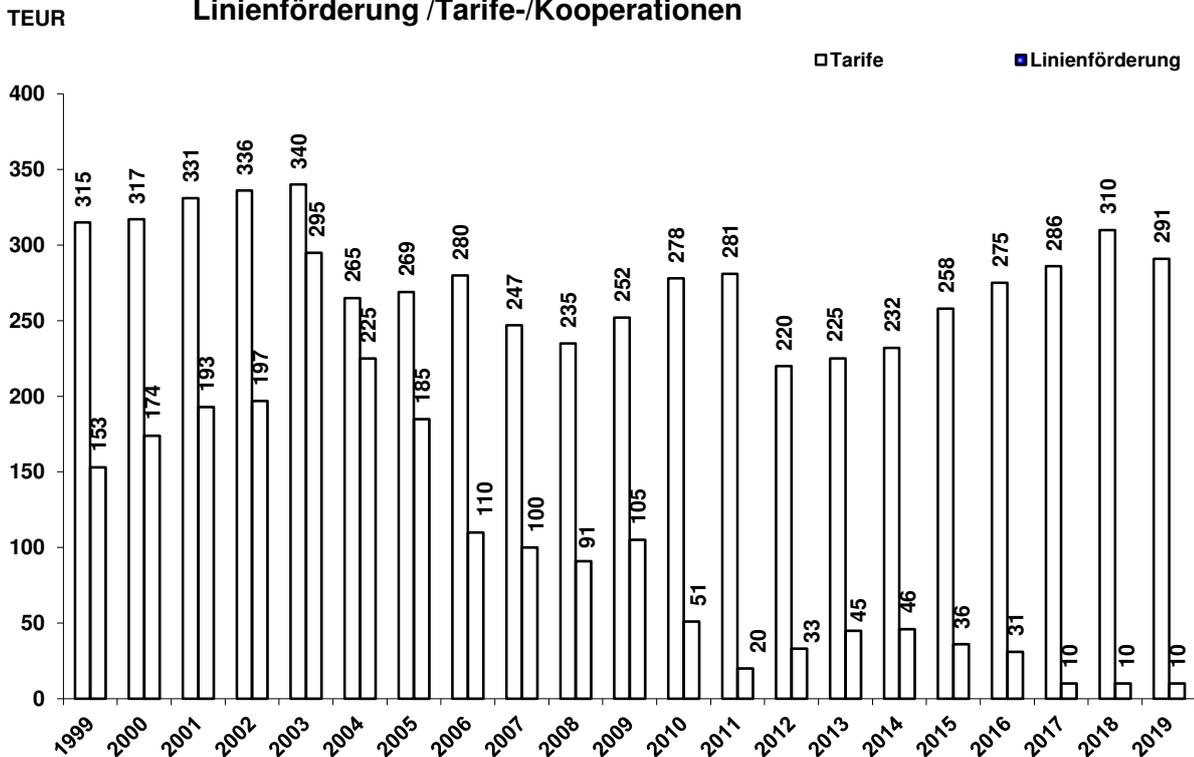
Übersicht über die jährlichen Förderansätze (ohne Ansätze für Investitionen im Vermögenshaushalt/Finanzhaushalt)

Gesamtvolumen (1995 - 2019)



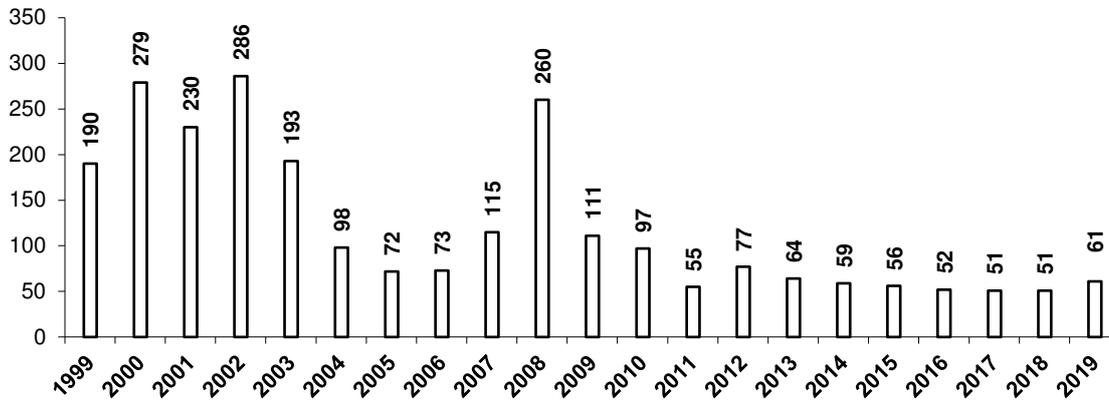
* Hier ist eine Zwischenfinanzierung zeitversetzt wirkender Entlastungsmaßnahmen enthalten.
 1) Zusätzliche Ansätze im Finanzhaushalt
 2) Ohne Finanzmittel ÖPNV-G (Finanzierungsreform)

Linienförderung / Tarife / Kooperationen



Schienerverkehr

TEUR

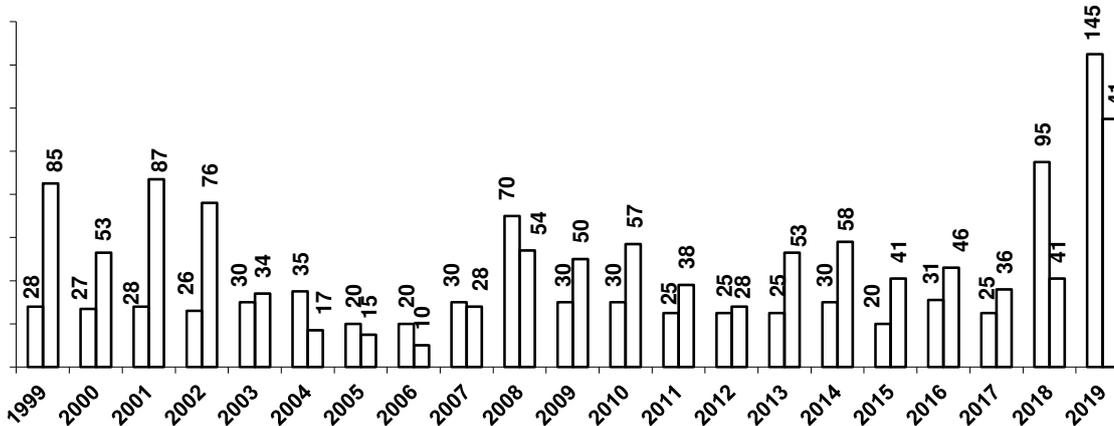


Infrastruktur / Öffentlichkeitsarbeit, Hilfsmittel, Planungskosten

TEUR

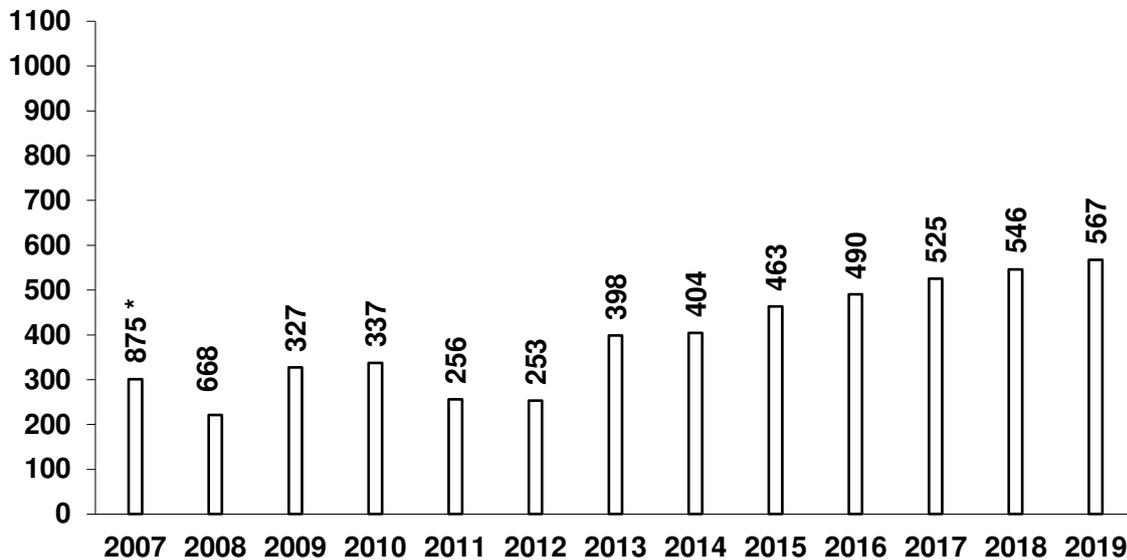
□ Infrastruktur

■ Öffentlichkeitsarbeit
Planungskosten etc.



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 wurde 2016 mit der Teilfortschreibung zum Thema „Barrierefreiheit“ begonnen; der Beschluss im Kreistag ist am 25.01.2018 erfolgt.

Eine Gesamtfortschreibung wurde 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.

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.

Auf der Grundlage des von der Fa. PTV erarbeiteten und abgestimmten neuen ÖPNV- Konzepts wird ein der neue Nahverkehrsplan erarbeitet, der im Herbst 2020 dann vom Kreistag als Satzung beschlossen werden soll.

4.2 Zielplanung

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
1. Fahrtenangebot								
• Verbesserung Bedienungsstandards (zusätzl. Fahrten, Vertaktung, Verknüpfung)	→							
• Alternative Bedienungsformen								
- verbundeinheitliches Konzept	→							
- modellhafte Umsetzung in Teilbereichen	→				→			
- permanente Weiterentwicklung				→				
2. Tarif								
• Weiterentwicklung der tariflichen Angebote/Bestimmungen								
- Kooperationslösungen mit Nachbarverbänden/-landkreisen, Raum Bad Wurzach-Biberach	→							
- HVB/Schiffahrt	→							
- 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 12/2017 -**

- Schienenpersonenverkehr einschl. BOB
- Allgemeiner ÖPNV, alternative Antriebstechnologien
- Barrierefreiheit
- bodo

**4.4 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund
Lagebericht, Daten/Fakten 2017 und 2018**

Der Fahrplan ist dahin

Verzögerung am Stuttgarter Tiefbahnhof wirkt sich bis nach Ulm und an den Bodensee aus

Von Katja Korf

13. Dezember 2017



Stuttgart - Schneller vom Bodensee nach Stuttgart, von der Alb an den Flughafen: Wegen dieser Versprechen haben viele Bürger für das umstrittene Bahn-Projekt Stuttgart21 gestimmt. Doch das soll nach jüngsten Berichten drei Jahre später fertig werden als geplant. Am heutigen Mittwoch bespricht der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn die Probleme. Eine Hiobsbotschaft auch für die Neubaustrecke von Ulm nach Stuttgart.

Bis zu 30 Minuten schneller sollen es ICEs von Ulm nach Stuttgart über die neue Trasse schaffen, und zwar eigentlich ab Dezember 2021. Zeitgleich sollte außerdem die Südbahn elektrifiziert sein. Dann würden moderne E-Loks von Lindau über Ulm nach Stuttgart durchfahren, ebenfalls schneller und häufiger als heute. Den neuen Fahrplan haben Bahn, Land und Kommunen jahrelang ausgetüftelt. Er soll bessere Anbindungen an den Fernverkehr ab Ulm bieten. Die Alb bekommt einen neuen Bahnhof in Merzlingen, Kostenpunkt: rund 45 Millionen Euro. Ab Ende 2021 sollen dort Regionalzüge aus Ulm und Stuttgart halten, 1350 Fahrgäste prognostiziert ein Gutachten täglich.

Doch die schönen Pläne sind Makulatur. Die Bauarbeiten für die Neubaustrecke liegen zwar weitgehend im Plan. Sie führt parallel zur Autobahn A 8 über den Flughafen hinab in den Kessel. Doch diese Anbindung gelingt nur, wenn der in den Untergrund verlegte Bahnhof in

Stuttgart funktioniert. Frühestens 2024 soll der Tiefbahnhof fertig sein. Kritiker wie der Grünen-Politiker Matthias Gastel warnen sogar: "Nach allem, was ich höre, wird es eher noch später." Damit läge eine mehr als drei Milliarden Euro teure Bahntrasse ohne Anbindung brach, und zwar mindesten zwei bis drei Jahre. "Tunnels müssen durchlüftet werden, damit sie nicht verfallen. In Berlin fahren deshalb täglich leere S-Bahnen zum unfertigen Flughafen BER", so Gastel. Das koste schon dort jährlich rund 20 Millionen Euro - die Tunnel auf der Neubautrasse seien erheblich länger.

Aus den schnelleren Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Ulm wird also vorerst nichts. Ebenso unwahrscheinlich ist, dass mehr Regionalzüge verkehren. Wann der neue Bahnhof Merklingen angefahren wird, bleibt ungewiss.

Warten auf ein Konzept

"Auf gar keinen Fall darf eine Milliarden teure Infrastruktur Jahre lang brachliegen", warnt ein Sprecher von Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne). "Wir erwarten von der Bahn, dass sie zügig ein Konzept für die Übergangszeit vorlegt." Die DB untersuche derzeit, welche Möglichkeiten es gebe.

Die Bahn selbst will sich dazu nicht äußern. Sie bestätigt lediglich folgende Option, ohne Details zu nennen: Es gibt eine Verbindung zwischen der neuen Strecke und der alten, die durchs Neckartal führt. Im Albvorlandtunnel bei Wendlingen biegt ein eingleisiger Schienenstrang ins Tal ab. Darüber könnten ICEs und Regionalzüge von neuer auf alte Strecke wechseln - und umgekehrt. Allerdings ist die Kapazität begrenzt: Zwei Züge passen nicht aneinander vorbei, damit kann auch der Tunnel nur eingleisig genutzt werden.

"Aus meiner Sicht wären vier Züge pro Stunde möglich, zwei pro Richtung", sagt Gastel. Er favorisiert wie der Ulmer SPD-Landtagsabgeordnete Martin Rivoir, diese Kapazitäten vor allem für den Fernverkehr zu nutzen. Damit kämen mehr Fahrgäste in den Genuss einer schnelleren Verbindung. Allerdings würden so wohl höchstens 15 Minuten im Vergleich zu heute gespart, nicht die anvisierten knapp 30. Damit hielten zunächst keine Züge im neuen Bahnhof Merklingen. Er ist für Interregio-Express-Züge gedacht. Deswegen fordert Rivoir: "Wir brauchen einen Pendelverkehr zwischen Ulm und Merklingen. Den muss das Land bezahlen aus Mitteln, die es für den Regionalverkehr bekommt."

Heiner Scheffold (parteilos), Landrat des Alb-Donau-Kreises, hält Verzögerungen bei einem so komplizierten Bauprojekt wie S 21 zunächst einmal für nachvollziehbar. Dennoch gebe es Auswirkungen auf den Bahnhof, die Südbahn und nicht zuletzt auf das Buskonzept, das sein Kreis entwickelt, um den Merklinger Bahnhof optimal anzubinden. "Wir setzen darauf, dass das Land kreative Interimskonzepte etabliert und den verkehrlichen Nutzen von Südbahn und Neubaustrecke wenigstens teilweise in Wert setzt", so Scheffold.

Weniger gelassen reagiert Wilfried Franke, Chef des Interessenverbandes Südbahn, auf die schlechten Nachrichten: "Wir haben ein erhebliches Problem." Jahrelange Planungen für bessere Verbindungen für Bodenseeregion und Oberschwaben lägen nun auf Eis. Deswegen brauche es Übergangslösungen, doch die zu erarbeiten dauere. "Es ist hohe Zeit, aber noch nicht zu spät. Wir brauchen von der Bahn klare Vorgaben, wie der Fernverkehr in der Übergangszeit aussehen wird, damit wir die Südbahn-Fahrpläne darauf abstimmen können", fordert Franke.

Neue Fahrzeuge könnten Direktverbindungen retten

Elektrifizierung kommt bis Sigmaringen - Übergangslösung für die Lücke wird gesucht

Von Rudi Multer

20. März 2018



Vorerst bleibt es beim Diesel. Die Elektrifizierung auf der Bahnstrecke Aulendorf-Sigmaringen wird wohl auch nach dem grünen Licht für Albstadt-Sigmaringen noch auf sich warten lassen. Als Alternative wird über neue Fahrzeuge für eine künftige Direktverbindung nach Stuttgart nachgedacht. Foto: Rudi Multer

Bad Saulgau - Das Verkehrsministerium des Landes wird am 10. April dem Landeskabinett vorschlagen, die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn zwischen Albstadt bis Sigmaringen in den vordringlichen Bedarf zu nehmen. Stimmt das Kabinett dem Vorschlag zu, ist das ein wichtiger Schritt zur Elektrifizierung einer ersten Bahnstrecke im Landkreis Sigmaringen. Die Region Mengen, Herbertingen, Bad Saulgau und Altshausen blieben bis auf Weiteres nur an Dieselstrecken angebunden, auch wenn das Land eine Weiterführung der Elektrifizierung bis Aulendorf in weiteren Stufen plant. Ein Direktanschluss an den neuen unterirdischen Bahnhof Stuttgart 21 wäre damit allenfalls mit Spezialfahrzeugen möglich. Falls es die nicht gibt, würde das Umsteigen bei der Fahrt in den Ballungsraum Stuttgart unumgänglich.

Die Entscheidung des Verkehrsministeriums zur Elektrifizierung des Streckenabschnitts von Albstadt nach Sigmaringen steht im Einklang mit dem Elektrifizierungskonzept des Landes. Die Elektrifizierung von Tübingen bis Albstadt wird bereits geplant. Ebenso misst das im Jahr

2017 erstellte Gutachten "Schienenverkehr im Landkreis Sigmaringen" diesem Streckenabschnitt eine hohe Bedeutung zu. In dieser Untersuchung gibt die PTV Transport Consult aus Karlsruhe der Verbindung Stuttgart-Tübingen-Sigmaringen "für eine schnelle und gute Erreichbarkeit der großen Zentren" und für den "Anschluss an den überregionalen Verkehr" die oberste Priorität. Die Strecke Sigmaringen-Aulendorf wird als weniger dringlich eingestuft. Der Lückenschluss nach Aulendorf mit Bad Saulgau und Altshausen ist im derzeitigen Elektrifizierungskonzept des Landes nur als "längerfristiger Bedarf/fahrzeugseitige Lösungen" aufgeführt.

Stuttgart 21 nur unter Strom befahrbar

Das Problem: In den neuen unterirdischen Bahnhof Stuttgart 21 dürfen nach Inbetriebnahme keine Dieselfahrzeuge einfahren. Die Wahlkreisabgeordnete Bogner-Uden (Grüne) setzt deshalb als Übergangslösung für die Verbindung ab Aulendorf auf eine neue Fahrzeugtechnik. In der Diskussion sind so genannte Hybridfahrzeuge. Diese könnten sowohl mit Diesel als auch unter Strom fahren. Kämen solche Fahrzeuge zum Einsatz, so die Hoffnung, wäre eine durchgehende Verbindung von Aulendorf nach Stuttgart weiterhin möglich. Direkte Züge zwischen Aulendorf und Stuttgart gibt es derzeit alle zwei Stunden. Eine Lösung mit neuen Fahrzeugen als Alternative zur Elektrifizierung wird in der Studie des Landkreises allerdings als "kostenintensiv und nicht zielführend" bezeichnet. Bei der Fahrt nach Stuttgart müsste dieses Hybridfahrzeug nur auf einem relativ kurzen Streckenabschnitt zwischen Aulendorf und Sigmaringen mit Diesel fahren. Der Rest wäre unter Strom.

Die Elektrifizierung bis Sigmaringen sei "ein großer Teilerfolg, den man nicht direkt wieder schlecht reden sollte", sagt die Landtagsabgeordnete Andrea Bogner-Uden. Sie weist darauf hin, dass die Strecke im langfristigen Bedarf aufgeführt sei und über Lösungen mit neuen Fahrzeugen nachgedacht werde. Das Ziel bleibe die Elektrifizierung der gesamten Zollern-Alb-Bahn.

Applaus für den Start zur Elektrifizierung der Südbahn



Baienfurt - "Es ist ein langer Kampf gewesen", sagte Lothar Wölfle (CDU), Vorsitzender des Interessenverbands Südbahn und Landrat im Bodenseekreis, gestern in Niederbiegen bei Baienfurt beim Spatenstich zur Elektrifizierung der Südbahn. Er sei froh und dankbar, dass nach 170 Jahren wieder ein Schritt in die Zukunft gemacht wurde. "Unsere Region ist hoch technologisiert und auf eine vernünftige Verkehrsinfrastruktur angewiesen", meinte er. In Bezug auf das württembergische Volkslied "Auf de schwäbsche Eisebahne" übergab Baienfurts Bürgermeister Günter Binder ihm, dem DB-Infrastrukturvorsitzenden Ronald Pofalla, dem baden-württemberischen Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sowie Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) jeweils einen Geschenkkorb mit Ziegenprodukten und einer Plüschziege. Das Geschenk überreichte er mit den Worten: "Das Symbol des Geißbocks soll erhalten bleiben."

Dieselszüge sollen ganz verschwinden

Südbahn und Allgäubahn erhalten Strom - Wunschzettel von Verkehrspolitikern ist noch lang

Von Ulrich Mendelin

24. März 2018



Hier wird bald gebaggert: Bei Niederbiegen entsteht ein Umspannwerk für die Oberleitungen der Südbahn. Foto: Wynrich Zlomke

Memmingen/Baienfurt - Für Bahn-Vorstand Ronald Pofalla war es ein "Tag der Elektromobilität", für den baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann schlicht "historisch" - und auch Andreas Scheuer hatte etwas zu feiern. Der CSU-Politiker vollzog die ersten beiden Spatenstiche in seinem neuen Amt als Bundesverkehrsminister.

Gleich zu zwei Feierstunden hatte die Bahn am Freitag in die Region eingeladen - in Memmingen ging es um die Allgäubahn München-Lindau, in Baienfurt-Niederbiegen (Landkreis Ravensburg) um die Südbahn. Beide Strecken bekommen Stromleitungen. Bislang ist der Raum zwischen Konstanz, Ulm, Augsburg und Lindau komplett ohne elektrifizierte Eisenbahntrassen. "Deutschlands größte Dieselinsel", wie Hans-Peter Böhner, Ministerialdirigent im bayerischen Verkehrsministerium, sagte. Deren Ende werde nun eingeläutet.

Süden unter dem Bundesschnitt

Auch bundesweit wollen Union und SPD das elektrifizierte Schienennetz ausbauen. Bis 2025 sollen 70 Prozent der Strecken unter Strom stehen, heißt es im Koalitionsvertrag. Bislang sind

es 60 Prozent, wobei Bayern und Baden-Württemberg unter dem Bundesdurchschnitt liegen. Dazu sollen nicht nur jene Projekte beitragen, die wie Südbahn und Allgäubahn bereits im Bundesverkehrswegeplan verankert sind, erläuterte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Gespräch mit der "Schwäbischen Zeitung". Sein Ministerium plane darüber hinaus ein Programm für die weitere Elektrifizierung von Regionalstrecken. "Das werden wir noch in diesem Jahr ins Kabinett einbringen", so Scheuer.

Die Aussicht, neue Geldquellen zu erschließen, macht viele Verkehrspolitiker bereits hellhörig - auch, wenn bislang noch nicht klar ist, wie genau eine mögliche Förderung aussehen könnte. Der baden-württembergische Verkehrsminister Hermann zählte in Niederbiegen schon einmal auf, welche Elektrifizierungsprojekte für das Land als nächstes an der Reihe sind - die Hochrheinbahn zwischen Basel und Erzingen (Landkreis Waldshut) sowie die Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell. Aus Sicht des Biberacher CDU-Bundestagsabgeordneten Josef Rief wäre auch ein engerer Takt und Strom auf der Donautalbahn Immendingen-Ulm wünschenswert und "langfristig ein S-Bahn-Verkehr von Langenau bis zum Bodensee". Und Jochen Haußmann, FDP-Verkehrsexperte im Landtag, nannte als weiteren Strom-Kandidaten die Zollernbahn Sigmaringen-Tübingen.

"Wenn die Projekte Allgäubahn und Südbahn gut laufen, kann das Vorbildcharakter haben und Schwung auch für andere Schienenprojekte bringen", betonte die Ravensburger Bundestagsabgeordnete Agnieszka Brugger (Grüne).

Alternative: Züge mit Batterie

In Bayern wurde im Januar bereits eine Elektrifizierungsstrategie verabschiedet, die Strom auf sieben weiteren bisherigen Dieselstrecken vorsieht - darunter auf der Illertalbahn Neu-Ulm-Kempton. Auch in Baden-Württemberg wird an einem solchen Konzept gearbeitet. Der Plan sehe eine Elektrifizierung von "nahezu 100 Prozent" vor und komme nach Ostern ins Kabinett, sagte Winfried Hermann der "Schwäbischen Zeitung". Dabei gehe es nicht nur um Oberleitungen. Eine Alternative seien mit Batterie, Brennstoffzelle oder hybrid betriebene Schienenfahrzeuge. Die sind bislang noch nicht in Serie auf dem Markt, die Bahnindustrie arbeitet aber daran.

Die jetzt begonnenen Bauarbeiten bezeichnete Bahn-Vorstand Pofalla als aktiven Klimaschutz. Die Stromleitungen seien "Voraussetzung dafür, dass klimaneutraler Strom die Züge antreiben kann". Derzeit fahren die E-Loks nach Bahnangaben zu 42 Prozent mit Ökostrom. Bis 2030, so das Unternehmen, soll der Wert auf 70 Prozent steigen, bis 2050 schließlich auf 100 Prozent.

Ein Video zum Festakt

in Niederbiegen:

www.schwäbische.de/spatenstich

Bahn weitet Preiskampf aus

City-Ticket gilt von August an ab 100 Kilometern - Mehr Tickets zum Super-Sparpreis

Von Wolfgang Mulke

29. Mai 2018



Die Bahn reformiert ihr Preissystem und investiert dafür einen zweistelligen Millionenbetrag.

Berlin - Die Deutsche Bahn und der Verband der Verkehrsunternehmen bauen ihre Zusammenarbeit aus. Damit sollen die City-Tickets nicht mehr Kunden mit Bahncard vorbehalten sein. Zudem soll der Super- Sparpreis ausgebaut werden.

Im günstigsten Fall können Kunden der Deutschen Bahn bald für 15 Euro einmal quer durch das Land fahren. Dazu brauchen sie allerdings eine Bahncard und den neuen Super-Sparpreis von 19,90 Euro, den die Bahn am 1. August einführt. Bislang gab es diese Billigtickets, auf die Bahncardbesitzer noch einmal 25 Prozent Rabatt erhalten, nur während zeitlich begrenzter Sonderaktionen. Daraus wird nun ein Dauerangebot.

Laut Bahn-Vorstand Berthold Huber wird damit das Preissystem einfacher. Es gibt praktisch nur noch drei Kategorien: Am teuersten sind die Flextickets, in der Mitte liegen die Sparpreise und darunter der Super-Sparpreis. Auf alle Kategorien wird die Bahncard angerechnet. Die Chancen auf einen der billigsten Fahrscheine sind je nach Tag und Strecke unterschiedlich. "Die Kontingente hängen von der Auslastung der Züge ab", sagt Huber, "es bietet sich an, frühzeitig zu buchen."

Kostenlos mit Bus und Tram

Trotz der Kosten befürchtet die Bahn keinen Gewinneinbruch. Neu gewonnene Kunden sollen den zusätzlichen Aufwand mehr als ausgleichen. In diesem Jahr erwartet Huber einen neuen Fahrgastrekord. Die Zahl der Passagiere soll von 145 Millionen auf fast 150 Millionen anwachsen.

Ab dem 1. August ist in allen Fahrscheinen zum Flexpreis oder Sparpreis für Fahrten von mehr als 100 Kilometern ein City-Ticket enthalten. Damit kommen die Fahrgäste mit Bussen, Bahnen oder der Tram am Start- und Zielort kostenlos zum Bahnhof oder von dort ins Hotel.

Die 126 größten Städte beteiligen sich an der Kooperation zwischen dem Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn. Bislang galt das City-Ticket nur für die Besitzer einer Bahncard. Für die Nutzung des Nahverkehrs entrichtet die Bahn einen zweistelligen Millionenbetrag an die meist kommunalen Träger. Zwei große Haken hat das Angebot noch. Nicht alle Städte machen bei dieser Kooperation mit. Und die City-Tickets gelten nur in Innenstädten.

Mit der Neuerung reagieren sowohl die Bahn als auch der VDV auf eine veränderte Marktlage. So greift auf der Schiene Flixtrain, ein Ableger des Fernbusunternehmens Flixbus, die Bahn auf langen Strecken mit Kampfpreisen an. Bisher fahren die Münchner zwar nur zwei Verbindungen. Doch im kommenden Jahr will Flixtrain auch von Berlin nach München fahren. Auch Billigfliegern will die Bahn mehr entgegensetzen. Die Nahverkehrsunternehmen müssen sich ebenfalls neuen Konkurrenten stellen. "Die Wettbewerber sind Plattformökonomien", erläutert VDV-Chef Oliver Wolff. Uber und andere Mobilitätsdienste drängen auf den Markt. Dem wollen die kommunalen Anbieter möglichst kundenfreundliche Angebote für die gesamte Reisekette entgegensetzen. Laut Wolff gehört dazu zum Beispiel eine einheitliche Buchungsplattform für Nahverkehrstickets in ganz Deutschland.

Nicht alle Städte machen mit

Der Fahrgastverband Pro Bahn lobt die Ausweitung des City-Tickets, kritisiert allerdings auch, dass das Angebot noch nicht flächendeckend in allen Städten gilt.

Auch sei der Gültigkeitsbereich nicht überall ausreichend, heißt es vom Verband. Denn das City-Ticket gilt nur in den Kernstädten. In Berlin umfasst diese Zone zum Beispiel nur das Gebiet innerhalb des S-Bahn-Ringes. Wer weiter raus muss, benötigt einen neuen Fahrschein.

Der bahnpolitische Sprecher der Grünen, Matthias Gastel, fordert eine weitergehende Vernetzung des Verkehrs. "Jetzt steht die Große Koalition in der Pflicht, endlich ein Konzept für das im Koalitionsvertrag angekündigte deutschlandweite Ticket für alle Angebote im Nahverkehr vorzulegen", sagt der Politiker.

Bahnreisende brauchen Geduld

Zeitplan für Arbeiten zur Elektrifizierung der Allgäubahn verschiebt sich

Von Bernd Treffler und Dirk Augustin

22. Juni 2018



Ab Ende 2020 sollen auf der Allgäubahn statt Diesel- nur noch E-Loks fahren. Auch der Bahnübergang am Wangener Friedhofsweg (Bild) soll im Zuge der Elektrifizierung verschwinden. Foto: Uwe Miethe/Bahn

Wangen - Der Zeitplan für die Arbeiten zur Elektrifizierung der Allgäubahn in der Region verschiebt sich nach hinten. Die Ursache sind Verzögerungen im Genehmigungsverfahren. Zumindest für den Bereich Wangen geht die Deutsche Bahn aber davon aus, dass es bei der Sperrung zwischen Hergatz und Kißlegg von April bis Oktober 2019 bleibt.

Wer von Wangen derzeit Richtung München mit dem Zug fahren will, für den ist seit 23. März in Leutkirch Endstation. Wegen den Bauarbeiten für die Elektrifizierung der Allgäubahn ist die Strecke bis Buchloe gesperrt, ein Schienenersatzverkehr mit Bussen ist eingerichtet. Eigentlich sollte diese Sperrung am 15. September beendet sein, nun dauert sie voraussichtlich drei bis vier Wochen länger, wie die Bahn jetzt auf Nachfrage mitgeteilt hat. Die Busse würden nach dem bestehenden Fahrplan entsprechend länger fahren.

Der Grund für die Verzögerung: Weil das Baurecht später als gedacht gekommen sei, hätten die Bauarbeiter erst später anfangen können. Die Verantwortlichen der Bahn AG hätten zwar darüber nachgedacht, die Arbeiten im kommenden Jahr nachzuholen oder aber in Nacharbeit aufzuholen. Beides habe man aber als schlechtere Alternative verworfen, so ein Bahnsprecher. Immerhin habe man den Anwohnern vor Beginn der Arbeiten an Bayerns derzeit längster

Baustelle möglichst lärmschonende Methoden versprochen. Der württembergische Teil dieses Abschnitts ist größtenteils auch nächstes Jahr von einer mehrmonatigen Sperrung betroffen. Zwischen 12. April und 16. September 2019 werden diesmal zwischen Kißlegg und Memmingen keine Züge fahren. Wegen der aufwändigen Bauarbeiten zur Elektrifizierung liegt kommendes Jahr laut Bahn der Schwerpunkt auf der Erneuerung mehrerer Bahnübergänge sowie dem Bau von Lärmschutzwänden.

Derzeit steht der Zeitplan für die Bauarbeiten der Elektrifizierung im Landkreis Lindau fest (siehe Extra-Kasten). Erste Vorarbeiten starten am 2. Juli, deshalb ist bis Mitte/Ende August die Strecke zwischen Hergatz und Lindau täglich von 9.30 bis 15.30 Uhr gesperrt.

Bahnreisende, die von Wangen Richtung München wollen, müssen dieses Jahr aber noch mit weiteren Verzögerungen rechnen. So hat die Bahn angekündigt, dass vom 10. September bis zum 15. Oktober zwischen Mindelheim und Sontheim auf der Schiene nichts geht. Außerdem ist der Bahnhof Kißlegg zwischen dem 2. und 5. November gesperrt. Hier werden laut der Gemeinde unter anderem Weichen ausgetauscht. Die geplante Fußgängerunterführung kommt, mangels Angeboten, nicht mehr dieses, sondern erst kommendes Jahr.

2019 wird für Bahnreisende in der Region Wangen eh zu einer echten Geduldsprobe werden. Zwischen Hergatz und Kißlegg verkehren über mehrere Monate keine Züge - und zwar vom 12. April bis zum 6. Oktober. Auch hier müssen Fahrgäste dann ersatzweise auf Busse ausweichen, was insbesondere für hiesige Berufstätige und Schüler eine Umgewöhnung sein dürfte. Damit wird durch die Bauarbeiten zur Elektrifizierung die gesamte württembergische Allgäubahn zwischen Mitte April und Mitte September "stillgelegt" sein.

Zweite Anhörung in Wangen

Ob der Zeitplan zu halten ist, wird auch davon abhängen, wie zügig das restliche Genehmigungsverfahren läuft. Denn beispielsweise für die Abschnitte zwischen Wangen und der Landesgrenze nach Bayern sowie zwischen Kißlegg und Wangen gibt es noch kein Baurecht. Bei letzterem ist durch nötige Änderungen eine zweite Anhörung erforderlich geworden, die Unterlagen liegen noch bis Ende Juni in den Rathäusern aus. Auswirkungen auf den ursprünglichen Zeitablauf erwartet die Bahn jedoch nicht: "Wir gehen davon aus, dass wir diese Verzögerungen mit unseren Bauabläufen auffangen können." Auch in finanzieller Hinsicht ist die Bahn hier zuversichtlich. "Wir gehen nicht davon aus, dass die Kosten durch die Verzögerungen wesentlich beeinträchtigt werden", so der DB-Sprecher weiter.

Minister sichert "faire Chance" bei der Neuausschreibung zu

Winfried Hermann verspricht beim Jubiläumsfestakt 25 Jahre Bodensee-Oberschwaben-Bahn nichts Konkretes

Von Mark Hildebrandt

23. Juni 2018



Ein Vierteljahrhundert Geißbockbahn: Verkehrsminister Winfried Hermann, BOB-Geschäftsführer Norbert Schültke und der BOB-Beiratsvorsitzende Daniel Rapp vor einem Zug der Linie, die entgegen der Meinung von Kritikern zum Erfolg wurde. Foto: Mark Hildebrandt

Region - Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) werde bei der Neuausschreibung der Strecke Lindau-Ulm "eine faire Chance" erhalten. Zumindest diese Zusicherung haben der Ravensburger Oberbürgermeister und BOB-Beiratsvorsitzende Daniel Rapp und BOB-Geschäftsführer Norbert Schültke dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann am Freitag beim Festakt zu 25 Jahren Geißbockbahn abringen können.

Zu Gast im Kulturschuppen am Gleis 1 waren zahlreiche Gäste von der lokalen bis hin zur Bundespolitik sowie etliche Gründungsväter und langjährige Begleiter des Projekts. Einige BOB-Mitarbeiter waren ebenfalls vor Ort. Sie alle erfuhren in den Grußworten Würdigung, doch sowohl Rapp als auch Schültke verbanden ihre Ansprachen mit einem dringlichen Appell an Hermann, die BOB nicht sterben zu lassen.

Neue Ausschreibung der Strecke

Hintergrund ist eine Ankündigung des Verkehrsministeriums, im nächsten Jahr die Regionalbahnleistungen zwischen Ulm und Lindau in einem Los europaweit auszuschreiben. Das würde im Klartext bedeuten, dass die Bodensee-Oberschwaben-Bahn ab 2023 den kompletten Bereich allein abdecken müsste. Schültke sagte hierzu: "Das wäre schlicht zu groß für uns und somit das Aus für unsere BOB als kommunale Verkehrsgesellschaft."

Rapp verwies auf die schlechte Prognose einiger Kritiker zu Beginn des Projekts vor 25 Jahren. Als "Totgeburt" sei die Idee bezeichnet worden, dann aber sei sie zum wirtschaftlichen Erfolg mit fast durchgehend schwarzen Zahlen geworden. Rapp sorgte sich allerdings darum, wie es angesichts der Neuausschreibung weitergehen könne. Immerhin sei die erbrachte Qualität und Leistung hoch. Bleibe es bei dem einen Los, könne er sich aber Kooperationen mit Partnern durchaus vorstellen. Rapp: "Es geht darum, dass wir als Region eine Chance haben."

Schültke zeigte mit einigen Zahlenspielen die Leistung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn auf: eine Pünktlichkeitsquote von 96 Prozent ("Da würden sich manch Andere freuen"), anderthalb Millionen Fahrgäste in jedem Jahr (im Schnitt also etwa 5000 am Tag), 42 Kilometer Strecke, 13 Haltestellen und mit 11,5 Millionen gefahrenen Zugkilometern fast 300 Erdumrundungen. Schültke lobte die Anstrengungen in Sachen Elektrifizierung der Südbahn. Davon unabhängig kann die BOB die Strecke Aulendorf-Friedrichshafen bis 2023 mit den vorhandenen Fahrzeugen betreiben. Für die Zeit danach entwarf Schültke mehrere Zukunftsszenarien - von Gesprächen mit strategischen Partnern bis hin zur Idee einer möglichen Verlagerung des Betriebs auf die nicht elektrifizierte Bodenseegürtelbahn-Strecke. Eine Sonderbehandlung wolle er nicht, aber: "Wir wollen, sofern es sie geben kann, faire Chancen für unsere Bahn."

Winfried Hermann wollte keine konkreten Versprechungen machen, verwies aber auf die letzte Ausschreibung, wo er ebenfalls von einer fairen Chance gesprochen hatte. Strategische Partnerschaften nannte er als eine Möglichkeit für die BOB, auch sei es vielleicht möglich, die Ausschreibung in kleinere Lose zu unterteilen. Das sei jetzt noch nicht im Detail festgelegt.

Wichtig sei: "So eine regionale Initiative darf da nicht untergehen." Dabei verwies er auch auf das Fahrzeugfinanzierungsmodell, das jetzt auch kleinen Anbietern zur Verfügung stehe: Das Land bleibt Eigentümer der Fahrzeuge, die Betriebe seien die Nutzer.

Kurz berichtet: Bahn legt alle Termine für Sperrungen auf der Südbahn fest

ume

26. Juli 2018



Noch fahren Züge durchgängig von Ulm nach Lindau. Foto: Daniel Häfele

Ravensburg - Ende September wird die Südbahn im Zuge der Elektrifizierung erstmals zwischen Ulm und Laupheim komplett gesperrt - nun hat die Bahn auch die genauen Termine für alle weiteren Sperrungen auf der Strecke bekannt gegeben. Die Arbeiten sind in mehrere Abschnitte unterteilt.

Ulm - Laupheim-West: Neben der bereits bekannten Sperrung vom 10. September bis zum 21. Dezember 2018 wird das Teilstück im kommenden Jahr noch einmal gesperrt, nämlich vom 16. September bis 3. November 2019.

Laupheim-West - Biberach: Hier fahren vom 11. März bis zum 16. Mai 2019 keine Züge.

Biberach - Aulendorf: Der Abschnitt wird im kommenden Jahr zweimal komplett gesperrt, nämlich vom 11. März bis 15. Juli und dann noch einmal vom 4. November bis zum 14. Dezember 2019.

Aulendorf - Ravensburg: Hier beginnen die Behinderungen erst im übernächsten Jahr. Zwischen dem 2. März und dem 12. Juli 2020 fahren auf diesem Abschnitt keine Züge. Eine weitere Vollsperrung erfolgt vom 22. Februar bis 4. April 2021.

- Friedrichshafen: Auf dem Teilstück wird der Betrieb vom 24. September bis 17. Dezember 2020 und dann noch einmal vom 5. April bis 11. Juli 2021 eingestellt.

Für einige Tage fahren zwischen Ravensburg und Friedrichshafen bereits im September dieses Jahres keine Züge mehr. Grund für die Vollsperrung vom 5. bis 8. September 2018 ist aber nicht die Elektrifizierung der Strecke, sondern die Sanierung einer Brücke.

Friedrichshafen - Lindau: Die erste Sperrung erfolgt im kommenden Jahr: Zwischen 19. September und 14. Dezember 2019 fahren keine Züge. 2020 und 2021 wird die Strecke dann jeweils zur selben Zeit wie das Teilstück Ravensburg - Friedrichshafen gesperrt.

Während der Sperrungen müssen Passagiere auf Busse umsteigen. Besserung ist erst ab Ende 2021 in Sicht: Dann soll die Südbahn komplett unter Strom stehen - und damit schnellere Verbindungen ermöglichen als bisher.

Schienenverkehr

Streckensperrungen im Überblick bis 2021

2019

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Ulm–Laupheim–West	8.1.-11.1.	31.1.-2.2.							16.9.		3.11.	
Laupheim–West–Biberach			4.-10.3.	11.3.			15.7.					
Biberach–Aulendorf			11.3.				15.7.				4.11.	19.12.
Aulendorf–Ravensburg												
Ravensburg–Friedrichshafen												
Friedrichshafen–Lindau									19.9.			14.12.
Aichstetten–Hergatz				12.4.					16.9.			
KiBlegg–Hergatz				12.4.						6.10.		
Aichstetten–Lindau				10.-29.4.					6.-8.9.			
Hergatz–Lindau					17.-20.5.		26.-29.7.	23.-26.8.				
Lindau–Enzisweiler									1.-5.9.			

2020

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Ulm–Laupheim–West												
Laupheim–West–Biberach												
Biberach–Aulendorf												
Aulendorf–Ravensburg			2.3.				13.7.					
Ravensburg–Friedrichshafen									14.9.			17.12.
Friedrichshafen–Lindau	13.1.	29.2.							14.9.			12.12.
Aichstetten–Hergatz												
KiBlegg–Hergatz												
Aichstetten–Lindau												
Hergatz–Lindau												
Lindau–Enzisweiler												

2021

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Ulm–Laupheim–West												
Laupheim–West–Biberach												
Biberach–Aulendorf												
Aulendorf–Ravensburg		22.2.		4.4.								
Ravensburg–Friedrichshafen				5.4.			11.7.					
Friedrichshafen–Lindau				5.4.			11.7.					
Aichstetten–Hergatz												
KiBlegg–Hergatz												
Aichstetten–Lindau												
Hergatz–Lindau												
Lindau–Enzisweiler												

Streckensperrung mit Schienenersatzverkehr (SEV)

eingleisiger Betrieb mit eingeschränktem Verkehr

Nachsperrpausen

Verspätete Züge nerven Reisende

Aulendorfer klagt über stete Unpünktlichkeit auf der Bahnstrecke Aulendorf-Sigmaringen

Von Paulina Stumm

29. September 2018



Foto: Paulina Stumm

Aulendorf - Aulendorf - Ein regelmäßig verspäteter Zug, Umwege wegen aktueller Baustellen an Bahnhöfen, komplizierte Regelungen bei der Fahrradmitnahme: die Nerven von Joachim Haas liegen blank. Der Aulendorfer pendelt regelmäßig mit dem Zug zur Arbeit nach Sigmaringen. Was er dabei erlebt, hat er der "Schwäbischen Zeitung" geschildert. Dass er derzeit sowohl in Aulendorf als auch in Sigmaringen schon bei der Anreise zum Bahnhof wegen der jeweiligen Baustellen dort mehr Zeit einplanen muss, ist wohl sein kleinstes Problem.

"Ich bin Lehrer, ich sollte vor meinen Schülern da sein", erklärt Haas. Eigentlich dürfte das kein Problem sein, wenn er morgens um 5.49 Uhr am Aulendorfer Bahnhof in den Frühzug steigt. Planmäßige Ankunft in Sigmaringen: 6.27 Uhr. Nimmt man die rund 20 Minuten Fußweg bis zu seinem Arbeitsort dazu, könne er wie gewünscht um 7 Uhr dort sein. In der Praxis aber, so klagt Haas, klappe das häufig nicht, weil der Frühzug ausfällt oder Verspätung hat.

Haas schildert beispielsweise einen Fall am Freitag vor vergangener Woche. "40 Minuten Verspätung", sagt Haas und macht dafür indirekt die Bauarbeiten auf der Südbahnstrecke, die bekanntlich elektrifiziert wird, verantwortlich. Der Güterverkehr weiche wegen der

Streckensperrung bei Laupheim derzeit über seine Strecke, also via Herbertingen und durchs Donautal nach Ulm aus. "Eigentlich hätte der nachts fahren müssen, stattdessen ist er morgens noch auf der eingleisigen Strecke gewesen", glaubt Haas und ärgert sich, dass der Güterzug den Fahrplan durcheinandergebracht habe.

Zug fällt komplett aus

Am vergangenen Montag folgte dann gleich der nächste Ärger. Wegen technischer Probleme mit den Türen, die sich nicht mehr automatisch geschlossen hätten, habe der Schaffner sie in Altshausen noch händisch geschlossen. "In Herbertingen fiel der Zug dann komplett aus. Es kam die Durchsage: Dieser Zug endet hier, bitte steigen Sie aus und nehmen den nächsten Zug", erinnert sich Haas. Das Schließproblem trete öfter auf, sagt Haas und vermutet einen Reparaturstau. Besonders in der kalten Jahreszeit habe der Frühzug damit Probleme. "Letzten Februar konnte ich mir einmal in der Woche nicht sicher sein, ob ich ankomme." Überhaupt lasse die Pünktlichkeit auf der Strecke zu wünschen übrig, 80 bis 90 Prozent der Züge, die er auf der Strecke nutze, schätzt Haas, seien mindestens fünf Minuten verspätet (siehe Kasten).

"Die Strecke war nie besonders pünktlich", heißt es auf Nachfrage auch vonseiten der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die im Auftrag des Landes den Schienenpersonennahverkehr plant, koordiniert und zum Beispiel auch überwacht, ob die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbarten Fahrten in Sachen Pünktlichkeit eingehalten werden. Als Grund dafür, dass es zwischen Aulendorf und Sigmaringen immer wieder zu Verspätungen kommt, nennt die NVBW zum einen, dass alle Strecken rund um Sigmaringen eingleisig sind, sodass sich Verspätungen eines Zuges meist auch auf die Gegenrichtung übertragen, weil ja die Zugkreuzung abgewartet werden muss.

Verschärft wird die Problematik derzeit dadurch, dass die DB Netz AG, die für die Schienen zuständig ist, an mehreren Stellen zwischen Tübingen und Hechingen Tempolimits verhängt hat. Diese mittlerweile vier Langsamfahrstellen wurden, so teilt die NVBW mit, eingerichtet, weil geplante Instandhaltungsarbeiten nicht gemacht wurden. Die Problematik wirkt sich damit auch auf die Strecke Sigmaringen-Aulendorf aus.

Während die NVBW von einer Güterzug-Problematik bislang nichts weiß, sind die von Haas beschriebenen technischen Probleme grundsätzlich bekannt. Die Neigetechnik-Triebwagen würden immer wieder durch Türstörungen auffallen, obwohl sie 2016/17 alle modernisiert wurden. Die DB Regio bemühe sich, dieses und andere Probleme durch den Einsatz speziellen Fachpersonals aus dem Ausbesserungswerk in Kassel bis Ende September in den Griff zu bekommen, teilt die NVBW mit.

Für Haas, der seit zehn Jahren auf der Strecke Aulendorf-Sigmaringen pendelt, ist die Grenze seiner Geduld indes erreicht. Er hat sich in einem öffentlichen Brief an unter anderem die Sigmaringer Landrätin Stefanie Bürkle, den Verkehrsverbund Naldo und die Bürgermeister von Bad Saulgau, Herbertingen und Mengen gewandt und findet dabei drastische Worte: "Für mich steht die Strecke am Kollaps und es herrscht teilweise schon jetzt völliger Stillstand." Er fürchtet, dass "die Nebenstrecke nach Tübingen bei vielen gedanklich abgehängt" werde. Für ihn, so äußert sich Haas, sei eine Grenze erreicht, bei der er überlege, "mein Jahresabo - fast 1700 Euro wert - zurückzugeben und mich wieder in den Individualverkehr zu stürzen".

Modernisierung des Bahnnetzes stockt

Laut Experten plant der Bund zu wenige Mittel für die Elektrifizierung von Bahntrassen ein

Von Katja Korf

9. Oktober 2018



Die Südbahn wird derzeit elektrifiziert - für weitere Strecken fehlt dem Land das Geld.

Stuttgart - Stuttgart - Schlechte Nachrichten für Bahnkunden: Der Bund plant derzeit wenig zusätzliches Geld ein, um weitere Trassen neben der Südbahn zu elektrifizieren. Ohne Geld aus Berlin ist die Modernisierung der Bodenseegürtelbahn, der Zollernalbbahn ab Sigmaringen, des Ringzugs Villingen-Schwenningen/Rottweil und der Brenzbahn nach Ulm-Aalen bis 2025 fraglich. Damit gäbe es so bald keine direkte Anbindung an den Tiefbahnhof in Stuttgart oder den Fernverkehr ab Friedrichshafen.

In Deutschland stehen derzeit rund 60 Prozent der etwa 44 000 Schienenkilometer unter Strom. Im EU-Schnitt sind es 54 Prozent. Doch im Vergleich zu Nachbarstaaten wie Österreich (70 Prozent), Niederlande (76 Prozent) und Schweiz (99 Prozent) hinkt Deutschland deutlich hinterher. In Baden-Württemberg fehlen ebenfalls noch 40 Prozent der Bahnkilometer.

Elektrische Züge sind schneller

Verkehrsexperten fordern seit Jahren, das Schienennetz auf Strom umzustellen. Unter anderem, weil E-Loks rascher beschleunigen und so mehr Züge auf derselben Strecke verkehren können, als wenn die Dieselloks Züge ziehen. Außerdem entfallen Brüche im Gleisnetz. Was die bedeuten, kann man noch immer auf der Strecke von Ulm an den Bodensee beobachten. Dort

müssen in Ulm Loks gewechselt werden, weil die Südbahntrasse Richtung Friedrichshafen erst jetzt umgebaut wird. In den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof dürfen ohnehin nur E-Loks. Durchgehende Verbindungen ohne Lokwechsel wären nur möglich, wenn etwa die Strecke ab Sigmaringen elektrifiziert würde.

Je mehr Strecken unter Strom stehen, desto mehr Ausweichstrecken stehen zu den großen Trassen zur Verfügung. Als bei Rastatt eine Tunnelbaustelle einstürzte, war die wichtige Verbindung lange komplett gesperrt. Ein Ausweg über die Alb war nicht möglich, die Schienen dort sind nicht elektrifiziert. Außerdem stoßen die E-Loks deutlich weniger klimaschädliche Abgase aus.

Union und SPD hatten sich deshalb viel vorgenommen. Im Koalitionsvertrag der Berliner Bündnispartner heißt es: "Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren. Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren." Doch im Entwurf für den Bundeshaushalt sind gerade einmal fünf Millionen Euro für Elektrifizierungsmaßnahmen vorgesehen. "Fünf Millionen Euro für 2019 für die vollmundig angekündigte Elektrifizierungsoffensive sind schlichtweg ein Witz. Der Bund muss deutlich mehr Geld in die Hand nehmen, um die Schiene in unserem Hochtechnologie-land zukunftsfähig zu machen", sagt Daniel Renkonen, Verkehrsexperte der Grünen im Landtag.

Auch Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) ist enttäuscht. "Der Bund muss das angekündigte Sonderprogramm zur Elektrifizierung und Modernisierung des Bahnnetzes möglichst rasch auf den Weg bringen. Dafür braucht es einen Plan mit Prioritäten und eine auskömmliche Finanzierung."

Für fünf Millionen Euro lassen sich laut des Verbandes Allianz pro Schiene gerade einmal drei Kilometer bundesweit unter Strom setzen. Für die Folgejahre sehen die Finanzpläne aus Berlin bislang dem Vernehmen nach nur 14 Millionen Euro bis 2021 vor. Das Bundesverkehrsministerium verweist auf Anfrage der "Schwäbischen Zeitung" auf die Mittel, die der Bund insgesamt für die Schiene ausgibt. Pro Jahr sind das derzeit rund 5,6 Milliarden Euro. Doch Nachfragen, wie viel davon neben den fünf Millionen Euro für die angekündigte Elektrifizierungsoffensive eingeplant sind, blieben unbeantwortet.

Wichtige Strecken fehlen im Plan

Das Ministerium nennt unter anderem 112,3 Milliarden Euro, die bis 2030 für Maßnahmen fließen sollen, die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthalten sind. Dieser legt fest, welche Bahnstrecken wann gebaut oder saniert werden. Doch wichtige Strecken in Baden-Württemberg sind darin gar nicht erst enthalten - wie die Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen-Singen, die Zollern-Albbahn (Albstadt-Ebingen - Sigmaringen) und der Ringzug in der Region Villingen-Schwenningen. Allein deren Elektrifizierung würde rund 220 Millionen Euro kosten.

Außerdem finanziert der Bund zwar Teile kommunaler Strecken. Daran müssen sich Land und Kommunen aber mit je 20 Prozent beteiligen. Zusätzlich tragen die Gemeinden die

Planungskosten. "Das Geld im Bundeshaushalt und im Bundesverkehrswegeplan reicht einfach nicht aus, um das Ziel von 70 Prozent Elektrifizierung zu erreichen", sagt Barbara Mauersberg von der Allianz Pro Schiene.

Für Baden-Württembergs Verkehrsminister Hermann sind das Hiobsbotschaften. Er hatte bereits ein Konzept vorgelegt, um bis 2030 weitere Teile des Streckennetzes im Südwesten zu elektrifizieren. Ob sich dieses realisieren lässt, hängt aber entscheidend von hohen Zuschüssen aus dem Bundeshaushalt ab. Die FDP hatte Hermann deshalb scharf kritisiert. Er werbe mit Plänen, die nicht finanziert seien.

Der Minister wiederum sieht den Bund ganz klar in der Pflicht. Seine Argumentation: Die Strecken seien zentral für Güter und Reisende. Solche überregional bedeutenden Trassen muss der Bund bezahlen. Dieser aber hatte Hermanns Wünsche bereits mehrfach abgelehnt. Denn Hermann wollte die Strecken in den BVWP einstellen. Der Bund lehnte ab. Begründung: Die Trassen seien nur regional bedeutsam, das Land müsse ihren Ausbau zahlen.

Eine Karte mit den Entfernungen der Städte zu den Fernbahnhöfen finden Sie unter www.schwäbische.de/erreichbarkeit

Kretschmann fordert mehr Geld für Bahn

Elektrifizierung droht zu stocken - Strasser: CDU soll Ministerien Beine machen

Von Katja Korf

10. Oktober 2018



60 Prozent des deutschen Bahnnetzes sind elektrifiziert. "Man kann das nicht glauben", sagt Ministerpräsident Kretschmann. Foto: Roland Rasemann

Stuttgart - Stuttgart - Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) hat die Bundesregierung aufgefordert, mehr Geld für die Elektrifizierung von Bahnstrecken auszugeben. "Da erwarte ich deutlich größere Anstrengungen", sagte Kretschmann am Dienstag. Die Große Koalition aus CDU und SPD hatte angekündigt, ein Sonderprogramm dazu aufzulegen. Im Bundeshaushalt 2019 sind derzeit aber nur fünf Millionen Euro vorgesehen - das würde für drei Kilometer Schiene reichen.

Bleibt es bei den Plänen des Bundes, könnten darunter Verbindungen in der Region leiden. Die Bodenseegürtelbahn, die Zollernalbbahn ab Sigmaringen, die Brenzbahn und der Ringzug (Tuttlingen - Fridingen) gehören zu jenen Trassen, auf denen nur Dieselloks fahren können. Diese dürfen etwa nicht in den neuen Stuttgarter Bahnhof fahren, Züge müssten die Loks wechseln. Das kostet Zeit.

CDU sieht Land in der Pflicht

Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat ein Konzept entwickelt, um noch nicht elektrifizierte Strecken unter Strom zu setzen. Darin sieht er zehn Trassen vor, auf denen ab 2025 E-Loks fahren sollen - darunter die oben genannten Strecken in der Region.

Bei der Finanzierung setzt das Land auf ein Sonderprogramm, das CDU und SPD im Frühjahr angekündigt hatten. Dafür sind aktuell nur fünf Millionen Euro für 2019 eingeplant.

Kretschmann sagte, es sei mehr versprochen gewesen: "Man kann nicht glauben, dass in Deutschland nur 60 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert sind. Wie reden groß über E-Mobilität bei Autos, aber bei der Bahn ist das noch nicht erfolgt." Deswegen sei es unabdingbar, dass der Bund nun mehr für die Elektrifizierung ausbebe.

Ohne diese Hilfe aus Berlin wird Hermanns Plan nicht aufgehen. Er könnte zwar die Strecken für ein Programm anmelden, bei dem Bund, Land und Kreise sich die Kosten teilen. Diese Möglichkeit besteht durch das "Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz" (GVFG). Doch würde Hermann alle Projekte dort anmelden, die er bis 2025 elektrifizieren will, würde dies das Land wohl zu viel eigenes Geld kosten.

Sigmaringens Landrätin Stefanie Bürkle (CDU) hält das Hin und Her für problematisch: "Ich denke, es ist den Bürgern egal, ob Bund oder Land zuständig sind. Wichtig ist, dass wir dieses Ziel zeitnah erreichen." Bürkle sieht sowohl Berlin als auch Stuttgart in der Pflicht. "Es ist wünschenswert, dass der Bund seine Mittel in der Elektrifizierungskonzeption erhöht. Vom Land erwarte ich, dass es für die Zollernalbbahn GVFG-Mittel beantragt." Ein Ende des Kompetenzgerangels fordert auch der FDP-Bundestagsabgeordnete Benjamin Strasser: "Ich erwarte, dass zumindest die CDU, die an beiden Regierungen beteiligt ist, beiden Ministerien endlich Beine macht, um zu einer Einigung zu kommen."

Thomas Dörflinger, CDU-Verkehrsexperte, verteidigt die Kollegen in Berlin. "Der Bund will nach unseren Informationen bis Ende 2018 sein Konzept vorlegen. Das gilt es abzuwarten", so Dörflinger. Der Bund habe seine Mittel für GVFG-Projekte auf eine Milliarde in 2019 erhöht - nun müsse das Land rasch Mittel daraus beantragen. Das Landesverkehrsministerium hat das vor. Aber, so ein Sprecher: "Das GVFG ist für kommunale Verkehrsprojekte wie für Stadtbahnen gedacht - nicht für landkreisübergreifende Trassen." Genau das seien aber etwa Bodenseegürtelbahn oder Zollernalbbahn. Wenn der Bund dafür nicht zahle, bleibe weniger Landesgeld für andere Projekte.

Die Bahn ist nur auf einer Strecke pünktlich

Verspätungen im Regionalverkehr häufen sich - Experte fordert Entschädigung für Pendler

Von Simon Haas

13. Oktober 2018



Ravensburg - Ein Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild soll den Bahnverkehr ab 2020 zuverlässiger machen. Dass das durchaus eine gute Idee sein könnte, zeigt eine Auswertung der "Schwäbischen Zeitung": Außer auf einem kurzen Abschnitt zwischen Singen und der Schweiz konnten Regionalzüge im September auf keiner Strecke eine wünschenswerte Pünktlichkeitsquote von 95 Prozent erreichen.

Im Vergleich zum Vorjahr hat diese auf fast allen Strecken Baden-Württembergs abgenommen. Damals betrug die Pünktlichkeitsquote 91,3 Prozent, aktuell liegt sie bei 88,2 Prozent. Auch im bundesweiten Vergleich schneidet der Regionalverkehr im Südwesten schlecht ab: Im Gesamtjahr 2017 lag die Quote bei 91,4 Prozent - das sind 2,7 Prozentpunkte weniger als im Bund. Noch im Jahr 2012 waren 94 Prozent der Regionalzüge pünktlich. Seitdem geht der Wert nach unten. Besonders dramatisch ist die Entwicklung im Netz "Donau-Ostalb", zu dem etwa die Strecken Basel-Friedrichshafen-Ulm, Stuttgart-Sigmaringen-Aulendorf und Ulm-Sigmaringen-Tittisee-Neustadt gehören.

Vor der Unterzeichnung der Verträge mit der DB Regio freute sich Verkehrsminister Winfried Hermann noch über mehr Komfort und einen "besseren Takt" in diesem Netz. Eineinhalb Jahre später sind die Züge auf diesen Strecken zwar tatsächlich mit WLAN und Klimaanlage

ausgestattet, unpünktlich sind sie trotzdem: Mehr als jeder vierte kam dort im September 2018 zu spät, im Vorjahreszeitraum war es nur jeder achte.

Die größten Schwankungen in der Pünktlichkeit im Südwesten gab es auf der Strecke Aalen-Stuttgart: In der Kalenderwoche 35, Ende August, lag diese bei 95 Prozent, vier Wochen später bei lediglich 79,9 Prozent.

Positiv hat sich die Pünktlichkeit hingegen auf der Südbahn entwickelt (+ 4,7 Prozentpunkte). Zwischen Singen und Schaffhausen erreicht die Bahn sogar einen Traumwert von 97 Prozent. Bis Dezember 2017 fuhr dort noch jeder zweite Zug im Auftrag eines Schweizer Bahnunternehmens.

Doch selbst wenn die Quote 100 Prozent betrüge, heißt das nicht, dass auch alle Reisenden ihren Anschluss erreichen. Denn für die Bahn gilt selbst ein Zug mit einer Verspätung von fünf Minuten und 59 Sekunden noch als pünktlich. Erst ab Minute sechs wird diese registriert. Die Schweizer definieren den Begriff Verspätung strenger: Dort liegt diese bereits ab drei Minuten vor, allerdings ist auch nur etwa jeder zehnte Schweizer Reisende davon betroffen.

Im Vergleich zum deutschen Fernverkehr, wo es im August bei fast jedem dritten Zug zu Verspätungen kam, sind Regionalzüge im Südwesten aber noch vergleichsweise zuverlässig. Generell gilt: Je unpünktlicher der Fernverkehr, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass es auch im Regionalverkehr zu Verzögerungen kommt. "Durch verspätete Fernzüge werden Regionalzüge auf der Strecke ausgebremst oder müssen an Bahnhöfen warten", sagt Matthias Lieb, Vorsitzender des Fahrgastbeirats des Verkehrsministeriums. Viele Baustellen und mehr Selbstmorde nennt er als weitere Gründe für die jüngste Häufung von Verspätungen. Das bestätigt auch die Bahn. "Zudem haben wir eine teils veraltete Infrastruktur. Auch technische Probleme einzelner Baureihen führen immer wieder zu Problemen", ergänzt Lieb.

Experte fordert Entschädigungen

Sein Vorschlag als Chef des Verkehrsclubs Baden-Württemberg: Pendler sollten nach österreichischem Vorbild zehn Prozent des Fahrpreises erstattet bekommen, sollte die Bahn das vertraglich festgelegte Pünktlichkeitsziel nicht erreichen. Dieses war früher im großen Verkehrsvertrag pauschal bei 94 Prozent verankert. Seit Herbst 2016 ist das faktische Monopol der Bahn gebrochen, der gesamte Regional- und Nahverkehr wurde in mehrere Netze aufgeteilt. Seither werden die Ziele individuell nach Netz vereinbart.

Geld für Entschädigungen wäre jedenfalls vorhanden, erst Anfang des Jahres musste die Bahn wegen schlechter Leistungen im Regional- und Nahverkehr 11 Millionen Euro zahlen. "Das Geld geht bislang jedoch an das Land und nicht an die Pendler", sagt Lieb. "Wir werden das Thema deshalb demnächst im Beirat ansprechen." Sollte die Bahn die Verspätungen nicht in den Griff bekommen, könnte sich der Topf für Entschädigungszahlungen weiter füllen. In neuen Verkehrsverträgen will das Verkehrsministerium nämlich künftig "schärfere und wirksamere" Strafzahlungen festschreiben.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DIE PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

20.11.2018

Fünf neue Züge gegen Verspätungen und für mehr Sitzplätze Amtschef Lahl: Bestandsergänzung verbessert Betriebsstabilität zwischen Friedrichshafen – Radolfzell

Zugausfälle und überfüllte Personenzüge sollen ab Mitte 2019 auf der Bodenseegürtelbahn nicht länger zum Alltag gehören. Wegen Problemen der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) bei der Fahrzeugwartung war es zu häufigen Zugausfällen und verringerten Kapazitäten gekommen. Der erste Schritt des Zwei-Stufen-Plans des Verkehrsministeriums hat bereits deutliche Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr in der Bodenseeregion gebracht. „Die Taktzeiten sowie die Kapazitäten konnten durch den Einsatz zusätzlicher Züge zu den Hauptverkehrszeiten bereits deutlich erhöht werden“, so Prof. Uwe Lahl, Amtschef im Verkehrsministerium Baden-Württemberg.

Nun soll in der zweiten Stufe durch den Einsatz fünf neuer Triebwagen des Typs LINT 54 der Firma Alstom die Betriebsstabilität auf dem Abschnitt Friedrichshafen – Radolfzell erhöht werden. Die Investition ist eine Ergänzung zum Zugbestand im Netz. Gefahren werden die Züge von der Hohenzollerischen Landesbahn HzL. „Die Fahrzeuge der RAB werden durch die Alstom-Modelle entlastet. Dann fahren zwischen Montag und Freitag fast alle und am Wochenende rund 70 Prozent aller Fahrten mit den neuen Fahrzeugen, die mit 150 Sitzplätzen über rund 10 Sitzplätze mehr verfügen als zwei gekoppelte RS-1 Fahrzeuge“, so Lahl weiter.

Bei einer Besichtigung der Züge im Alstom-Werk in Salzgitter am Montag (19. November) überzeugte sich Amtschef Lahl von der hohen Qualität der Coradia LINT 54: „Sie zählen derzeit zu den modernsten Dieseltriebzügen im Schienenpersonennahverkehr. Auf die 1. Klasse wurde bewusst verzichtet, damit der Platz im Zug optimal genutzt und so die Sitzplatzzahl für alle Fahrgäste erhöht werden konnte. Durch diese Neuerung kann an Schultagen das Platzangebot der Regionalbahn Singen – Friedrichshafen erhöht werden. Die Regionalbahn fährt dann mit 300 Sitzplätzen statt der

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter: www.v.m.baden-wuerttemberg.de/datenschutz. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart (VVS: Charlottenplatz) · Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-5841 · Telefax 0711 231-5899 · presse@vm.bwl.de
www.v.m.baden-wuerttemberg.de · www.facebook.com/winnehermann · www.twitter.com/winnehermann

heute 142 Sitzplätze. Drei neue Züge werden Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag ab Friedrichshafen nach Markdorf bzw. Salem ebenfalls mit je 150 Sitzplätzen fahren.

Bodensee-Tourismusbranche profitiert ebenfalls

In der Sommersaison können am Wochenende mit den neuen Fahrzeugen tagsüber zwei Drittel der Verbindungen statt mit 210 Sitzplätzen mit 300 Sitzplätzen fahren. Damit ermöglicht das Verkehrsministerium gerade auch in der Sommerzeit ausreichende Kapazitäten im Tourismus- und Freizeitverkehr anzubieten, was auch die Region gefordert hat. Für das Wochenende ist ein gemischter Fahrzeugeinsatz von neuen und bisherigen Fahrzeugen vorgesehen.

Durch den Einsatz von Neufahrzeugen wird mittelfristig eine Verbesserung auf der gesamten Strecke erreicht, welche damit auch Nachfragesteigerungen in Zukunft besser abdecken kann.

Weitere Informationen: Technische Details

Die LINT 54 gehören zu den derzeit modernsten Dieseltriebzügen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und verfügen über

- 150 Sitzplätze 2. Klasse je Fahrzeug (keine 1. Klasse)
- Zweiteiliges Fahrzeug mit 54,30 Meter Länge und vier Türen pro Seite
- Gestaltung der Fahrzeuge im neuen Landesdesign
- Niveaugleicher Ein- und Ausstieg an allen Bahnsteigen mit 55 cm Höhe
- Einstiegsmöglichkeiten von 20cm bis 76 cm Bahnsteighöhen
- Möglichkeit des Einstiegs für Rollstuhlfahrer über eingebaute Klapprampe
- Ausstattung der Fahrzeuge mit barrierefreien Universaltoilette nach TSI-PRM
- Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und bis zu 18 Fahrrädern
- Klimaanlage
- W-LAN
- 20 kindersichere Steckdosen
- verbesserte Reisendeninformation (optisch und akustisch).

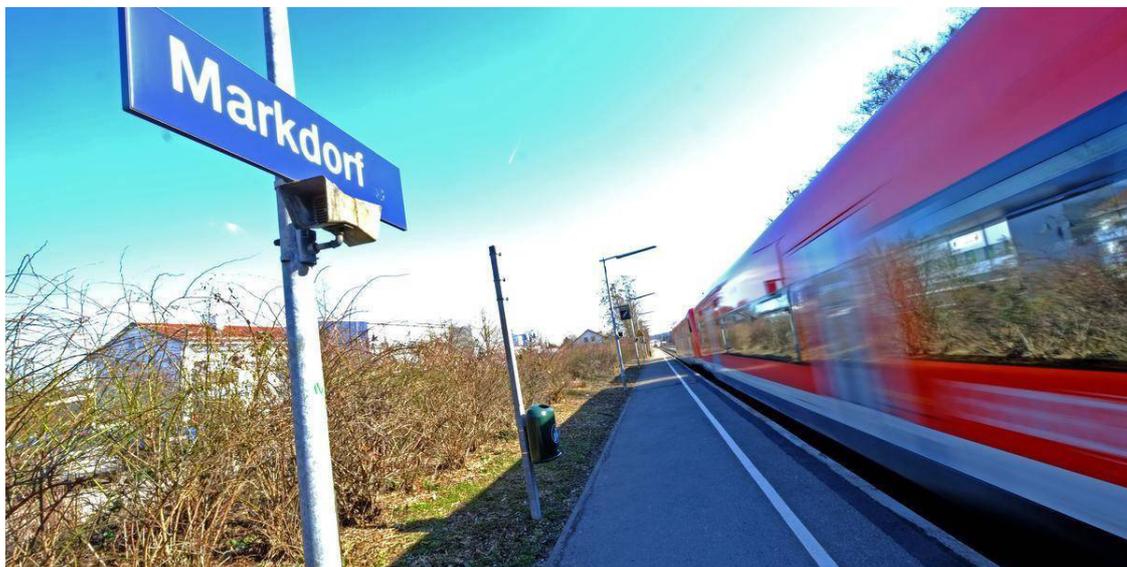
Die Höchstgeschwindigkeit der LINT 54 beträgt 140 km/h bei einem Gewicht von rund 98 t.

Gürtelbahn: Land beteiligt sich an Planungskosten

25 Prozent Zuschuss für Ausbau der Bodenseegürtelbahn -
Absichtserklärung vom Bund - SPD hat Zweifel

Von Alexander Tutschner

22. Januar 2019



Die Bodenseegürtelbahn soll elektrifiziert und ausgebaut werden. Laut dem Bundestagsabgeordneten Lothar Riebsamen trägt der Bund 60 Prozent der Kosten Foto: Freyda, Julia

Friedrichshafen - Der stellvertretende Vorsitzende der SPD Kluftern, Bernd Caesar, stellt mit einer Pressemitteilung erneut infrage, ob es eine Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der Bodenseegürtelbahn gibt. Dies hatte der Bundestagsabgeordnete Lothar Riebsamen (CDU) im SZ-Interview gesagt und mit einer weiteren Stellungnahme bekräftigt. Der Vorsitzende des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, Wilfried Franke, erklärt auf Nachfrage der SZ, dass die Kosten für die ersten beiden Planungsphasen von der kommunalen Ebene gestemmt werden. Das Land beteilige sich jedoch mit 25 Prozent. Von den Baukosten übernehme der Bund aber voraussichtlich 60 Prozent.

"Die positive Nachricht war und ist, dass die Kommunen am Bodensee fest entschlossen sind, den Ausbau der Bodenseegürtelbahn voranzutreiben. Sie nehmen dafür sogar 3,8 Millionen Euro in die Hand, da Bund und Land sich bisher nicht bewegt haben, die notwendigen Vorplanungen zu starten", schreibt die SPD.

Der Interessenverband Bodenseegürtelbahn schließe daher zurzeit als Auftraggeber einen Vertrag mit der DB als Auftragnehmer zur Durchführung der Vorplanungen. Der Bundestagsabgeordnete Lothar Riebsamen (CDU) nenne das einen Finanzierungsvertrag, bei dem es eine Kostenaufteilung gäbe und der Bund 60 Prozent der Kosten übernehme, "zu schön um wahr zu sein", meint Caesar.

Auf Nachfrage der Schwäbischen Zeitung bestätigte Wilfried Franke, der Vorsitzende des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn, dass die Verhandlungen mit der DB Netz bezüglich der ersten beiden Planungsphasen zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn mittlerweile abgeschlossen sind. Die Kosten in Höhe von 3,8 Millionen Euro tragen die im Interessenverband zusammengeschlossenen Landkreise (Konstanz und Bodensee) und Kommunen, so wie das bei den entsprechenden Beschlüssen in den Gremien geregelt worden sei. Außerdem sei zwischen Interessenverband und dem Land jetzt vereinbart, dass das Land per Zuschuss 25 Prozent der Kosten übernimmt. "Es ist ein guter Zug des Landes, dass es hier freiwillig ein Viertel mitbezahlt", sagt Franke, der glaubt, dass die entsprechenden Verträge noch im Januar unterschrieben werden.

Somit ist klar, dass der Bund sich an den ersten beiden Planungsstufen finanziell nicht beteiligt. Franke bestätigte jedoch, dass am Ende die Baukosten, wie von Riebsamen in der SZ angekündigt, nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm (GVFG) aufgeteilt werden sollen. Demnach würden der Bund 60 Prozent, Land und Kommunen jeweils 20 Prozent übernehmen. Das Projekt sei beim Bund als Merkposten mit 140 Millionen Euro hinterlegt. Einen konkreten Antrag nach dem GVFG könne man aber erst nach Abschluss der Planungsphasen eins und zwei stellen, sagte Franke weiter. "Trotzdem war es uns wichtig, eine Absichtserklärung vom Bund zu haben."

Die ersten beiden Planungsphasen werden laut Franke etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen. Anschließend wird es darum gehen, wer die Phasen drei und vier bezahlt. "Vielleicht wird noch eine Förderschiene eröffnet", sagt Franke, die Rahmenbedingungen würden sich wahrscheinlich erneut ändern. Die Frage sei zum Beispiel, was im neuen Elektrifizierungsprogramm des Bundes stehe. "Klar ist aber, dass wieder alles von der kommunalen Ebene, also vom Interessenverband, aufgegleist werden muss."

Für Bernd Caesar ist die Finanzierung noch nicht in trockenen Tüchern. "Da die Projektanmeldungen der Länder zur Aufnahme in das GVFG-Programm des Bundes das vorhandene Budget um ein Vielfaches übersteigen, ist die Gürtelbahn noch lange nicht im Bundeshaushalt eingeplant", schreibt er in der SPD-Pressemitteilung. Und: "An die Adresse des Bundestagsabgeordneten heißt das: Eine Finanzierungszusage aus Berlin gibt es nicht."

Elektrobus überholt bis 2030 den Diesel

Daimler will ersten vollelektrischen Stadtbus testen - Serienanlauf Ende 2018 geplant

Von Ludger Möllers

6. März 2018



Hartmut Schick (rechts), scheidender Leiter der Daimler-Bussparte, und sein Nachfolger Till Oberwörder präsentierten am Montag den E-Bus Electric Citaro.

