

Rundbrief 03/2003

des PRO BAHN Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben

Fahrplankonferenz in Konstanz vom 16.09.03

Teilnehmer : DB Regio, NVBW Herr Dr. Gerstner, Herr Schnaitmann, Herr Focken,
IHK Herr Gohsens, DB Reise&Touristik Herr Vyzina

Bericht von Peter Schüler

KBS 720 Schwarzwaldbahn:

Im Fernverkehr bleibt es wie bisher bei 2 Zugpaaren der IC-L 26, die in der gleichen Fahrplage wie bekannt verkehren. IC 2004/2005 Loreley wird neu in die IC-L 32 integriert und wird in beiden Richtungen um 1 Stunde verlegt. (Konstanz ab: 08:12 Uhr Sa/So, Konstanz an: 19:48 Uhr Fr/Sa)
Während die Belegung der Züge der L- 26 zufriedenstellend ist und diese nicht gefährdet sind, sei die Auslastung des IC Loreley noch nicht zufriedenstellend.

Im Nahverkehr ist die Prüfung der Angebotsausschreibung in vollem Gange. Mit einer Entscheidung und Veröffentlichung ist Ende des Jahres zu rechnen. Das übrige Angebot bleibt unverändert; Anpassungen gibt es lediglich im Minutenbereich.

KBS 740 Gäubahn:

Im Fernverkehr wird das Angebot ebenfalls beibehalten. IC 380/381 "Insubria" verkehrt auch zukünftig bis/ab Mailand. Die Cisalpino-Züge werden einer technischen Überholung sowie einem Redesign unterzogen.

Im Nahverkehr werden im Laufe des Fahrplanjahres 13 Einheiten der Baureihe ET 425 auf der Relation Stuttgart – Singen zum Einsatz kommen. Inbetriebnahme Ringzug, sonst unverändert.

KBS 730 Hochrheinstraße:

Änderungen im Bereich Waldshut – Basel, ansonsten unverändert.

Schweiz-Verkehr über Konstanz

Ergänzend wurde noch erwähnt, dass der Cityvogel Zürich – Konstanz auch zukünftig bis/ab Konstanz verkehren wird und ab 2005 dann stündlich voraussichtlich mit Schweizer ICN-Zügen fährt.

Fahrplankonferenz in Ulm vom 06.10.2003

Bericht von Manfred Blumenschein

Der Diskussionsschwerpunkt der Fahrplankonferenz lag diesmal auf der Donautalbahn, doch zunächst zur

Südbahn

Ab 14.12.2003 bekommt die Südbahn wie geplant das beste Fahrplanangebot ihrer Geschichte. Das sind ca. 600.000 Zugkilometer mehr, womit das ihr zugeordnete Kontingent dann lt. NVBW auch zu 96% ausgeschöpft ist. Der Knoten Ulm Richtung Friedrichshafen zur Minute 12 wird abwechselnd von zwei IRE-Linien im Zweistundentakt bedient. Überlagert wird dieser Takt von einer zweistündig verkehrendem IRE-Sprinter-Linie zur Minute 06 (gerade Stunde ab Ulm) und der ebenfalls zweistündigen Regionalbahn zur Minute 16 (ungerade Stunde ab Ulm). Im Detail:

- IRE Stuttgart – FN (Ulm ab 09:12 bis 21:12) täglich im Zweistundentakt mit 4 x Doppelstockwagen. S – UL voraussichtlich elektrisch bespannt, bis FN mit einer (?) Diesellok 218. Offensichtlich nicht nur abgasoptimiert, sondern, wie mir ein Lokführer gesagt hat, auch neu motorisiert.
- IRE (Aalen –) Ulm – Lindau (Ulm ab 08:12 bis 20:12) täglich im Zweistundentakt mit 611-Triebwagen. Beide IRE-Linien jeweils mit allen Systemhalten, d.h. incl. Laupheim, Bad Schussrd., Aulend. Meckb.,
- IRE-Sprinter Ulm – Friedrichshafen (UL ab von 08:06 bis 18:06) täglich im Zweistundentakt und mit Doppelstockwagen. Halt jedoch nur in Biberach, Ravensburg und FN-Flughafen. Der IRE-Sprinter wartet in Ulm den ICE nicht ab, da er in Friedrichshafen auf den IRE nach Basel ausgerichtet ist.
- Der IC Oberschwaben (UL ab 18:11 Uhr) verschwindet endlich aus der Berufsspitze und verkehrt ab UL künftig um 14:11 Uhr mit Verlängerung nach Innsbruck !
- RB Ulm – Aulendorf – Sigmaringen (UL ab zur Minute 16 zur ungeraden Stunde). Durch den Stundentausch (bisher UL ab zu geraden Stunde) fällt die RB in die Haupt-Berufsspitze um 17.16,

