Erfolge mit dem regionalen Bahnverkehr in Baden-Württemberg
Stand der Angebots- und Ausbauplanung auf der Bodenseegürtelbahn, der Hochrhein- und der Südbahn

Bernd Klingel

09. November 2012

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Inhalt

- Langfristige Angebotsplanung
- Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
- Angebotskonzept Südbahn
- Angebotskonzept Bodenseegürtel-bahn
- Angebotskonzept Hochrheinbahn

Langfristige Angebotsplanung
Ausgangssituation Verkehr und Wettbewerb

- Das Land bestellt derzeit in 25 Verkehrsverträgen rund 65 Mio. Zugkilometer pro Jahr.
- Der im Jahr 2003 mit der DB Regio AG geschlossene Verkehrsvertrag endet im Jahr 2016; für weitere Verkehrsverträge bestehen Kündigungsoptionen (z.B. das „Wiesental“ (SBB), die „Kulturbahn“ (DB Regio AG)).
- Aus wettbewerblichen und wirtschaftlichen Gründen sollten weit über 45 Mio. Zugkm pro Jahr nicht in einem Paket auf den Markt gegeben werden, da nur wenige Unternehmen über die erforderliche Leistungsfähigkeit verfügen. Die Aufsplittung in kleinere Pakete (Bildung von Teil- bzw. Ausschreibungsnetzen) und eine zeitliche Staffelung sind die Voraussetzungen für mehr Wettbewerb.

Langfristige Angebotsplanung
Ausgangssituation Infrastrukturentwicklung

- In der Regel haben Verkehrsverträge eine Laufzeit von 10 – 15 Jahren. Sie wirken sich daher weit über den Inbetriebnahmezeitpunkt geplanter umfangreicher Infrastrukturausbaumaßnahmen aus.

- Bestandteil des Vergabeprozesses ist daher eine Weiterentwicklung des bestehenden Integralen Taktfahrplanes (ITF) unter Berücksichtigung umfassender Infrastrukturausbaumaßnahmen wie z.B.:
  - Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm
  - NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar
  - NBS/ABS Karlsruhe – Basel
  - Ausbau Gäubahn
  - Elektrifizierung z.B. der Südbahn und des Hochrheins
  - Breisgau-S-Bahn

- Die neue Infrastruktur eröffnet langfristige Chancen für eine attraktive und konkurrenzfähige Gestaltung des Schienenpersonenverkehrs.

- Diese Chancen wurden bei der Entwicklung des Zielkonzepts ITF Baden-Württemberg entsprechend genutzt.

Langfristige Angebotsplanung
Zielkonzept ITF Baden-Württemberg – Entwicklung

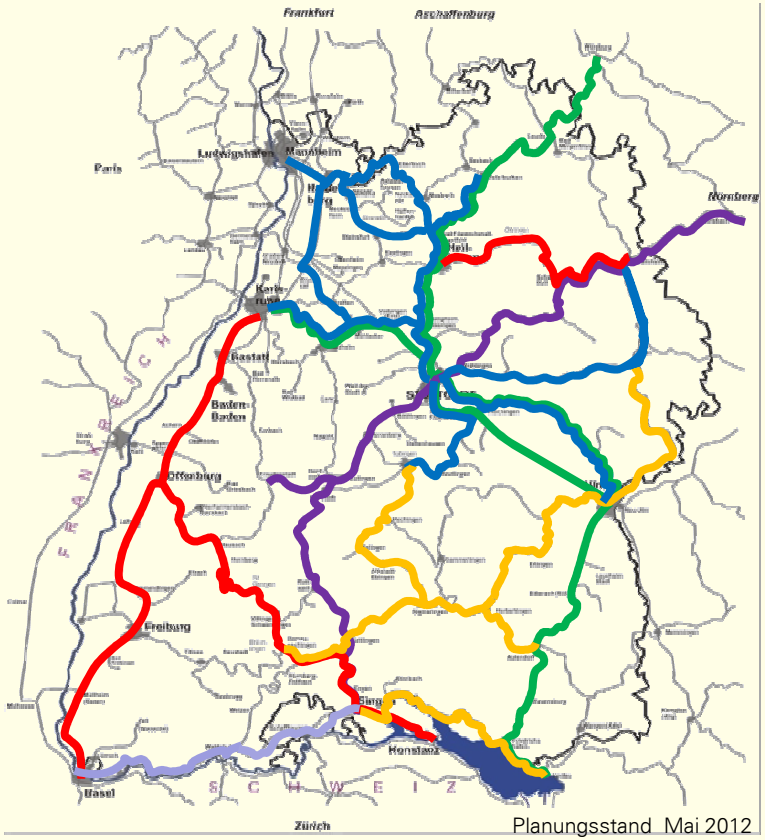
- Die sehr komplexen Planungen zur Weiterentwicklung der bestehenden Angebotsstrukturen wurden durch das Land mit externer Unterstützung des Büros SMA und Partner AG, Zürich im Jahr 2008 aufgenommen.

- Diese Arbeiten werden im Rahmen der laufenden Planung – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Ausschreibungsprozessen – kontinuierlich weitergeführt.

- In diese Planungen wurden die Überlegungen von DB Fernverkehr integriert, denn auch zukünftig sollen Fern- und Regionalverkehr weitestgehend integral vernetzt sein und attraktive Anschlussverbindungen zwischen Fern- und Regionalverkehr sowie innerhalb dieser Systeme bestehen.

- Zudem waren und sind die Überlegungen benachbarter Aufgabenträger sowie auch regionale Überlegungen und Wünsche einzubeziehen.

Langfristige Angebotsplanung
Zielkonzept ITF Baden-Württemberg – Angebotsstrukturen Regionalverkehr

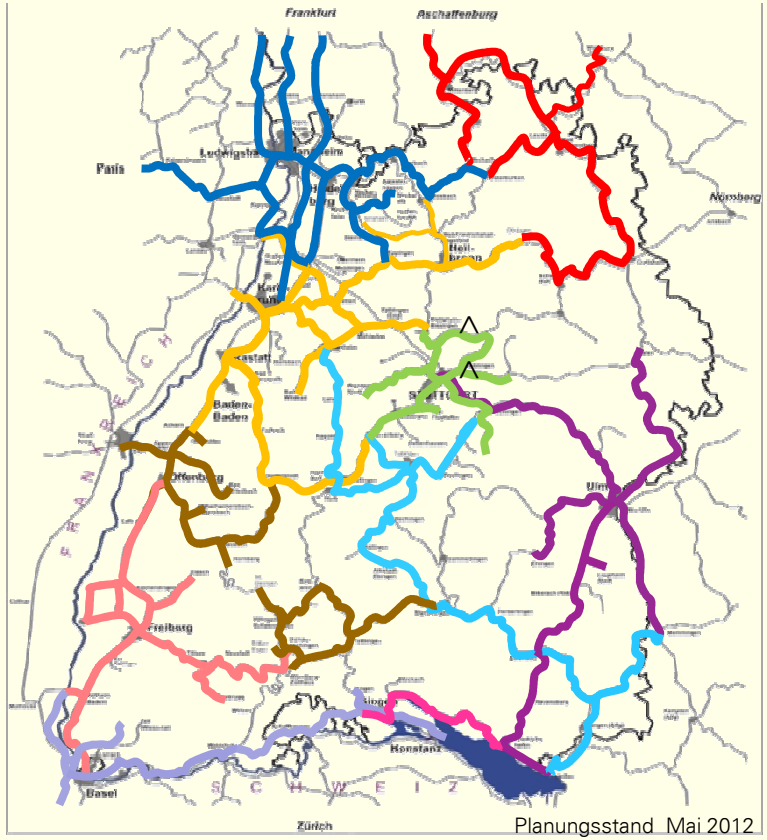


Planungsstand Mai 2012

Regional-Express (RE) / Interregio-Express (IRE)

