

NACHRICHTEN

FRIEDRICHSTRASSE

Randalierer auf frischer Tat ertappt

Friedrichshafen – Zwei Jugendliche haben am Donnerstag gegen 2 Uhr nachts auf einer Baustelle in der Friedrichstraße randaliert. Nach Angaben der Polizei war ein Zeuge auf den 18- und den 15-Jährigen aufmerksam geworden und hatte die Polizei verständigt. Die Beamten trafen die Randalierer noch am Tatort an. Die Jugendlichen waren offenbar mit zuvor gestohlenen Fahrrädern zu der Baustelle gefahren, hatten dort ein Gebäude betreten und Gegenstände umher geworfen, teilen die Beamten weiter mit. Während der 15-Jährige eher leicht alkoholisiert gewesen sei, habe ein Atemalkoholtest bei dem 18-Jährigen einen Wert von rund 1,5 Promille ergeben. Ob auf der Baustelle Schaden entstand und wer die Eigentümer der Fahrräder sind, sei aktuell Gegenstand der Ermittlungen.

ZEUGENSUCHE

Sprayer beschmiert Zug mit Graffiti

Friedrichshafen – Ein unbekannter Sprayer hat am Donnerstag gegen 3 Uhr nachts einen auf dem Abstellgleis des Bahnhofs Friedrichshafen stehenden Zug großflächig mit Graffiti besprüht. Er soll schwarze Kleidung und weiße Schuhe getragen haben, teilt die Polizei in einem Pressetext mit. Den entstandenen Schaden beziffert die Polizei auf mehrere hundert Euro. Die Polizei ermittelt und nimmt Zeugenhinweise unter der Telefonnummer 0 75 31/1 28 80 entgegen.

UNFALL

Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung unterwegs

Friedrichshafen – Zwei Radfahrer sind am Mittwoch gegen 17.15 Uhr in der Meistershofener Straße zusammengestoßen. Wie die Polizei informiert, war ein 29-jähriger Radler entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in Richtung Friedrichshafen unterwegs, als ihm auf Höhe der Einmündung Hölderlinstraße eine 58-Jährige entgegenkam. In Folge der Kollision stürzte die Frau zu Boden und klagte über Schmerzen an Hand und Hüfte. An ihrem Rad entstanden mehrere hundert Euro Schaden. Der 29-Jährige blieb nach Angaben der Beamten unverletzt, muss aber mit einem Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung rechnen.

Das neue Konzept hat noch Lücken

- Kreistag setzt bei ÖPNV auf Projekt „Vision 2024“
- Verbesserungen innerhalb von zwei Jahren geplant
- Angebot auf einigen Bus-Linien zunächst schlechter



VON KATY CUKO
katy.cuko@suedkurier.de

Bodenseekreis – Unter dem Titel „Vision 2024“ hat der Kreistag vergangene Woche den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) beschlossen. Genau genommen müsste das von der CDU-Fraktion eingebrachte Konzept „Vision 2026“ heißen. Denn bis dahin sollen Busse und Bahnen zu den Hauptzeiten im Berufsverkehr im 30-Minuten-Takt fahren, und zwar im ganzen Bodenseekreis. Zu den übrigen Zeiten soll es ein verlässlicher Stundentakt sein. So will es das Land, so will es der Kreistag. Doch der Teufel steckt im Detail. Manche Aufwertung im Fahrplan ergibt bei genauerer Betrachtung sogar Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Zustand. Der SÜDKURIER hat das Landratsamt detailliert um Stellungnahme zu fünf Thesen gebeten.

1 Gemeinden bleiben schlecht verbunden: Wenn der ÖPNV eine echte Alternative zum Auto sein soll, braucht es nicht nur Verbindungen in die Städte. Im Bodenseekreis gibt es immer noch Gemeinden, die untereinander mehr schlecht als recht verbunden sind. Wer beispielsweise von Oberteuringen nach Deggenhausertal oder nach Tettang fahren will, muss mindestens zwei Mal umsteigen und ist bestenfalls anderthalb Stunden unterwegs. Daran bessert sich mit dem neuen Konzept nichts. Oberteuringen sei bereits „mehr als im stündlichen Rhythmus“ mit der Linie 14 nach Friedrichshafen, mit dem Regiobus bis Ravensburg und Meersburg angebunden, antwortet die Kreisbehörde auf die Kritik. Weitere Querverbindungen nach Tettang und in das Deggenhausertal seien „unter den aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen noch nicht leistbar“, heißt es weiter. Nach Angaben der Stadtverkehrsgesellschaft Friedrichshafen (SVF) habe man für den Ausbau der Verbindung Friedrichshafen – Oberteuringen ein eigenes Grobkonzept vorgelegt, das berücksichtigt wurde und jetzt noch ausgearbeitet werden soll. Lücken gebe es aber auch noch in der Ortserschließung von Markdorf sowie in der Direktverbindung zwischen Friedrichshafen-Ailingen und Meckenbeuren-Bahnhof. „Wichtig wäre zudem, in Markdorf und Oberteuringen Knoten herzustellen, um den Umstieg Regionalbusse auf Stadtbusse und umgekehrt zu gewährleisten“, schreibt der Stadtverkehr.

2 Der Takt allein macht's nicht attraktiv: Ein attraktiver Takt allein liefert noch keine attraktive Verbindung. Ein Bei-



Viel Verkehr am Stadtbahnhof Friedrichshafen: Künftig werden dort die Busse noch öfter halten und abfahren. ARCHIVBILD: GEORG WEX



Auf der Seelinie soll der Bus künftig im Viertelstunden-Takt unterwegs sein. Doch nur noch einmal stündlich soll er in Friedrichshafen und Überlingen auch bis zum Hafen fahren. BILD: HANSPETER WALTER

spiel: Die Seelinie 7395 zwischen Friedrichshafen und Überlingen wird von Fahrgästen gern und oft genutzt und soll künftig sogar alle 15 Minuten fahren. Bis vor zwei Jahren fuhren die Busse bis zum Landungsplatz in Überlingen und zum Hafenbahnhof in Friedrichshafen, also direkt bis zu den Schiffsanlegern. Jetzt allerdings hält die Seelinie nur noch einmal stündlich in den Häfen, also nur noch jeder dritte Bus. Sonst ist am Stadt- oder Busbahnhof Endstation. Wer bis zum Hafen will, muss umsteigen. Die Kreisbehörde argumentiert die Kappung mit vielen anderen Linien, die die Weiterfahrt ja ermöglichen. Und verweist zudem auf den Bus 100, der stündlich vom Hafenbahnhof zum Landungsplatz durchfährt – aber fast doppelt so lange braucht.

3 Die Verbesserungen zeigen sich noch nicht im Fahrplan: Das im Kreistag verabschiedete Konzept umfasst viele Linien, aber keine darauf aufbauenden Fahrpläne. Der Fahrgast will aber wissen, wie lange er von A nach B unterwegs ist und vor allem, wie oft er umsteigen und dann auf den Anschluss warten muss. Damit bleibt die „Vision 2024“ vorerst sehr unkonkret. Das Kon-

zept gebe nur den Rahmen vor, schreibt die Kreisbehörde auf Anfrage. Die Verkehrsunternehmen müssten die Fahrpläne nun darauf abstimmen. Das hieße, dass nach dem Fahrplanwechsel gerade eben im Dezember nun weitere Änderungen auf einer ganzen Reihe von Strecken anstehen.

4 Das neue Konzept betrifft fast nur RAB-Linien: Schon im Antrag der CDU-Fraktion im Kreistag zur „Vision 2024“ steht, das Landratsamt möge „mit der RAB die Umsetzung der nachfolgenden Fahrplanvorschläge besprechen“. Tatsächlich betreffen sämtliche Verbesserungen im Liniennetz nur Strecken, die von der RAB bedient werden, außer Linie 200. Damit bleibt der Ostteil des Bodenseekreises bei der „Vision 2024“ nahezu außen vor. Warum? „Bereits 2019 wurden die durch die Firma Strauss betriebenen Buslinien im östlichen Bodenseekreis verdrängt“, erklärt das Landratsamt. Nun solle auch der Busverkehr im Westteil aufgewertet werden. Und hier verkehren eben Linien der RAB. Auf Anfrage erklärt die Kreisverwaltung, dass das Institut für Bahntechnik das neue ÖPNV-Konzept „im Auftrag der RAB“ erarbeitet habe. Das Landratsamt habe

Fazit

Das Kreis-konzept wirkt streckenweise wie ein Schnellschuss und kann nur der Anfang sein. So sieht es die Kreisverwaltung im Prinzip selbst. Es handele sich um ein „atmendes System, das von uns laufend evaluiert wird, um aktuelle Entscheidungen vielleicht auch mal korrigieren, aber vor allem weiter verbessern zu können“.

dies „als neutrale Stelle“ bewertet und dann dem Kreistag vorgelegt.