was für Schemmerberg und Warthausen zu begrüßen ist. Durch den Wegfall der RB um 18:16 entsteht für diese Gemeinden allerdings eine Lücke bis 19:16, nach meiner Meinung eigentlich nicht hinnehmbar, da die 18.16er Bahn von Schemmerbergern und Warthausern immer gut genutzt wurde. Hier will die NVBW „bei Bedarf flexibel reagieren“.

Der zusätzlich verkehrende Sprinter-IRE Stuttgart – Friedrichshafen (mo.-fr.) wird in der Abfahrt Stuttgart um eine Stunde später gelegt (neu S ab 17:02, UL ab 18:06) Dadurch ergibt sich für Berufspendler erstmals eine zuschlagsfreie Direktverbindung von Stuttgart nach Oberschwaben ! Allerdings bedient der Sprinter nur die Kreisstädte Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen.

Ganz neu wird mo.-fr. mit RB 22601 zusätzlich eine Frühverbindung Ulm ab 05:01 – FN-Hafen 06:28 eingerichtet mit Anschluß zur Fähre nach Romanshorn. Weiterhin verkehrt samstags neu eine RB um 06:55 ab Ulm nach Biberach 07:26 an mit Anschluß nach FN. Zudem an Sonn- und Feiertagen eine RB um 07:44 ab Ulm – Biberach an um 08:15 ebenfalls mit Anschluß an den See.

Der Haltepunkt Donautal wird gut angenommen, hauptsächlich allerdings aus Richtung Ulm. Der Fahrplan ist leider nur auf den normalen Einschichtbetrieb der Betriebe des Donautals abgestimmt. Die IHK hat immer noch nicht, wie von mir das letzte mal angeregt, den Bedarf für den Mehrschichtbetrieb der Großbetriebe erhoben, will dies aber nachholen.

751 BOB-Verkehr Aulendorf-Friedrichshafen

Zum BOB-Angebot lagen zahlreiche Fahrplananträge von verschiedenen Firmenvertretern als auch Pro Bahn e.V. vor. Leider war der BOB in keinem der beantragten Fälle eine Realisierung möglich.

755 Donautalbahn

Der Ausbau der Donautalbahn zwischen Ulm und Sigmaringen kann, wie bereits auf der letzten Fahrplankonferenz befürchtet, nicht bis zum Dezember 2003 abgeschlossen werden. Der Fahrplan 2004 stellt deshalb einen „Zwischenzustand“ dar.

Die Termine für die Ertüchtigung des Oberbaus, den Ausbau des Zugbahnfunks und die Herstellung der Bahnsteige können zwar voraussichtlich mehr oder weniger gehalten werden, bei den ca. 60 Bahnübergängen zeichnet sich jedoch ein Fiasko ab. Die Ursachen liegen nach Aussagen des Riedlinger Bürgermeisters Petermann „auch in den Rathäusern“. Teilweise seien hier offensichtlich nicht einmal die GVFG-Anträge für die Umbaumaßnahmen gestellt. Petermann fordert deshalb eine baldige konzertierte Aktion zwischen DB-Netz, NVBW und den beteiligten Kommunen und Landkreisen und eine politische Initiative mit öffentlichem Druck. Ansonsten befürchtet Petermann die Fortdauer des Zwischenzustandes „noch weitere drei bis vier Jahre“. Die NVBW hat zugesagt, eine gemeinsame Besprechung zu arrangieren.

Der mit dem jetzigen Fahrplan 2004 gefahrene Zwischenzustand bringt lt. NVBW neben besseren Fahrzeugen folgende Vorteile:

- RE-Linie Ulm – Sigmaringen – Neustadt: zwischen Ulm und Sigmaringen ergibt sich wg. des 611-Einsatzes eine Fahrzeitverkürzung von 8 Minuten, bis Neustadt geht diese jedoch wg. der Kreuzung mit der Schwarzwaldbahn in Donaueschingen wieder verloren.
- Auf der IRE-Linie Stuttgart – Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf ermöglicht der Fahrzeitgewinn eine Stabilisierung des Fahrplans, zwischen Sigmaringen und Ulm ebenfalls. Hier sollen die Anschlüsse an den Fernverkehr hergestellt werden.
- Die verspätungsträchtige RB-Linie Ehingen – Memmingen wird mittelfristig durch 650-Triebwagen (5 Min Fahrzeitgewinn) stabilisiert. Im Vorlaufbetrieb sollen 2-Wagenzüge mit Dieselloks eingesetzt werden.
- Im Früh-Berufsverkehr wird ein beschleunigter RE Sigmaringen – Ulm eingerichtet (UL an 6.52). Dieser erreicht jedoch den ICE (UL ab 6.51) nicht mehr.
- Ebenso gibt es für den Berufsverkehr ein neues IRE-Zugpaar Ulm – Ehingen – Sigmaringen – Stuttgart (UL ab 6.28, S ab 18.15)
- Während der Radsaison verkehrt zur Entlastung der NeiTech-Züge am Wochenende ein Radwander-Express zwischen Ulm und Donaueschingen. (*Anmerk: Wohl der Rad-Express der Bodensee-Gürtelbahn*)
- Der „Kleber-Express“ wird durch zwei Zweifach-Umsteigeverbindungen (Herbertingen und Neustadt bzw. Memmingen und Neustadt) ersetzt.

Brenztalbahn

Der Ausbau der Brenztalbahn dauert noch an. Die NVBW rechnet mit der Inbetriebnahme Mitte bis Ende 2005, „sofern keine Planfeststellungsverfahren für die Bahnübergänge notwendig werden“.

Mit der Ertüchtigung Brenztalbahn und Donautalbahn haben wir dann übrigens den bemerkenswerten Zustand erreicht, dass diese beiden kurvigen, unter Landesregie sanierten eingleisigen Bahnen, wenn auch nur teilweise, mit max. 160 km/h befahren werden können; die weit wichtigere und meist schnurgerade, unter DB-Regie stehende zweigleisige Südbahn jedoch nur mit 140 km/h !

Ulm – Kempten

Wegen den knappen Fahrzeiten werden auf den Linien Ulm – Kempten – Lindau bzw. Oberstdorf neue NeiTech-Züge eingesetzt (BR612). Dies wird allerdings das Problem der praktisch immer verspäteten Ankunft der IC/EC aus Richtung Stuttgart und damit des Verlusts der Anschlüsse nicht lösen.

RE Ulm – Augsburg – München

Die im 2-Stundentakt verkehrenden Doppelstock-RE kommen bei den Kunden sehr gut an.

Fernverkehr

Ulm erhält endlich einen Früh-ICE nach Dortmund (UL ab 4:51).

Verkehrsverbund DING

Der neue ZOB in Erbach ist seit 7.9.03 in Betrieb. Die neuen Verknüpfungen wurden zunächst Richtung Ehingen und Ulm angepasst. Das restliche Erbacher Umland soll zum 14.12.03 folgen. Der Übergangstarif zum Verkehrsverbund Heidenheim soll im Frühjahr 2004 kommen.

Anrufsammeltaxi (AST) Landkreis Biberach

Das AST des Landkreises Biberach steht auf der Kippe. Ab 14.12. werden nur noch die Raumschaften Laupheim und Biberach bedient. Bad Schussenried und Bad Buchau steigen mangels Nachfrage und aus Kostengründen aus. Das AST ersetzt den Linienverkehr Bad Schussenried – Bad Buchau ab 20 Uhr und wird je zur Hälfte von den Kommunen und vom Landkreis finanziert. Desweiteren hat der Landkreis auch eine bedarfsgerechte Rückführung der Busfahrpläne angekündigt.

Hier kommt nichts Gutes auf die Strecke Bad Schussenried – Bad Buchau zu. In den meisten Buslinien sitzen nämlich auch nicht viel mehr Fahrgäste als im mangels Nachfrage eingestellten AST (im Durchschnitt schätzungsweise drei).

Weitere Meldungen außerhalb der Fahrplankonferenz

Laut Pressemitteilung ist der Baubeginn für die **Laupheimer Südkurve** für das Jahr 2004 geplant, obwohl noch nicht alle Grundstücksverhandlungen abgeschlossen sind. Die Südkurve soll aufgrund der engen Fahrzeiten keinen Halt erhalten, der Landkreis präferiert Biberach Nord, wg. der Firmen Boehringer und Handtmann und der neuen Fachhochschule (die technischen Voraussetzungen für einen späteren Bau werden allerdings geschaffen).

Ansonsten ist von einem Weiterbau der dritten Stufe des Nahverkehrskonzepts des Landkreises BIB von Biberach Süd nach Aulendorf keine Rede mehr. Stattdessen wurde die Wende in Biberach Süd (die RB aus Laupheim fährt aus Umlaufgründen nicht bis Aulendorf durch, sondern wendet hier) durch den Einbau der Weiche und der aufwendigen Signalisierung für den Gleiswechselbetrieb bis Ummendorf buchstäblich zementiert. Diese Investitionssumme hätte ein guter Einstand für die in der dritten Ausbaustufe vorge-sehenen Reaktivierung der früheren Bahnhöfe Ummendorf, Schweinhausen, Hochdorf etc. werden können.

Die **Schussenbahn zur Landesausstellung** war ein Erfolg. Teilweise waren bis zu 80 Fahrgäste im 650er.

Südbahn Alltagsbetrieb

Ansonsten läuft's auf der Südbahn derzeit katastrophal. Die Standardverspätung in Richtung Süden beträgt wegen der verspäteten Fernzüge aus Stuttgart zwischen 10 und 15 Minuten. Wegen der Baustelle in Ravensburg erreicht man nun morgens in Ulm die ICE-Anschlüsse Richtung Stuttgart auch nicht mehr.

Und das, wo vor allem im morgendlichen Schlüsselzug, dem RE 32600 (UL an 6.44), die ganzen Flugreisenden nach Frankfurt sitzen. Die Hitzeschäden wurden überraschend schnell im Zuge der

Baumaßnahmen zwischen Hochdorf und Essendorf beseitigt. Die Baumaßnahme selbst (in der 42. Kalenderwoche) hat dem Ganzen, was die Verspätungen angeht, allerdings die Krone aufgesetzt.

Die Folgen der IC-Fahrlage um 18:11 ab Ulm ist dass sich der komplette Berufsverkehr der sonst einen ganzen 5-Wagen-IRE füllt, in die eine 611er-Einheit um 18.16 stopft. Da platzt selbst dem härtesten Berufspendler der Kragen. Für Nichteingeweihte: Weil im IC die DING-Fahrscheine nicht gelten, stürzt sich alles auf diese einzige 611er-Einheit. Diese fährt allerdings nur bis Aulendorf (und weiter nach SIG) und wird dann zu allem Übel hinter den dauerverspäteten IC gelegt, womit man in Aulendorf die BOB verpasst. Für die Normalreisenden bedeutete dies deshalb praktisch einen Taktausfall um 18.11 Richtung Friedrichshafen.

Manfred Blumenschein

Fahrplankonferenz in Weingarten vom 26.09.03

Bericht von Günther Heger und Harald Sauter, Ergänzungen zum Bericht aus Ulm

KBS 731 Gürtelbahn:

Die schönste Nachricht vorweg: Ab 14.12. gibt es wieder zumindest einen durchgehenden Zug ab FN übers Allgäu nach München. Der IRE 3278 verläßt FN um 08:11 Uhr über Lindau-Oberstaufen-Kempten. Damit wird unserer Ansicht nach offensichtlich der Fehler eingeräumt, dass die in 2000 aufgehobenen durchgehenden Verbindungen des Allgäu-Schwaben-Taktes eine Fehlentscheidung waren.

Die Gemeinden Wasserburg und Nonnenhorn kommen zukünftig durch Einsatz von VT611-Einheiten auf der Linie Ulm-FN-Lindau in den Genuß von Systemhalten.

Wieder konnte Pro Bahn e.V. Verbesserungen erzielen. Von drei Anträgen werden zwei umgesetzt: Dem Wunsch nach einer neuen Verbindung Lindau 21:30 – Bregenz 21:40 zum Erreichen Nachtzuges nach Wien entsprach die ÖBB bzw. das Land Vorarlberg in Form der Fahrlage LI 21:04 – Bregenz 21:14. Damit wird sowohl der Nachtzug Bregenz-Wien als auch ein N-Zug nach Schruns erreicht. Die gewünschte Beseitigung des Fehlschlusses D866 Innsbruck-Lindau an 18:30 auf RB 32196 LI 18:29 – FN 19:15 konnte seitens der RAB durch Späterlegung der RB nicht realisiert werden. Dafür entsprach man dem Antrag einer neuen Frühverbindung an Samstagen von FN 06:02 nach Lindau 06:39. Dadurch entsteht eine neue schlanke Fahrtmöglichkeit nach Bludenz (LI ab 06:51) als auch nach München (LI ab 06:42).

Durch Änderung von Fahrlagen am Morgen im Abschnitt Lindau-FN konnten zwei neue Anschlüsse aus Bregenz in Richtung Friedrichshafen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen realisiert werden.

Zur Abwicklung des Schülerverkehrs hält IRE Lindau ab um 06:56 nach Basel auch in Eriskirch und FN-Ost.

Der Anschluss Seehas (Konstanz)- RB (in Richtung Friedrichshafen) wird zukünftig stündlich gewährleistet. Die Gegenrichtung klappt wegen Zugkreuzung in Ludwigshafen bis jetzt noch nicht. Der Fahrradzug wird zukünftig aufgrund mangelnder Auslastung entfallen.

KBS 753/971 Aulendorf-Kißlegg-Lindau

Die Überraschung schlechthin: LINDAU-KULTUR-EXPRESS nennt sich das neue Angebot für Nachtschwärmer. Der tägliche IRE 22877 stellt um 23:57 den Anschluß von Lindau her, Kißlegg wird damit um 00:14 erreicht. Die Realisierung dieser Verbindung geht auf eine Initiative des VCD Kreisverbandes Ravensburg zurück. Im Übrigen wird das Angebot im Minutenbereich auf die Südbahn angepasst.

KBS 766 Zollernbahn

Da auf der der Zollernbahn inzwischen alle Bedarfshalte fast immer angefordert werden müssen einige Halte aufgelöst werden, eine Systemkreuzung wird von Albstadt West nach Laufen verlegt. Durch Kooperation der RAB mit der HzL kann die RB-Linie Tübingen-Sigmaringen umsteigefrei über Aulendorf nach/von Ulm verlängert werden. Die IRE-Linie Stuttgart –TÜ- AUL-Ulm verkehrt nur noch bis/ab AUL.

Qualität

Am Schluss der Konferenz wurde 20 Min über Qualität gesprochen (Pünktlichkeit) 1/3 Verspätungen kamen durch Verspätungen im FV auf der Filstalbahn, 2/3 durch Hitzeschäden bedingte Langsamfahrstellen. Durch vermehrte Pufferzeiten soll Zukünftig versucht werden, Verspätungen in den Griff zu bekommen. Ziel der NVBW ist eine Pünktlichkeit von 93 % Die BOB klagt über massive Beschwerden von Reisenden, da auch die BOB durch die IRE Verspätungen bekam.

Ausblick auf 2005

Umfangreichere Änderungen im FV wird es 2005 bei der ÖBB und SBB geben.

Bodensee-Gürtelbahn – die neue einarmige Transitstrecke ?