- Längs der wichtigsten Verkehrsachsen in Baden-Württemberg ist ein schnelles, komfortables und landesweit aufgespanntes Netz von Interregio-Express- und Regional-Express-Linien geplant.
- Die Oberzentren und Verdichtungsräume des Landes werden direkt und umsteigefrei verknüpft.
- Merkmale sind überwiegend Stundentakt, hohe Reisegeschwindigkeit und ein der Reiseweite angemessener Komfort.
- Im Verdichtungsraum Stuttgart überlagern sich auf verschiedenen Zulaufstrecken die Linien zu einem weitgehenden halbstündlichen Angebot.

Langfristige Angebotsplanung
Zielkonzept ITF Baden-Württemberg – Angebotsstrukturen Regionalverkehr

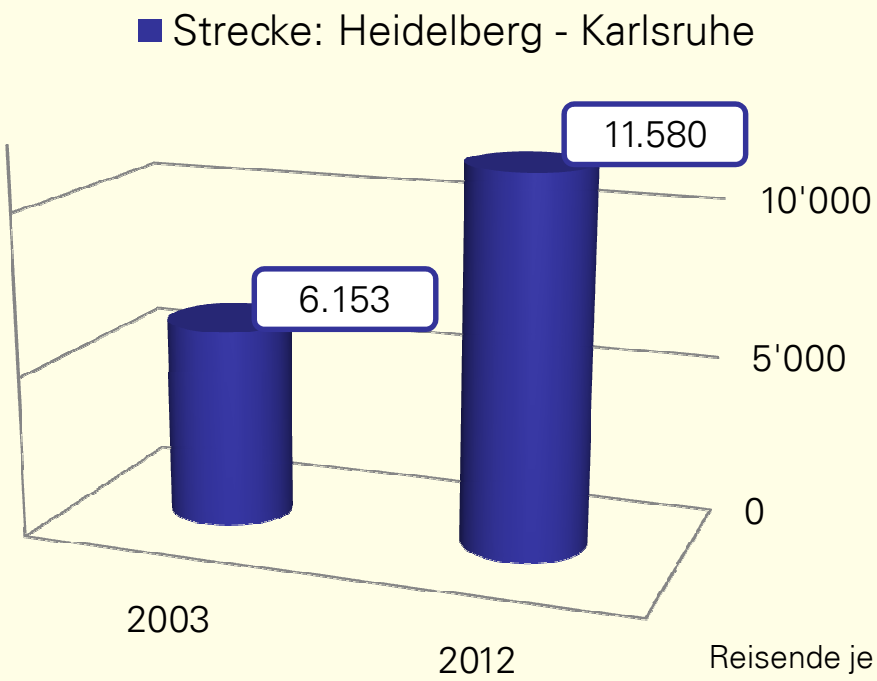


Planungsstand Mai 2012

Regionalbahn (RB) / S-Bahn / Stadtbahn

- Alle Oberzentren umspannt ein Netz aus Regional-, Stadt- oder S-Bahnen als regionales, unterlegtes SPNV-System.
- Die Netze berühren sich an ihren Rändern und erschließen dadurch auch den ländlichen Raum.
- Merkmale sind weitestgehend ein Stundentakt sowie Halt an allen Stationen.

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Entwicklung der Fahrgastzahlen auf ausgewählten Strecken

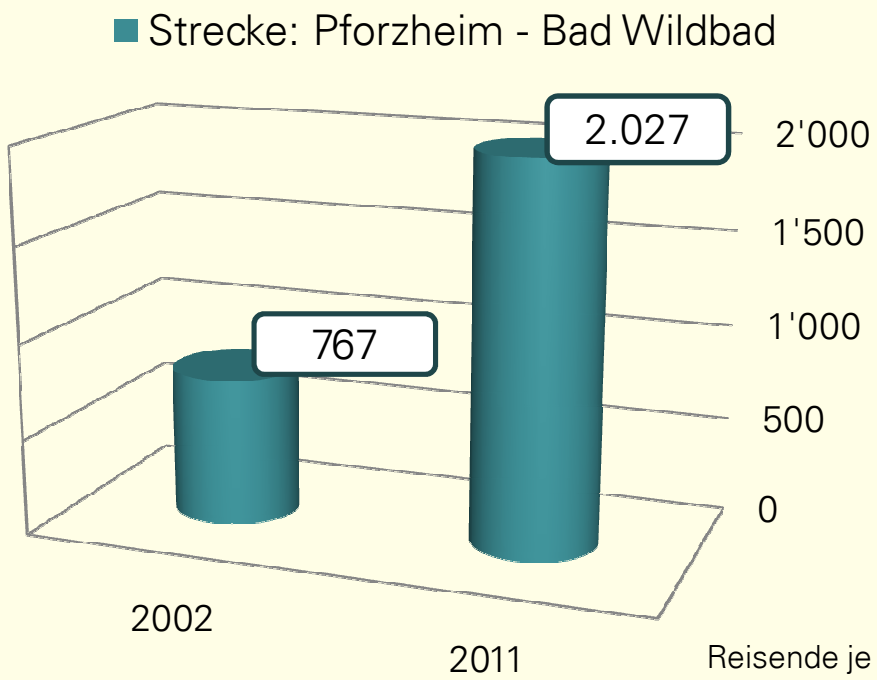


Reisende je km Streckenlänge

- Zunahme der Fahrgastzahl um **88%** zwischen 2003 und 2012
- Gründe für den Anstieg:
  - Mit Einführung der S-Bahn Rhein-Neckar wurden moderne Stationen, Einsatz moderner Fahrzeuge und eine Taktverdichtung möglich

Quelle: MIPS-NVBW/Basis: RES-Zahlen DB Regio/Zählergebnisse AVG/OSB; Zahlen jeweils 1. Halbjahr Mo-Fr an Schultagen

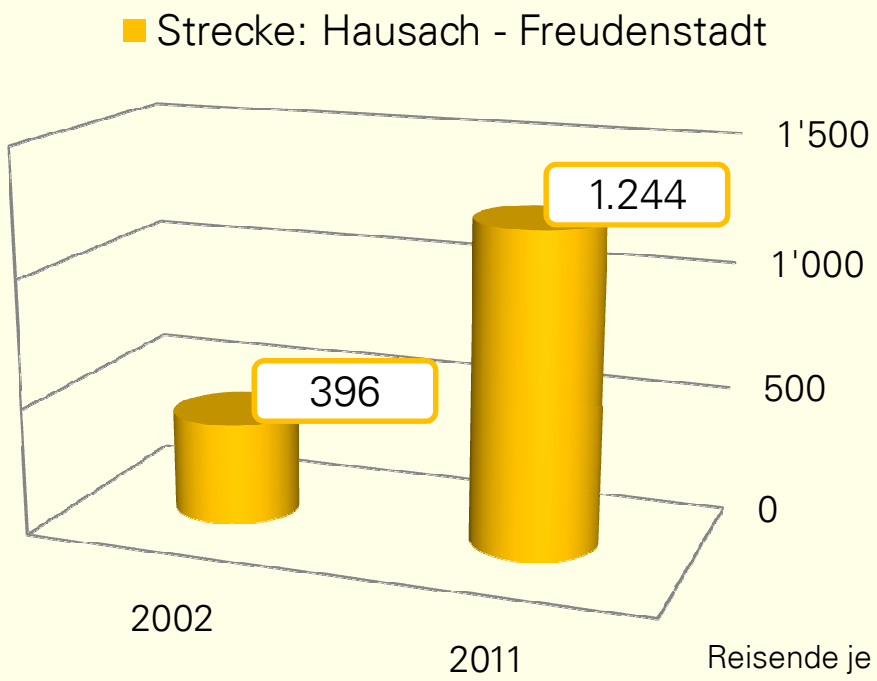
Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Entwicklung der Fahrgastzahlen auf ausgewählten Strecken



