

## **Antrag**

**des Abg. Dr. Erik Schweickert und  
Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Erreichbarkeit touristischer Ziele mit dem ÖPNV sowie die Bedeutung von Verkehrsverbünden für den Tourismus**

#### **Antrag**

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sie die Erreichbarkeit touristischer Ziele und Regionen in Baden-Württemberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewertet (ggf. bitte mit spezifischen Aussagen zu den einzelnen Regionen);
2. inwiefern sie dies als einen Faktor für eine erfolgreiche Tourismuswirtschaft sieht;
3. inwiefern sie – bei ggf. unzureichender Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV – weiteren Investitionsbedarf in die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr sieht;
4. welche Auswirkungen die Zersplitterung des Landes Baden-Württemberg in (aktuell noch) 19 Verkehrsverbünde auf den Tourismus und die Erreichbarkeit touristischer Ziele hat;
5. welche Auswirkungen das Aufgehen des Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) in den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zum Jahreswechsel 2025/2026 auf den Tourismus und die Erreichbarkeit touristischer Ziele, insbesondere im Nordschwarzwald, haben wird;
6. welche Auswirkungen dies (voraussichtlich) auf die weiteren anliegenden Verkehrsverbünde, insbesondere die sich im Nordschwarzwald befindliche Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC) und die Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (vgf), haben wird, bspw. hinsichtlich neu entstehendem Abstimmungsbedarf, Fusionsdruck, Anpassungsnotwendigkeiten, etc.;
7. inwiefern sie vor diesem Hintergrund weitere Fusionen von Verkehrsverbünden für sinnvoll oder gar notwendig hält und welche Maßnahmen sie ggf. dazu ergreift;

8. inwiefern durch größere und dadurch weniger Verkehrsverbünde eine Abstimmung von Fahrplänen, eine Planung von Zug- und Busverbindungen und damit eine Steigerung der Anbindung und Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Regionen erleichtert werden kann;
9. welche Rolle für die Erreichbarkeit und Attraktivität touristischer Ziele und Regionen die ÖPNV-Tariflösungen
  - a) Deutschlandticket
  - b) bwtarif
  - c) Gästekarten mit ÖPNV-Integration wie bspw. KONUS oder AlbCard
  - d) Tickets des jeweiligen Verkehrsverbundsspielen, insbesondere inwiefern wie einzelne, ggf. neuere Lösungen (z. B. Deutschlandticket) ältere Lösungen verdrängen;
10. inwiefern sie weiteren Reform- oder Anpassungsbedarf an den Tariflösungen und Tarifsystemen sieht, insbesondere an den Schnittstellen zwischen Verkehrsverbünden sowie zwischen Tariflösungen.

9.12.2025

Dr. Schweickert, Scheerer, Reith, Bonath, Haag,  
Haußmann, Hoher, Karrais, Dr. Rülke FDP/DVP

#### Begründung

Baden-Württemberg ist Tourismusland. Gleichzeitig ist es Flächenland mit großen Regionen und breit gestreuten touristischen Zielen. Die Erreichbarkeit dieser Ziele ist dabei eine wichtige Aufgabe.

Hier wird der ÖPNV zunehmend als Lösung und gangbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr gesehen. Vor diesem Hintergrund erkundigen sich die Antragsteller nach dem Stand der Erreichbarkeit touristischer Ziele mit dem ÖPNV und noch möglichen Anpassungen und Reformen hierzu.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 30. Januar 2026 Nr. VM3-0141.5-34/114/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

1. *wie sie die Erreichbarkeit touristischer Ziele und Regionen in Baden-Württemberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewertet (ggf. bitte mit spezifischen Aussagen zu den einzelnen Regionen);*

Zu 1.:

Zur Bewertung der lokalen ÖPNV-Anbindung auch von einzelnen touristischen Destinationen stehen allgemein die ÖPNV-Güteklassen des Ministeriums für Verkehr zur Verfügung (Link: <https://mobidata-bw.de/dataset/opnv-guteklassen>).

