**Ist die Echt Bodensee Card für Bodo ein Verlustgeschäft**

Uhldingen-Mühlhofen – 19. November 2018 Peter Groß

Es sind wieder einmal Dieselpreise, die durch die Decke schießen, Personalkosten und Investitionen im Fahrbereich, die Bahn- und Busfahren teurer machen, so lautet die Begründung des Verkehrsverbund Bodo für die neuen Fahrpreiserhöhungen. Bodo ist eigentlich auch gedacht als Interessenvermittlung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen. Heute benötigen wir ein Sonderkündigungsrecht, wie bei Energie- und Telekommunikation, für diesen grottenschlechten, erfolglosen Verkehrsverbund, der ein besseres Ansehen und mehr Akzeptanz für den ÖPNV letztlich verhindert. Es bedarf auch einer neuen Politikergeneration im Kreistag und in den Gemeinderäten, die diesen andauernden Skandal nicht länger duldet.

Ausgefallene Züge oder Busse werden den Kraftstoffverbrauch wohl nicht erhöhen. Dass der E – Card - Service für nur 9.600 Kunden mehrere Millionen Euro kostet ist eine Ursache, dass für Investitionen keine Rücklagen im Fahrbereich und Streckenausbau gebildet wurden, obwohl das eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen wäre und nicht für den Verkehrsverbund, der für Personalmangel oder Entschädigungsleistungen auch nicht zuständig ist. Es gibt keine wirklichen Gründe für unverschämte Preiserhöhungen, die von den Verkehrsunternehmen wie der Deutschen Bahn erst begründet werden müssten. Warum fordert Bodo Geschäftsführer Jürgen Löffler von Verkehrsunternehmen diese Begründung nicht, bevor er nassforsch los sprintet und höhere Fahrpreise verlangt? Wieder einmal wird der Grundsatz vergessen: Ohne Leistung keinen Lohn. Den kennt jeder Berufspendler. Sonst wird er mit jeder Gehaltsabrechnung durch Lohnabzug daran erinnert, dass er aufgrund von Zugausfällen zu spät zur Arbeit kam.

Bodo ist kein Verkehrsunternehmen, bestenfalls Rechnungsprüfer. Man könnte fast auf den Gedanken kommen, hier agiert jemand als Helfer für die Durchsetzung unzulässiger Forderungen. Liegt seitens der Verkehrsunternehmen überhaupt das Verlangen nach einem Mehrkostenausgleich vor und wie werden diese Mehrkosten begründet?

Eine wesentliche Frage ist, wie haben sich die Einnahmen beim Verkehrsverbund Bodo durch die seit 2017 bestehende Kooperation mit der Deutschen Bodensee Tourismus GmbH (DBT) verbessert? Wenn die Echt Bodensee Card nicht gleichberechtigt an der Fahrpreisentwicklung beteiligt ist, besteht der Verdacht, dass Auszubildende, Schüler und Berufspendler zum Vorteil und vermutlich mit Zustimmung der Kreispolitiker (gegen das Veto der Partei DIE LINKE) benachteiligt werden.

Was ist das Geheimnis um die Einnahmen aus der Echt Bodensee Card, die seit 2017 an Touristen in einigen Gemeinden ausgegeben wird und die das Bodo-Betriebsergebnis bereits seit 2017 (bei vermutet 500.000 Übernachtungen) um 375.000 Euro verbessern müssten. Durch den Beitritt weiterer Gemeinden (Wasserburg und Nonnenhorn) zur DBT stieg die Zahl der Übernachtungen nochmals deutlich an. Es bleibt die Frage nach den Einnahmeverbesserung aus den inzwischen sechs Gemeinden für das Jahr 2018.

Immenstaad ist gegen den Willen vieler Gastgeber ab 2019 neuer Kunde der DBT und muss dann wohl einen Solidarbeitrag von 370.000 Euro an die DBT abführen (277.500 Euro an Bodo?) mindestens bis 2020. In Heiligenberg und Frickingen überlegt man noch, ob die DBT ein zukunftsweisendes Modell bietet, denn es wurde inzwischen mehr als deutlich, dass die Touristen das Angebot nicht im erforderlichen Umfang annehmen. Die vermutlich einzige Verbesserung, der Echt Bodensee Bus, fährt ausschließlich in den Baden-Württembergischen Sommerferien und oft nur noch auf den Teilstrecken von Langenargen bis Friedrichshafen und dann wieder zwischen Überlingen und Bodman-Ludwigshafen - überwiegend leer muss ich hinzufügen.

Der VCD Landesverband Baden-Württemberg sieht in dem „starken Preisanstieg bei Bus und Bahn um bis zu 40% in den letzten zehn Jahren „ein Hemmnis für die Verkehrswende.“ Der VCD führt aus, dass „die Verbraucherpreise von 2008 bis 2018 um 13 Prozent anstiegen, die Benzinpreise nur um 1,6 Prozent, dafür aber die Monatskarten in den Verkehrsverbünden in Baden-Württemberg im Schnitt um 33 Prozent, und die Einzelfahrten um 30 Prozent teurer wurden. Dass Verbünde mit geringen Erhöhungen nahe der Inflationsrate überdurchschnittliche Zuwächse haben ( RVF Freiburg + 13% mehr Fahrgäste bei 21 Prozent Preissteigerung in 10 Jahren). Bei Verbünden mit rund 40 Prozent und damit dreifach über der Inflationsrate liegenden Verbünden stagniert der Fahrgastzuwachs oder weist nur ein kleines Plus aus. (Aus: VCD fordert günstigere ÖV - Tarife, Pressemitteilung BW Nr. 24/18).

Wer sich wie alle GRÜNEN z.B. Mathilde Gombert, Christa Hecht-Fluhr, Martin Hahn, Markus Böhlen oder Martin Gomeringer auf die Forderung nach einer nicht einmal in der Urlaubszeit wirksamen EBC für kostenlose Touristenfahrten zurückzieht, erreicht in der Jahresbilanz keine Entlastung auf den Straßen. Die Unterstützung der DBT und ihrer EBC ist kontraproduktiv und lässt jegliche soziale Kompetenz und Verantwortung vermissen, denn angesichts vielfach steigender Kostenbelastungen, gerade für Eltern, führen diese Mehrbelastungen zu deutlichen Kaufkraftverlusten und Unmut.

Kommt dann dazu, dass es nicht einmal einen Sozialtarif, wie etwa in Stuttgart gibt, dann wird eine arrogante, selbstsüchtige Haltung der Politiker erkennbar, die nicht mehr lange folgenlos bleibt. Ich erinnere nur an die Gemeinderatswahlen im nächsten Jahr.

Was ist das für ein GRÜNER Sonderweg im Bodenseekreis, der soziale und reale umweltpolitische Kompetenz vermissen lässt. In Hessen gibt es ein landesweit gültiges Ein-Euro-Schülerticket für den sogenannte Ausbildungsverkehr. Verkehrsminister Tarik Al Wazir (Grüne) denkt über ein ähnliches Angebot auch für Senioren nach. Fritz Kuhn (Grüne) verordnet dem Stuttgarter ÖPNV eine Nullrunde. Markus Söder (CSU) will für München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg und Würzburg Jahreskarten für 365 Euro.

Was soll das, dass ein Studententicket nur auf jeweils einer Seeseite ausgegeben wird und ein zweites zum monatlichen Schülertarif gekauft werden muss. Meint man mit dieser Abzocke den Bildungsstandort Bodensee attraktiver zu machen, treibt man junge Menschen mittelfristig in die deutschen Mittel- und Großstädte oder zunehmend in die neuen Bundesländer, die in der gesamten Kostenbilanz besser aufgestellt, dem kulturellen Angebot des Bodenseekreises weit voraus sind und mit besseren Bildungs- und Arbeitsstättenmodellen oder Freizeitmöglichkeiten Punkte sammeln können.

Welche Auswirkungen hat die Preiserhöhung auf die EBC, wenn der Preis für Gelegenheitsfahrer zwischen 10 und 20 Cent steigt oder der Eigenanteil bei den Schülerkarten zwischen 90 Cent und drei Euro mehr wird ohne Mehrwert.

Das sind im ungünstigsten Fall mehr als 33 Euro jährlich pro Kind und bedeutet für alle Auszubildenden und Schüler, die nicht am Listenverfahren teilhaben können, also verbilligte Schülerkarten über die Schule bekommen, deutlich schlechtere Bedingungen.