- Zunahme der Fahrgastzahl um **164%** zwischen 2002 und 2011
- Gründe für den Anstieg:
  - Elektrifizierung
  - Modernisierung der Stationen
  - Einrichtung neuer Stationen
  - Moderne Fahrzeuge
  - Taktverdichtung
  - Verlängerung in das Stadtzentrum von Bad Wildbad

Quelle: MIPS-NVBW/Basis: RES-Zahlen DB Regio/Zählergebnisse AVG/OSB; Zahlen jeweils 1. Halbjahr Mo-Fr an Schultagen

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Entwicklung der Fahrgastzahlen auf ausgewählten Strecken

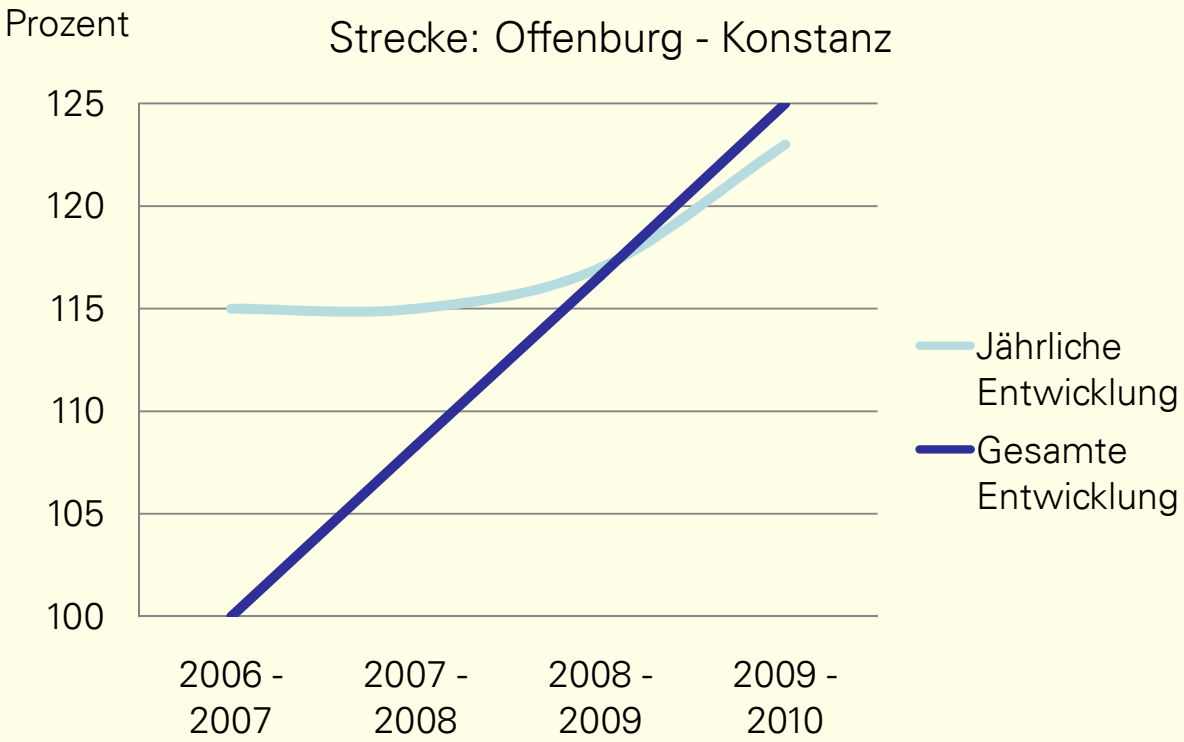


- Zunahme der Fahrgastzahl um **214%** zwischen 2002 und 2011
- Gründe für den Anstieg:
  - Moderne Fahrzeuge
  - Taktverdichtung

Quelle: MIPS-NVBW/Basis: RES-Zahlen DB Regio/Zählergebnisse AVG/OSB; Zahlen jeweils 1. Halbjahr Mo-Fr an Schultagen

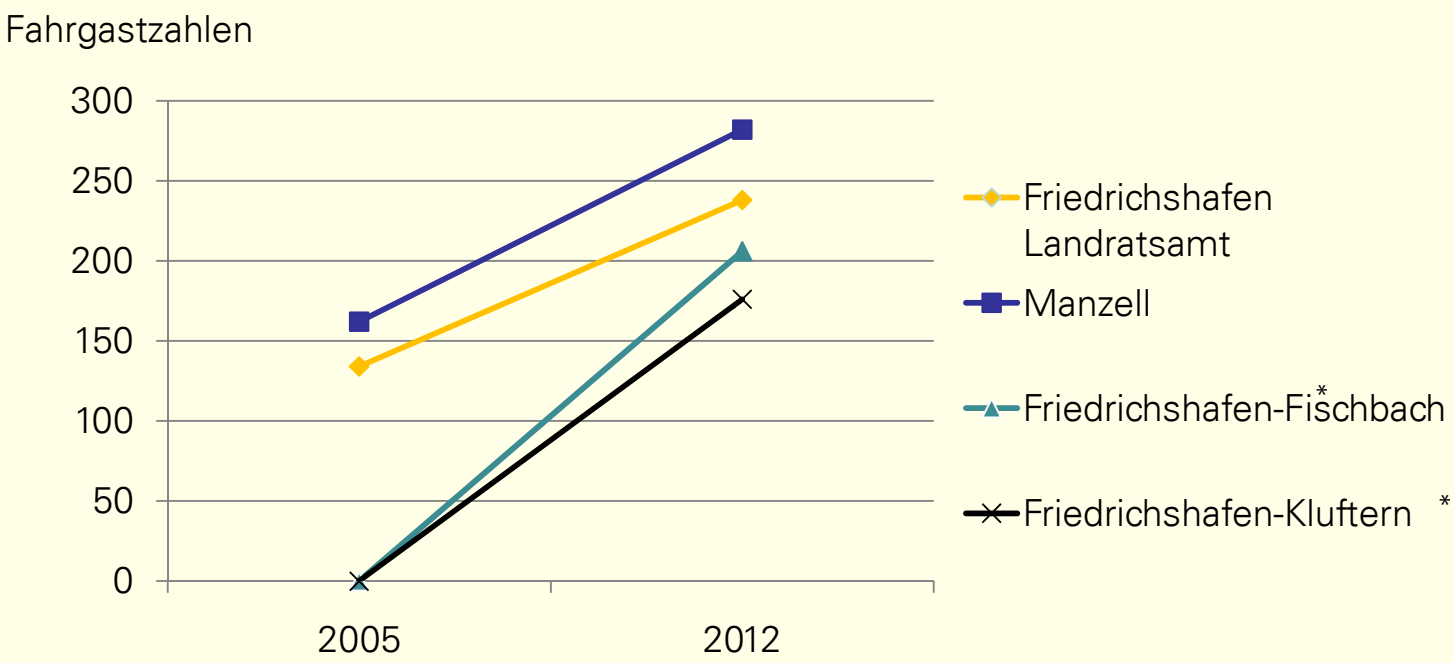
NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Nachfrageentwicklung der Schwarzwaldbahn zwischen 2006 und 2010