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Erreichbarkeit touristischer Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheidet sich zwischen und innerhalb der sechs Tourismusregionen Schwarzwald, Schwäbischen Alb, Bodensee, Oberschwaben-Allgäu, Region Stuttgart und Nördliches Baden-Württemberg. Innerhalb der Ballungsräume sind die touristischen Ziele in der Regel sehr gut erschlossen. Die dichte Anbindung durch S-Bahn, Stadtbahn oder Regionalverkehr stellt einen klaren Standortvorteil für Städte-, Kultur- und Geschäftstourismus dar. Außerhalb der Ballungsräume sind vor allem die Schwarzwaldtäler, der Nordrand der Schwäbischen Alb, der Bodensee mit Umland sowie im Norden die ländlichen Räume entlang des Neckars gut erschlossen. Hier lassen sich Ausflugsziele sowie Wander- und Radrouten ohne Schwierigkeiten erreichen. In Teilen Oberschwabens, Hohenlohes, auf der Albhochfläche sowie der Höhenzüge im Schwarzwald, Odenwald oder im Schwäbisch-Fränkischen Wald ist eine flächendeckende Erreichbarkeit von touristischen Zielen hingegen nur bedingt gegeben.

Orte mit Bahnanschluss sind deutlich besser erreichbar und verfügen zudem in der Regel über eine gute Anbindung durch regionale Busverkehre. Abseits der Bahnlinien ist die Erreichbarkeit touristischer Ziele in ländlich geprägten Gebieten mit dem ÖPNV hingegen zum Teil kaum praktikabel möglich. Schwierigkeiten ergeben sich häufig durch begrenzte Taktfrequenzen an Wochenenden und Feiertagen oder durch Defizite bei der sogenannten „letzten Meile“. Am Bodensee kommen die Anbindungen der Schiffe und Fähren an Busse und Bahnen und die Aufteilung in zwei Verkehrsverbünde herausfordernd hinzu. Für den Tourismus ist weniger die reine Anbindung als vielmehr die verlässliche, leicht verständliche und durchgängige Nutzbarkeit des ÖPNV entscheidend.

Die Verfolgung des Zielbilds der Mobilitätsgarantie im ÖPNV kommt insgesamt auch den touristischen Destinationen zugute. Damit wird ein verlässliches und flächendeckendes ÖPNV-Angebot weiterverfolgt. Beispielsweise tragen dazu auch die Förderung von Regiobuslinien sowie von On-Demand-Verkehren bei. Mit dem Regiobusförderprogramm des Landes können explizit auch Regiobuslinien zur Anbindung von landesbedeutsamen touristischen Destinationen und Nationalparks ohne derzeit regelmäßigen Anschluss an den SPNV gefördert werden.

*2. inwiefern sie dies als einen Faktor für eine erfolgreiche Tourismuswirtschaft sieht;*

Zu 2.:

Die Erreichbarkeit touristischer Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellt einen wichtigen Baustein für eine nachhaltige Tourismusentwicklung dar. Gute ÖPNV-Anbindungen erleichtern sowohl die An- und Abreise als auch die Mobilität vor Ort. Sie senken die Zugangsbarrieren für Gäste ohne eigenes Auto, für Familien, ältere Menschen sowie internationale Besucherinnen und Besucher und erweitern damit den potenziellen Gästekreis. Für Übernachtungsgäste kann die Möglichkeit, bequem mit dem ÖPNV anzureisen und sich vor Ort flexibel fortzubewegen, ein Kriterium für eine Urlaubsentscheidung sein. Unabhängig von ökologischen Aspekten stellt ein autofreier Aufenthalt („ein Urlaub vom Auto“) für viele Reisende ein bewusstes und attraktives Urlaubsmotiv dar. Auch für Tagestouristen spielt eine gute Anbindung von Ausflugszielen im ländlichen Raum eine wichtige Rolle. Destinationen, die gut funktionierende, leicht verständliche Verkehrsverbindungen anbieten und aktiv kommunizieren, können ihre Attraktivität steigern und zugleich einen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus leisten. Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit touristischer Ziele mit dem ÖPNV jedoch kein isolierter Erfolgsfaktor, sondern muss stets im Gesamtkontext des Mobilitäts- und Tourismusangebots einer Destination betrachtet werden.