Ein Kommentar von Harald Sauter

Mit Einführung der Sprinterzüge Ulm-FN mit schlankem Anschluß von und nach Basel Bad. Bf. wird die IRE-Verbindung Ulm-FN-Singen-Basel nicht nur die billigste, sondern mit 3 Std. 08 Min. Gesamtfahrzeit auch die mit Abstand schnellste Route dieser Relation werden. Die IC-Verbindung über Karlsruhe zum stolzen Preis von € 105,00 H&R wird dann zu allem Nachteil auch noch 20 Minuten langsamer sein als die nur

€ 21,00 teure Fahrt mit BW-Ticket in IRE-Zügen. Ähnlich wird es sich für die Relation München-Basel ergeben, wo die IRE-Verbindung Basel-Singen-FN-Ulm-München (2 x umsteigen und 05:05 Gesamtfahrt-zeit) zeitgleich zum Premiumprodukt IC-Verkehr Basel-Khe-Stg-München (ebenfalls 1-2 Umsteigen) aufschließen wird. Damit wird die IRE-Verbindung über FN mit Wochenend-Ticket zur preislich und komfortmäßig unschlagbaren Fernverbindung. Folglich ist davon auszugehen, dass sich ab 14.12. Reisendenströme vom Fernverkehr auf die Achse Ulm-Bodensee-Basel verlagern werden. Verkehre, die teils 4-spurige elektrifizierte Magistralen entlasten und einspurige Nadelöhre belasten. Was außerhalb der Tourismussaison im Winterhalbjahr eventuell noch funktionieren könnte, lässt für das Frühjahr/Sommer nichts Gutes erahnen. Die sowieso schon äußerst kalkulierten Aufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel der 611-Züge und der instabile NeiTec-Fahrplan selbst, werden auf das Äußerste strapaziert werden. Zu berücksichtigen ist zudem der hoffentlich durch den Verkehrsverbund BODO eintretende Nachfrageschub in der Relation RV-FN-Überlingen. Ravensburg wird von Überlingen aus zukünftig in nur 39 Minuten erreicht werden können ! Sind die Kapazitäten der RAB ausreichend um die neugelenkten Verkehrsströme aufzu-fangen ? Genügen zweiteilige 611-Einheiten, die an manchen Sommertagen bereits am Abfahrtsbahnhof Lindau ausgelastet sind, um die neue Nachfrage aus 4-gliedrigen Doppelstockzügen in FN aufzunehmen ? Eines steht bereits fest: Bodensee-Gürtelbahn als neue einarmige Transitstrecke Süddeutschlands.

Der neue Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben geht an den Start.

Fakten, Daten, Ziele und Visionen

Bericht von einer Veranstaltung der LBU Überlingen am 27.10.2003

Am 1.1.2004 wird für 475.000 Einwohner der neue bodo-Tarif in Kraft treten und damit einer der letzten verbundfreien Lücken im Land Baden-Württemberg geschlossen. Landkreise RV und FN sozusagen als „Spätzünder“ in Sachen Verbundmanagement. Ein lang gehegter Wunsch der Bewohner dieser Landkreise sowie den zahlreichen Touristen geht damit endlich in Erfüllung.

Der Verbundtarif

Die beiden Landkreise wurden in 52 Zonen eingeteilt. Der Fahrpreis ergibt sich aus der Anzahl der durch-fahrenen Zonen, maximal sind 8 Zonen zu bezahlen. Nach Aussagen des BODO-Geschäftsführung anlässlich einer Veranstaltung der LBU Überlingen gestaltet sich das Verbundfahren so wörtlich „häufig günstiger“. Über die Einzeltarife wollte man noch keine Angaben machen. Hinter den Kulissen wird aber von einem Mindestpreis von € 1,40 gesprochen. Da im gesamten Verbundgebiet 10 Stadtverkehre zu integrieren sind, können insbesondere hier Verteuerungen eintreten.

Wesentlich offener gab man sich zum Thema Tageskarte. Diese ist mo.-fr. bis 08:30 für eine Person gültig. Ab 08:30 sowie Sa, So und Feiertag können bis zu 4 Personen (ab 6 Jahre) kostenlos mitgenommen werden. Bei der Tageskarte sind zwei Tarife geplant. Einmal € 6,00 für bis zu 3 Zonen und € 10,00 für das gesamte Netz . Allerdings kommt man mit 3 Zonen nicht allzu weit, denn für eine Fahrt von Salem in die Kreisstadt FN werden bereits vier Zonen benötigt. Hier lag auch der Kritikpunkt von Pro Bahn, sehen wir doch gerade im Entfernungsbereich bis zum nächsten Oberzentrum tariflichen Handlungsbedarf. Der Trend zum Pkw dürfte damit wohl anhalten.

