

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Friedlinde Gurr-Hirsch CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Verkehrsverbund zwischen Heilbronner Verkehrsverbund (HNV) und Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie weit sind die Bemühungen des Verkehrsministers fortgeschritten, bei den 22 Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg auf eine Reduzierung der unübersichtlichen Tarifvielfalt hinzuwirken?
2. Inwiefern ist es hierbei gelungen, ein attraktives Tarifangebot zu schaffen?
3. Wie weit sind die Bemühungen fortgeschritten, einen einheitlichen Landestarif zu installieren?
4. Müssen Fahrgäste aus dem Zabergäu, die in Richtung Stuttgart mit dem Zug fahren wollen, derzeit zum Bahnhof in Kirchheim a. N. fahren, um nicht den Fahrpreis des Stuttgarter Verkehrsverbunds und zusätzlich den Fahrpreis des Heilbronner Verkehrsverbunds bezahlen zu müssen?
5. Wenn ja, bemüht sie sich derzeit darum, eine pragmatische Lösung für den Knotenpunkt Lauffen a. N. zu moderieren?

18. 11. 2014

Gurr-Hirsch CDU

## Begründung

Viele Pendler aus dem Zabergäu fahren derzeit nach Kirchheim a. N., um ihre Zugfahrt im Stuttgarter Verkehrsverbund zu starten. Aus dem Zabergäu fahren täglich nahezu 30 Busse zum Bahnhof Lauffen a. N. Eine attraktive vertragliche Lösung zwischen den Verkehrsverbänden würde die Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs deutlich steigern und den Individualverkehr entlasten.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 15. Dezember 2014 Nr. 3-3892.00/11 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie weit sind die Bemühungen des Verkehrsministers fortgeschritten, bei den 22 Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg auf eine Reduzierung der unübersichtlichen Tarifvielfalt hinzuwirken?*
- 2. Inwiefern ist es hierbei gelungen, ein attraktives Tarifangebot zu schaffen?*
- 3. Wie weit sind die Bemühungen fortgeschritten, einen einheitlichen Landestarif zu installieren?*

Zu 1. bis 3.:

Grundsätzlich liegt die Tarifhoheit bei den Verkehrsunternehmen bzw. bei den Verkehrsverbänden. Im engen Zusammenspiel mit den Akteuren ist es gelungen, zahlreiche Verbesserungen zu schaffen. In den letzten Jahren haben die baden-württembergischen Verbände ihre Tarifbestimmungen – wie in den Verbundförderverträgen vorgesehen – in vielen Bereichen weiter vereinheitlicht. Hierzu zählt beispielsweise die einheitliche Kinderaltersgrenze für Fahrscheine, die nunmehr landesweit bei 6 bis 14 Jahren liegt. Das Baden-Württemberg-Ticket wird in allen Verbänden in allen Verkehrsmitteln anerkannt. Auch bieten alle Verbände den Kundinnen und Kunden eine Mobilitätsgarantie an. Grundlage für die Fortentwicklung sind die bundesweiten Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Bei den Verbundtarifen ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass diese regionale Angebote darstellen, die in der Regel auf die Bedürfnisse vor Ort abgestimmt sind.

Die Verkehrsverbände haben in den letzten Jahren zunehmend historisch bedingt bestehende Verbundtariflücken zu den jeweiligen Nachbarverbänden geschlossen, die sich bei Verbundneugründungen ergeben haben. Damit können Ticketangebote benachbarter Verbände nahtlos kombiniert werden. In der Metropolregion Stuttgart, zu der u. a. der VVS und der HNV gehören, bieten die neun Verkehrsverbände das MetropolTagesTicket als gemeinsame verbundübergreifende Tageskarte an.

Die Arbeiten am Landestarif, der ausschließlich im verbundgrenzenüberschreitenden Verkehr gelten soll, gehen voran. Nach Erarbeitung eines Grobkonzeptes im Jahr 2013 läuft seit Anfang des Jahres in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern die Erarbeitung des Feinkonzeptes und des Umsetzungsplanes. Es ist dabei vorgesehen, das tarifliche Feinkonzept sowie das Organisationskonzept im Laufe des Jahres 2015 abzuschließen.

---

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Um die Einführung kosteneffizient zu gestalten wird die marktseitige Einführung des Landestarifes im Jahr 2018 in Verbindung mit Inbetriebnahmen der bis dahin abgeschlossenen SPNV-Vergaben erfolgen. Der Landestarif wird dabei in 2 Stufen eingeführt. Stufe 1 umfasst den SPNV mit einer integrierten Zielanschlussmobilität (Nutzung von Bussen und Straßenbahnen am Zielort). Bis 2021 wird dann der Landestarif landesweit flächendeckend ausgeweitet.

*4. Müssen Fahrgäste aus dem Zabergäu, die in Richtung Stuttgart mit dem Zug fahren wollen, derzeit zum Bahnhof in Kirchheim a. N. fahren, um nicht den Fahrpreis des Stuttgarter Verkehrsverbunds und zusätzlich den Fahrpreis des Heilbronner Verkehrsverbunds bezahlen zu müssen?*

Die Zuständigkeit für den ÖPNV liegt mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs bei den kommunalen Aufgabenträgern (Stadt- und Landkreise). Die Tarifgebiete von VVS und HNV stoßen in Kirchheim/Neckar aneinander und haben dort einen gemeinsamen Tarifpunkt. Fahrgäste aus dem Zabergäu benötigen zunächst ein HNV-Ticket für die Fahrt bis Kirchheim/Neckar, um dann von dort mit einem VVS Ticket weiter in Richtung Stuttgart zu fahren (alternativ: Umstieg in Lauffen und Weiterfahrt mit DB-Nahverkehrstarif). ÖPNV-Tarife sind in der Regel entfernungsorientiert, d. h. der Fahrpreis steigt in Abhängigkeit zur zurückgelegten Fahrstrecke. Für die Strecke von Lauffen nach Stuttgart bzw. aus dem Zabergäu nach Stuttgart muss deshalb ein anderer Preis kalkuliert werden, als für die Strecke von Kirchheim/Neckar nach Stuttgart.

*5. Wenn ja, bemüht sie sich derzeit darum, eine pragmatische Lösung für den Knotenpunkt Lauffen a. N. zu moderieren?*

Es wird auf Ziffer 4 verwiesen. Das Land, kommunale Aufgabenträger und Verkehrsverbände sind grundsätzlich bestrebt, Übergänge zwischen Verkehrsverbänden zu verbessern. Bezogen auf das Zabergäu wurde die Übergangsproblematik durch den gemeinsamen Tarifpunkt Kirchheim/Neckar deutlich verbessert. Sollen Fahrgäste aus dem Zabergäu nur mit einem (VVS-)Ticket in Richtung Stuttgart durchfahren können, müsste dieser Bereich in den VVS integriert werden. Durch eine Veränderung der Verbundgrenze werden Übergangsprobleme oftmals nur scheinbar gelöst. Es entstehen neue Verbundgrenzen, sodass es regelmäßig zu der Situation kommen wird, dass Gemeinden direkt hinter der Verbundgrenze für eine relativ kurze Fahrstrecke einen zweiten Fahrschein benötigen bzw. eine Integration fordern. Die Landesregierung setzt vielmehr auf die Einführung eines Landestarifs. Hierzu wird auf die Ausführungen bei Ziffer 3 verwiesen. Das Land beabsichtigt daher, diese Probleme im Verkehr über Verbundgrenzen hinweg durch die Einrichtung eines Landestarifs zu lösen.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur