**Wer will sie noch die EBC? Der letzte Zug für die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH war 2016 längst abgefahren.**

Es fährt kein Zug nach Irgendwo. Foto: Delmar (Forum Langenargen) 2019

Eine sehr persönliche Meinung und Sicht der Dinge von Peter Groß am 12.Februar 2019

Nehmen wir einmal an, die Initiative „Solidarisches Bürgerticket für Wuppertal“ wäre in Baden-Württemberg erfolgreich. Ich könnte mit 12 Euro einen ganzen Monat mit Bahnen und Bussen fahren und Arnulf Rating zitieren, der mit seinem Sinnspruch richtig lag: „Wir brauchen ein paar wirklich Verrückte! Wir sehen ja wohin uns die Normalen gebracht haben.“ Die Normalen brachten recht viele Einheimische an die Grenze der finanziellen Leistungsfähigkeit. Mit Tarifen für den ÖPNV, die durch Unterstützung der Parteien CDU, FDP, SPD, DIE GRÜNEN bis 15,40 Euro für Einheimische (Tag) kosten.

**Solidarisches Bürgerticket und Touristenkarte als Gesamtkonzept**

Aus dem Blickwinkel, dass im Kreisgebiet die Diskussion über eine Bodensee-S-Bahn seit dem Jahr 1992 (seit 27 Jahren), damals von der Deutschen Umwelthilfe initiiert, bisher ohne Ergebnis blieb und heute nicht einmal mehr im Gespräch ist, lässt für die Zukunft Schlimmes befürchten. Obwohl Kreisgemeinden für die Vorplanungen zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell erneut 3,8 Millionen Euro aufwenden, wird ein Baubeginn etliche Jahre auf sich warten lassen.

Seit 2004 betreibt bodo ein undurchschaubares Geschäft, das für die Fahrpreise nur eine Richtung kennt - nach oben. In den nächsten 10 Jahren werden die Fahrpreise sicher noch einmal um über 30% steigen, wie schon in den vergangenen 10 Jahren. Dafür bastelt man an irrationalen technischen Spielereien wie dem e-Ticket für 5 Mio. Euro, einem unübersichtlichen Internetauftritt und einer Kooperation mit der Deutsche Bodensee Tourismus GmbH, weil man unfähig ist, eine eigene bodo-Gästekarte (Papier) in Gang zu bringen. Bei den Gemeinden wären Einsparungen in Millionenhöhe möglich, die für Einheimische und Touristen günstigere Tarife zur Folge hätten, wenn Gemeinden den 25 % Aufwand der DBT-Kosten für attraktive, niedrige Fahrpreise nutzen würden.

Als wirklich solidarisch würde ich ein Modell begreifen, das Einwohner gleichberechtigt mit einbezieht. Die Linke in Leipzig forderte „Fahrscheinfrei mit Bus und Bahn“ eine Gemeinschaftsfinanzierung, die von Bürgern und der Wirtschaft getragen würde. Dabei sind sie nicht einmal allein, wenn man das Ergebnis der Tagung Zukunft Auto Umwelt Mobilität der Rosa Luxemburg Stiftung auswertet, das Wahlprogramm der Grünen in Berlin (Das Bürgerticket ist eines von mehr als 90 konkreten Projekten), einen Antrag der Jusos (Hessen), eine Forderung der Grünen in Ratingen oder eben das Projekt der Wuppertaler Initiative „Solidarisches Bürgerticket für Wuppertal“.

Wozu bedarf es 22 Verkehrsverbünden in Baden-Württemberg mit eigenen Tarifen, die oft kein Mensch mehr nachvollziehen kann. Beginnend mit Bahncard, weiter mit Tarifen für Beamte und Öffentlichen Dienst, Ausbildungsverkehr, Pendler, Freizeit und Tourismus?

**Das Bürgerticket als Solidarmodell wäre keine Zwangsabgabe**

Es wäre so einfach, eine landesweite gültige Kundenkarte, ähnlich der Bahncard 100 in Umlauf zu bringen. Ein Landestarif wäre unschlagbar. Es würde sogar Sinn machen, das Angebot der Freiwilligkeit den Städten - und Gemeinden zu überlassen, die für ihre Einwohner besonders attraktiv sein wollen und versteckten Abgaben und Gebühren eine Absage erteilen. Es kann als kreisweites Angebot funktionieren, weil ohnehin keine Menschen täglich landesweit mit Bahnen und Bussen fahren. Die Zuschüsse für ÖPNV und Tourismus kommen aus vielen Pflichtabgaben: Fremdenverkehrsabgabe, Kurtaxe, Grundsteuer u.a. Letztlich wären viel Bürokratieaufwand, auch Fahrgastkontrollen unnötig, die heute mehr Kosten verursachen als sie einbringen. Für mich ist es eine Zwangsabgabe, wenn Einheimische für Gemeindebad, Museum, aus öffentlichen Mitteln (auch teil) finanzierte Angebote oder den ÖPNV mehr bezahlen müssen als Touristen.