Weitaus großzügiger und kreativer gibt man sich bei den Angeboten „Junior-Ticket“ und insbesondere der „Schülermonatskarte“. Letztere ist ab 13:30 Uhr sowie an schulfreien Tagen (Sa, So und Feiertag sowie in den Ferien im gesamten Verbundgebiet, auf allen Linien, ganztägig gültig ! Wer somit mit Bahn und Bus auf eine Schule geht, erhält quasi sein Freizeit-Ticket gratis dazu. Wer im Heimatort zu Schule geht, per Fahrrad oder anderer Alternativen, kann sich die Freizeit-Komponente der Schülermonatskarte unter dem Namen „Junior-Ticket“ erkaufen.

Bereits vorab im Einsatz ist das StudiTicket für Studierende der FH Ravensburg/ Weingarten und PH Weingarten. Preis: 65,- € , Geltungsdauer: 1 Semester (Okt. – März, bzw. Sept.- Febr.) Gültigkeit: Im gesamten Verbundgebiet, auf allen Linien.

Nun zum Wermutstropfen: Auch im BODO-Gebiet wird die BahnCard 50 nicht mehr anerkannt werden. Diese gilt nur noch bei Fahrten über das Verbundgebiet hinaus, gleich ob damit in verbundfreies Gebiet oder vorhandenen Nachbarverbund hineingefahren wird. Dass die BahnCard somit zwischen zwei fremden Verbundgebieten gilt, darauf muss man erst kommen.

Eine spezifische Besonderheit wird es im BODO-Gebiet allerdings geben: Die bisherige RAB-Chipcard welche in Bussen 20% Ermäßigung versprach, wird auf das gesamte BODO-Gebiet und damit auf alle Verkehrsmittel ausgedehnt. Dadurch erhält der Inhaber einer kostenlosen BODO-Chipcard eine Ermäßigung, während dem BahnCard-Inhaber der einen Initialbetrag entrichtet hat, dafür die Gegenleistung verwehrt bleibt. Nach Pro Bahn Ansicht ist diese Chipkarte kein wahrer Rabatt bzw. ohne Chipkarte bezahlt man quasi zuviel. Die BODO-Geschäftsführung zeigte sich angesichts der geäußerten Pro Bahn Meinung in diesem Punkt sichtlich verärgert, erwähnte aber auch, dass mit der Rückkehr der BahnCard 50 niemand ernsthaft gerechnet hat.

Die Mindereinnahmen der Verkehrsträger werden infolge der Verbundtarife auf ca. € 3 Mio. geschätzt was ca. 10-15% der heutigen Einnahmen im Verbundgebiet entspricht. Für einen Übergangstarif steht nach Aussagen von Herrn Löffler, GF der bodo-Verbundgesellschaft, derzeit vom Land kein Geld zur Verfügung. Damit bleibt erhalten was ein interessierter Zuhörer zum Besten gab: Warum die Fahrkarte von Überlingen nach Singen ca. € 11,00 kostet, ein Singener aber nach Überlingen um nur € 5,50 fahren kann ? Der bereits vor 10 Jahren gegründete Nachbarverbund hat Übergangstarife realisiert.

Noch eines wurde den BODO-Machern dringend ans Herz gelegt: Das Aufstellen von Fahrausweisautomaten an aufkommensstarken Haltestellen der Seelinie 7395. Schließlich ist die Beschleunigung der Verkehrsmittel durch Wegfall des zeitintensiven Lösens von Fahrausweisen im Bus typisch für Verkehrsverbünde.