- Prozentualer Anstieg der Personenkilometer um **25%** zwischen 2006 und 2010

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Ein- und Aussteiger an Stationen in Friedrichshafen

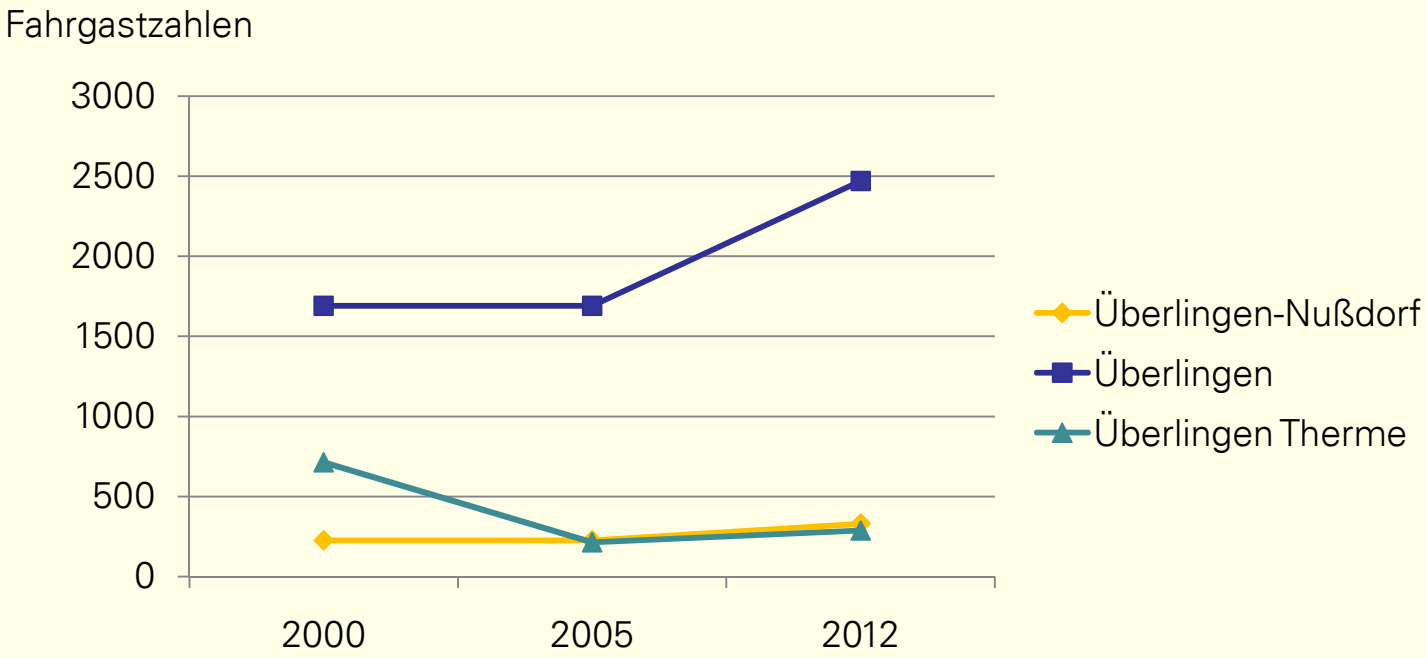


Quelle: MIPS-NVBW/Basis : RES-Zahlen der DB AG; Zahlen jeweils 1. Halbjahr

* Inbetriebnahme ab 2005

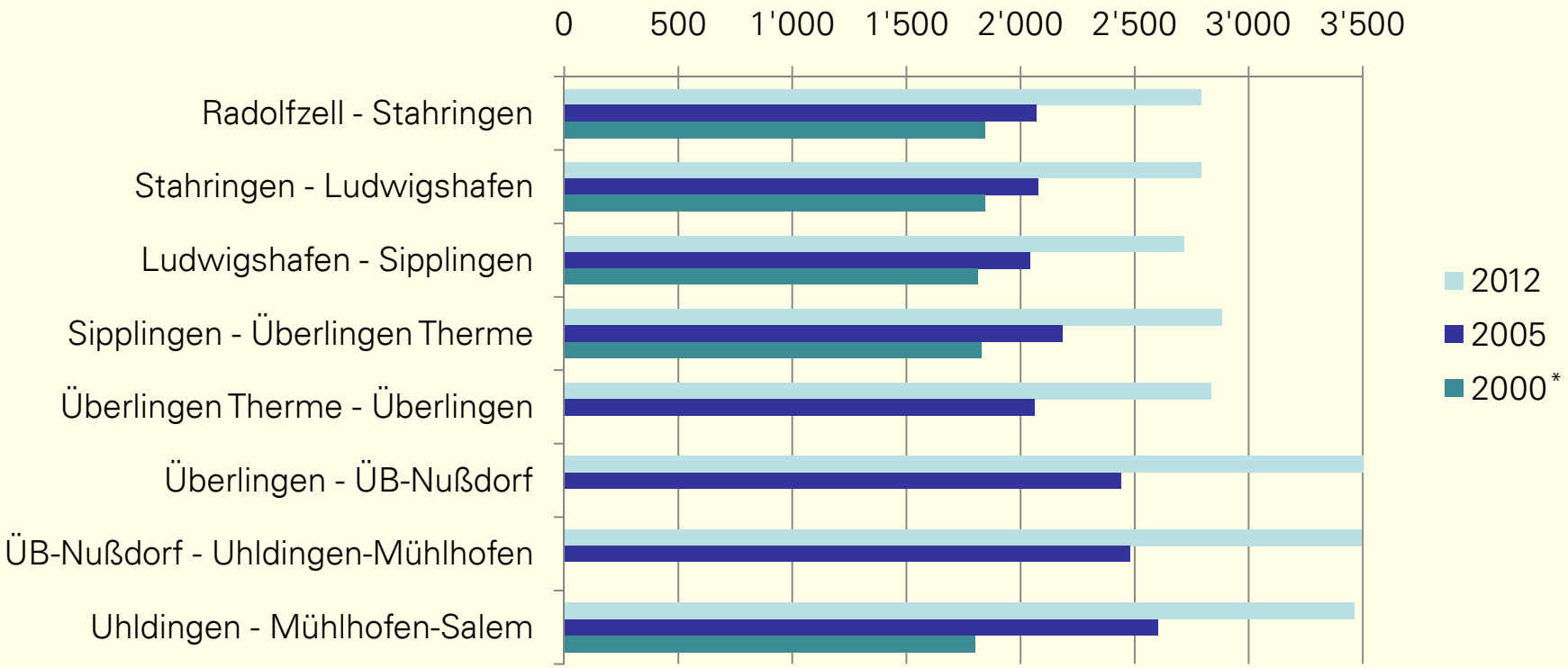
NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Baden-Württemberg 3-LÖWEN-TAKT Schneller voran mit Bus und Bahn