Stuttgart - In ein paar Monaten sollen im Rhein-Neckar-Raum die ersten vollelektrisch betriebenen Mercedes-Stadtbusse Fahrgäste befördern. Zum Jahresende soll der E-Bus Electric Citaro dann in Serie gehen. Im Jahr 2030 werden etwa drei Viertel aller Stadtbusse in Europa über einen alternativen Antrieb verfügen, sind sich die Bus-Experten bei Daimler sicher, die gestern den E-Citaro präsentierten.

Der Fahrer des Vorführ-Elektrobusses darf an diesem sonnigen Montag auf der werkseigenen Teststrecke in Stuttgart zeigen, was in seinem Fahrzeug steckt. Zum Beispiel genug Energie, um nach einem Haltestellen-Stopp zügig zu beschleunigen. Vorbei sind die Zeiten, in denen ein anfahrender Bus sich erst langsam in den Verkehr einfädeln musste und nachfolgende Autos ausbremste. Weiter kann der Bus - wie aus Elektroautos bekannt - beim Bremsen frei werdende Energie wieder in die Batterie einspeisen. Große Monitore im Fahrgastraum zeigen, wie sparsam der Bus unterwegs ist. "Und es wird noch besser, wenn wir die ersten Fahrer in einem Energiesparkurs ausbilden", erklärt Andreas Türk, der den Bus sichtlich stolz präsentiert. Für den Fahrgast wichtiger: Das vertraute Brummen des Diesels bleibt beim Elektrobus aus. Der Gestank und die Abgase fehlen ebenso wie das Rütteln und Schütteln.

Daimler setzt mit der vollelektrischen Version des Stadtbusses Citaro ein Versprechen um, das Hartmut Schick, der scheidende Chef der Bussparte, vor zwei Jahren gegeben hatte: 2018 werde Daimler einen rein elektrisch betriebenen Bus vorstellen, der bei den Kosten mit einem Diesel vergleichbar sein soll.

Derzeit fahren Prototypen - sie hätten erste Tests bei eisigen Temperaturen am Polarkreis und in der Hitze der spanischen Sierra Nevada erfolgreich bestanden. Nun wollen die Bus-Experten im Konzern mit dem Stern in ein paar Monaten die erste vollelektrische Version des Citaro im Kundeneinsatz testen. Kooperationspartner dafür sind die Verkehrsbetriebe Rhein-Neckar. Zum Jahresende soll der elektrische Citaro dann in Serie gehen - im EvoBus-Werk Mannheim, wo er auch entwickelt wurde.

Konkurrenz kommt aus Europa

Bei Daimler, der Marktanteil bei den Stadtbussen liegt im Bereich der EU bei 25 Prozent, rechnet man damit, dass bis zum Jahr 2030 etwa drei Viertel aller Stadtbusse in Europa über einen alternativen Antrieb verfügen. "Vielleicht geht es sogar noch schneller, denn die Menschen in den Städten wollen mehr Lebensqualität, weniger Gestank, weniger Lärm", sagt Florian Martens, Kommunikationschef für Lkw und Busse beim Stuttgarter Autobauer. Politisch werde die Entwicklung von der verschärften CO-Gesetzgebung, von Vorgaben zur Luftreinhaltung in den Städten und der Wunsch nach Lärmvermeidung in Ballungsgebieten getrieben. Bisher laufen Elektrobusse aus Finnland in Berlin, auch sind einige osteuropäische Anbieter in diesem Markt aktiv. MAN plant mit 2019. E-Stadtbusse will das Unternehmen 2019 in Serie bauen, E-Lastwagen für den städtischen Verteilerverkehr in vier Jahren.

Daher ist die Elektrotechnologie in Bussen noch eine Randerscheinung: Nur gut 20 Projekte mit Elektrobusen zählte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Deutschland im Jahr 2017.

Kritik, Daimler komme mit seinem Projekt zu spät, kontert Daimlers Bus-Chef Hartmut Schick: Der Elektrobus müsse bei der Alltagstauglichkeit mit einem Diesel mithalten können. "Unsere Prioritäten hatten wir ganz klar so gesetzt: Wir bringen unseren Elektrobus so zügig wie möglich auf die Straße. Aber wir tun dies nicht überstürzt. Er soll ausgereift sein und leistungsfähig."

Hinzu kommt, dass der Einsatz komplexer ist als beim Stadtbus mit Verbrennungsmotor, wie Gustav Tuschen, Entwicklungsleiter der Bus-Sparte, erklärt. "Es ist unmöglich, den Verbrennungsmotor von heute auf morgen durch einen vollelektrischen Antrieb zu ersetzen." Dagegen sprächen derzeit noch die Kosten und die eingeschränkte Reichweite von E-Bussen, die aufwendige Stromversorgung, aber auch die notwendige Werkstattausrüstung.

Und über die Nutzungsdauer von zehn Jahren sollen die Strombusse auch beim Preis konkurrieren können. Der Einstiegspreis für E-Busse werde zwar nach wie vor höher sein, räumt Schick ein. Ausgaben für Instandhaltung und Betrieb seien aber niedriger. Mit der reinen

Anschaffung sei es nicht getan. Daimler wolle deshalb auch Beratung rund um Bus und Ladeinfrastruktur anbieten.

ZF baut Zukunftsmobil

Mit dem Ego Mover sollen die Mobilitätsprobleme in Großstädten gelöst werden

Von Andreas Knoch

27. Juni 2018



Besucher schauen sich während der Eröffnung des "Testfelds Autonomes Fahren" Ende Mai den autonomen Kleinbus Ego Mover an. ZF steuert die komplette Technik für das Gefährt bei.

Friedrichshafen - Der Automobilzulieferer ZF wagt sich ein Stück weit aus seinem angestammten Geschäft als Zulieferer heraus. Am Dienstag kündigte Konzernchef Wolf-Henning Scheider anlässlich der ZF Technology Days in Friedrichshafen die Serienproduktion eines elektrischen Kleinbusses an. Der Ego Mover ist nicht größer als ein normaler Pkw, durch seine kubische Form soll er jedoch bis zu 15 Personen Platz bieten und die Mobilitätsprobleme in Großstädten lösen helfen. Gebaut wird das Fahrzeug in einem Gemeinschaftsunternehmen zusammen mit der Aachener Ego Mobile AG.

Deren Gründer und Chef, Günther Schuh, ist kein Unbekannter: Schuh, eigentlich Professor an der RWTH Aachen, hatte vor Jahren den Streetscooter entwickelt und das Projekt des elektrisch angetriebenen Kleintransporters Ende 2014 an die Deutsche Post verkauft. Dieser hat sich für den Dax-Konzern seitdem als Glücksfall erwiesen. Inzwischen sind über 6000 dieser Fahrzeuge in der Post-Flotte im Einsatz, seit letztem Jahr können auch Dritte den Streetscooter erwerben und Post-Chef Frank Appel zufolge ist das Stromer-Geschäft "mehrere Milliarden wert".

Mit dem Ego Mover hoffen Scheider und Schuh auf einen ähnlichen Coup. Auf rund eine Million Fahrzeuge taxiert der ZF-Chef die Nachfrage in den nächsten fünf bis sieben Jahren weltweit. Während ZF quasi die komplette Technik liefert - vom elektrischen Antriebssystem über Lenkung und Bremsen bis hin zu den automatisierten Fahrfunktionen - übernimmt Ego Mobile die Vermarktung. Produziert werden soll der Kleinbus in Aachen. Das Werk dafür, sagt Schuh, sei Mitte 2019 fertig. Eine Vorabserie von 400 Fahrzeugen soll im dritten Quartal 2019 gebaut werden. In die Serienproduktion wollen die Joint-Venture-Partner Anfang 2020 einsteigen. Spätestens 2021 sollen dann im Dreischichtbetrieb jährlich 15 000 Ego Mover vom Band laufen.

Wenn der Ego Mover die Genehmigungen von den zuständigen Behörden erhält, soll das Fahrzeug künftig vor allem in europäischen, später auch in chinesischen Städten mit "Level 4" unterwegs sein, sagte Schuh. Das heißt, der Fahrer hat die Wahl ob er selbst steuern möchte oder das Fahrzeug selbst fahren lässt. Ein Fahrer, der in kritischen Situationen eingreifen kann, ist also notwendig. Schuh zufolge wolle man mit dem Ego Mover den Bus- und Taxiverkehr in Städten unterstützen und "teilweise ersetzen". Das Interesse seitens der Kommunen scheint vorhanden: Es hätten sich, sagt Schuh, schon etliche für die Testphase des Ego Movers gemeldet - nicht alle kämen aber zum Zug. Sicher ist aber: In Aachen und Friedrichshafen werden ab dem vierten Quartal 2019 jeweils fünf Ego Mover ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis stellen müssen.

Aber kein Automobilhersteller

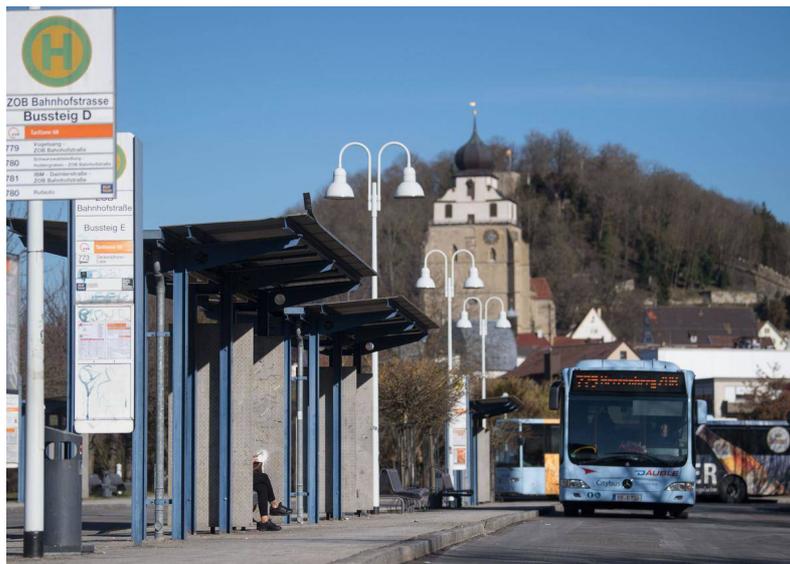
"Wir wollen mit dem Ego Mover kein Automobilhersteller werden", konkretisierte ZF-Chef Scheider die Pläne des Konzerns vom Bodensee. Doch könne man mit solchen Projekten viel über autonomes Fahren und neue Mobilitätskonzepte lernen. "Es ist eine einzigartige Entwicklungsumgebung, ein technologisches Show Case", ordnet Scheider das Zukunftsmobil ein. Nicht das einzige übrigens, wie der Manager, der seit gut fünf Monaten die Geschicke der "Zahnradfabrik" lenkt, erklärt. Ein autonom und elektrisch fahrendes Zustellfahrzeug für Paketlieferdienste, bei dem der Zusteller weder fahren noch selbst parken muss, hat ZF inzwischen auch auf die Räder gestellt. Weitere Anwendungsbeispiele sollen auf der Nutzfahrzeug-IAA im September der Öffentlichkeit vorgestellt werden. "Wir wollen als Systemanbieter die nächste Generation der Mobilität gestalten und die ganze Bandbreite möglicher Anforderung der Mobilität der Zukunft liefern", präzisiert Scheider die Strategie des weltweit drittgrößten Automobilzulieferers. Mit dem breiten Produktangebot und den inzwischen aufgebauten Kompetenzen im Bereich Sensorik, Steuerung und Fahrzeugbewegungseingriffen - zusammengefasst im Leitmotiv "See. Think. Act" - ist ZF auf dem Weg dahin ein gutes Stück vorangekommen.

Neue Nahverkehrsprojekte für Modellstädte

Bundesregierung fördert Ideen im Kampf gegen dicke Luft - Streit um Diesel-Nachrüstung

Von Tobias Schmidt

15. August 2018



Herrenberg ist eine von fünf Modellstädten, in denen die Wirksamkeit von Maßnahmen für eine bessere Luft getestet wird.

Berlin - Neue Kraftanstrengung im Kampf gegen dicke Luft und Diesel-fahrverbote: 130 Millionen Euro steckt der Bund bis 2020 in innovative Verkehrsprojekte in fünf Modellstädten. Handy-Tickets, mehr Busse und Bahnen, neue Fahrradwege und sogar eine Güterseilbahn gehören zu Vorzeigeprojekten, die die Rathaus-chefs aus Mannheim, Reutlingen und Herrenberg, Essen und Bonn am Dienstag beim Dieseltgipfel im Bundesverkehrsministerium vorgestellt haben und die jetzt mit Hochdruck und viel Geld vom Bund umgesetzt werden sollen. Das Ziel: die Stickoxidwerte zu senken.

"Wir müssen die Städte sauber bekommen", sagt Svenja Schulze (SPD), die den Gipfel gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) ausrichtet. Auch Scheuer verweist auf den "Zeitdruck" angesichts von Grenzwertüberschreitungen in 65 Städten im vergangenen Jahr. Viel gemeinsames Lob für den Erfindungsreichtum der Oberbürgermeister kommt von den beiden Ressortchefs.

Mannheim plant Güterseilbahn

In Mannheim lautet das Zauberwort gegen die Luftverschmutzung "Digitalisierung", erklärt Rathauschef Peter Kurz und schwärmt von der neuen Handy-App, mit der der Fahrkartenkauf am Automaten zur Geschichte wird. Das Smartphone-Ticket rechnet die Strecke nach Luftlinie ab - so wird das Bus- und Bahnfahren automatisch billiger. Weiteres Projekt der Rhein-Neckar-Metropole: Ein "Micro-Hub", ein Umschlagplatz für Pakete, die von dort nur noch mit E-Autos weitertransportiert werden sollen. Kostenzuschuss vom Bund: 28,4 Millionen Euro. Die Pläne der Mannheimer reichen bis zum Bau einer Güterseilbahn zum Warentransport, erklärt SPD-Politiker Kurz, damit Lastwagen gar nicht mehr in die Stadt fahren müssten. In Reutlingen werden viele neue Buslinien eingerichtet, in Herrenberg wird getestet, was die digitale Steuerung der Verkehrsflüsse bewirken kann (siehe Text im Kasten).

Bonn führt ein "365-Euro-Ticket" ein. Für einen Euro pro Tag können die Bonner in Bus oder Bahn steigen und den Wagen stehen lassen. Um den erwarteten Fahrgastzuwachs zu bewältigen, hat Bürgermeister Ashok-Alexander Sridharan (CDU) neue Elektrobusse bestellt. Damit soll der Takt im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhöht werden. Knapp 40 Millionen Euro schießt der Bund zu. Auch in Essen - eine klassische Autostadt - soll mit 21 Millionen Euro vom Bund der öffentliche Nahverkehr flottgemacht werden - mit 24 neuen Fahrzeugen, Fahrradwegen und weiteren Tempo-30-Zonen auf stark befahrenen Straßen. Überdies sollen die Tickets verbilligt werden.

Viele gute Ideen, doch die meisten werden allenfalls mittelfristig für sauberere Luft sorgen. Umweltministerin Schulze sagt mit Blick auf die vorgestellten Anstrengungen, die Mitte 2019 bewertet und im Erfolgsfall von anderen Kommunen nachgemacht werden sollen: "Ich bin überzeugt, dass sie am Ende nicht ausreichen werden, um Fahrverbote zu vermeiden." Das werde nur mit Hardwarenachrüstungen der Dieselfahrzeuge gelingen. "Ich wünsche, dass sich die Hersteller kooperativ zeigen."

Der Einbau modernster Abgasreinigung in ältere Diesel-Pkw auf Kosten von VW & Co. - hier endet die Gemeinsamkeit von Schulze und Verkehrsminister Scheuer. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hatte angekündigt, der Dauerstreit der Großen Koalition werde bis Ende September beigelegt. CSU-Mann Scheuer will aber noch nicht einlenken, sagt am Dienstag: "Mein Haus und ich persönlich sehen weiterhin rechtliche, technische und organisatorische Schwierigkeiten." Kommen die Autobauer ungeschoren davon? In den Modellstädten ist man alarmiert. Reutlingens Erste Bürgermeisterin Ulrike Hotz sagt: "Wir brauchen Hardwarenachrüstungen. Alles was schnell wirkt, hilft uns!"



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DIE PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

16.11.2018

** Freiburg ist im Land am umweltfreundlichsten mobil
Minister Hermann stellt lokale Ergebnisse der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ vor**

In Freiburg werden bereits zwei Drittel aller Wege ohne Auto zurückgelegt. Damit steht die südbadische Kommune unter den baden-württembergischen Städten am besten dar. Freiburg ist mit 230.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt in Baden-Württemberg. Betrachtet man die umweltfreundlichen Verkehrsmittel einzeln, liegen Heidelberg mit einem Anteil von 26 Prozent aller Wege beim Fahrrad, Stuttgart beim öffentlichen Verkehr (23 Prozent) und Ulm beim Fußverkehr (30 Prozent) ganz vorne. Bei den Landkreisen und ländlichen Regionen nimmt der Landkreis Tübingen mit fast jedem zweiten Weg im Umweltverbund eine Spitzenposition ein, wird aber beim Radverkehr noch vom Kreis Rhein-Neckar mit 13 Prozent Anteil an den Wegen übertroffen. Dies geht aus lokalen Ergebnissen der Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MiD) hervor, die Verkehrsminister Winfried Hermann am Freitag, 16.11. 2018, der Öffentlichkeit vorgestellt hat.

Nachhaltige Mobilität kommt unterschiedlich schnell voran

Der Minister sagte: „Baden-Württemberg kommt auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität voran – allerdings nicht überall und insgesamt zu langsam. Das ist für uns weiterhin Ansporn, im ganzen Land gute Bedingungen für das Umsteigen vom Auto auf den Umweltverbund zu schaffen.“ Der Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, ÖV) am Modal Split ist in Baden-Württemberg seit der letzten Erhebung im Jahr 2008 zwar gestiegen und liegt bei circa 41 Prozent. Das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel legen in Baden-Württemberg gegenüber dem Jahr 2008 zu (um je circa zwei Prozentpunkte). Allerdings verliert neben dem Pkw-Verkehr (Fahrer und Mitfahrer-Wege) auch der Fußverkehr.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter: www.vm.baden-wuerttemberg.de/datenschutz. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

In den neun baden-württembergischen Großstädten variiert der Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr) deutlich von 38 bis zu 66 Prozent.

Regionale Auswertungen gewinnen an Bedeutung

Verkehrsminister Hermann sagte: „Für unser Haus ist die Erhebung Mobilität in Deutschland besonders wichtig. Ist sie doch die Grundlage für Verkehrsplanungen in die Zukunft als auch objektiver Monitor über Veränderungen. Deshalb haben wir eine Vertiefungsstichprobe für das Land beauftragt, die nun vorliegt. Dieses Vorgehen hat bundesweit Anklang gefunden. Inzwischen gibt es neben dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) weitere über 60 zusätzliche regionale beziehungsweise lokale Auftraggeber in Deutschland. Im Jahr 2008 waren es nur sieben. Es wurden rund 316.000 Personen in rund 156.000 Haushalten befragt, damals waren es rund 33.000 Haushalte.

Wie bereits für die Jahre 2002 und 2008 hatte das BMVI für das Jahr 2017 die Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ beauftragt. Erstmals liegen nun für Baden-Württemberg auch Ergebnisse für alle Großstädte sowie einige Landkreise und Regionen vor. Die Ergebnisse der Studie geben Auskunft über das durchschnittlich tägliche Mobilitätsverhalten von Personen und von Mobilitätskenngrößen im Haushalten. Der Güterverkehr ist nicht Bestandteil der Erhebung.

Tägliche Verkehrsleistung pro Person wächst kaum mehr

Die tägliche Verkehrsleistung (Verkehrsaufwand) pro Person in Deutschland hat seit 2008 kaum mehr zugenommen. Sie war 2017 mit durchschnittlich rund 39 Kilometer pro Person und Tag etwa gleich wie 2008 (2017 in Baden-Württemberg: 40 Kilometer pro Person und Tag). 2002 waren es rund 37 Kilometer pro Person und Tag. Gleichwohl nimmt die durchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland seit dem Jahr 2002 unverändert und geringfügig zu. Mit rund circa 3,2 Milliarden Kilometer pro Tag ist sie auch seit dem Jahr 2008 um wenige Prozentpunkte gestiegen. Ein wichtiger Grund hierfür ist der Bevölkerungszuwachs. So

stieg die Gesamtverkehrsleistung in Baden-Württemberg von rund 400 Millionen Personenkilometern (Pkm) im Jahr 2002 auf 420 Millionen im Jahr 2008 und auf rund 445 Millionen Pkm im Jahr 2017.

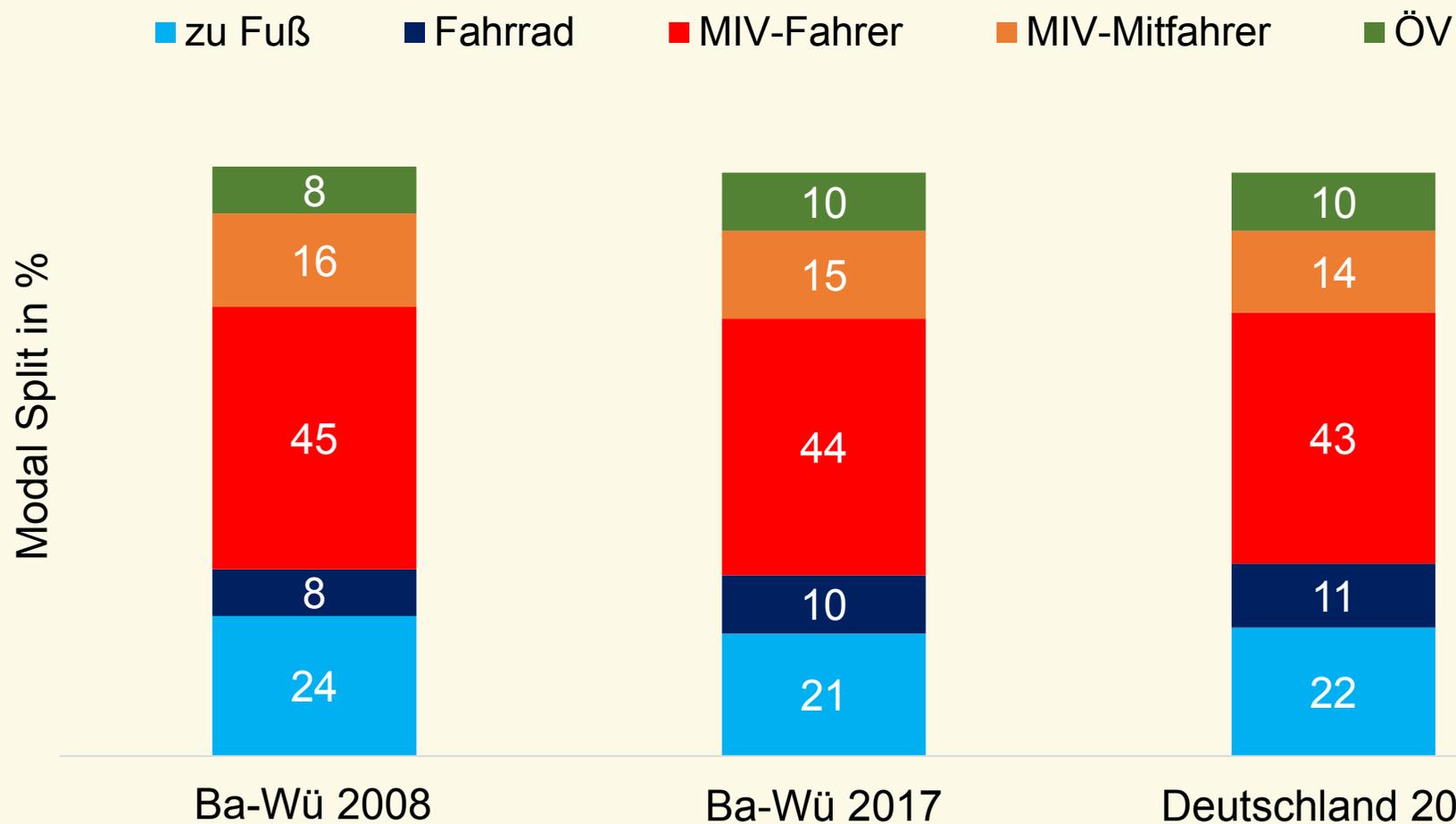
Pro Person werden durchschnittlich pro Tag 3,1 Wege und damit rund 0,3 Wege weniger zurückgelegt als noch im Jahr 2008 und dies unabhängig vom Verkehrsmittel. Gleichzeitig ist der Anteil der Personen, die an einem Durchschnittstag gar nicht mehr unterwegs sind, von 10 auf 15 Prozent signifikant gestiegen, und zwar insbesondere bei Kindern, Jugendlichen und Menschen mit niedrigem Einkommen.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Modal Split Anteile Wege Ba-Wü 2008 und 2017 und D 2017