Harald Sauter

Sonderzug Mengen –Stockach war ein Riesenerfolg

Pressemitteilung des VCD Kreisverbandes Sigmaringen,

VCD Sig , W. Lohmiller, Klosterstr.7, 88348 Bad Saulgau, Tel 07581-2903, E-Mail VCDKV.SIG@t-online.de

Regelmäßig überfüllt waren die zwei Regio-Shuttle-Triebwagen, die der Verkehrsclub Deutschland (VCD) am Sonntag den 14. September dreimal zwischen Mengen und Stockach hin und herfahren ließ. Nach Angaben des Veranstalters (VCD-Kreisverband Sigmaringen) sind wohl an die tausend Personen mit dem Zug gefahren, sodass der Kreisverband nicht auf den Zuschuss angewiesen ist, den der Landesverband als Unterstützung für das Projekt zugesagt hatte. Es gab für die Aktion Glückwünsche von verschiedenen verkehrspolitisch Aktiven. Ganz besonders freute sich Kreissprecher Wolfgang Lohmiller aus Bad Saulgau über das dicke Lob des Chefplaners der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), Gerhard Schnaitmann: „Wenn ein Zugangebot eine gute Anbindung an den Endpunkten hat, kommen auch die Fahrgäste.“ In der Tat waren die Abfahrtermine gut auf Anschlüsse an den Bodensee oder ins Donautal abgestimmt, und insbesondere zur letzten Fahrt nach Mengen kam in Stockach ein ganzer Schwung Mitfahrer aus dem „Seehäsle“, die den Tag am Bodensee verbracht hatten. Offenbar hatten auch viele Reisende aus dem Bodenseeraum das Angebot des Sonderzugs wahrgenommen: Die Züge waren in beide Richtungen voll besetzt. Nach dem großen Andrang ist der VCD-Landesverband bereit, weitere Sonderzüge auf dieser Strecke fahren zu lassen, wie Vorstandmitglied Klaus Arnoldi erklärte. Es bestehen auch schon Anfragen dafür, etwa von Narrenvereinen aus Ehingen , Munderkingen und Riedlingen. Mit Mengen, Messkirch und Stockach liegen weitere Narrenhochburgen an der stilllegungs-bedrohten Bahnstrecke.

Aufgrund der vielen positiven Rückmeldungen aus Politik und Bahnkreisen sieht VCD-Kreissprecher Wolfgang Lohmiller doch noch gewisse Möglichkeiten, dass vor einer endgültigen Stilllegung noch andere Lösungen gefunden werden. Auch im Güterverkehr seien noch nicht alle Möglichkeiten ausgereizt. So gebe es offenbar Überlegungen des Regionalverbandes Donau-Iller, durch zusätzlichen Güterverkehr über Mengen und Stockach die eingleisige Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Singen zu ent-lasten. Auch hat die Schweiz schon angeboten, Zulaufstrecken zur Alpenquerung (NEAT) mitzufinanzieren, was bisher allerdings an einem gegenseitigen Abkommen der beiden Länder scheitert. Ohne eine gewisse Unterstützung durch die betroffenen Landkreise und Gemeinden sowie die

beteiligten Firmen wird es allerdings nicht gehen, wie Lohmiller bei Gesprächen mit den Verantwortlichen mitgeteilt bekam. Und hier liegt wohl der Hase im Pfeffer...

Deutsche Bahn: Bayern-Ticket bald auch am Wochenende ?

(Pressemeldung Deutsche Bahn, 25. 9. 03).

Um die Attraktivität der Nahverkehrsangebote in Zusammenarbeit mit den Ländern weiter zu verbessern, hat die Deutsche Bahn zwei Pilotprojekte beantragt. Für Bayern ist geplant, die Gültigkeit des beliebten Ländertickets auch auf das Wochenende auszudehnen. Der Preis des neuen Ländertickets soll 22 Euro betragen. Damit wäre dieses Angebot für Fahrten innerhalb Bayerns eine preisgünstige Alternative zum Schönes-Wochenende-Ticket. Um die Ländertickets auch für Einzelreisende attraktiver zu machen, möchte die Bahn gemeinsam mit Bayern und Niedersachsen/Bremen das Bayern Single Ticket und das Niedersachsen Single Ticket zum Preis von 15 Euro einführen. Bei positiver Resonanz der Kunden wird sich die Bahn für eine bundesweite Einführung dieser beiden Angebote einsetzen.