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Ein- und Aussteiger an Stationen in Überlingen



Quelle: MIPS-NVBW/Basis : RES-Zahlen der DB AG; Zahlen jeweils 1. Halbjahr

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Besetzungszahl nach Abschnitten zwischen Radolfzell und Friedrichshafen 1/2



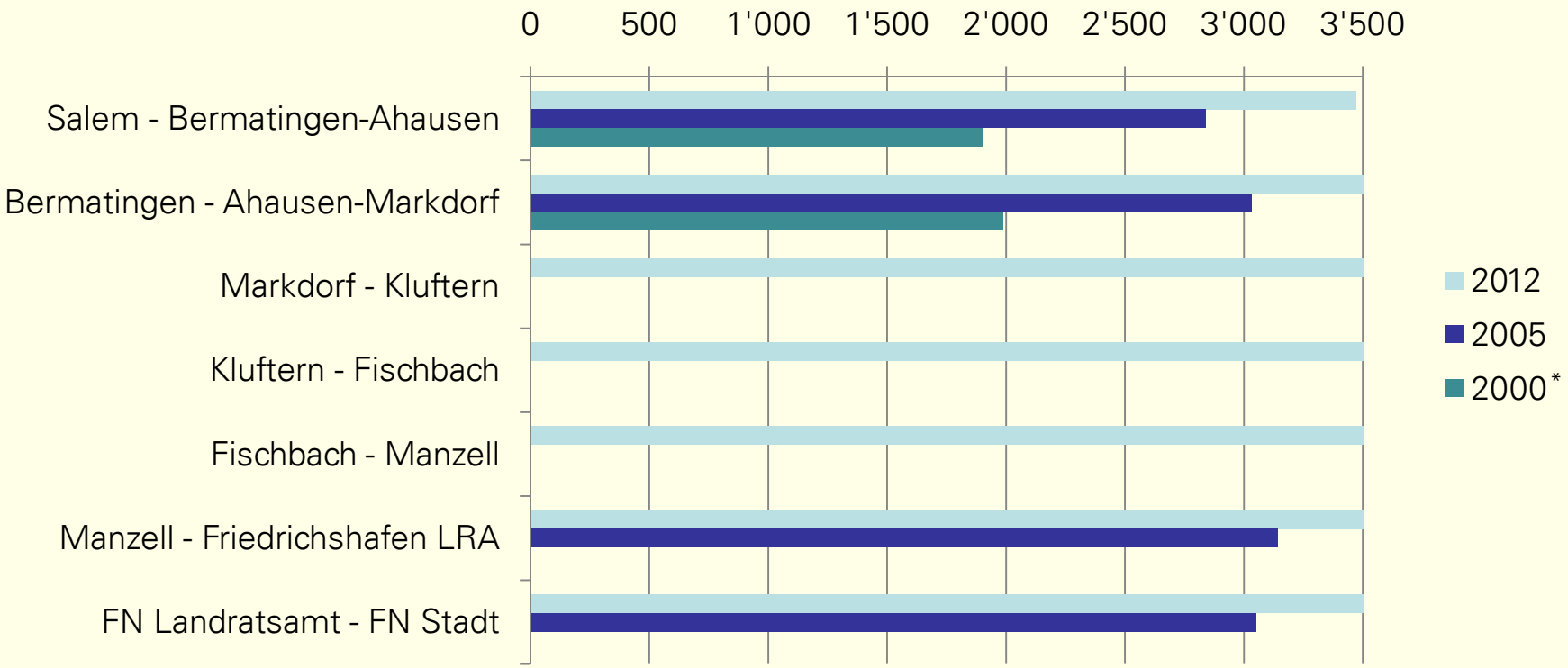
Quelle: MIPS-NVBW/Basis : RES-Zahlen der DB AG; Zahlen jeweils 1. Halbjahr Mo-Fr an Schultagen

* Werktags außer Samstag

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Erfolgreiche Investitionen in den SPNV
Besetzungszahl nach Abschnitten zwischen Radolfzell und Friedrichshafen 2/2



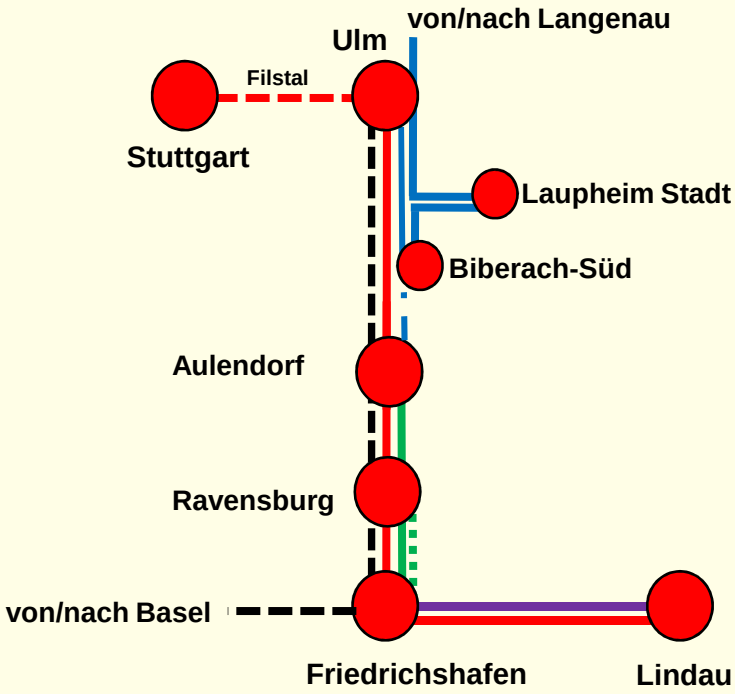
Quelle: MIPS-NVBW/Basis : RES-Zahlen der DB AG; Zahlen jeweils 1. Halbjahr Mo-Fr an Schultagen

* Werktags außer Samstag

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Südbahn
SPNV – Linien Status-quo



IRE Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (im Abschnitt Stuttgart – Ulm zweistündlich mit einzelnen Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit, im Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau stündlich)

IRE-Sprinter Ulm – Friedrichshafen – Singen – Basel (im Abschnitt Ulm – Singen zweistündlich, im Abschnitt Singen – Basel stündlich)

RB Langenau – Ulm – Laupheim Stadt – Biberach-Süd (stündlich)

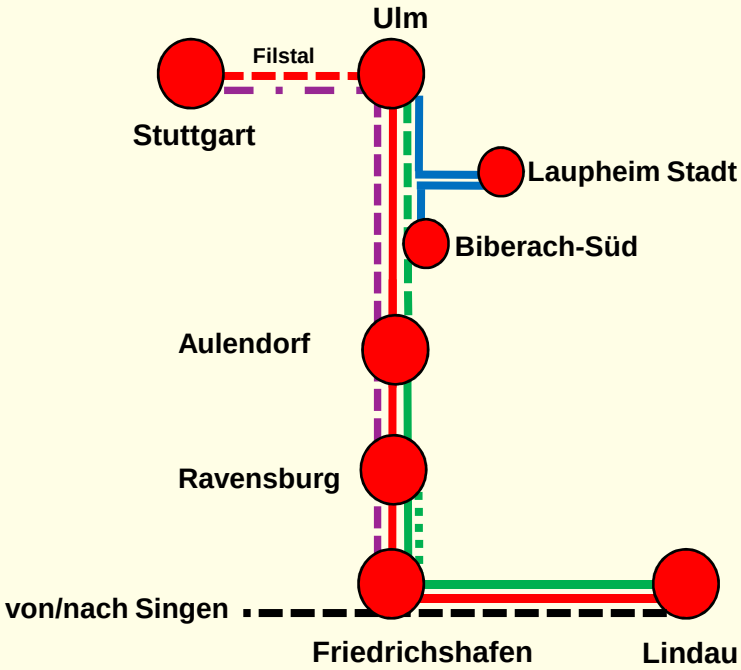
RB Ulm – Laupheim West – Biberach – Aulendorf (im Abschnitt Ulm – Biberach stündlich in der Hauptverkehrszeit, im Abschnitt Biberach – Aulendorf Einzelzüge in der Hauptverkehrszeit)

RB Aulendorf – Friedrichshafen Hafen (stündlich, im Abschnitt Ravensburg – Friedrichshafen mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit zu einem halbstündlichen Angebot)

RB Friedrichshafen – Lindau (stündlich)

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Südbahn
SPNV – Linien (inkl. Option Sprinter) mit Elektrifizierung der Südbahn



IRE Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (im Abschnitt Stuttgart – Ulm zweistündlich mit einzelnen Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit, im Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau stündlich)

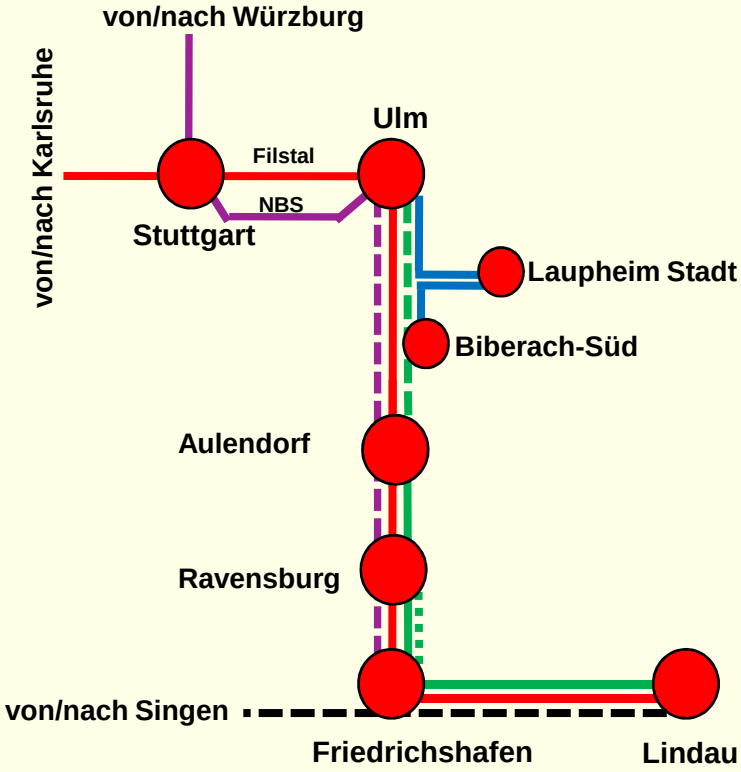
Option: IRE-Sprinter Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen (zweistündlich während der Tagesstunden)

RB Ulm – Laupheim Stadt – Biberach-Süd (stündlich)

RB Ulm – Laupheim West – Biberach – Aulendorf – Friedrichshafen – Lindau
(im Abschnitt Ulm – Aulendorf werktags zweistündlich mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit zu einem Stundentakt, im Abschnitt Aulendorf – Lindau stündlich mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit im Abschnitt Ravensburg – Friedrichshafen zu einem halbstündlichen Angebot)

IRE Singen – Friedrichshafen (zweistündlich)
optionale Führung bis Lindau (abhängig davon, ob in Lindau sinnvolle Anschlüsse hergestellt werden können)

Angebotskonzept Südbahn
SPNV – Linien (inkl. Option Sprinter); Zielkonzept ITF Baden-Württemberg



IRE Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (stündlich)

IRE Würzburg – Stuttgart – Ulm (über NBS, stündlich); Option: Verlängerung bis Friedrichshafen als IRE-Sprinter (zweistündlich)

RB Ulm – Laupheim Stadt – Biberach-Süd (stündlich)

RB Ulm – Laupheim West – Biberach – Aulendorf – Friedrichshafen – Lindau (im Abschnitt Ulm – Aulendorf werktags zweistündlich mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit zu einem Stundentakt, im Abschnitt Aulendorf – Lindau stündlich mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit im Abschnitt Ravensburg – Friedrichshafen zu einem halbstündlichen Angebot)

IRE Singen – Friedrichshafen (zweistündlich) optionale Führung bis Lindau (abhängig davon, ob in Lindau sinnvolle Anschlüsse hergestellt werden können)

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Südbahn
Verkehrlicher Nutzen ab Elektrifizierung der Südbahn

- Optimierung der Verknüpfung zwischen Südbahn und Bodenseegürtelbahn durch die Anschlussherstellung zwischen der IRE-Linie von/nach Singen und der IRE-Linie der Südbahn

- Realisierung einer systematischen, schnellen Verbindung zwischen der Südbahn und Stuttgart

  Beispiele:

Friedrichshafen – Stuttgart (ohne Umstieg in Ulm)	aktuell:	2 h 24 min
	zukünftig *):	2 h 16 min
Friedrichshafen – Stuttgart (mit Umstieg auf ICE in Ulm)	aktuell:	2 h 15 min
	zukünftig *):	2 h 04 min

*) Die angegebenen Reisezeiten entsprechen dem aktuellen Planungsstand und können sich noch geringfügig verändern.

- Verknüpfung mit internationalen Verkehren

  Anschluss der IRE-Linie der Südbahn in Lindau an die EC-Linie von/nach Zürich
  Anschluss der IRE-Line der Bodenseegürtelbahn an die EC-Linie von/nach München
  Möglichkeit zur Weiterführung von Angebotslinien (IRE und RB der Südbahn) über Lindau hinaus von/nach Österreich

Angebotskonzept Südbahn
Verkehrlicher Nutzen im Zielkonzept ITF Baden-Württemberg

- Optimierung der Verknüpfung zwischen Südbahn und Bodenseegürtelbahn (wie ab Elektrifizierung)

- Realisierung einer systematischen, schnellen Verbindung zwischen der Südbahn und Stuttgart

  Beispiele:

Friedrichshafen – Stuttgart (ohne Umstieg in Ulm über Filstal)	aktuell:	2 h 24 min
	zukünftig *):	2 h 16 min
Friedrichshafen – Stuttgart (mit Umstieg auf ICE über NBS in Ulm)	aktuell:	2 h 15 min
	zukünftig *):	1 h 40 min
bei Realisierung Option Sprinter:		
Friedrichshafen – Stuttgart (ohne Umstieg in Ulm über NBS)	zukünftig *):	1 h 40 min

*) Die angegebenen Reisezeiten entsprechen dem aktuellen Planungsstand und können sich noch geringfügig verändern.