Baden-Württemberg

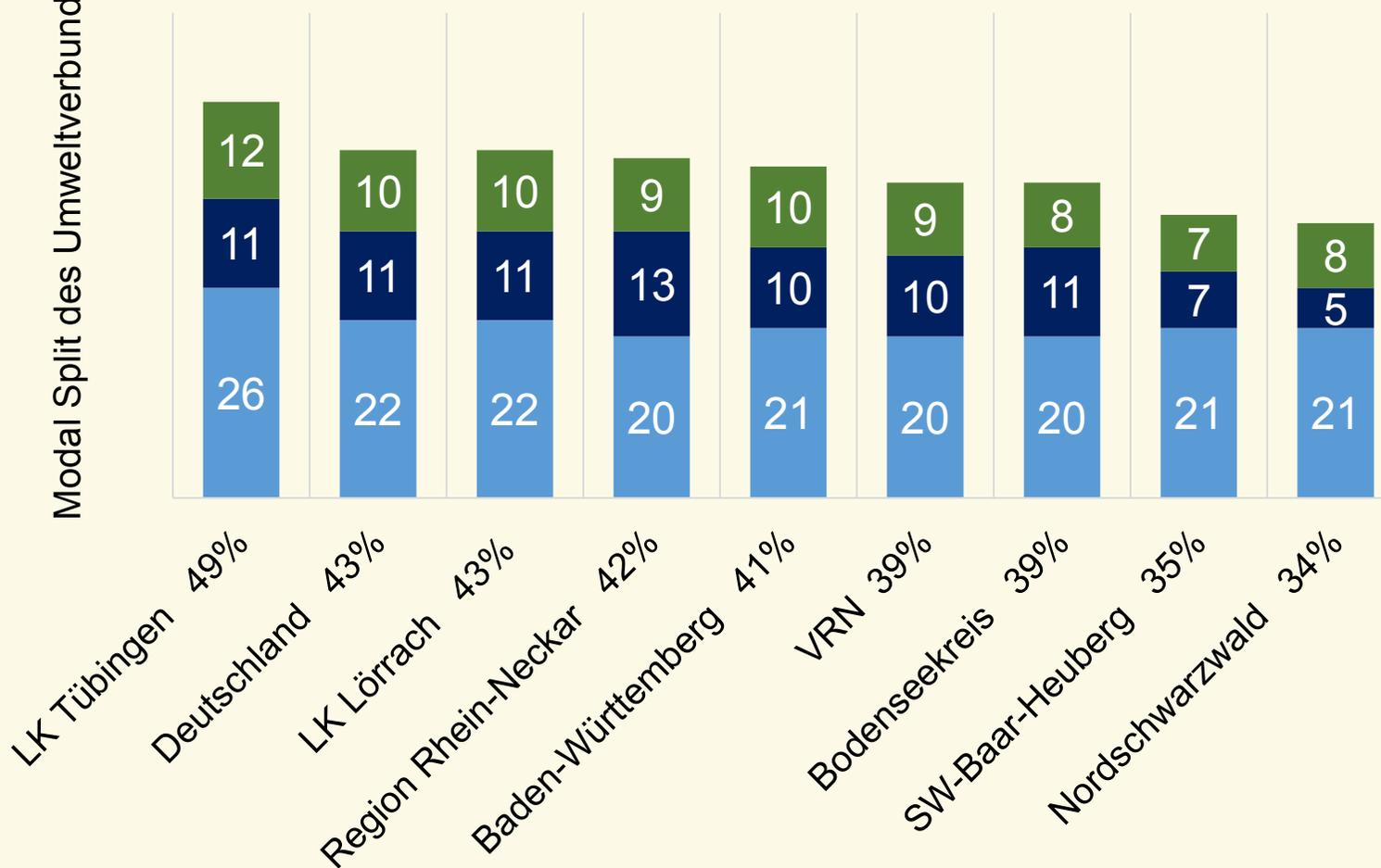
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Modal Split des Umweltverbundes in BW 2017

Anteil an allen Personenwegen [%]

Modal Split des Umweltverbundes in %

■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ ÖV





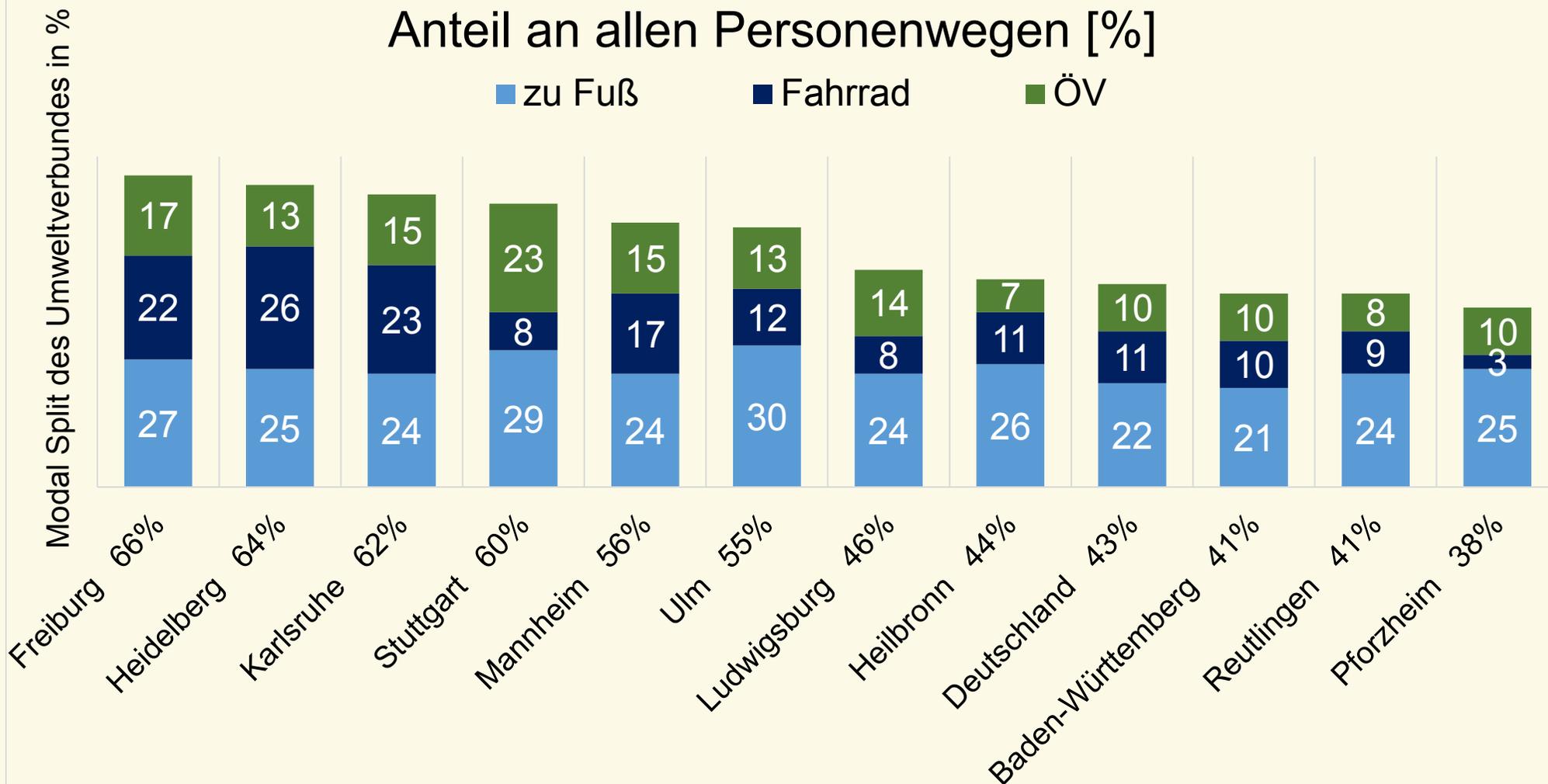
Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Modal Split des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖV) in BW 2017

Anteil an allen Personenwegen [%]

■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ ÖV



Busverkehr im Stundentakt

Der öffentliche Nahverkehr soll nach der Eröffnung des Ferienparks Allgäu attraktiver werden

Von Herbert Beck

25. Mai 2018



Leutkirch - Im Verkehrskonzept für den Ferienpark Allgäu im Urlauer Tann nahe Leutkirch spielt in allen Planungen sowohl des Betreibers Center Parcs als auch der Stadt Leutkirch der öffentliche Nahverkehr eine Schlüsselrolle. Ziel ist, auf der Verbindung zwischen Leutkirch und Isny tagsüber einen Stundentakt einzuführen. Im Park soll deshalb eine neue Haltestelle eingerichtet werden.

Noch sind die Verhandlungen nicht endgültig abgeschlossen. "Wir halten an dem Ziel eines Stundentakts fest", betont aber der Leutkircher Oberbürgermeister Hans-Jörg Henle. Ein Detail, das den Planern noch Kopfzerbrechen bereitet, konzentriert sich auf den Freitag, erfahrungsgemäß der Hauptanreisetag für Parkgäste. Ziel ist, dass die Busse im Park vor dem Hauptgebäude einen Halt einlegen. Bei starkem Autoverkehr der anreisenden Gäste könnte aber der Fahrplan ins Wanken geraten. Als Option wird aktuell darüber diskutiert, ersatzweise in diesen Stoßzeiten vor dem Parkeingang eine Haltestelle einzuplanen.

Tagesbesucher aus der Region können damit klarkommen. Christoph Muth, der als Manager den Park leiten wird, betont allerdings, der Konzern setze bei seiner Kampagne, den Park zu buchen, auch auf attraktive Angebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln. "Wir möchten verstärkt unsere Gäste für diese Alternative gewinnen." Ein verlässlicher Stundentakt insbesondere vom Leutkircher Bahnhof sei eine Grundvoraussetzung dafür, das Allgäu erst gar nicht mit eigenem Wagen anzusteuern.

In allen Diskussionen im Zusammenhang mit der Ansiedlung des Parks sind vor allem aus dem Raum Herlazhofen häufig Sorgen geäußert worden, der Autoverkehr auf der Landesstraße 319 zwischen der Autobahnanschlussstelle Leutkirch-Süd und dem Center-Parcs-Gelände führe zu

erheblichen Belastungen der Anlieger. Diese beklagen aktuell schon wegen des Baustellenverkehrs eine stärkere Lärmbelastung als üblich. Auch Sicherheitsfragen standen mehrfach schon im Raum. Abhilfe sollen aber unter anderem neue Radunterführungen sowohl bei Herlazhofen als auch bei Haselburg schaffen. Dort mündet die L 319 in die L318 zwischen Leutkirch und Isny.

"Ein attraktives Netz an Verbindungen hilft den Erwartungen in der Region", glaubt Christoph Muth, wenn sich Gäste des Parks bei Ausflügen auf die nähere Umgebung konzentrieren möchten. So ein Angebot könnte zudem auch den Park für Tagesgäste attraktiver machen. Zumindest in Spitzenzeiten, wenn das Gros der 1000 angebotenen Ferienhäuser belegt sein sollte, dürften Parkmöglichkeiten in dem Urlaubsareal knapp sein.

Neues Radwegekonzept

Sowohl für die Parkgäste als auch für Tagesausflügler wird derzeit aber auch am Feinschliff für ein Radwegekonzept gearbeitet, das bis zu der für den Oktober geplanten Eröffnung stehen soll. Immerhin wird Center Parcs im eigenen Verleih rund 1200 Fahrräder für alle Altersklassen, sportlich ambitionierte oder nur am Genussradeln interessierte Urlauber bereithalten. Allein das parkinterne Netz umfasst frühere Straßen und Wege auf einer Gesamtlänge von 26 Kilometern, die weitgehend aus der Zeit des Munitionslagers stammen.

Außer über den Haupteingang kann das Gelände per Rad an drei weiteren Durchlässen im Norden, im Osten und im Süden des Areals erreicht oder verlassen werden. Auch die Anbindung an den Allgäu-Bodensee-Radweg soll zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur intensiviert werden. Das Land unterstützt den Landkreis unter anderen mit einem Betrag in Höhe von 776 000 Euro zum Ausbau der K 8023 zwischen Hinzang und Frauenzell. Ein Radweg gehört dazu.

"Uns geht es bei allen Planungen darum, das Allgäu von seiner schönen Seite zu zeigen", sagt Hans-Jörg Henle. Naturerlebnis anstatt Verkehrsinfarkt. Bewegung anstatt Trägheit hinter dem Fahrzeuglenker. Oder eine ordentliche Busverbindung. Bisher orientierte sich der Fahrplan etwa der "Eschachlinie 7551" stark auch an Ferienterminen und an Schultagen. Urlaubsgäste aber werden genau dann, trotz aller von Bundesland zu Bundesland unterschiedlicher Ferienkalender, im Allgäu eintreffen.

Texte zu der laufenden Serie und frühere Artikel finden Sie unter

www.schwaebische.de/

centerparcs

In Augsburg fährt man bald ohne Ticket

Die bayerische Stadt führt den kostenlosen Nahverkehr in der Innenstadt ein

Von Hanna Gersmann

29. Mai 2018



Straßenbahnhaltestelle am Königsplatz in Augsburg: Die Stadt will den Nahverkehr im Stadtzentrum künftig für alle Bürger und Touristen kostenlos anbieten.

Augsburg - Gar kein Ticket mehr nötig: Die bayerische Stadt Augsburg prescht vor und will den Öffentlichen Personennahverkehr in ihrer Innenstadt grundsätzlich kostenlos machen. Mitte 2019, spätestens 2020, soll man dort Bus und Straßenbahn nutzen können, ohne irgendeinen Fahrschein kaufen zu müssen. Das Angebot sei Teil der Augsburger "Agenda für Mobilität", erklärt Walter Casazza, Geschäftsführer der Stadtwerke Augsburg. Mit ihr habe sich die Stadt vorgenommen, Fahrverbote zu vermeiden und "umweltfreundlicheres Verkehrsverhalten" zu fördern. Ein Vorbild?

Schon im Februar hatte die Bundesregierung den Gratis-ÖPNV ins Spiel gebracht. In einem Brief an EU-Umweltkommissar Karmenu Vella schrieb sie, man denke über die Idee mit Ländern und Kommunen nach - für weniger Autos und bessere Luft. In vielen deutschen Städten werden Schadstoffgrenzwerte überschritten, die EU fordert längst, mehr dagegen zu tun. Doch die fünf Städte, in denen das getestet werden sollte - Herrenberg, Reutlingen und Mannheim in Baden-Württemberg, Bonn und Essen in Nordrhein-Westfalen - winkten ab. Zu teuer.

Dedy: Frage der Finanzierung

Der Betrieb muss irgendwie bezahlt werden. "Fast 12,8 Milliarden Euro nahmen die deutschen Nahverkehrsunternehmen 2017 durch Fahrgelder ein", rechnet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen vor. Und schon heute drängelten sich die Fahrgäste "überall in Bussen und Bahnen". Der Verband warnt: "Ein kurzfristiger, sprunghafter Fahrgastanstieg würde die vorhandenen Systeme vollständig überlasten." Zunächst müsse darum Geld in neue Busse, Bahnen, Infrastruktur gesteckt werden.

Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags, sagt es so: "Wir gucken mit großem Interesse auf Versuche, kleinräumig vergünstigte oder kostenlose Nahverkehrsangebote einzuführen, so wie jetzt in Augsburg." In der Vergangenheit gab es in Deutschland nur ein paar Pilotprojekte, wie etwa in Tübingen, wo die Einwohner vier Monate lang jeden Samstag kostenlos den ÖPNV nutzen konnten. Nur, meint Dedy weiter, wer den Gratis-Nahverkehr "großflächig" wolle, müsse sagen, wie das "konkret vor Ort finanziert werden soll".

schreckt die Geldfrage allerdings nicht ab. Die Stadtwerke und die Stadt Augsburg als Gesellschafter würden Fördergelder beantragen und für den Eigenanteil, versichert Casazza, "ein tragfähiges Finanzierungskonzept entwickeln". Bleibt eine andere Frage: Hilft das Augsburger Modell wirklich im Kampf gegen den Dreck in der Luft?

Denn: Nicht in ganz Augsburg, sondern nur in der "City-Zone" werden Busse und Straßenbahn gratis fahren. Das sind acht Haltestellen zwischen Hauptbahnhof, Theater, Rathausplatz und einigen anderen Knotenpunkten in der Innenstadt. Das sei dann doch dem Geld geschuldet, meint Casazza: "Die Erlösminderungen durch die kostenlose Innenstadtzone müssen sich in einem verkraftbaren Rahmen halten." Doch zusammen mit einem Kurzstreckenticket zu einem sehr günstigen Preis (vier Haltestellen für einen Erwachsenen maximal 1,45 Euro) erweitere sich der Radius. "Somit wird die Maßnahme eine weit größere Wirkung zum Schutz der Umwelt entfalten."

Lottsiepen: "Problemverlagerung"

Gerd Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland meint: "Wer nur die Augsburger Innenstadt entlastet, verlagert das Problem an den Stadtrand." Dort suchten Autofahrer dann nach Parkplätzen, sie ließen den Wagen aber nicht zuhause stehen. Darum gehe es aber: "Man muss von zuhause zu Fuß oder mit dem Rad bequem zur Haltestelle fahren können, wo der Bus oder die Bahn in guter Taktung in die Stadt fährt." Zugleich müsse Autofahrern das Leben schwerer gemacht werden, etwa mit höheren Gebühren fürs Parkhaus. Lottsiepen hält auch nichts vom Gratis-ÖPNV. "Im Kapitalismus, den kann man kritisieren oder nicht, wird nur das als Wert geschätzt, das auch etwas kostet."

Nicht nur Lottsiepen guckt vor allem nach Wien. Auch der Mobilitätsforscher Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung meint, die österreichische Hauptstadt mache es in dem Fall "richtig". Dort gibt es seit 2012 ein 365-Euro-Jahresticket, ist der ÖPNV also nicht umsonst, aber günstig. Und mittlerweile gibt es mehr Jahreskarten als Autos. Canzler meint allerdings auch: "Aber wenn eine Kommune sich einen zeitweisen Gratis-ÖPNV leisten will, um seine Bürger zum Probieren einzuladen, ist das natürlich zu begrüßen."

Mit Sicherheit ins neue Schuljahr

Dekra überprüft auch Fahrzeuge des Busunternehmens Grabherr in Waldburg

Von Christine Hofer-Runst

5. September 2018



Busunternehmen aus der Region Bodensee-Oberschwaben erhalten Zertifikate von Dekra-Mitarbeiter Thomas Acker (Sechster von rechts). Foto: Christine Hofer-Runst

Kreis Ravensburg - Sicherheit wird großgeschrieben bei der Interessengemeinschaft "Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben" (RBO).

15 Unternehmen des RBO, die ein Gebiet von Mengen bis Wangen und von Bad Wurzach bis Überlingen abdecken, haben nun ihre eingesetzten Busse von der Prüfgesellschaft Dekra wieder auf Sicherheit überprüfen lassen. Am Dienstagvormittag durften die teilnehmenden Unternehmer die Zertifikate, aus der Hand von Thomas Acker, auf dem Hof der Firma Ehrmann in Bad Wurzach entgegennehmen.

Etwa 300 Fahrzeuge sind an 14 Standorten zur Schülerbeförderung im Einsatz und legen auf 62 Linien nahezu unglaubliche zehn Millionen Kilometer jährlich zurück.

Zur Sicherheit der Fahrgäste überprüft die Dekra akribisch den Innenraum der Busse. Eine Vielzahl angebrachter Spiegel ermöglicht dem Busfahrer dort jederzeit einen Überblick über die Schüler. Leicht erreichbare Stop-Taster und Notfallhammer müssen vorhanden sein und die Sitzreihen fest und stabil im Fahrzeugboden verankert sein. Damit im Schulalltag kein Kind durch eine sich schließende Tür zu Schaden kommt, werden Schließkraftmessungen

durchgeführt, um ein Verletzungsrisiko diesbezüglich zu vermeiden. Neuere Busmodelle verfügen über einen Rollstuhlplatz, um auch Kindern mit Behinderungen einen sicheren Schulweg zu ermöglichen.

Alle Busse sind mit den Sicherheitsmodulen ausgestattet. Von der Brandmeldeanlage im Motorraum bis zu einem dreifachen Bremssystem. "Insgesamt vier Durchsichten pro Jahr sind vorgeschrieben", erklärt Norbert Kurz von der Dekra. "Dazu ist zudem eine Inaugenscheinnahme des kompletten Unterbodens vorgesehen, um eventuelle Korrosionsspuren zu erkennen."

Martin Burkart, Vertreter des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer, erläutert im Anschluss die Fahrgastsituation. Ein Sitzplatzanspruch für jeden Schüler sei finanziell nicht leistbar und, selbst bei starker Auslastung der Fahrzeuge, könne man niemals von einer Überfüllung sprechen. Die ausgewiesene Steh- und Sitzplatzanzahl werde definitiv nicht überschritten.

Damit die Sicherheit nicht an der Schulbustür endet, appellieren die Vertreter der Schulen und des Elternbeirates an die Eltern, die Busbuchten nicht mit ihren Autos zu blockieren und den Buskindern so ein problem- und gefahrloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Peter Erk, Schulbusfahrer bei der Firma Ehrmann, freut sich auf den Schulstart und auf "seine" Kinder. Insgesamt verlaufe der Busalltag recht reibungslos und harmonisch, sagt er. Allerdings würde er sich von den Schülern eine kurze Begrüßung am Morgen wünschen.

Sicherheit funktioniert am allerbesten, wenn alle mitmachen: Das ist ein Tenor des Vormittags. Die Busunternehmer haben ihren Teil bereits beigetragen und dafür gesorgt, dass alle Schüler am Montag einen sicheren Start ins neue Schuljahr haben.

Die Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH wurde 2004 als Interessengemeinschaft von 16 privaten Linien-Verkehrsunternehmen in der Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsgesellschaft (Bodo) gegründet. Die RBO ist auch als Gesellschafter an der Bodo beteiligt. Sie investiert nach eigener Aussage jährlich rund sieben Millionen Euro in 30 neue Omnibusse.

Abfahrt im Stundentakt soll Busfahren attraktiver machen

Neuer Knotenpunkt wird der Busbahnhof an der Horgenzeller Schule

Von Elke Oberländer

28. November 2018



Die Haltestelle "Horgenzell Schule" wird nach dem Fahrplanwechsel zum Knotenpunkt für Busse aus Ravensburg, Wilhelmsdorf, Danketsweiler und Wittenhofen. Foto: Elke Oberländer

Horgenzell - Horgenzell - Die Gemeinden Horgenzell und Wilhelmsdorf können mit deutlichen Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr rechnen: Die Busse auf der Hauptstrecke fahren künftig von sechs bis 20 Uhr stündlich, an Schultagen zeitweise sogar halbstündlich. Freitag- und Samstagabend geht der letzte Bus ab Ravensburg um 1.08 Uhr. Und die Teilorte werden besser an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Los geht es zum Fahrplanwechsel am 2. Advent.

Für Bodo, den Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund, ist der Raum Wilhelmsdorf-Horgenzell-Deggenhauseral eine Modellregion. "Stellvertretend für den gesamten ländlichen Raum wollen wir hier ausprobieren, ob verbesserte Fahrpläne mehr Nutzer anlocken, die dann wiederum das erweiterte Angebot finanzieren", erklärt Verkehrsmanager Stefan Leinweber. Eigentlich werde die Strecke 7538 von Illmensee über Wilhelmsdorf und Horgenzell nach Ravensburg bereits recht häufig von Bussen befahren. Aber die Struktur des Fahrplans sei kompliziert und die Abfahrtszeiten könne sich ein Gelegenheitsfahrer kaum merken.

Schüler sind größte Nutzergruppe

Künftig sollen die Busse zu festen Zeiten fahren, also zum Beispiel immer 13 Minuten nach der vollen Stunde. In der Hauptverkehrszeit wird auf alle halbe Stunde verdichtet. Ein Problem für die Planer war, dass die Schulstunden sich nicht an den Stundentakt halten, sondern 45 Minuten dauern. "Schlimmstenfalls hätten die Schüler 55 Minuten auf den Bus warten müssen - das wollten wir vermeiden", sagt Verkehrsmanager Leinweber. "Immerhin sind die Schüler unsere größte Nutzergruppe." In ihrem Interesse gebe es einige geringfügige Abweichungen vom Stundentakt.

Das neue stündliche Busangebot gilt für die Hauptachse Wilhelmsdorf-Horgenzell-Ravensburg. Neuer Knotenpunkt für den Modellraum soll die Haltestelle "Horgenzell Schule" werden. "Sie ist viel größer, bietet Platz zum Umsteigen und ist für die Schüler nicht so gefährlich wie die Haltestelle an der Landesstraße", sagt Leinweber. Vom Busbahnhof an der Schule wird die Linie 7539 künftig nach Zogenweiler und Danketsweiler fahren.

Der Busbahnhof ist ebenfalls Startpunkt für die neue Linie 42: Sie verbindet Horgenzell über Winterbach, Sattelbach und Kappel mit Wittenhofen im Deggenhausertal. Auf dieser Strecke ist Zwei-Stunden-Takt geplant. "Wir sind sehr gespannt, ob die neue Verbindung ins Deggenhausertal so angenommen wird", sagt der Verkehrsmanager. Stolz ist er vor allem auf das "Rendezvous-System" am Horgenzeller Busbahnhof. Wer dort abfährt oder umsteigt, hat dank der abgestimmten Taktung vier Busse gleichzeitig zur Auswahl: nach Ravensburg, Wilhelmsdorf, Danketsweiler und Wittenhofen.

Schlenker über die Teilorte

Und wenn jemand nach Wolketsweiler oder Wilhelmskirch will? Kein Problem, sagt Leinweber. Alle zwei Stunden fahren die Busse auf der Hauptachse nicht auf der Landesstraße 288 über Gossetsweiler, sondern machen einen Schlenker über die beiden Teilorte. Wer aber zum Beispiel von Ravensburg nach Wolketsweiler will und den Bus über Gossetsweiler erwischt hat, der kann immer noch bis zum Horgenzeller Busbahnhof fahren und von dort zurück in seinen Teilort, erklärt der Verkehrsmanager. "So kommt man von Ravensburg jede Stunde nach Gossetsweiler und jede Stunde nach Wolketsweiler."

Die Nachtbusse am Wochenende, die früher um 20 Uhr und um 23 Uhr von Ravensburg zurückfahren, starten künftig um 22 Uhr und um 1 Uhr. "Das ist vor allem für die Jugend interessant", vermutet Leinweber. Alles in allem hat die Modellregion nach dem Fahrplanwechsel deutlich mehr Busfahrten zu bieten. Der Verkehrsmanager hofft, dass dann viele Menschen das Auto stehen lassen und mit dem Bus fahren. "Der Modellversuch läuft auf jeden Fall drei Jahre", verspricht er. "Dann sehen wir weiter."

Leinweber ist Verkehrsmanager der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und zuständig für die Landkreise Ravensburg und Sigmaringen. Ausgetüftelt hat er das neue System zusammen mit Christof Bühler vom Omnibusverkehr Bühler und mit Maschinenbau-Ingenieur Tobias Schlosser, der an der Zeppelin University eine Masterarbeit über die Erschließung der Horgenzeller Teilorte geschrieben hat. Für den Fall, dass das neue System bei der Bevölkerung gut ankommt, hat Schlosser noch einige weitere Ideen zur Verbesserung in der Hinterhand, berichtet Verkehrsplaner Leinweber. Zum Beispiel könnte mit Rufbussen die komplette Gemeinde Horgenzell an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen werden. Horgenzells Hauptamtsleiter Andreas Flach spricht schon jetzt von einem "Riesengewinn" für die Gemeinde.

Probleme an der Bahnsteigkante

Bund stellt Barrierefreiheit bei Zügen infrage - und damit den Sinn von Millionen-Investitionen

Von Ludger Möllers

20. Oktober 2017



Der Idealfall: eine behindertengerechte Einstiegsmöglichkeit in einen Regionalzug. Doch neue Vorgaben aus dem Bundesverkehrsministerium könnten verhindern, dass an allen Bahnhöfen barrierefreie Zugänge zu den Zügen gebaut werden.

Ulm - Jochen Hinzmann, er ist auf seinen Rollstuhl angewiesen, braucht jeden Morgen Hilfe, wenn er im Ulmer Hauptbahnhof in den Zug nach Biberach einsteigen will. Zwischen Bahnsteigkante und Eisenbahnwagen liegen 21 Zentimeter Höhenunterschied, die Hinzmann nicht alleine überwinden kann: "Wir brauchen barrierefreie Zugänge", fordert der 48-Jährige. Bisher hatte er die berechnete Hoffnung, dass alle Bahnsteige über kurz oder lang so umgebaut würden, dass er ohne fremde Hilfe in den Zug rollen kann. Doch jetzt stellt das Bundesverkehrsministerium entsprechende Vereinbarungen zwischen den Ländern, der Bahn und den Nahverkehrsunternehmen über niveaugleiche Höhen der Bahnsteige und Böden der Eisenbahnwagen in Frage: Gut möglich, dass Hinzmann noch lange über Stufen in den Waggon gehoben werden muss.

55 Zentimeter über Schienenoberkante: Das war im süddeutschen Regionalverkehr bisher das Maß für die Höhe neuer Bahnsteige und die Höhe des Bodens neuer Eisenbahnfahrzeuge. Regio-Shuttle-Fahrzeuge und Doppelstockwagen weisen diese Einstiegshöhe auf. Ohne Stufen

oder Stolperkanten sollen Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen und Menschen mit Rollatoren ein- und aussteigen können.

Großstädte als Maßstab

Zum Ärger der meisten Bundesländer stellt das Bundesverkehrsministerium dieses Maß in Frage. Das Ministerium will eine Bahnsteighöhe von einheitlich 76 Zentimetern für alle zukünftig zu modernisierenden oder neu zu bauenden Bahnsteige. Die Begründung: Die Bahnhöfe in den 50 größten Städten in Deutschland seien bereits mit 76-Zentimeter-Bahnsteigen ausgestattet. Deutschlandweit hätten diese einen Anteil von rund 28 Prozent an der Anzahl aller Bahnsteige, dort stiegen aber rund 44 Prozent der Reisenden ein oder aus. Demgegenüber seien dies an den 55-Zentimeter-Bahnsteigen, die einen Anteil von 24 Prozent an den Bahnsteigen haben, nur acht Prozent der Reisenden.

Sollte sich die 76-Zentimeter-Order durchsetzen, dann wären bereits getätigte millionenschwere Investitionen mit dem Ziel barrierefreien Fahrens im ganzen Bereich des künftigen Regio-S-Bahn-Netzes Donau-Iller zwischen Aalen und Memmingen, Günzburg, Ulm und Biberach ohne rechten Sinn. Denn in den vergangenen Jahren sind 34 Stationen mit der Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern modernisiert oder gar komplett neu gebaut worden. Allein auf der Südbahn zwischen Ulm und Aulendorf sind heute sieben von elf Stationen mit 55 Zentimetern hohen Bahnsteigen ausgestattet, fünf weitere Bahnhöfe sind in Planung. Im Netz der geplanten Regio-S-Bahn gibt es nur drei Stationen mit 76 Zentimetern Höhe. Hinzu kommt, dass zur Umsetzung des Regio-S-Bahn-Konzeptes in den kommenden Jahren bis zu 30 weitere Halte neu gebaut werden sollen. Zudem haben die Länder Bayern und Baden-Württemberg Fahrzeuge mit 55 Zentimetern Fußbodenhöhe bestellt.

Diese Ausbauhöhe sei mit der DB AG abgestimmt gewesen, sagt Oliver Dümmler, Geschäftsführer des Regio-S-Bahn-Vereins: "Erklärtes Ziel der Region ist es, ein barrierefreies Regio-S-Bahn-System aufzubauen." Bisher sei dieses Ziel auch erreichbar gewesen, "da die beiden Länder Bayern und Baden-Württemberg auf den Strecken des zukünftigen Regio-S-Bahn-Netzes eine einheitliche Ausbauhöhe der Bahnsteige von 55 Zentimetern verfolgt haben."

Zwar ist von Ausnahmen die Rede, bestätigt sind diese aber nicht. Zieht der Bund seine Linie durch, könnte das in der Praxis bedeuten, dass Berlin die Modernisierung von Bahnsteigen nur noch dann finanziell fördert, wenn sie eine Höhe von 76 Zentimetern erhalten. Auf der Südbahn beträfe das zum einen die Stationen Aulendorf, Bad Schussenried und Erbach - hier liegt die Einstiegshöhe noch unterhalb von 55 Zentimetern. Und es beträfe zum anderen die geplanten Bahnhöfe Biberach-Nord und Ummendorf. Am Ende gäbe es dann an diesen fünf Haltepunkten 76 Zentimeter hohe Bahnsteige - und 55 Zentimeter hohe Bahnsteige an allen anderen.

Jochen Hinzmann gibt die Hoffnung nicht auf, dass er eines Tages an allen Stationen in ganz Deutschland ohne fremde Hilfe aus allen Zügen aussteigen und in alle Züge wieder einsteigen kann. Doch dazu müssten nicht nur alle Bahnsteige und alle Züge niveaugleich ausgestattet sein, auch müssten die Aufzüge funktionieren - doch das ist eine andere Geschichte.

Neue Lösung für Barrierefreiheit in Kißlegg

Änderungen in der Planung für die Elektrifizierung - Unterführung ab Oktober 2019

map

4. Dezember 2018

Kißlegg - Kisslegg - Als "unbefriedigende Perspektive für den barrierefreien Zugang" hat jetzt ein Bahnsprecher selbst den bereits aufgebauten Fußgängersteg am Bahnhof Kißlegg bezeichnet. Deshalb hat die Bahn eine neue Lösung ausgearbeitet, um die Barrierefreiheit während der Bauarbeiten für die Elektrifizierung so lange wie möglich zu sichern. Stand jetzt plant die Bahn laut einem Sprecher den Steg im kommenden Jahr mehrmals nur für wenige Tage nutzen zu müssen - anstatt wie zuerst angekündigt für mehrere Monate.

2019 ist einiges los am Bahnhof in Kißlegg: Ein elektronisches Stellwerk wird in Betrieb genommen, Gleise werden erneuert, eine Unterführung gebaut. Die Bahn hat laut einem Sprecher nun die Bauabläufe so überarbeitet, dass der Bahnhof doch länger als vor ein paar Wochen noch gedacht barrierefrei bleiben kann.

Das elektronische Stellwerk soll demnach im Mai in Betrieb gehen, die Bauarbeiten fallen somit zusammen mit dem Neubau einer Weiche in die Zeit der Streckensperrung Aichstetten-Leutkirch-Kißlegg-Hergatz ab Mitte April 2019. "Auf diese Weise bleibt bis zu diesem Zeitpunkt der Fahrdienstleiter im Bahnhof, der die Weichen und Signale stellt", erklärt ein Bahnsprecher. Der Fahrdienstleiter regelt also bis April den Zugang der Reisenden zum Bahnsteig der Gleise 2 und 3, zwei Monate länger als zunächst angekündigt.

Für den Bauzeitraum ab April 2019 bis zum Ende der Streckensperrung zwischen Kißlegg und Hergatz im Oktober 2019 will die Bahn den heutigen Bahnsteigzugang über Gleis 1 und 2 weiterhin beibehalten und links, beziehungsweise rechts davon, die beiden Gleise absperren. Ein Zugang zu den in der Zeit an Gleis 2 und 3 haltenden Zügen (von Aulendorf kommend) ist dann noch barrierefrei möglich, so der Bahnsprecher weiter. Wenn genau an Gleis 1 und 2 für die Elektrifizierung gearbeitet werden muss, ist ein direkter Gleisübergang allerdings nicht mehr möglich. Dann muss der Steg genutzt werden, heißt es weiter: "Wir können diesen Zeitraum erst dann detaillierter benennen, wenn Planung der Auftragnehmer vorliegt, gehen aber davon aus, dass sich die Stegnutzung auf kürzere Zeiträume von einigen Tagen beschränkt." Nach Ende der Streckensperrung Kißlegg-Hergatz ab Oktober 2019 soll dann die neue Unterführung als Bahnsteigzugang zu den Gleisen 2 und 3 fertig sein.

Prozess aus der Gemeinde

Die Ankündigung der Bahn, ab Februar 2019 wegen Bauarbeiten die Barrierefreiheit am Bahnhof Kißlegg über mehrere Monate einschränken zu müssen, hatte in der Gemeindeverwaltung für Verwunderung und Unverständnis gesorgt und bei den Oberschwäbischen Werkstatt für Menschen mit Behinderungen (OWB) in Kißlegg für heftigen Gegenwind: "Wenn der Bahnhof auf längere Zeit nicht mehr barrierefrei ist, fühlen wir uns in unserer Möglichkeit der Teilhabe am Leben in der Gesellschaft benachteiligt und diskriminiert", hieß es vor knapp zwei Wochen in einer Stellungnahme des Werkstatttrats. Auch der Verkehrsclub hatte sich in die beginnende Debatte eingeschaltet. Ein Vorschlag lautete, für die Bauzeit einen Bahnübergang für Reisende mit Postensicherung über die bestehende Karrenüberfahrt bei der Güterhalle einzurichten, sagte Walter Siedow, Vorsitzender des Kreisverbands Ravensburg.

Nach dem Aufbau des Fußgängerstegs hatte die Bahn zunächst mitgeteilt, die Barrierefreiheit am Bahnhof einschränken zu müssen.

So schwer wie zwölf Elefanten

Schüler des SBBZ Sehen Baidt und Busfahrer lernen viel beim Mobilitätsworkshop

sz

18. Dezember 2018



Schüler und Lehrer sowie Busfahrer der örtlichen Verkehrsbetriebe nahmen am Workshop für mobilitätseingeschränkte Personen am SBBZ Sehen in Baidt teil. Foto: SBBZ Sehen

Baidt - Baidt - Was müssen Busfahrer beachten, wenn Menschen mit Behinderung unter den Fahrgästen sind? Diese Frage, aber auch viele andere, wurden beim "Workshop für mobilitätseingeschränkte Personen gemeinsam mit Busfahrern" beantwortet, der unter der Leitung von Referent Jürgen Fortenbacher am SBBZ Sehen in Baidt stattgefunden hat. Dieser Workshop ist Teil einer Fortbildung der Geschäftsstelle Inklusionskonferenz vom Landratsamt Ravensburg, zu dem Schüler und Lehrer sowie Busfahrer der örtlichen Verkehrsbetriebe eingeladen waren, heißt es in einer Pressemitteilung.

Inhalte waren Informationen über das Busfahren im Allgemeinen, praktische Übungen bei der Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen sowie Informationen über die technische Ausstattung an Bussen und Haltestellen. Im ersten Teil konnten die Schüler nach allen Dingen fragen, die sie schon immer wissen wollten, wie zum Beispiel: Was wiegt ein Bus? (So viel wie zwölf Elefanten). Muss man sich im Bus anschnallen? (Nein). Was ist die wichtigste Eigenschaft eines Busfahrers? (Er muss Menschen mögen). Auch die Busfahrer hatten laut des Presstextes viele Fragen, darunter: Wie schiebe ich einen Rollstuhl richtig über die Rampe in den Bus? (Rückwärts).

Fortenbacher beantwortete die Fragen, schilderte anhand zahlreicher Praxisbeispiele die Situationen aus dem Alltag der Personenbeförderung und zeigte konkrete Lösungsmöglichkeiten auf. Die Schüler bekamen einen Einblick in den Arbeitsalltag der Busfahrer, und diese lernten die Schüler mit ihrem individuellen Hilfebedarf kennen. So bekamen die Fahrer Simulationsbrillen aufgesetzt, die die Sicht erheblich einschränkten, und mussten sich damit im Bus bewegen sowie ein- und aussteigen.

Eine Erkenntnis war es, wie wichtig es ist, miteinander zu reden. So kann eine hilfsbedürftige Person über einen Knopf an der Außenseite der Bustüre dem Fahrer ein Signal geben. Dieser hilft dann beim Einsteigen. Aber auch die Fahrgäste müssen auf die Anweisungen des Busfahrers hören, denn er ist dafür verantwortlich, dass alle sicher an ihr Ziel kommen.

Eine Fahrkarte für drei Landkreise

Ab Januar gehört der Landkreis Lindau zum Verkehrsverbund Bodo

Von Dirk Augustin

13. Dezember 2017



Landrat Elmar Stegmann, Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler und Steffen Schaller von Länderbahn/Alex mit ihren Mitarbeitern freuen sich auf den Start des Verkehrsverbunds Bodo im Landkreis Lindau am 1. Januar. Foto: Teresa Bleymeier

Lindau - Ab Januar gehört der Landkreis Lindau zum Verkehrsverbund Bodo. Fahrgäste können dann zwischen Lindau und Pfullendorf, zwischen Überlingen und Oberstaufen mit einer Fahrkarte Bus und Bahn fahren. Schüler mit ihren Monatskarten sogar kostenlos. Landrat Elmar Stegmann und Bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler haben am Montag die Vorteile vorgestellt.

Ab 1. Januar gelten auch in Stadt und Landkreis Lindau die Bodo-Tarife, die Bus- und Bahnfahrten auf vielen Strecken billiger, vor allem aber viel einfacher machen. Denn Fahrgäste benötigen nur noch ein Ticket, auch wenn sie zwischen Regionalbus, Stadtbus oder Zug umsteigen. Und wenn erst bis zum Sommer in allen Bussen die Geräte für das sogenannte E-Ticket eingebaut sind, bekommen Fahrgäste nicht nur 20 Prozent Rabatt, zusätzlich müssen sie keine Fahrscheine mehr kaufen, sondern ihre Karte nur beim Ein- und Aussteigen vor die Lesegeräte halten. Sie zahlen dann monatlich.

Besonders günstig ist der Bodo für Senioren, die für 44,40 Euro im Monat eine Karte erhalten, die als ÖPNV-Flatrate für alle Busse und Bahnen im Bodo-Gebiet gilt. Noch besser haben es Schüler, die mit ihren Schulfahrkarten ab 13.30 Uhr und an Samstagen, Sonntagen und

während der Ferien in Bayern und Baden-Württemberg kostenlos im ganzen Bodgebiet fahren dürfen.

Zum Shoppen nach Ravensburg oder zum Baden nach Oberstaufen ist für Jugendliche aus Lindau damit künftig einfach und kostengünstig. "Wir haben einen Verbund vom Bodensee bis in die Alpen" sagt Löffler stolz und verweist darauf, dass das Bodgebiet ab Januar bis zur Talstation der Hochgratbahn reicht. Denn neben den Landkreisen Ravensburg, Bodenseekreis und Lindau ist auch die Gemeinde Oberstaufen dabei.

Damit die Kunden diese Vorteile nutzen können und die Tarife durchschauen, verteilt Bodo derzeit an alle Rathäuser und andere Servicestellen im Landkreis entsprechende Info-Broschüren. Außerdem gibt es im Internet ausführliche Antworten auf alle Fragen. Und vom Frühjahr an will der Bodo sich in vielen Städten und Gemeinden im Landkreis persönlich vorstellen.

Mit Lindau befördert der Bodo 40 Millionen Fahrgäste im Jahr

Stegmann und Löffler wiesen darauf hin, dass alle Angebote vom Neujahrstag an auch in Lindau gelten, obwohl Abonnenten zunächst ihre alten Fahrscheine behalten. Auch die Schülerfahrkarten werden erst vom kommenden Schuljahr an entsprechend gedruckt.

Aber alle Busfahrer und Kontrolleure wissen Bescheid, sodass es keine Probleme geben sollte. Und auch wenn die E-Ticket-Automaten wohl erst im Sommer in allen Bussen eingebaut sein werden, versichert Löffler, dass die Kunden die Vorteile von Anfang an nutzen können - wenn es auch am Anfang etwas kompliziert sei. Inhaber des E-Tickets müssen nämlich in manchen Bussen noch normale Fahrkarten kaufen, erhalten beim Vorzeigen aber sofort den Rabatt. Und manches werde ihnen später über die monatliche Abrechnung zurückerstattet.

Nach dem Beitritt der Lindauer soll die Fahrgastzahl im Bodo um fünf Millionen auf 40 Millionen im Jahr steigen, die in den künftig 132 Zonen fahren. Etwa eine halbe Million Menschen lebt im Verbundgebiet.

Neue Werbeträger haben Stegmann und Löffler am Montag ebenfalls vorgestellt. Denn ein Bus wird im Bodo-Design ab sofort durch den Landkreis fahren. Und weil die Länderbahn/Alex ebenfalls Verbundpartner wird, trägt eine Lokomotive das Bodo-Design sogar bis nach München. Stegmann stellte den "ersten Bodo-Botschafter auf Schienen" vor und Löffler freute sich: "Das ist der größte Werbeträger, den wir je hatten."

Ausführlich informiert der Verkehrsverbund auf seiner Internetseite auch über den Beitritt des Landkreises Lindau und die damit verbundenen Linien, Fahrpreise und Vorteile für Fahrgäste unter der Adresse

www.bodo.de



Mobil mit Bus und Bahn

Presseinformation

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH (bodo)

Ravensburg, 05.12.2017

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Anne Hackert, Marketing & Presse, Tel: 0751 361 41 34

eCard startet erst kurz vor Weihnachten GRATIS Weihnachtsaktion versüßt die Wartezeit

Es war so nicht vorgesehen – und dennoch: der Start des eCard-Livebetriebs wird noch einmal um 12 Tage verschoben. Kurzfristig verkündet die Verbundgeschäftsstelle den späteren Start ab 22. Dezember. Bereits über 2.000 Fahrgäste haben ihre eCard bestellt. bodo bittet um Entschuldigung für die Verzögerung und startet eine GRATIS Weihnachtsaktion für alle eCard-Kunden. Bis einschließlich Neujahr 2018 ist das Nutzen von Bus und Bahn im bodo-Gebiet für eCard-Kunden kostenfrei. Einchecken und Auschecken darf trotzdem schon mal geübt werden!

„Wir haben einen unerwarteten Rückstand in den Umrüstarbeiten sowohl bei einzelnen Omnibusunternehmen als auch bei den Arbeiten an den Bahnhöfen. Einchecken – Auschecken – einfach fahren muss mit nur wenigen Ausnahmen funktionieren. Das können wir nun erst zum Jahreswechsel realisieren“, so Bernd Hasenfratz, Projektleiter und stellvertretender Geschäftsführer des bodo-Verkehrsverbunds.

Aktion: eCard Kunden fahren gratis

Pünktlich vor den Weihnachtstagen erhalten alle eCard-Kunden ihre eCards. In diesen Tagen laufen bereits die Vorbereitungen für den Versand und auch die Testfahrer sind weiterhin unterwegs. Mit der GRATIS Weihnachtsaktion erweitert bodo sozusagen diese Testgruppe.

So gilt: ab Erhalt der eCard vsl. am 22. Dezember und bis einschließlich 01.01.2018 ist das Fahren mit Bus und Bahn im bodo kostenfrei. Die eCard muss lediglich bei Einstieg im Bus oder bei der Fahrscheinkontrolle vorgezeigt werden.

Bitte testen: Wer auch während der Aktion den Check-in und Check-out ausprobieren möchte, ist herzlich eingeladen dies zu tun. bodo garantiert, dass bis Ablauf des Neujahrsfeiertags keine Fahrpreisberechnung stattfindet.

Weitere Informationen: www.bodo-ecard.de



Mobil mit Bus und Bahn

Presseinformation

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo)

Ravensburg, 14.03.2018

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Jürgen Löffler, Geschäftsführer

Anne Hackert, Marketing & Presse, Tel: 0751 361 41 34

Die eCard ist ein Renner Ausrüstung von Bahnhöfen und Omnibussen ist komplett

Die eCard hat am Anfang technisch zwar etwas gehakt, die Nachfrage der Kunden ist jedoch schlicht überwältigend. Seit dem Verkaufsstart im Oktober vergangenen Jahres haben bereits knapp 7.000 Kunden die eCard bestellt.

Als bodo am 2. Januar sein eTicketing – System in Betrieb nahm, waren noch nicht alle Omnibusse und Bahnhöfe mit den notwendigen Terminals ausgestattet. Damit war klar, dass es eine Anlaufphase brauchen würde, die erst mit der Umrüstung des letzten Omnibusses am 07. März erfolgreich beendet wurde. Es war am Ende ein großer Kraftakt, 550 Omnibusse und 60 Bahnhöfe mit neuen Verkaufs- und Kontrollterminals auszustatten.

Ein weiterer Meilenstein war Anfang März die erste Fahrtabrechnung, deren Erstellung für bodo Neuland war: Für rund 5.000 eCard-Kunden wurde die Abrechnung für Januar erstellt mit insgesamt 40.000 Fahrten. Auch hier wird weiter an der Verbesserung gefeilt, insbesondere soll der zeitliche Rückstand aufgeholt werden.

Es bleiben in den nächsten Monaten noch einige Herausforderungen, die zu meistern sind wie beispielsweise die Ausrüstung der Omnibusse im Landkreis Lindau, die Optimierung der technischen Komponenten und der Prozesse im Hintergrund.

Der Dank gilt den 7.000 eCard-Kunden, die mit großem Interesse das System nun rege nutzen. Sie tragen zum Erfolg des innovativen eTicketing mit Check-in/Check-out bei, das bodo als dritter Verkehrsverbund in Deutschland eingeführt hat. Einfach Bus und Bahn fahren im bodo – nach langen Jahren der Vorbereitung ist es jetzt Wirklichkeit.

Inhaltsübersicht	Seite
1. Pilotprojekt im bodo „eCard als SMK“	1
2. „Super Sparpreis“ der DB	2
<u>Anlagen:</u> keine	

1. Pilotprojekt im bodo „eCard als Schülermonatskarte“

Im Schuljahr 2018/2019 wird die eCard als Schülermonatskarte (Listenverfahren) in einem Pilotprojekt an ca. 150 SchülerInnen in Isny und ca. 50 SchülerInnen in Salem (ca. 50) ausgegeben. Im Rahmen des Pilotprojekts werden die technischen Spezifikationen getestet und optimiert.

Es gelten die Bestimmungen gem. bodo-TARIF für Schülermonatskarten identisch auch für die „eCard als Schülermonatskarte“.

Muster (Vorderseite)



Muster (Rückseite)



Ab 1. September gilt für die „eCard als Schülermonatskarte“ bis auf Weiteres:

- **Tarifbestimmungen analog zu denen der Schülermonatskarte aus Papier**
- **Gültig in allen bodo-Verkehrsmitteln**
- **Prüfung mittels Sichtkontrolle (analog den Schülermonatskarten aus Papier)**
- **derzeit keine elektronische Prüfung möglich (Anzeige: „Ticket ungültig“), da die Geräte noch nicht über das entsprechende Softwareupdate verfügen.**

Zukünftig findet ein sog. „**kontrollierter Fronteinstieg**“ statt, bei dem die Karte an das Lesegerät gehalten wird (vergleichbar dem „check-in“ der bodo-eCard). Beim Verlassen des Fahrzeugs ist kein erneutes heranzuführen an das Lesegerät erforderlich. Sobald dieses Verfahren angewendet werden kann, wird dies mittels bodo-info bekanntgegeben.

bodo-Info

2. „Super Sparpreis“ der DB

Seit 1. August 2018 werden von der DB Fahrkarten nach dem neuen Angebot „Super Sparpreis“ ausgegeben.

Diese Fahrkarten enthalten grundsätzlich KEIN City-Ticket, d.h. der von den Fahrkarten „Sparpreis“ und „Flexpreis“ bekannte und aufgedruckte Zusatz „+City“ ist beim „Super Sparpreis“ nicht vorhanden.

Im bodo gilt gem. *bodo-TARIF Teil E, Ziff. 5.1*, dass ein City-Ticket („+City“) nur in den Stadtzonen Friedrichshafen und Ravensburg Weingarten zur Weiterfahrt in Richtung auf das Fahrziel genutzt werden kann.

Fahrgäste mit Fahrkarten ohne den Zusatz „+City“ müssen zur Nutzung der Verbundverkehrsmittel in den Stadtzonen Friedrichshafen und Ravensburg Weingarten einen eigenständigen Fahrschein gem. Stadtverkehrstarif lösen.

in diesem Feld fehlt beim „Super Sparpreis“ das „+City“

MUSTER

MUSTER ICE Fahrkarte STORM AUSGESCHLOSSEN
 IT CN1000 SUPER SPARPREIS GILT NUR FÜR EINGETRAGENE
 NVS /IC-BUSSE UND TAGE/ZEITEN
 R34 Gültigkeit: 01.08.18 - 04.08.18 NV = NÄHRVERKEHR
 .2
 ICE VON Frankfurt (Main) C. HENK1505 2
 VIA: <1080>(01.08.2018) -R65- 23 1120*Emmerich (Gr) <1184>ICE*Arnhem
 Super Sparpreis
 Preis EUR ***29,90
 MUSTER ZUR FAHRT UNGÜLTIG
 25
 #58365324 QR CODE MUSE Di: ***21,70 19,0% =***3,46 110775603 Frankfurt (M) 00
 02448318-23 BARZAHLUNG 12.07.18 P.FIV 3 14:56
 @ CIT 100%

Wir bitten um Beachtung und Bekanntgabe an das Verkaufs-, Fahr- und Kontrollpersonal.

Mit freundlichen Grüßen
 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
 i. A. Marko Heese
 Tarifmanagement
 T: 0751-36141-38



Mobil mit Bus und Bahn

Presseinformation

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo)

Ravensburg, 19.09.2018

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Hartmann Natalie, KundenService und Digitale Medien, Tel: 0751 36141 35

Bernd Hasenfratz, Prokurist, Tel: 0751 36141 36

Saisonfinale für Räuberbahn und Moorbahn

Fernverkehrszug des „Sylt Shuttle“ am 23. September zwischen Aulendorf und Pfullendorf im Einsatz

Die letzten Räubergeschichten mit Max Elsässer, Seitenblicke, Gewerbetage, Schlossführungen, ein Fernverkehrszug und vieles mehr sind noch bis zum 21. Oktober 2018 auf den einst stillgelegten Schienenstrecken zwischen Pfullendorf und Bad Wurzach zu erleben.

Mit einem vielfältigen Programm sind alle Entdeckungsfreudigen auf den beiden Bahnstrecken Aulendorf – Pfullendorf sowie Aulendorf - Bad Wurzach herzlich willkommen. An allen Sonn- und Feiertagen sind die beiden Freizeitzüge Moorbahn und Räuberbahn unterwegs. Fahrpläne, Veranstaltungen rund um die Strecke und die Termine für Räubergeschichten im Zug gibt es unter: www.bodo-seitenblicke.de.

23. September: Fernverkehrszug „Sylt Shuttle“ im Einsatz:

Einen besonderen Höhepunkt für Eisenbahnfans haben sich die Verantwortlichen von RAB und bodo für den 23. September einfallen lassen. Der Fernverkehrszug „Sylt Shuttle Plus“ (Triebwagen VT 628 540) verkehrt regulär auf seiner nordfriesischen Stammstrecke Bredstedt – Niebüll – Westerland (Sylt). Die RAB hat den außergewöhnlichen Triebwagen für wenige Wochen in den tiefen Süden der Republik ausgeliehen. Der rot-weiße Zug wird am kommenden Sonntag als Farbtupfer die in Ostrach gebotenen Attraktionen bereichern und kann selbstverständlich mit allen regulären Fahrscheinen benutzt werden.

23. September: Gewerbetage in Ostrach:

Für große und kleine Bahnfans sind rund um den Bahnhof Ostrach im Rahmen der *Gewerbetage Ostrach* jede Menge Attraktionen geboten. Ob Führerstandsbesichtigung einer historischen Diesellok der Baureihe V100,

Schienenfahrrad oder Mitfahrtsbahn für Kinder – die Angebote und Leistungen im Rahmen der Gewerbetage sind zahlreich!

23. September und 07. Oktober in der Räuberbahn:

Schauspieler & Sänger Michael Skuppin alias „Räubernachkomme Max Elsässer“ lädt zwei letzte Male für diese Saison zu spannenden Geschichten von Räuberbanden ein, die zwischen Aulendorf und Pfullendorf einst ihr Unwesen trieben. Max Elsässer begegnen die Fahrgäste unterwegs im Zug zwischen Aulendorf und Pfullendorf.

20. Oktober: „Rock in Town“ Bad Waldsee:

Bad Waldsee's Kneipen laden zu einem spektakulären Event ein, das für jeden Musikgeschmack das passende Angebot hat. Gäste dürfen sich hier bei einem bunten, musikalischen Abend über verschiedenste Livebands aus allen möglichen Musikrichtungen erfreuen. Karten gibt es in allen teilnehmenden Kneipen, auch schon im Vorverkauf.

Schlossführungen in Aulendorf:

Ebenfalls finden wöchentlich am Sonntag Schlossführungen über das Kulturdenkmal und die Geschichte vom Schloss Aulendorf statt. Treffpunkt ist am Schlossportal vor dem Aulendorfer Schloss. Die Führung findet immer um 10.30Uhr statt.

Alle Termine, Veranstaltungen, Führungen und weitere Freizeit und Umgebungstipps rund um die Bahnen gibt es online unter: www.bodo-seitenblicke.de. Bitte informieren Sie sich vor Fahrtantritt auf dieser Seite über ggf. kurzfristige Änderungen im Fahrplan.

BILD: Triebwagen VT 628 540 in Westerland Sylt am Zugschluss des Sylt Shuttle nach Niebüll. (Aufnahme im Juni 2018, © Bernd Hasenfratz)

Der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo), ist der Mobilitätsdienstleister in den drei Landkreisen Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg. Der Verkehrsverbund bietet ein einheitliches, einfaches Tarifsysteem inklusive der Stadt- und Ortsverkehre sowie die Nutzung von Bus & Bahn mit einem durchgehenden Fahrschein.

Internet: www.bodo.de, www.bodo-freizeitland.de

*Mobil: Fahrplan-App für Android und iOS
www.bodo-mobil.de für alle Betriebssysteme*

eCard: www.bodo-ecard.de (eTicket-Angebot)

HandyTicket: www.bodo.de/handyticket

*Landesweite Fahrplanauskunft: 01805/ 77 99 66
(14 Cent/Min aus dem deutschen Festnetz; Mobilfunk max. 42Ct/Min)*



Mobil mit Bus und Bahn

Presseinformation

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH (bodo)

15.10.2018 Ravensburg

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:

Susanne Rist, Marketingassistentin, Tel: 0751-36141-33

Kostenfreie Fahrt auf Räuberbahn und Moorbahn am 21. Oktober

Zum Saisonabschluss bieten beide Freizeitzüge „Freifahrt für jedermann“

Lust auf eine besondere Herbstfahrt durch bunte und abwechslungsreiche Landschaften? Die Räuberbahn (Aulendorf – Altshausen – Ostrach – Burgweiler – Pfullendorf und zurück) sowie die Moorbahn (Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach und zurück) bieten zum Saisonabschluss am Sonntag, 21. Oktober „Freifahrt für jedermann“. Also einfach einsteigen, losfahren und an einer der vielen Ausflugsziele aussteigen, wandern, radeln oder einkehren. Viele Tipps sowie die Fahrpläne der beiden Linien sind unter www.bodo-seitenblicke.de oder bei den beteiligten Gemeinden erhältlich. In den Zügen der Räuberbahn gibt es zudem eine kleine Bewirtung. Die freundlichen Zugbegleiter stehen gerne mit Rat und Tat zur Seite. Die Radmitnahme ist ebenfalls kostenfrei.

Der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo), ist der Mobilitätsdienstleister in den drei Landkreisen Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg. Der Verkehrsverbund bietet ein einheitliches, einfaches Tarifsysteem inklusive der Stadt- und Ortsverkehre sowie die Nutzung von Bus & Bahn mit einem durchgehenden Fahrschein.

Internet: www.bodo.de, www.bodo-freizeitland.de

Mobil: Fahrplan-App für Android und iOS

www.bodo-mobil.de für alle Betriebssysteme

eCard: www.bodo-ecard.de (eTicket-Angebot)

HandyTicket: www.bodo.de/handyticket

Landesweite Fahrplanauskunft: 01805/ 77 99 66

(14 Cent/Min aus dem deutschen Festnetz; Mobilfunk max. 42Ct/Min)



Seitenblicke

Schau mal raus!

Unterwegs auf historischen Nebenbahnen

Mach's wie die Räuber

Sonntag, 21. Oktober: Alles fahren, nix bezahlen

Räuberbahn und Moorbahn gratis zum Saisonende

Pfullendorf · Burgweiler · Ostrach · Altshausen · Aulendorf · Bad Waldsee · Bad Wurzach

Entdecken, erleben und erfahren Sie die Region aus einem anderen Blickwinkel. Vom Mai bis Oktober an jedem Sonn- und Feiertag – ohne Stress und ohne Auto. Infos, Events und Wandertipps: bodo-seitenblicke.de




Moorbahn


Räuberbahn


Mobil mit Bus und Bahn

Lagebericht der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH

für das Geschäftsjahr 2018

Allgemeines

Gegenstand des Unternehmens ist die Förderung und Fortentwicklung des Tarif- und Verkehrsverbundes im Gebiet der Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg und die Verbesserung des ÖPNV (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) einschließlich SPNV (Schiene-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

Der Geltungsbereich des Verbundtarifs wurde mit Wirkung zum 01.01.2018 auf das Gebiet des Landkreises Lindau ausgedehnt. Die Fahrpreise wurden um durchschnittlich 2,9 % erhöht.

Verbundabrechnung

(Zahlen 2018: vorläufiges Ergebnis Stand Feb. 2019; Zahlen 2017: endgültig; jeweils vor StudiTicket Verkäufen)

Fahrgastentwicklung

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

<u>Tabelle 1 Fahrgastentwicklung in Marktsegmenten</u> beförderte Fahrgäste	2017	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Gelegenheitsverkehr	5.293.000	6.354.000	+ 1.061.000	+ 20,0
Berufsverkehr	8.879.000	10.261.000	+ 1.382.000	+ 15,6
Ausbildungsverkehr Schüler	19.228.000	21.569.000	+ 2.341.000	+ 12,2
GESAMTERGEBNIS	33.400.000	38.184.000	+ 4.784.000	+ 14,3

Einnahmeentwicklung

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

<u>Tabelle 2 Einnahmeentwicklung in Marktsegmenten</u> Euro einschl. ges. Mehrwertsteuer; vor StudiTicket-Verkäufen	2017	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
---	------	------	---------------------	---------------

Gelegenheitsverkehr	11.038.000	14.661.000	+ 3.623.000	+ 32,8
Berufsverkehr	9.644.000	11.198.000	+ 1.554.000	+ 16,1
Ausbildungsverkehr Schüler	14.529.000	16.958.000	+ 2.429.000	+ 16,7
GESAMTERGEBNIS	35.211.000	42.817.000	+ 7.606.000	+ 21,6

Der starke Anstieg bei Fahrgästen und Umsatz wurde durch den Beitritt des Landkreises Lindau bewirkt. Ein Aufschluss über echte Fahrgastgewinne oder –verluste lässt sich aus diesen vorläufigen Vertriebsdaten nicht gewinnen. Der Grund hierfür ist, dass sie an den Verbund wie bisher ohne geografischen Bezug, jedoch seit Beginn des Berichtsjahres nunmehr für das gesamte Verbundgebiet gemeldet werden. Das Einnahmepplus von 7,6 Mio. Euro entspricht dem Wert, der auf der Basis der Einnahmen des Jahres 2013 prognostiziert wurde.

Im Bundesdurchschnitt verzeichnete der ÖPNV eine Fahrgastzunahme um 1,4 % und einen Einnahmewachstum um 3,3 % (Quelle: Statistik 2018 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen VDV).

Verbundübergreifende Zusammenarbeit

Zum 01. Januar des Berichtsjahres wurde der Landkreis Lindau in den bodo-Verkehrsverbund einbezogen. Der Verbundtarif gilt zudem über dessen Landkreisgrenzen hinaus auf der Schienenstrecke 970 der DB Regio Allgäu bis nach Oberstaufen (Landkreis Oberallgäu) und auf der Omnibuslinie 18 der Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) bis nach Sulzberg (Vorarlberg). Damit wurde ein über zehn Jahre dauerndes Projekt erfolgreich umgesetzt und die Ziele der Nahverkehrspläne der Landkreise Bodenseekreis, Lindau und Ravensburg erfüllt. Der nunmehr bundesländerübergreifende Verbundraum erhielt über 30 neue Zonen und integrierte den Stadtverkehrstarif der Stadtverkehr Lindau GmbH. Die in Lindau entstandene tarifliche Überlappung mit dem Tarifsysteem des Verkehrsverbunds Vorarlberg (VVV) ermöglicht das

Anstoßen der Verbundtarife von bodo und VVV, was für den Gelegenheits- und Pendlerverkehr im östlichen Bodenseeraum Vorteile für Fahrgäste bringt.

In den Projekten Verbunderweiterung Memmingen (Teilprojekt 3.2) und Kooperation Verkehrsverbund Vorarlberg (Teilprojekt 4) erfolgten weitere Sitzungen. Eine Umsetzung wird aufgrund der zahlreichen noch zu klärenden Fragen auch im Folgejahr noch nicht realistisch sein.

Fahrplandatenmanagement

Für das Fahrplanjahr 2019, das mit dem Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2018 in Kraft trat, wurden das Schienenfahrplanheft in einer Auflage von 20.000 (2018: 20.000) Stück und Omnibus-Minifahrpläne in einer Gesamtauflage von 416.000 (2018: 593.000) Stück produziert.

Flexible Bedienformen „emma“

Seit 2014 gibt es im Verbund Bedarfsverkehre unter dem Markennamen „emma“ (= elektrisch / einfach mobil mit Anschluss). Im Berichtsjahr sind emma-Verkehre in den Gemeinden Deggenhausertal, Eriskirch, Kressbronn, Langenargen, Meckenbeuren und Überlingen installiert. Die Nutzung stieg mit 6.712 Fahrgästen im Berichtsjahr gegenüber 6.525 Fahrgästen im Vorjahr leicht an.

Im Zuge der Fortentwicklung der Nahverkehrspolitik hat der Bodenseekreis im Juli des Berichtsjahres ein Förderkonzept eingeführt, das seinen Gemeinden bei der Einführung und beim Betrieb flexibler Bedienformen eine finanzielle Unterstützung gewährt. Der Verbund unterstützte einige Gemeinden im Bodenseekreis bei ersten Überlegungen zur Einführung eines Bedarfsverkehrs. Am 13. /14. Juni 2018 fand in Friedrichshafen Seemoos (Zeppelin-Universität) die Veranstaltung „Rufbus meets Mobility 4.0 - Lernen aus 40 Jahren flexiblem Nahverkehr“ statt, bei der der Geschäftsführer den Einführungsvortrag hielt.

Echt-Bodensee-Card

Im Berichtsjahr traten die Gemeinden Nonnenhorn und Wasserburg der Echt-Bodensee-Card (EBC) bei.

Im zweiten Jahr ihres Bestehens wurde die EBC aus den Meldesystemen der teilnehmenden Gemeinden als Papierfahrtschein ausgegeben, nachdem das zentrale Hintergrundsystem der Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT) wegen Insolvenz des Softwareherstellers abgeschaltet wurde. Mit ca. 925.000 Übernachtungen in den teilnehmenden Gemeinden profitierten im zweiten Jahr des Bestehens der EBC fast doppelt so viele Gäste vom kostenlosen ÖPNV als noch im Vorjahr (500.000 Mio. Übernachtungen). Das Ziel, den Tourismus durch die Verknüpfung mit ressourcenschonendem öffentlichem Nahverkehr nachhaltiger und wertiger zu gestalten, kann damit immer besser erreicht werden.

Projekt elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Am 2. Januar des Berichtsjahres wurde das Check-in / check-out – System (CiCo-System, Stufe 1 des EFM-Projekts im bodo) und damit der E-Ticketing Wirkbetrieb offiziell in Betrieb genommen. Aufgrund von Lieferverzögerungen war die Omnibusflotte im Bereich der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg erst Anfang März des Berichtsjahres mit den entsprechenden Fahrtscheindruckern bzw. Terminals ausgerüstet. Im Landkreis Lindau konnte das CiCo-System im Berichtsjahr noch nicht eingeführt werden, weil die erst im Vorjahr gestarteten Beschaffungsprozesse andauerten. Dennoch konnte mit der Möglichkeit, beim Vorzeigen der eCard im Omnibus einen Rabatt zu erhalten, eine kundenfreundliche Übergangsregelung angeboten werden.

Der Aufbau der Abrechnungsprozesse, die Optimierung des Hintergrundsystems Ticket-office und des Kundenportals sowie die Fehlerbehebung sorgten im gesamten Berichtsjahr für ein kontinuierlich hohes Arbeitsaufkommen in der Verbundgeschäftsstelle.

Im April des Berichtsjahres häuften sich Ausfälle an den Bahnsteig-Terminals mit der Folge, dass bis zu 25 % der Geräte außer Betrieb waren. Der Verbund unterstützte die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Eigentümer der Terminals, beim Hersteller geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu verlangen. Diese wurden in den Folgemonaten geleistet, was eine deutliche Verbesserung der Betriebsbereitschaft zur Folge hatte.

Im Sommer des Berichtsjahres wurde der Omnibuslinien-Tarif der Städte-Schnellbus- -Linien 7373 Ravensburg – Konstanz und 7394 Friedrichshafen – Konstanz (Linienbetreiberin ist die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)) in das CiCo – System einbezogen. Für die Fahrgäste auf diesen beiden wichtigen Omnibuslinien konnte damit schon bald nach der Einführung des E-Ticketing eine durchgängige Lösung angeboten werden.

Voraussetzung hierfür war das Einpflegen von Linien- und Tarifdaten im Verbundhintergrundsystem. Damit wurde erfolgreich unter Beweis gestellt, dass das beschaffte System modular erweiterbar ist und vielfältige Anwendungen bietet.

In der zweiten Jahreshälfte wurde an zwei Pilotschulen in Isny und Salem die Stufe 2 des EFM-Projekts gestartet, in der Schülermonatskarten auf Chipkarten ausgegeben werden. Es zeigte sich, dass gegenüber der bei der Stufe 1 verwendeten automatischen Fahrberechtigung (AFB) der in der Stufe 2 benötigte Elektronische Fahrschein (EFS) eine weitaus höhere Komplexität aufweist.

Zum Ende des Berichtsjahres standen die Bemühungen im Zeichen der Verbesserung der Kundenfunktionen im online-Bereich, der noch nicht vollständig den Erwartungen entsprach. Ein weiterer Meilenstein war die Realisierung des responsiven Designs beim Kundenportal, das für die Akzeptanz bei Nutzern mobiler Endgeräte enorm wichtig ist. Weitere Verbesserungen sollen zu Beginn des Folgejahrs erfolgen.

Im Dezember des Berichtsjahres konnte der 10.000 Kunde registriert werden, zum Ende des Jahres waren 10.127 eCards im System. Damit zeigte sich, dass die langjährigen Bemühungen im Verbund um die Erneuerung des Vertriebs und um die Einführung eines innovativen Ticketsystems am Fahrgastmarkt erfolgreich waren. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 287.000 Fahrten mit einem Fahrgeldvolumen von 693.000 Euro abgerechnet. Die Altersstruktur der Inhaber einer eCard zeigt entgegen früherer Befürchtungen, dass gerade ältere Menschen das bargeldlose Ticketing nutzen. Die Verteilung auf die Rabattstufen beträgt 27 % auf den eCard10-Tarif (10 % Rabatt) und 73 % auf den eCard20 – Tarif (20 % Rabatt). Die durchschnittliche jährliche Nutzung je eCard beträgt 28 Fahrten bei einem Fahrgeldumsatz von durchschnittlich 2,42 Euro/Fahrt. Im Rahmen der Gratis-Fahrt-Aktion an Weihnachten als Dankeschön für ein Jahr erfolgreiches E-Ticketing haben eCard-Kunden insgesamt 3.053 Fahrten unternommen. Die Resonanz war sehr positiv und zeigte, wie wichtig attraktive Angebote und Kundenbindung im ÖPNV sind.

Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Vertrieb und digitale Medien

Eine aktive Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit begleitete sowohl die eCard-Einführung als auch die Verbunderweiterung. Auf zahlreichen Informationsständen im Landkreis Lindau wurden die tariflichen Neuerungen vermittelt.

Bei den Zugriffen auf www.bodo.de gab es im Berichtsjahr mit 550.000 Sitzungen (2017: 542.000) einen leichten Anstieg von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr. In der Elektronischen Fahrplanauskunft EFA stieg die Anzahl der gerechneten Fahrten signifikant, und zwar um 1,5 Mio. Fahrten auf insgesamt 19,5 Mio. Fahrten (2017: 18,0 Mio. Fahrten), wobei der Anteil der mobilen Endgeräte auf 90 % (2017: 89 %) anwuchs.

Die Abonnement-Bestellungen im Internet (Abo-online) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 48 % auf 524 (2017: 353) Bestellungen. Beim Sofort-Abo ist mit 1.377 (2017: 1.164) verkauften Karten ein Anstieg von 18,3 % zu verzeichnen,

was die Wichtigkeit dieses Angebots eindrucksvoll unterstreicht. Das Angebot JobTicket BW wurde zum Jahresende von insgesamt 384 (2017: 323) Landesbediensteten genutzt.

Beim E-Mail-newsletter gab es mit 798 (2017: 364) Neubestellungen im Berichtsjahr einen deutlichen Anstieg und zum Ende des Berichtsjahres erfreuliche 2.098 (2017: 1.300) Nutzer. Bei der mobilen website www.m.bodo.de wurden im Berichtsjahr 345.000 (2017: 270.000) Sitzungen und damit ein neuer Rekord verzeichnet. Im Herbst wurden die Arbeiten am Relaunch der bodo-website intensiviert, die völlig neu und im durchgängigen responsiven Design gestaltet wurde. Sie konnte zu Beginn des Folgejahres freigeschaltet werden.

Die Anruhzahl bei der Landesweiten (telefonischen) Fahrplanauskunft (LWFA) ging mit 1.802 (2017: 2.026) Anrufen weiter zurück.

Das bislang unter der Bezeichnung „Radexpress Oberschwaben“ geführte Freizeitzug-Angebot wurde im Berichtsjahr unter der neuen Dachmarke „bodo-Seitenblicke“ als „Räuberbahn“ (Abschnitt Aulendorf - Altshausen – Ostrach – Pfullendorf) und „Moorbahn“ (Abschnitt Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach) in einem integrativen Gesamtkonzept vermarktet, das auch eine Verdoppelung des Zugangebots (Betrieb an jedem Wochenende statt bisher 2-wöchentlich) vorsah. Dieses bewirkte mit 6.858 Beförderungen (2017: 4.812 Fahrgäste) eine erfreuliche Nachfragesteigerung. Die Radmitnahme stieg mit 765 (2017: 670) beförderten Fahrrädern an, wohingegen die Nutzung der im Jahr 2014 eingeführten Radexpress-Gästekarte mit 696 (2017: 803) Fahrgästen an Bedeutung verlor.

Der Verbund erweiterte zum Berichtsjahr das Handy-Ticket Deutschland und konnte so im vergrößerten Verbundgebiet pünktlich zum Verbundbeitritt Lindaus ein verbundeinheitliches Handy-Ticketing einführen. Im Berichtsjahr nahm die Zahl der registrierten Kunden um 40 % zu und erreichte mit 6.751

(2017: 4.830) eine neue Rekordzahl. Auch beim Absatz mit 38.700 (2017: 29.300) Tickets (+ 32 %) und beim Umsatz mit 154.000 (2017: 109.000) Euro (+ 41 %) wurden neue Höchstwerte erzielt. Auch wenn der Umsatzanteil dieses Vertriebskanals an den gesamten Einnahmen im Gelegenheitsverkehr relativ gering ausfällt, zeigt sich der Trend hin zum mobilen Ticketing. Die im bodo realisierte App-to-App Lösung erwies sich auch im Berichtsjahr als nicht besonders kundenfreundlich und soll im Folgejahr durch eine durchgängige Funktionalität abgelöst werden.

Im August erfolgte nach monatelangen Vorbereitungen die Freischaltung des bodo-Tarifs im DB-Navigator (HandyTicket) sowie im Auskunftssystem der Bahn „bahn.de“ (Print-Ticket). Die DB Vertrieb GmbH mit Sitz in Frankfurt zeigte sich hier als hoch kompetenter und motivierter Partner. Die kundenfreundliche Bedienung und die bekannt hohe Marktdurchdringung des DB-Navigators waren die Erfolgsfaktoren dafür, dass im Zeitraum bis zum Ende des Berichtsjahres bereits 20.000 bodo-Tickets mit einem Umsatz von 103.000 Euro verkauft wurden.

Die Mobilitätszentralen und Informationsstellen waren im Berichtsjahr gefordert, um die zahlreichen Kundenanliegen im Zusammenhang mit der Verbunderweiterung und der Einführung des E-Ticketing zu bearbeiten. Die Mitarbeitenden leisteten gerade im Berichtsjahr mit seinen zahlreichen Veränderungen wertvolle Dienste.

Verkehrsplanung, Verkehrsangebot und Betrieb

In der Verkehrsplanung wurden die bestehenden emma-Projekte betreut und neue Projekte (v.a. Bürgerbusse) in den Gemeinden Aulendorf und Bodnegg beraten.

Der Arbeitskreis Verkehrsplanung fand im September des Berichtsjahres statt und behandelte Themen wie flexible Bedienformen, elektronische Fahrplanauskunft und Barrierefreiheit.

Die Kapazitäts- und Betriebsprobleme auf der Bodenseegürtelbahn sorgten im Berichtsjahr, wie bereits im Vorjahr, für ein erhebliches Beschwerdeaufkommen. Teilweise mussten schienenparallele Busleistungen verspätete oder kapazitätseingeschränkte Züge verstärken, bes. im Abschnitt Markdorf - Friedrichshafen. Ende Januar hat das Verkehrsministerium in Stuttgart ein zweistufiges Gesamtkonzept mit weitreichenden Verbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn vorgestellt. Mit dem Fahrplanwechsel am 24. März 2018 / 03.04.2018 startete die erste Stufe mit höherer Platzkapazität und nachmittäglichen Verdichtierzügen. Als zweite Stufe ist ab Mitte 2019 der Einsatz von fünf neuen Triebwagen der Baureihe LINT 54 mit deutlich mehr Kapazität und höherer technischer Verfügbarkeit vorgesehen. Aus Sicht des Verbundes haben die gemeinsamen Bemühungen von Verbund und Landkreis Bodenseekreis zum Erfolg geführt. Mit dem vom Land vorgelegten Angebotskonzept lassen sich mittelfristig nicht nur bestehende Fahrgäste wieder zufriedenstellen, sondern auch zusätzliche Pendler und Touristen gewinnen.