*3. inwiefern sie – bei ggf. unzureichender Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV – weiteren Investitionsbedarf in die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr sieht;*

Zu 3.:

Der Bedarfsplan des Bundes, der Maßnahmenplan des Landes und das Erhaltungsmanagement des Landes für den Bereich der Straßen und Brücken nehmen nicht explizit Bezug auf touristische Ziele. Bei unzureichender Erreichbarkeit touristischer Ziele mit dem ÖPNV wird daher kein grundsätzlicher Vorrang für zusätzliche Investitionen in den motorisierten Individualverkehr gesehen. Das schließt nicht aus, im Einzelfall sachgerechte Lösungen für touristische Bedürfnisse im Rahmen der Priorisierung und Ressourcenverfügbarkeit umzusetzen, wie im Folgenden dargelegt.

Wenn touristische Ziele nur unzureichend mit dem ÖPNV erreichbar sind, können insbesondere ausreichende Parkmöglichkeiten und ggf. Parkleitsysteme erforderlich werden. Ebenso spielt der Ausbau von Ladeinfrastrukturen eine zunehmende Rolle. Das Land unterstützt die Kommunen hierbei mit dem Tourismusinfrastrukturprogramm (TIP). Im Rahmen des TIP können Investitionen in die Modernisierung, Sanierung oder den Neubau von kommunalen Tourismusinfrastruktureinrichtungen mit einem nicht rückzahlbaren Zuschuss gefördert werden. Auch Ladeinfrastrukturen können grundsätzlich im Rahmen der geförderten Maßnahmen mit gefördert werden, soweit nicht andere Programme vorrangig greifen.

*4. welche Auswirkungen die Zersplitterung des Landes Baden-Württemberg in (aktuell noch) 19 Verkehrsverbünde auf den Tourismus und die Erreichbarkeit touristischer Ziele hat;*

Zu 4.:

Mit dem Deutschlandticket und dem bwtarif gibt es grundsätzlich sehr gute und einfache Tarifangebote für die verbundübergreifende Anreise zu touristischen Zielen, die auch eine Mobilität vor Ort ermöglichen. So bietet bspw. das Tagesticket „Baden-Württemberg-Ticket“ für Einzelpersonen oder auch Kleingruppen die Möglichkeit alle Nahverkehrsangebote in Baden-Württemberg zu nutzen.

Für Gäste, die mehrere Tage Urlaub an einem Ort machen, gibt es in den großen Tourismusregionen Schwarzwald, Schwäbische Alb und Bodensee Gästekarten, in die die kostenlose Nutzung des ÖPNV inkludiert ist. Diese gelten überwiegend auch verbundgrenzenüberschreitend.

Davon abgesehen kann es bei verbundübergreifenden Fahrten innerhalb einer Tourismusregionen punktuell zu Herausforderungen kommen. Eine Vielzahl von Verkehrsverbünden kann insbesondere bei Ortsfremden aufgrund unübersichtlicher Routenführung oder Problemen bei der Preisgestaltung und Ticketausstellung beim Übertritt in einen anderen Verkehrsverbund zu Irritationen führen und regionsübergreifende Angebote erschweren. Umso wichtiger die die Kommunikation der vorhandenen verbundübergreifenden Angebote an die Gäste. Das Land hat mit seiner im Frühjahr 2025 neu gelaunchten bwegt-App eine zentrale Informations-Anlaufstelle mit Ticketing per Check-In/Check-Out geschaffen. Die Integration weitergehender Angebote der Verbünde vor Ort erfordert jedoch deren Zustimmung und ist für die zukünftige Weiterentwicklung der App in Verhandlung mit Verkehrsverbünden und kommunalen Aufgabenträgern.

