**Es sollte nur einen geben – den Landestarif**

Bodensee Redaktionsdienste Peter Groß – 16. August 2019 – CC-BY-NC-ND 4.0

Ein-Euro-Ticket in Radolfzell ein voller Erfolg? Die Überschriften von BÜB+ und Südkurier feiern begeistert jenen Stadttarif, den man in Überlingen und Friedrichshafen unbedingt auch haben will, nachdem Touristen meist ohnehin kostenlos fahren. Wie ich dann von einer hessischen Urlauberfamilie erfahre, verstehen sie die Radolfzell-Euphorie nicht so richtig. Die Fahrt etwa von Radolfzell (Pro Seniore) nach Überlingen (Helios Spital) kostet pro Person für die Hin - und Rückfahrt 10,20 Euro (VHB). Eine Fahrt von Pro Seniore nach Langenargen Hafen, ist wohl nur mit Fußweg möglich. Von Pro Seniore zum Bahnhof Radolfzell zu Fuß in 12 Minuten und vom Bahnhof Langenargen, nach fast zwei Stunden Fahrt, nochmals geschätzt 11 Minuten, Fußmarsch vom Bahnhof zum Hafen (Auskunft 18:06 bwegt).

Wenn es denn zu keiner der vielen betriebsbedingten Verspätungen kommt. Von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg oder VHB (Verkehrsverbund Hegau Bodensee) wird kein Preis genannt! Ein Mangel, der durch zu viele Verbünde (Baden-Württemberg: 22) verursacht wird. Den Tarif Bus 1 ab Radolfzell habe ich jetzt bei bwegt angefragt. Vielfältige Weg- und Tarifinformationen bietet der Routenplaner Rom2rio:

<https://www.rome2rio.com/de/map/Langenargen/Radolfzell-am-Bodensee#r/Train>

In Hessen kann man mit dem Seniorenticket ab Januar 2020 für einen Euro **landesweit** fahren. Die Familie, Freunde, ekannte besuchen und alltägliche Erledigungen zu einem günstigen Preis mit Bussen und Bahnen bewerkstelligen.

Weitere Schritte sollen und werden für weitere Bevölkerungsgruppen folgen. Für die Schüler ging es hauptsächlich um Verbesserungen in der Gleichbehandlung, bei unterschiedlichen Entfernungen oder dass bei Ausflügen oder abweichenden Fahrtstrecken vor 13:30 Uhr nicht ein Zusatzticket gekauft werden muss. Bei sozial Schwachen galt es eine Lösung zu finden, um mit der Grundsicherung ein günstiges Flatrate-Ticket erwerben zu können.

Blickt man zurück auf den 1. August 2017, begann zu der Zeit die hessische Erfolgsserie mit dem Azubi- und Schülerticket.

Mit dem konnten alle Schüler und Auszubildenden für 365 Euro jährlich in Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen, sowie Regionalzüge in ganz Hessen (rund um die Uhr) einsteigen und abfahren. Für Auszubildende mit der AzubiCard sind zahllose Vergünstigungen verbunden. Hier ein ermäßigter Eintritt für´s Schwimmbad, dort ein Nachlass für´s Theater, Museum oder Sportveranstaltungen sowie auch Rabatte im Einzelhandel. Wie man vom Wirtschafts-Staatssekretär Dr. Philipp Nimmermann hört, versteht man das als einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität der dualen Ausbildung, mit der Betriebe wie Politiker ihre Wertschätzung für Jugendliche ausdrücken, die sich für diesen Berufsweg entschieden haben. Während man in den drei Verkehrsverbünden des Landes Hessen im Schuljahr 2015/2016 zusammen 255.000 Schülerjahreskarten verkaufte, stieg die Zahl 2017/2018 auf 407.000. Das entspricht einer Steigerung um fast 60% und ist ein toller Erfolg, der zeigt, dass die Menschen in Bezug auf Mobilität umdenken, in Baden-Württemberg jedoch von einer phantasielosen, uneinsichtigen Landesregierung bei jeder Gelegenheit behindert und gegängelt werden.

Natürlich meine ich noch das 365-Euro-Jahresticket ist gut, Azubis, Schüler, Leistungsempfänger die Hälfte ist besser, der Vorarlberg Tarif noch besser.

Während in vielen Ländern und europäischen Regionen ein fortschrittliches Denken an Geschwindigkeit gewinnt, behindern sich die 22 Verkehrsverbünde Baden-Württembergs nach allen Regeln des Unvermögens gegenseitig. Dabei werden sie von unzähligen Stadt-und Gemeindeunternehmen unterstützt, die den Kostenaufwand zu Lasten der Fahrgäste extrem ausweiten, so, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes, der Kommunale Finanzausgleich und Landesmittel überdurchschnittlich aufgebraucht sind, bevor auch nur ein Bus an der Haltestelle steht oder ein Zug am Bahnhof hält. Und dieser Bürokratiewahn nimmt ständig zu, wie man besonders am Beispiel Deutsche Bodensee Tourismus GmbH feststellen kann. Auch für den touristischen Sonderverkehr werden Fördermittel gebraucht. Geld, das man heute noch bevorzugt Eltern und Jugendlichen aus dem Geldbeutel stiehlt. Dazu kommt, dass man die Kosten der Überbürokratisierung durch Einsparungen bei den Bahn- und Busbetrieben, nach dem Prinzip Konkurrenz belebt das Geschäft, einsparen will, bis man schließlich an fehlendem Personal oder Fahrzeugmangel scheitert. Dass bestellte Züge, bisher von Bombardier nicht geliefert werden konnten, liegt wohl auch daran, dass es zuvor einen bis heute anhaltenden massiven Personalabbau gibt, dessen Grund bei Fehlentscheidungen der Sparte Bombardier Flugzeugbau zu finden ist, und der weiterhin von Arbeitnehmern durch Personalabbau geschultert werden soll. Es wäre allerdings auch möglich, durch ein an der Zukunft orientiertes Bestellwesen, solche Lieferengpässe zu vermeiden und dringend nötiges Personal in den Betrieben zu halten.

Da mir bekannt ist, dass es vielen Gemeinderäten unendlich schwerfällt, längeren Texten folgen zu können, möchte ich ihnen einen

Beitrag des MDR – Fernsehen empfehlen, auf den mich soeben Bernd Caesar (SPD) aufmerksam gemacht hat:

<https://www.mdr.de/mediathek/mdr-videos/c/video-315414.html> .

Die knapp halbstündige Dokumentation vermittelt vieles, das ein Leben in der Zukunft für Stadt- und Landmenschen zeitsparender, billiger und angenehmer macht.

Übrigens wäre es eine ruhmreiche Tat, für jeden Land-, Gemeinderat und Bürgermeister, sich mit der Petition der Deutschen Umwelthilfe auseinanderzusetzen und die Kampagne im Vorfeld schon einmal zu unterstützen:

<https://www.duh.de/blaues-ticket/?&wc=NL> .