**Die Städte und Gemeinden müssen für Einwohner attraktiv werden**

Ich habe sehr oft nach den Ausgaben unserer Gemeinde zugunsten des Tourismus gefragt und wie es um die Einnahmen bestellt ist. Das Ergebnis ist, dass Einheimische pro Kopf zwischen 50 und 100 Euro jährlich allein für die Tourist – Info aufwenden. Das Geld aus touristischen Einnahmen aber meist Gastbetrieben zufließt, weil in vielen Orten nur noch wenig Einzelhändler zu finden sind. Allein aus Kostengründen ist verständlich, dass wenige Gemeinden sich der DBT anschließen und es auf Dauer nicht länger verantworten können, ihre Tourist-Information im bisherigen Umfang weiter zu betreiben.

**Die DBT verschlingt oder verschlang bestimmt mehr als eine Million Euro jährlich**

Es ist eben nur wieder einmal eine Frage der Perspektive. Da wären zunächst einmal die heute Gesellschafterzuschüsse, morgen Gesellschafterdarlehen genannten Mittel, die (noch) nicht als Schulden gerechnet werden. Nur für den Bodenseekreis wurden 408.000 Euro (2017) und 520 590 Euro (2018) genannt und das sind 70 %.

Die Gesamtleistung aller Gesellschafter liegt rund bei etwa 530.000 Euro (2017) oder 676.767 Euro im Jahr 2018). Die von 2013 bis 2016 geleisteten Zahlungen aller Gesellschafter sind vermutlich 1.540.400 Mio. Euro, wobei Klärungsbedarf besteht, ob es sich denn nun um Zuschüsse oder Darlehen handelt. Als Einnahmen gelten Abgaben aus teilnehmenden Gemeinden (25 Cent von nahezu jeder Übernachtung), von mir vermutete Zuschüsse des Verkehrsverbundes, des Landes zugunsten der touristischen Gästekarte oder sonstige Einnahmen aus den Gemeinden wie für Einkäufe aus dem „Merchandise Katalog“ der DBT, der überwiegend Plastikartikel im Angebot hat und wenig Umweltbewusstsein zeigt. Vermutlich hält die DBT die Hand auch auf, wenn es um Kooperationen wie die Apfelwochen, Messestände oder ähnliches geht.

**Worüber die Gesellschafterversammlung und Frau Stegmann schweigt**

„Bis zu 700.000 Euro sind laut Medienberichten bereits von der DBT an die Geios AG geflossen. Was aus diesen Steuergeldern wird, steht derzeit in den Sternen.“ so stand es in der Schwäbischen Zeitung vom 13.11.2017. Profiteure der Geios Insolvenz waren, scheint es, die Tourismusregion Hochschwarzwald (neue Geios Heimat ?) und das Bundesland Saarland. Man lauert nun darauf, dass die EBC als e-Card an den See zurückkehrt, natürlich um ein Vielfaches teurer als zuvor. Im Hochschwarzwald sind die Übernachtungsbetriebe wohl mit 5,34 Euro pro Nacht an der Finanzierung beteiligt.

Es wäre noch die Abfindung für den ehemaligen Geschäftsführer Heß zu erfragen, der sich wie von allen Beteiligten hervorgehoben in seine Thüringer Heimat zurückzog. Wenn Frau Stefanie Bürkle (DBT Gesellschafterin aus Sigmaringen) bei rtv-news erklärt: „Wir bedauern, dass Herr Heß den Bodensee verlassen möchte und bedanken uns bei ihm für die stets sehr gute Zusammenarbeit und seine professionelle Führung des Unternehmens“, könnte das auf eine fürstliche Abfindung schließen lassen. Und wenn Ute Stegmann als neue Geschäftsführerin einsteigt, könnte man einen Blick auf das Gehalt als Chef einer GmbH riskieren. Bei einem Umsatz unter 2,5 Millionen (Rubrik sonstige Dienstleistungen) wurden bei impulse.de 164.000 bis 220.000 Euro genannt.