5. *welche Auswirkungen das Aufgehen des Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) in den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zum Jahreswechsel 2025/2026 auf den Tourismus und die Erreichbarkeit touristischer Ziele, insbesondere im Nordschwarzwald, haben wird;*

Zu 5.:

Der Beitritt des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis (VPE) in den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zum 1. Januar 2026 hat auf die verkehrliche Erreichbarkeit der touristischen Ziele zunächst keine Auswirkungen, da sich durch den Beitritt die von den Aufgabenträgern definierten Verkehrsangebote nicht ändern. Mit dem geplanten tariflichen Zusammenschluss zum 1. Januar 2027 entstehen für die Fahrgäste spürbare Verbesserungen, weil ein größerer Verbundraum mit einem einheitlichen Tarif entsteht und touristische Ziele im vergrößerten Verbundgebiet leichter erreicht werden können. Gerade für die Tourismusregion Nordschwarzwald und die touristischen Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele bietet diese Zusammenführung Chancen für eine bessere Erreichbarkeit aus dem Großraum Karlsruhe, Pforzheim und angrenzenden Regionen.

6. *welche Auswirkungen dies (voraussichtlich) auf die weiteren anliegenden Verkehrsverbünde, insbesondere die sich im Nordschwarzwald befindliche Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC) und die Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (vgf), haben wird, bspw. hinsichtlich neu entstehendem Abstimmungsbedarf, Fusionsdruck, Anpassungsnotwendigkeiten, etc.;*

7. *inwiefern sie vor diesem Hintergrund weitere Fusionen von Verkehrsverbünden für sinnvoll oder gar notwendig hält und welche Maßnahmen sie ggf. dazu ergreift;*

8. *inwiefern durch größere und dadurch weniger Verkehrsverbünde eine Abstimmung von Fahrplänen, eine Planung von Zug- und Busverbindungen und damit eine Steigerung der Anbindung und Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Regionen erleichtert werden kann;*

Zu 6., 7. und 8:

Zu den Ziffern 6, 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC) befindet sich bereits in einem Transformationsprozess, der maßgeblich von der Inbetriebnahme der Hermann-Hesse-Bahn geprägt ist. Damit verbunden ist eine tarifliche Teilintegration in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), die ggfs. in einer Vollintegration münden könnte. Hierzu ist jedoch die Zustimmung aller Gesellschafter im VVS erforderlich. Inwieweit die Verbundintegration des VPE in den KVV und die Transformation der VGC auf die Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (vgf) hat, ist derzeit schwer einschätzbar.

Gerade kleine Verkehrsverbünde, wie die vgf und der VGC sehen sich aktuell mit der Frage konfrontiert, wie eine Weiterentwicklung aussehen könnte. Die treibenden Kräfte dürften hierbei steigende Anforderungen an Abrechnung und Transparenz, Fachkräftemangel, Digitalisierung und Angebotsausbau sein. Diese Herausforderungen wirken sich nachteilig auf die Leistungsfähigkeit kleinerer Verbünde aus, weshalb Verbundzusammenschlüsse und -fusionen notwendig sind. In größeren und damit leistungsfähigeren Verbünden dürfte auch die Anbindung und Erreichbarkeit von touristischen Zielen erleichtert werden, da zum einen auf touristische Ziele abgestimmte Verbindungen großflächiger und abstimmungsärmer eingeführt werden können und zum anderen ggfs. tarifliche Produkte geschaffen sowie Marketingaktivitäten gebündelt werden können.

Im ersten Schritt unterstützt das Land bereits heute die Verbünde, in dem es in vielen Verbundräumen, bspw. im Umfeld des VVS und des KVV intensive Gespräche mit Landkreisen und Verkehrsverbünden führt. Ziel dieser Gespräche ist es Hemmnisse und Interessenlagen der beteiligten Akteure im jeweiligen Einzelfall zu klären. Je nach Konstellation bringt das Land Baden-Württemberg die zur Lösung der Hemmnisse erforderlichen Akteure zusammen, sorgt für die Klärung von wirtschaftlichen und gesellschaftsrechtlichen Fragen und bündelt Lösungsansätze aus bisherigen Verbundweiterentwicklungen. Allein diese Unterstützungsleistung zeigt bereits erste positive Ergebnisse. Um die Hürden einer konkreten Umsetzung, die auch mit Kosten verbunden ist, abzusenken plant das Land zudem, finanzielle Anreize zu schaffen.