Die Betriebsqualität verbesserte sich zur Jahresmitte, ab Herbst traten aber wieder vermehrt Verspätungen und Zugausfälle auf. Am 28. November fand im Landratsamt Bodenseekreis eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, bei der das Verkehrsministerium und die DB Regio Stellung zu den Ursachen nahmen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung zusagten.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember des Berichtsjahres führte die DB ZugBus RAB im Omnibuslinienverkehr neue Linienkonzepte und mehr Fahrtenangebote im westlichen Bodenseekreis, im württembergischen Allgäu und im Raum Ravensburg – Wilhelmsdorf – Deggenhausertal ein, bei letzterem zusammen mit der Fa. Omnibus Bühler. Damit reagieren die Verkehrsunternehmen Bühler und RAB auf sich verändernde Kundenbedürfnisse im ÖPNV und setzen verstärkt auf flexible Angebote zur Erschließung des ländlichen Raums.

Geschäftsstellenangelegenheiten

Ende März schied der Mitarbeiter für das Sachgebiet E-Ticket Abrechnung, der erst zum 1. Januar eingestellt wurde, auf eigenen Wunsch aus. Ein Nachfolger konnte auf Mitte April eingestellt werden. Aufgrund des hohen Arbeitsanfalls beantragte die Geschäftsleitung eine zusätzliche Stelle, die der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im April genehmigte und die zum 01. Juli besetzt wurde.

Der Mitarbeiter für das Sachgebiet Tarif und Vertrieb verließ den Verbund auf Jahresende auf eigenen Wunsch. Die Stelle konnte unterbrechungsfrei nachbesetzt werden. Die Mitarbeiterin im Sachgebiet Marketing und Öffentlichkeitsarbeit befand sich von Ende August an in Elternzeit. Insgesamt war die personelle Situation im Berichtsjahr bei anhaltend hohem Arbeitsaufkommen angespannt.

Fahrgastbeirat

In drei Sitzungen des Fahrgastbeirats im Berichtsjahr wurden aktuelle Themen behandelt, wobei insbesondere die mangelnde Qualität im SPNV im Fokus stand. Die DB ZugBus RAB ermöglichte dem Fahrgastbeirat am 20. Februar einen Vor-Ort-Termin in der Fahrzeuginstandhaltung in Ulm, der sehr informativ war und einen Einblick in die Prozesse und Herausforderungen bei der technischen Wartung der im Verbundgebiet eingesetzten Fahrzeuge gestattete.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Vermögenslage

	31.12.2018		31.12.2017		Veränderung	
	TEuro	%	TEuro	%	TEuro	%
Aktivseite						
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	120	5,1	86	3,4	+ 34	+ 39,5
Langfristig gebundenes Vermögen	120	5,1	86	3,4	+ 34	+ 39,5
Vorräte	2	0,1	4	0,2	- 2	- 50,0
Kurzfristige Forderungen gegen Gesellschafter	199	8,5	312	12,5	- 113	- 36,2
Kurzfristige Forderungen gegen Dritte	47	2,1	126	5,0	- 79	- 62,7
Flüssige Mittel	1.965	84,2	1.973	78,9	- 8	- 0,4
	2.333	100,0	2.501	100,0	- 168	- 6,7
Passivseite						
Eigenkapital	279	12,0	205	8,2	+ 74	+ 36,1
Langfristige Mittel	279	12,0	205	8,2	+ 74	+ 36,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber						
- Gesellschaftern	0	0,0	7	0,3	- 7	- 100,0
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2.054	88,0	2.289	91,5	- 235	- 10,3
	2.333	100,0	2.501	100,0	- 168	- 6,7

Finanzlage

	2018 TEuro	2017 TEuro	Veränderung TEuro
Periodenergebnis	+ 74	- 41	+ 115
+ Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	+ 31	+ 26	+ 5
- / + Abnahme/Zunahme der Rückstellungen	- 5	+ 50	- 55
+ / - Abnahme/Zunahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	+ 195	- 388	+ 583
- / + Abnahme/Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	- 239	+ 446	- 685
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	+ 56	+ 93	- 37
- Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	- 53	- 24	- 29
- Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	- 11	- 28	+ 17
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	- 64	- 52	- 12
+ Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	0	+ 18	- 18
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	0	+ 18	- 18
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 8	+ 59	- 67
+ Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	+ 1.973	+ 1.914	+ 59
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	+ 1.965	+ 1.973	- 8

Ertragslage

	Erträge/ Aufwendungen		Verbesserung (+)/ Verschlechterung (-)		Ertrag-/Aufwand- anteile ¹⁾			
	2018	2017			2018	2017		
	TEuro	TEuro	TEuro	% ¹⁾	%	%		
Umsatzerlöse	26	63	-	37	-	58,9	1,5	3,9
Sonstige Erträge	1.739	1.543	+	196	+	12,7	98,5	96,1
Betriebserträge	1.765	1.606	+	159	+	9,9	100,0	100,0
Materialaufwand	382	370	-	12	-	3,3	21,6	23,0
Personalaufwand	741	685	-	56	-	8,3	42,0	42,7
Abschreibungen	31	26	-	5	-	18,4	1,8	1,6
Übrige Aufwendungen	536	566	+	30	+	5,4	30,4	35,3
Betriebsbedingte Aufwendungen	1.690	1.647	-	43	-	2,6	95,8	102,6
Betriebsergebnis	+ 75	- 41	+	116		- ²⁾	+ 4,2	- 2,6
Finanzergebnis	0 ³⁾	0 ³⁾		0 ³⁾		0 ²⁾	0,0 ⁴⁾	0,0 ⁴⁾
Sonstige Steuern	- 1	0 ³⁾	-	1	+	38,9	0,0 ⁴⁾	0,0 ⁴⁾
Jahresgewinn/Jahresverlust (-)	+ 74	- 41	+	115		- ²⁾	+ 4,2	- 2,6

1) aus ungerundeten Werten gerechnet

2) über 100,0 %

3) unter 0,5 Teuro

4) unter 0,05 %

Vertrags-, Finanzierungs- und Steuerangelegenheiten

Zu Beginn des Berichtsjahres trat die erste Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes Baden-Württemberg in Kraft, wonach die Ausgleichsmittel an die Landkreise als zuständige ÖPNV-Aufgabenträger gehen. Diese erließen allgemeine Vorschriften, die ebenfalls zu Beginn des Berichtsjahres wirksam wurden. Der Verbund stellte den Verkehrsunternehmen die für die Beantragung der Ausgleichsmittel erforderlichen Stückzahlen und Erträge zur Verfügung.

Für die Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs und die Einbindung des bodo-Verbundes in diesen landesweit einheitlichen Tarif wurde am 12. Juli 2018 in Stuttgart zwischen der Baden-Württemberg-Tarif GmbH und allen Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg der Vertrag zur Anschlussmobilität (VAM) geschlossen. Gleichzeitig unterzeichneten die Verbände eine Absichtserklärung zur Weiterentwicklung des Baden-Württemberg-Tarifs für die Stufe 2, in der der Verkauf im Omnibuslinienverkehr und die Einführung von Zeitkarten vorgesehen ist.

Im Dezember unterzeichnete der Verbund die landeseinheitliche Verbundfördervereinbarung für die Jahre 2019 und 2020 als sog. Kurzläufer-Vereinbarung. Das Land beabsichtigt, für den Folgezeitraum Langläufer-Vereinbarungen mit den baden-württembergischen Verbänden zu schließen und die Verhandlungen zu Beginn des Folgejahrs aufzunehmen.

Fazit und Ausblick

Das Berichtsjahr mit der zeitgleichen Realisierung von E-Ticketing und Verbundbeitritt war eines der bedeutendsten und herausforderndsten Geschäftsjahre seit Bestehen des Verbundes. Die Einführung des E-Ticketing mit über 10.000 Vertragskunden und der Aufbau eines Kundenservice-Teams in der Geschäftsstelle waren erfolgreich. Alle Verbundpartner, besonders auch die Verkehrsunternehmen, zeigten überdurchschnittliches Engagement bei der Einführung der neuen Vertriebstechnik und bei der Verbunderweiterung. Die Fahrgast- und Einnahmenentwicklung kann naturgemäß erst nach der Endabrechnung im Folgejahr analysiert werden, die vorläufigen Ergebnisse liegen aber im prognostizierten Bereich. Eine Belastung für den Verbund bildete die nicht zufriedenstellende SPNV-Betriebsqualität auf der Bodenseegürtelbahn.

Durch die Digitalisierung und Flexibilisierung der Vertriebstechnik bietet sich insbesondere innovativen Verbänden wie dem bodo die Chance, die

Zugangshemmnisse zum ÖPNV zu senken und öffentliche Mobilitätsangebote zugänglich zu machen. Auch die Ausdehnung flexibler Bedienformen zur Schaffung und Sicherung eines ÖPNV-Grundangebots sind vielversprechende Ansätze. Besonderes Augenmerk wird jedoch auf die immer enger werdenden Finanzierungsspielräume zu richten sein, insbesondere vor dem Hintergrund der sich ändernden rechtlichen, wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen. Zu den wichtigen Zukunftsthemen wie Verkehrskollaps und -wende, Klimaveränderung und Demographie kann der ÖPNV im Bodo auch künftig nachhaltige Beiträge leisten.

Es wird vorgeschlagen, den Jahresgewinn in die Gewinnrücklage einzustellen.

Ravensburg, den 22.02.2019

Jürgen Löffler

Geschäftsführer



Mobil mit Bus und Bahn

Report 2017



Daten
Fakten
Ergebnisse

Auf ein Wort



Jürgen Löffler

Im Verbundjahr 2017 konnte mit 34,8 Mio beförderten Fahrgästen das Vorjahresergebnis ganz knapp nicht erreicht werden. Die Fahrgeldeinnahmen entwickelten sich mit 36 Mio Euro leicht positiv. Die sehr gute Entwicklung im Gelegenheitsverkehr und Berufsverkehr konnte die Verluste im Schülerverkehr leider nicht kompensieren. „Die Markteinführung der bodo eCard ab Oktober 2017 übertraf hingegen unsere Erwartungen“, so bodo-Geschäftsführer Jürgen Löffler. „Das elektronische Fahrgeldmanagement und die Verbunderweiterung um den Landkreis Lindau werden in 2018 für Wachstumsimpulse sorgen.“



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 160 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

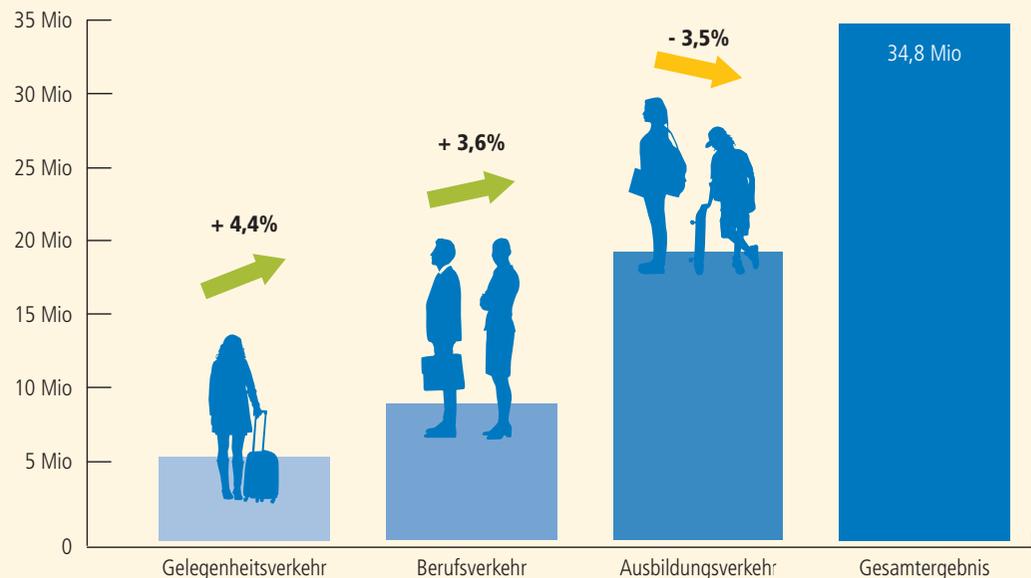
Sinnvolle Anschlüsse und Übergänge von Bus auf Bahn



Spezielle Angebote für bestimmte Fahrtanlässe und Fahrgäste

Kundenservice und -information auf vielen unterschiedlichen Kanälen.

Beförderte Fahrgäste 2017

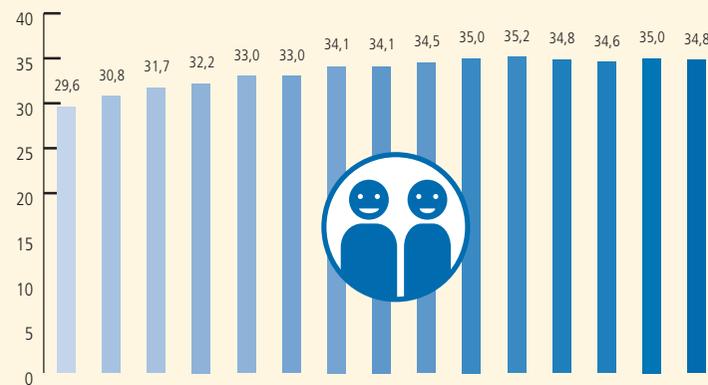


Die Fahrgastzahlen im Berufsverkehr verzeichnen eine stabile Zunahme um 3,6% bei einem Einnahmezuwachs von 8,0%. Dies entspricht zusätzlichen 500 Pendlern. Im Bereich des Schülerverkehrs hat der demografisch bedingte Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit -3,5% stark zugenommen.

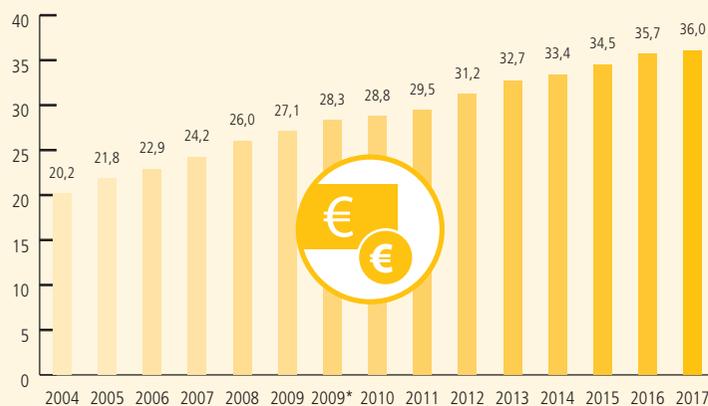
Bei den gelegentlichen ÖPNV-Nutzern geht der Trend im Berichtsjahr wieder leicht nach oben mit einem Plus von 4,4% Fahrgästen

Die Fahrpreise wurden zum 1.1.2017 um durchschnittlich 0,8% erhöht.

Fahrgastentwicklung 2017



Einnahmeentwicklung 2017



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.

Regionalverkehr Bodensee Oberschwaben
Ihre privaten Busunternehmer



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

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



stadtbus Ravensburg Weingarten

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

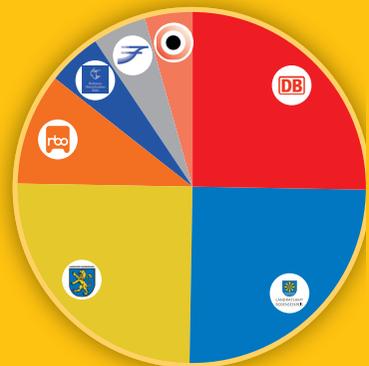


LANDRATSAMT
BODENSEEKREIS

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

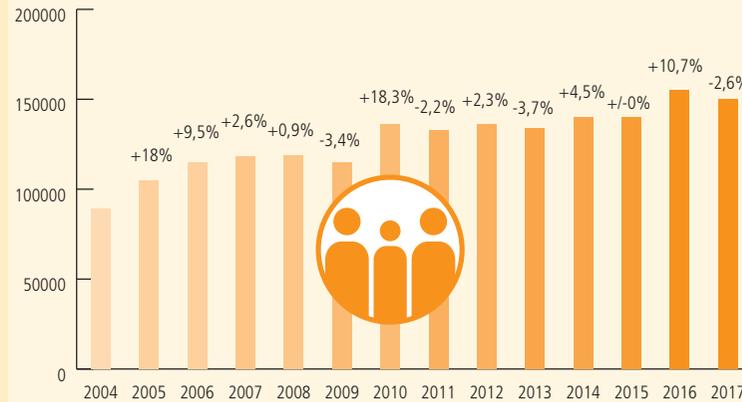
Das Gebiet des
Landkreises Ravensburg
erstreckt sich über eine
Fläche von 1.631,8 km²
auf der insgesamt
279.296 Einwohner in
39 Städten & Gemeinden
leben.

LANDKREIS RAVENSBURG



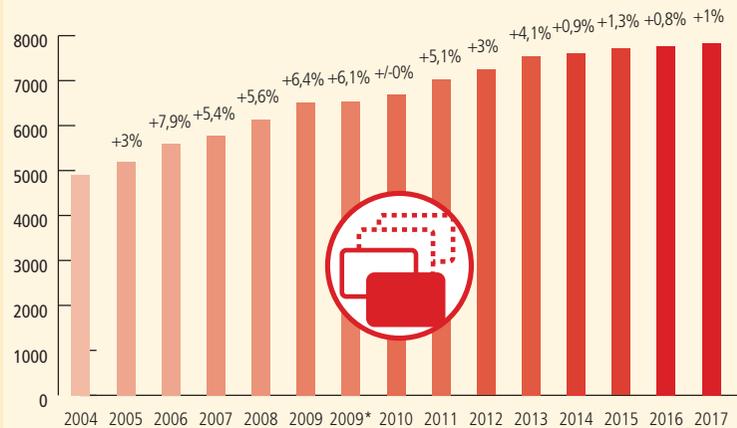
- DB ZugBus GmbH/ RAB: 25,3 %
- Landkreis Bodenseekreis: 25 %
- Landkreis Ravensburg: 25 %
- RBO: 10,3 %
- BOB: 5 %
- Stadtverkehr Friedrichshafen (SVF): 5 %
- Stadtbus Ravensburg Weingarten: 4,375 %

GruppenTageskarten

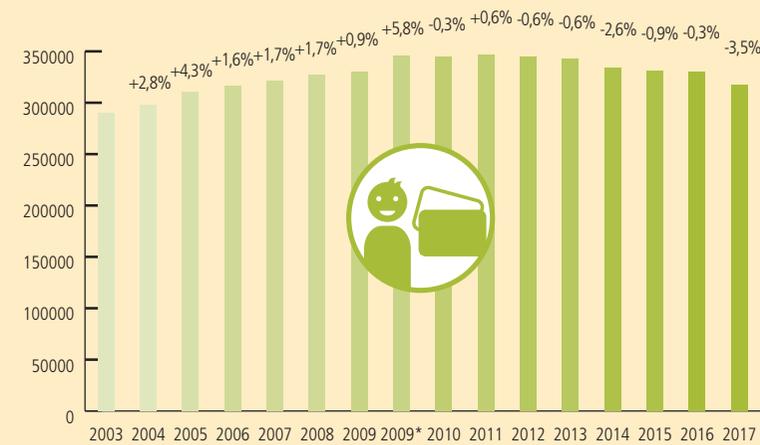


* Im Jahr 2009 wurde das Verbundgebiet um naldo-Kooperationszonen erweitert. Das Gesamtergebnis 2009 weist einen Zuwachs von 3,5% Beförderungen aus. Bereinigt um diejenigen Fahrgäste, die bereits 2008 im Kooperationsraum unterwegs waren, ergibt sich ein „echter“ Zuwachs von +0,2%.
Die Bilanz-Grafiken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

Abokarten (ohne AboMobil18/63)



Schülermonatskarten



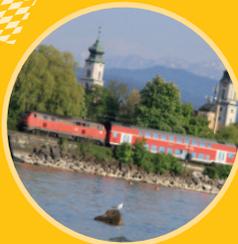
eCard Bestellstart Mit dem 13. Oktober 2017 startete das eTicketing-Angebot „eCard“. Die eCard, eine elektronische Chipkarte nach dem Standard des (e)Ticket Deutschland, funktioniert nach dem Check-in/Check-out Prinzip und bietet attraktive Rabatte von 10% und 20%. Seit dem 22.12.2017 können Fahrgäste mit der eCard in Bus & Bahn fahren.



Aktionstag Erstmals fand am 14. Mai 2017 ein gemeinsamer Aktionstag der drei Nachbarverbände naldo, DING und bodo mit dem Biosphärengebiet Schwäbische-Alb statt. Highlights waren ein Sonderzug durch alle drei Verbände, 20 Aktionspakete und ein Sondertarif.

Sofort-Abo Die erfolgreiche Sofort-Abo-Aktion ging in eine reguläre Tarifgattung über.

Lindau Das Projekt Verbund-erweiterung Landkreis Lindau trat in die entscheidende Umsetzungsphase mit Vertragsworkshops und vertrieblichen wie organisatorischen Regelungen. Die Realisierung erfolgte zum 01.01.2018.



Neue Nachtbusse am Bodensee Mit 2 neuen Nachtbuslinien verbesserten seither 4 Nachtbuslinien die Mobilität von Nachtschwärmern. Die Nachtbuslinien N1, N2, N3, N4 verkehren in den Nächten Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen.

Mobile Angebote & facebook

- **89%** – der Anteil der mobilen Endgeräte bei der Suche nach FahrplanInfos
- **18 Mio.** gerechnete Fahrten über die bodo-App (- 7,7%)
- **23%** Steigerung der Abo-online Bestellungen (2017: 353 / 2016: 286)
- **364** Neubestellungen für Newsletter
- **4.830** HandyTicket-Kunden (2016: 3.000)
- **29.300** HandyTickets wurden verkauft (2016: 19.000)
- **Folgen Sie uns auf Facebook** heißt es seit Juli 2017 unter www.facebook.com/verkehrsverbundbodo
- Neues mobiles Serviceportal seit Dezember 2017 unter www.serviceportal.bodo.de

ECHT BODENSEE Unter dem Namen ECHT BODENSEE BUS verkehrte die Buslinie 100 erstmals während der gesamten Sommerferien 2017 zwischen Langenargen und Bodman im attraktiven 1-Stunden-Takt. Die ECHT BODENSEE CARD startete zum Jahresbeginn 2017 als Angebot in den teilnehmenden Gemeinden Langenargen, Eriskirch, Sipplingen und Bodman-Ludwigshafen. Sie bietet u.a. freie Fahrt in Bus & Bahn im bodo-Verbundgebiet.



Kostenlose Radmitnahme Seit dem 30. April 2017 ist die Fahrradmitnahme in allen Nahverkehrszügen werktags von Montag bis Freitag vor 6 Uhr und nach 9 Uhr kostenfrei. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie auf ausgewählten Schienenstrecken gilt die kostenlose Radmitnahme immer.

Service & Infostellen

- Mobilitätszentrale Friedrichshafen
 - Mobilitätszentrale Ravensburg
 - Mobilitätszentrale Isny
 - Mobilitätszentrale Aulendorf
 - RAB-Kundencenter Weingarten
 - Service- und Abocenter Ulm
- weitere Infostellen siehe www.bodo.de/service

168

Linien

8 Schienenstrecken
96 Regionalbuslinien
64 Stadtbuslinien

250 km Schienenverkehr
3.100 km Busverkehr

3.350

1.734

Halte-
stellen

34 Bahnhöfe & Haltepunkte
1.700 Bushaltestellen

Weitere Informationen

Sie sind interessiert am ausführlichen Lagebericht 2017? Dann klicken Sie auf die bodo-Webseite unter www.bodo.de/service. Dort ist der Lagebericht 2017 im Menüpunkt DownloadCenter eingestellt (PDF).

Impressum

Herausgeber: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
Gestaltung: ciwi-design
Fotografien: Bernd Hasenfratz, David Hetriuc, Bruno Kickner, Anja Köhler, Georgios Nes-Papoulis
Stand: 22.12.2017

VERBUNDREPORT – Entwurf 2018

Kurzbericht

Endgültige und gerundete Werte

Fahrgäste (beförderte Personen)					
	Gelegenheitsverkehr	Berufsverkehr	Schülerverkehr	StudiTicket	GESAMT
2015	5.009.000	8.094.000	20.047.000	1.491.000	34.641.000
2016	5.070.000	8.573.000	19.918.000	1.443.000	35.004.000
2017	5.293.000	8.879.000	19.228.000	1.400.000	34.800.000
2018	6.354.000	10.261.000	21.569.000	1.300.000	39.484.000
<i>Verä.%</i>	+ 20,0	+ 15,6	+ 12,2	- 7,1	+ 13,5

Verbundeinnahmen (Euro brutto)

	Gelegenheitsverkehr	Berufsverkehr	Schülerverkehr	StudiTicket	GESAMT
2015	10.462.000	8.555.000	14.732.000	766.000	34.515.000
2016	10.763.000	9.236.000	14.905.000	772.000	35.676.000
2017	11.038.000	9.644.000	14.529.000	750.000	35.961.000
2018	14.661.000	11.198.000	16.958.000	750.000	43.567.000
<i>Verä.%</i>	+ 32,8	+ 16,1	+ 16,7	+ / - 0,0	+ 21,2

Quelle: Verbundabrechnung / Testat Eversheim Stuible

2018 vorläufige Werte, Stand April 2019

Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH
aufg. Jürgen Löffler