- Verknüpfung mit internationalen Verkehren (wie ab Elektrifizierung)

- Bequeme Direktverbindungen

  stündlich von der Südbahn über das Filstal bis nach Stuttgart und Karlsruhe

  bei Realisierung Option Sprinter: zweistündlich von der Südbahn über die Neubaustrecke zum Flughafen Stuttgart/Stuttgart Hbf/Heilbronn/Würzburg

Angebotskonzept Südbahn
Infrastrukturelle Randbedingungen

- Das Infrastrukturprojekt „Elektrifizierung Südbahn“ umfasst die Elektrifizierung und Bahnstromversorgung des Streckenabschnitts Ulm – Friedrichshafen – Lindau-Aeschach sowie eine abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h. Für die Umsetzung des geplanten Angebotskonzeptes auf der Südbahn ist neben der Realisierung dieses Projekts auch ein entsprechender Infrastrukturausbau im Knoten Lindau notwendig.

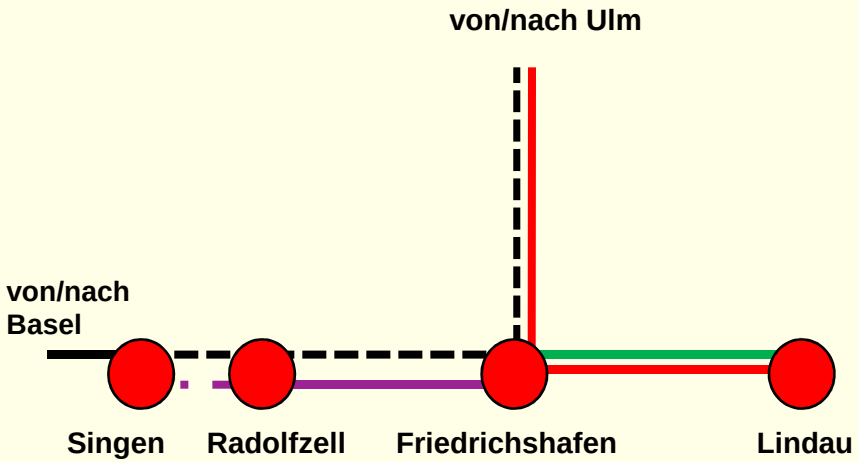
- Die Inbetriebnahme des Infrastrukturprojektes „Elektrifizierung Südbahn“ wird zum Dezember 2016 angestrebt. (Anm.: leider nicht mehr aktuell)

- Die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lindau-Aeschach – Lindau-Reutin soll im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Geltendorf – München erfolgen, deren Inbetriebnahme aber vsl. erst deutlich nach Dezember 2016 erfolgen wird.

- Die zukünftige Infrastruktur im Knoten Lindau ist derzeit noch nicht festgelegt. Auch hier wird eine Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur vsl. erst deutlich nach Dezember 2016 erfolgen.

- **FOLGE**: Die Entwicklung von Übergangskonzepten sowie ggf. eine generelle Anpassungen des geplanten Konzeptes im Bereich Friedrichshafen – Lindau werden notwendig.

Angebotskonzept Bodenseegürtelbahn
SPNV – Linien Status-quo



IRE Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (im Abschnitt Stuttgart – Ulm zweistündlich mit einzelnen Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit, im Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau stündlich)

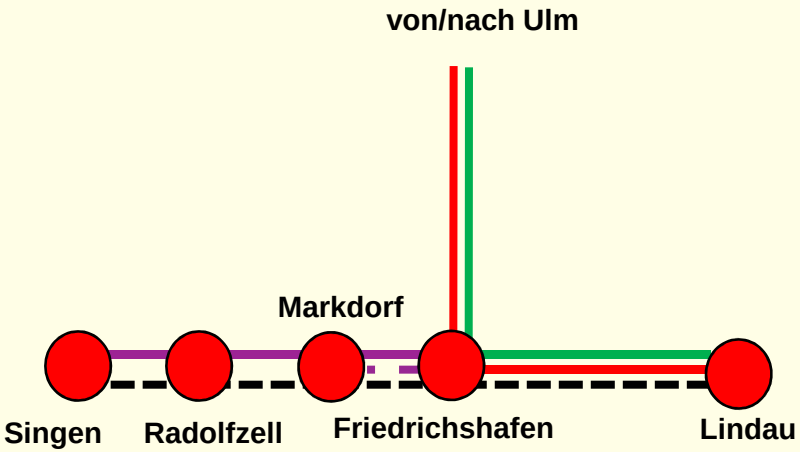
IRE-Sprinter Basel – Singen – Friedrichshafen – Ulm (im Abschnitt Basel-Singen stündlich, im Abschnitt Singen – Ulm zweistündlich)

RB Radolfzell – Friedrichshafen (stündlich) mit Durchbindungen bis/ab Friedrichshafen Hafen; einzelne Züge werden bis/ab Singen geführt

RB Friedrichshafen – Lindau (stündlich)

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Bodenseegürtelbahn
SPNV – Linien Zielkonzept ITF Baden-Württemberg



IRE Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau (stündlich)

IRE Singen – Friedrichshafen (zweistündlich) optionale Führung bis Lindau (abhängig davon, ob in Lindau sinnvolle Anschlüsse hergestellt werden können)

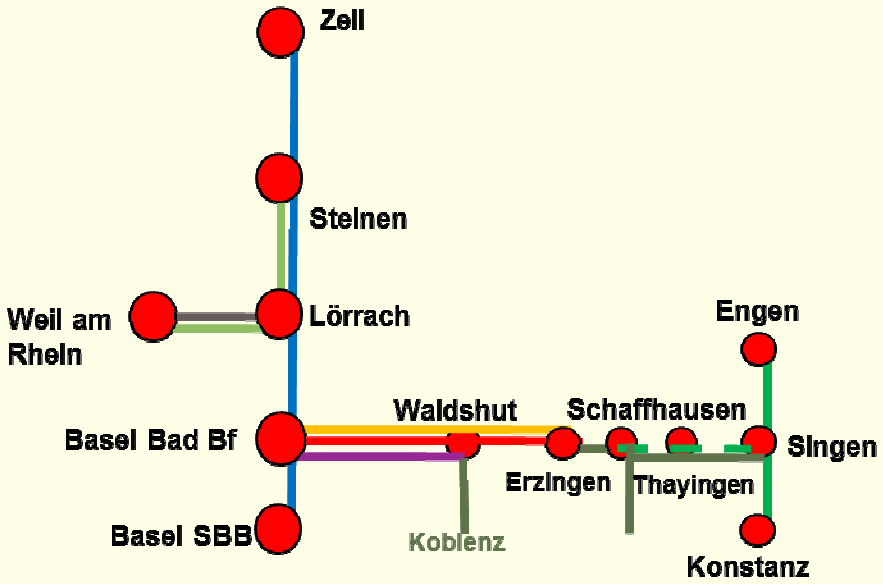
RB Singen – Friedrichshafen Hafen (zwei alternierende Zweistundentakte zur Anschluss-optimierung in Friedrichshafen) mit einzelnen Verdichtungen zwischen Friedrichshafen und Markdorf in der Hauptverkehrszeit

RB Ulm – Laupheim West – Biberach – Aulendorf – Friedrichshafen – Lindau
(im Abschnitt Ulm – Aulendorf werktags zweistündlich mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit zu einem Stundentakt, im Abschnitt Aulendorf – Lindau stündlich mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit im Abschnitt Ravensburg – Friedrichshafen zu einem halbstündlichen Angebot)

Angebotskonzept Bodenseegürtelbahn
Infrastrukturelle Randbedingungen

- Die Hochrheinstrecke ist elektrifiziert.
- Die Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau sowie die notwendigen Verbindungen im Knoten Lindau sind elektrifiziert.
- Die Elektrifizierung der Strecke Radolfzell – Friedrichshafen erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt. Der Ausbau des Bahnhofs Markdorf (Baden) mit der Beseitigung des bislang bestehenden schienengleichen Bahnsteigzuganges ist unterstellt.
- Im Rahmen der Studie für eine Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und der Bodenseegürtelbahn wurden verschiedene Zwischenkonzepte für diese Randbedingungen entwickelt. Das Angebotskonzept des Landes basiert auf einer dieser Varianten. Die Aufwärtskompatibilität zu einem langfristigen Zielzustand mit einer Elektrifizierung der Strecke Radolfzell – Friedrichshafen ist gegeben.
- Bei Veränderungen der bislang im Knoten Lindau unterstellten Randbedingungen ist die Linienführung der IRE-Linie Singen – Friedrichshafen – Lindau zu überprüfen.

Angebotskonzept Hochrheinbahn
SPNV – Linien Status Quo



Linien

RB Engen – Konstanz (30`-Takt)

IRE Singen – Basel Bad (60`-Takt)

RB Erzingen – Basel Bad (60`-Takt)

RB Waldshut – Basel Bad (60`-Takt)

RB Basel SBB – Zell (30`-Takt)*

Steinen – Weil (60`-Takt)

Steinen - Weil (60`-Takt)

Schweizer Verkehre:

RB Waldshut – Koblenz***

RB Singen – Thayingen – (Schaffhausen)

RB Erzingen – Schaffhausen – Kanton Schaffhausen!

RB Schaffhausen – Thayingen – Kanton Schaffhausen!

S-Bahn Schaffhausen – Singen (30`-Takt)

* Abstimmung/Bestellung mit/durch Kanton Basel Stadt

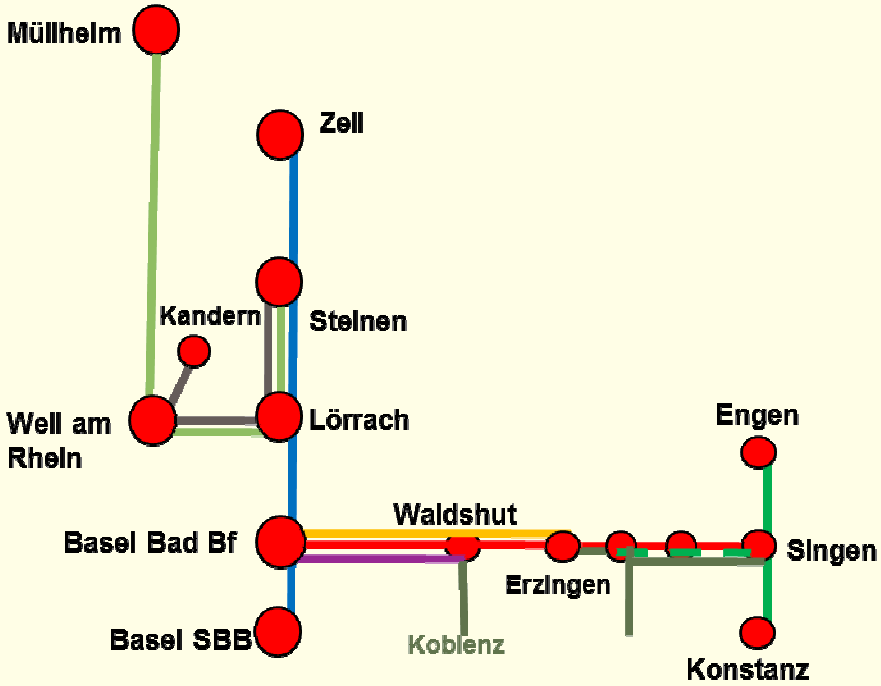
** Abstimmung/Bestellung mit/durch Kanton Schaffhausen

*** Abstimmung/Bestellung mit / durch Kanton Aargau

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Hochrheinbahn
SPNV – Linien mit Elektrifizierung der Hochrheinbahn



Linien

RB Engen – Konstanz (30`-Takt)

IRE Singen – Basel Bad (60`-Takt)

RB Erzingen – Basel Bad (60`-Takt)

RB Waldshut – Basel Bad (60`-Takt)

RB Basel SBB – Zell (30`-Takt)*

Steinen – Weil – Kandern (60`-Takt)

Steinen - Weil – Müllheim (60`-Takt)

Schweizer Verkehre:

RB Waldshut – Koblenz***

RB Singen – Thayingen – (Schaffhausen)

RB Erzingen – Schaffhausen – Kanton Schaffhausen!

RB Schaffhausen – Thayingen – Kanton Schaffhausen!

S-Bahn Schaffhausen – Singen (30`-Takt)

* Abstimmung/Bestellung mit/durch Kanton Basel Stadt

** Abstimmung/Bestellung mit/durch Kanton Schaffhausen

*** Abstimmung/Bestellung mit / durch Kanton Aargau

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Hochrheinbahn
Zielkonzept

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn

Angebotskonzept Hochrheinbahn
Rahmendaten

Infrastruktur:

Elektrifizierung des Abschnitts Basel – Schaffhausen (93,7 km)

- davon rund 75 km auf deutschem Gebiet
- davon rund 18 km auf Schweizer Gebiet

Stromversorgung:

- Anschluss in Erzingen an das entstehende Oberleitungsnetz
- Speiseleitung Schaffhausen an einen neu zu bauenden statischen Umrichter
- Anschluss in Basel an das bestehende Oberleitungsnetz
- Anschluss in Waldshut an das bestehende Oberleitungsnetz
- Neuer statischer Umrichter (Unterwerk) in Tiengen
- Speiseleitung vom Umrichter Haltingen bis Basel

Angebotskonzept Hochrheinbahn
Kostenschätzungen

Kostenschätzung Elektrifizierung nach deutschem Standard

Gesamtkosten	160,3 Mio. €
➢ davon Planungskosten	28,5 Mio. €

Kostenschätzung Elektrifizierung nach Schweizer Standard

Gesamtkosten	171,3 Mio. €
➢ davon Planungskosten	30,5 Mio. €

Angebotskonzept Hochrheinbahn
Aktueller Sachstand

Planungsvereinbarung

- Phase 1 und 2 sind abgeschlossen
- Phasen 3 und 4 derzeit zwischen Land, Landkreisen und Kanton Schaffhausen verhandelt

Standardisierte Bewertung

- Beauftragung steht bevor
- Zusatz-Standardisierte Bewertung für Elektrifizierung wird derzeit vom VWI Stuttgart erarbeitet (Auftraggeber MVI)
- Ergebnisse sollen bis spätestens Mitte 2013 vorliegen

Finanzierungsvereinbarung

- nach Abschluss der Planungen

Ausbau

- soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein

Inbetriebnahme

- Ausschreibungskonzeption des Landes Baden-Württemberg

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

NVBW
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg
3-LÖWEN-TAKT
Schneller voran mit Bus und Bahn