5 Fahrgäste und Touristiker hätten einbezogen werden müssen: Der neue Fahrplan der Linie 100 ließ den Gemeinderat in Uhlhingen-Mühlhofen dagegen protestieren. Laut Landratsamt wurden alle 23 Städte und Gemeinden im Kreis gebeten, die Vorschläge zu bewerten. Dabei reklamierte nicht nur Roland Hilgartner, Affenberg Salem, dass die großen Tourismus-Anbieter nicht einbezogen wurden. Etwa die Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT) blieb außen vor, räumt die Kreisbehörde ein. Man habe bei der Abfrage der Städte und Gemeinden darum gebeten, die jeweiligen touristischen Leistungsträger mit einzubeziehen. Dazu kommt: Auch wenn von Fahrgastzählungen in der Kreistagsvorlage die Rede war, gab es „keine flächendeckenden Mobilitätshebungen“, räumt das Landratsamt auf Nachfrage ein. Gezählt wurde im Mai 2022 nur an drei Haltestellen (Stadtbahnhof Friedrichshafen, Meersburg Kirche und Uhlhingen-Mühlhofen am Marktplatz), wie viele Fahrgäste ein- oder ausgestiegen sind. Auf welcher Basis wurden die Verbesserungen beschlossen?

Zerbombtes ukrainisches Krankenhaus bekommt Generatoren

Unermüdet halten Mitarbeiter des Klinikums die Direkthilfe aufrecht. Das wird immer schwieriger. Spenden werden spärlicher

VON KATY CUKO

Friedrichshafen – Nach 17 Stunden Fahrt trifft Yuri mit seinem Transporter in Ailingen ein. Der Ukrainer gönnt sich keine Pause. Schon am nächsten Morgen will er wieder los, zurück in das Land, in dem seit fast einem Jahr Krieg tobt. Es ist der zehnte Hilfstransport, den Mitarbeiter und Freunde des Klinikums direkt in ein Krankenhaus in der Ukraine schicken. Auf der Ladefläche stehen diesmal auch drei Generatoren, auf die man dort sehnlichst wartet. Das Gebäude ist nach einem Bombenangriff



Am späten Abend werden die Hilfsgüter für das ukrainische Krankenhaus verladen. Der dreijährige Jonas und seine Schwester helfen kräftig mit. BILD: KATY CUKO

teilweise zerstört, die Klinik aber nach wie vor in Betrieb. „Ohne Strom geht das nichts“, sagt Hans-Walter Vollert, der von Ärzten und Pflegern weiß, die im Keller schlafen, um vor Ort zu sein.

Der Chefarzt der Frauenklinik am Medizin Campus Bodensee (MCB) ist seit dem ersten Hilfstransport – wenige Tage nach Kriegsausbruch – die treibende Kraft hinter den Lieferungen.

Über ein Ärzte-Ehepaar aus der Ukraine, das im Klinikum arbeitet, kam der Kontakt zu dem Krankenhaus zustande, das vor allem mit medizinischem Material versorgt wird. Der Anästhesiearzt ist inzwischen zurück in seine Heimat, um sie an der Front zu verteidigen.

Dank enormer Spendenbereitschaft kamen bisher rund 240 000 Euro zusammen, die allein über den Förderverein des Klinikums eingezahlt wurden. Kassierer Josef Weißhaupt hat bisher 387 Spenden mit zusammen 192 000 Euro für die Ukraine-Hilfe verbucht. Knapp 188 000 Euro davon wurden ausgegeben. Dazu kommen Sachspenden von rund 45 000 Euro, für die Spendenbescheinigungen ausgestellt wurden. Nicht über das Fördervereins-Konto liefen Spenden wie die der Frauenelbsthilfegruppe nach Krebs, die

zwei Lieferungen mit Medikamenten im Wert von fast 100 000 Euro ermöglicht hat, so Vollert. Oder die der Firma Starmed, die eine mobile Krankentrage im Wert von 80 000 Euro lieferte. Besonders dankbar sei er nicht nur dem MCB, sondern auch den Rotariern in Friedrichshafen, die rund 50 000 Euro beisteuerten, und seinem Kollegen Jürgen Holl, der nicht nur den zehnten Transport bezahlte. Doch Hilfe zu organisieren wird schwieriger. „Die Spendenbereitschaft ist nicht mehr so groß wie zu Beginn des Krieges“, sagt Vollert.

Spenden für die Ukraine-Hilfe „Von Klinik zu Klinik“ können weiterhin auf das Konto der Freunde und Förderer des Klinikums überwiesen werden: DE07 6905 0001 00242432 14 bei der Sparkasse Bodensee.