*9. welche Rolle für die Erreichbarkeit und Attraktivität touristischer Ziele und Regionen die ÖPNV-Tariflösungen*

*a) Deutschlandticket*

*b) bwtarif*

*c) Gästekarten mit ÖPNV-Integration wie bspw. KONUS oder AlbCard*

*d) Tickets des jeweiligen Verkehrsverbunds*

*spielen, insbesondere inwiefern wie einzelne, ggf. neuere Lösungen (z. B. Deutschlandticket) ältere Lösungen verdrängen;*

Zu 9.:

Gästekarten, wie zum Beispiel die KONUS-Karte im Schwarzwald oder die AlbCard auf der Schwäbischen Alb mit integrierter ÖPNV-Nutzung spielen eine zentrale Rolle für die Attraktivität und die Nutzung des ÖPNVs innerhalb einer Reiseregion. Der Vorteil für die Gäste besteht meist darin, dass mehrere Verkehrsverbünde in einer Gästekarte integriert sind und den Gästen somit die Nutzung des ÖPNV erleichtert wird. Gästekarten können demnach grundsätzlich zu einer höheren Auslastung des ÖPNV führen.

Am Beispiel des Schwarzwaldes mit der KONUS-Gästekarte lässt sich sagen, dass die in der Fragestellung genannten ÖPNV-Tarifangebote jeweils unterschiedliche, sich ergänzende Rollen für die Erreichbarkeit und Attraktivität touristischer Ziele und Regionen im Schwarzwald spielen. Entscheidend ist das Zusammenspiel der Angebote. Als kostenloses, übernachtungsgebundenes Angebot ist KONUS kein klassisches Tarifprodukt, sondern ein touristisches Instrument zur Standortattraktivität: Es erhöht die Aufenthaltsqualität, fördert autofreie Mobilität vor Ort und stärkt die Wahrnehmung des Schwarzwalds als zusammenhängende Tourismusregion. Das Deutschlandticket verdrängt KONUS nicht, sondern verändert dessen Funktion in der Tariflandschaft: KONUS bleibt besonders für Kurzurlaube, Familien und preissensible Gäste attraktiv und wirkt direkt wertschöpfend für Beherbergungsbetriebe. Ebenso bleibt es ein attraktives Angebot für Gäste aus dem Ausland.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 4 verwiesen.

*10. inwiefern sie weiteren Reform- oder Anpassungsbedarf an den Tariflösungen und Tarifsystemen sieht, insbesondere an den Schnittstellen zwischen Verkehrsverbünden sowie zwischen Tariflösungen.*

Zu 10.:

Die Landesregierung hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich an einer Weiterentwicklung der ÖPNV-Tariflandschaft in Baden-Württemberg gearbeitet. Sie verfolgt dabei das Ziel die Tariflandschaft einfacher und attraktiver zu machen. Zu nennen sind hier

- die Einführung des bwtarif im Jahr 2018. Seither ist für jede Fahrt im ÖPNV nur noch ein Ticket erforderlich,
- die Einführung des JugendticketBW im Jahr 2023 und dessen Überführung in das Deutschlandticket JugendBW,
- die Förderung von Tarifreformen in Verbünden und Verbundkooperationen bzw. Verbundfusionen.

Aktuell wird daran gearbeitet, die ÖPNV-Tariflandschaft im Hinblick auf das Deutschlandticket weiterzuentwickeln. So wurde bereits im Jahr 2023 mit dem landesweiten Check-in/Check-out-System (CiCoBW) eine Ergänzung zum Deutschlandticket für Gelegenheitskunden eingeführt. Hierbei bedarf es keiner Tarifkenntnisse und es wird ohne Abonnement eine Abrechnung zum Bestpreis sichergestellt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor