

VCD-Vorschläge zum kurzfristigen Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene

**Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.**

*von
Matthias Lieb
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.*

Stuttgart, 30.09.2011



Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon (0711) 6 07 02 17
Telefax (0711) 6 07 02 18
Email: info@vcd-bw.de
Internet www.vcd-bw.de

0. Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage	4
2. Vorschläge zur Ausweitung des Angebotes.....	5
2.1 Vorschläge der Fahrplankonferenzen umsetzen	5
2.2 Vorschläge der NVBW.....	5
2.3 Allgäubahn	5
2.5 Region Freiburg: Höllentalbahn und Dreiseenbahn.....	6
2.6 Stuttgart – Tübingen	6
2.7 Stuttgart – Karlsruhe.....	6
2.8 Frankenbahn (Abschnitt Bad Friedrichshall-Jagstfeld – Osterburken)	7
2.9 Gäubahn	7
2.10 Brenzbahn.....	7
2.11 Hohenlohebahn	7
2.12 Krebsbachtalbahn	8
2.13 Zusätzliche Nachtzüge	8
2.14 Fahrradzüge im Freizeitverkehr.....	8
2.15 Aufhebung der Sperrzeit beim Baden-Württemberg-Ticket	9
2.16 Freigabe von IC-Zügen mit Nahverkehrsfahrscheinen	9
3. Kosten.....	10

0. Zusammenfassung

Seit der Regionalisierung der Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr auf die Bundesländer wurden in Baden-Württemberg die Zugzahlen deutlich gesteigert, die Fahrgastzahlen sind alleine im Zeitraum 2002 bis 2008 um 41%, die zurückgelegten Personenkilometer um 34% angestiegen. Seither gibt es weitere Zuwächse, allerdings noch keine neue streckenbezogene Statistik, obwohl ein jährlicher Bericht von der Landtagsfraktion der GRÜNEN mit Drucksache 14/4208 gefordert wurde.

Trotz dieses Zuwachses hatte die alte Landesregierung in den Jahren 2004 und 2007 auf vielen Strecken Zugleistungen gestrichen – insgesamt im Volumen von über 2 Mio. Zugkilometern. In den Folgejahren wurden die Kürzungen nur teilweise durch Neubestellungen gemildert, insgesamt besteht nach wie vor ein Nachholbedarf von rund 0,5 Mio. Zugkilometern – ohne dass damit dem Nachfragezuwachs der letzten Jahre Rechnung getragen worden wäre.

Mit einer Neubestellung von rund 1,8 – 1,9 Mio. Zugkilometern (Kosten maximal ca. 17 Mio. €) könnten zumindest exemplarisch in einigen Landesteilen die Verkehrseinschränkungen der Vergangenheit behoben, darüber hinaus gehende Verbesserungen umgesetzt und damit ein Zeichen für eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik gesetzt werden.

Außerdem wird als Vorstufe zu einem Landestarif vorgeschlagen, die Sperrzeit für das Baden-Württemberg-Ticket aufzuheben sowie die Integration der IC-Züge in den Nahverkehrstarif vorzunehmen, wobei die Kosten für diese beiden Tarifmaßnahmen noch nicht ermittelt sind.

Vorgeschlagen wird, in nahezu allen Landesteilen auf insgesamt 10 Strecken sowie auf einzelnen Verbindungen gezielt Verbesserungen umzusetzen, außerdem die Fahrplanvorschläge, die auf den regionalen Fahrplankonferenzen der NVBW vorgeschlagen wurden bzw. von der NVBW entwickelt wurden, aber nur aus Geldmangel bislang nicht umsetzbar waren, kurzfristig umzusetzen. Um die Attraktivität des SPNV für den Freizeitverkehr zu steigern, wird die Ausweitung des Angebotes von Fahrradzügen und des Nachtverkehrs vorgeschlagen:

1. Umsetzung der sinnvollen Fahrplanvorschläge, die an die NVBW herangetragen wurden
2. Umsetzung weiterer NVBW-Überlegungen
3. Region Allgäu: Korrektur der Kürzungen 2004 (sind in Teilen schon beschlossen)
4. Hochrheinbahn Basel-Singen: Verdichtung der IRE-Leistungen am Wochenende
5. Region Freiburg: Ausweitung Spätverkehr Höllental-/Dreieisenbahn (Korrektur der Kürzungen 2007)
6. Stuttgart – Tübingen: Verdichtung IRE-Verkehr
7. Residenzbahn Stuttgart – Karlsruhe: Verdichtung IRE-Verkehr Wochenende/Früh-/Spätverkehr
8. Frankenbahn Stuttgart-Würzburg: Korrektur der Kürzungen Abschnitt Osterburken – Bad Friedrichshall-Jagstfeld
9. Gäubahn: Korrektur der Kürzungen, Pendlerzug und Spätverkehr
10. Brenzbahn: Korrektur der Kürzungen, Spätzug
11. Hohenlohebahn: RE-Studentakt statt 2-Stunden-Takt
12. Krebsbachtalbahn: Korrektur der Kürzungen durch SWEG
13. Zusätzliche Fahrradzüge am Wochenende
14. Zusätzliche Nachtzüge
15. Aufhebung der Sperrzeit beim Baden-Württemberg-Ticket
16. Integration IC-Züge in Nahverkehrstarife

1. Ausgangslage

Der Regionalverkehr auf der Schiene wächst seit der Regionalisierung Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts stetig an. Aufgrund verschiedener Änderungen in der Statistik gibt es allerdings erst seit 2002 vergleichbare Zahlenreihen pro Strecke. Die letzte Statistik wurde mit der Landtagsdrucksache 14/4208 vom 16.04.2009 veröffentlicht und zeigt eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 41% bzw. der Personenkilometer um 34% im Zeitraum 2002 bis 2008. Im gleichen Zeitraum sind die bestellten Zugkilometer nur um 1,95% angestiegen. Entsprechend stark hat sich die Auslastung der Züge gesteigert.

Trotz dieser starken Nachfragezuwächse hatte die damalige Landesregierung im Jahr 2007 eine Kürzung der Zugkilometer um 2 Mio. pro Jahr vorgenommen (nachdem schon 2004 eine Kürzung erfolgte), die in obigen Zahlen schon enthalten ist. Aufgrund von Protesten und nachgewiesenen Überbelegungen wurden nach 2007 zusätzliche Zugleistungen bestellt, die aber in Summe nicht die Kürzungen des Jahres 2007 ausgeglichen haben.

Auch seit 2008 sind bundesweit die Fahrgastzahlen weiter angestiegen, dies dürfte auch für Baden-Württemberg gelten. Gründe hierfür sind einerseits die gestiegenen Benzinkosten, die den SPNV relativ preiswerter machen sowie der Rückgang der Arbeitslosigkeit, mit der Folge von Nachfragesteigerungen gerade im Berufsverkehr. Entsprechend besteht Bedarf, durch eine Ausweitung des Verkehrsangebotes, der gestiegenen Nachfrage Rechnung zu tragen und die noch seit 2007 bestehenden Kürzungen rückgängig zu machen.

In der Landtagsanfrage der GRÜNEN DRS 14/4208 war u.a. gefordert worden:

dem Landtag künftig jährlich im Oktober einen detaillierten Bericht über die Entwicklung des Zugangebots sowie der Fahrgastzahlen auf den einzelnen SPNV-Strecken im Land vorzulegen, aus dem auch erkennbar ist, bei welchen Zügen Kapazitätsengpässe bestehen und wann und auf welche Weise diese Probleme gelöst werden sollen.

Die Antwort der damaligen Landesregierung lautete:

Die Beseitigung von bestehenden wie künftigen Kapazitätsengpässen im SPNV ist eine kontinuierliche Aufgabe. Sie wird von der Landesregierung mit Hilfe der von ihr entwickelten Mittel des Controlling im SPNV erfüllt.

Entsprechend der damaligen Anfrage sollte nunmehr regelmäßig dieser Bericht jährlich erstellt werden bzw. die entsprechenden Kapazitätsengpässe beseitigt werden.

Ein weiteres Problem ist der Mischverkehr von IRE- und IC-Zügen auf einigen Strecken im stündlichen Wechsel sowie das Verhalten von DB Fernverkehr: Fahrkarten des Nahverkehrs bzw. der Verbünde gelten im IC nicht, für die Fahrgäste ist deshalb das Fahrplanangebot nur teilweise nutzbar. Außerdem kürzt DB Fernverkehr trotz erfreulicher Steigerungen der Fahrgastzahlen auch im Fernverkehr zur Gewinnmaximierung fast jährlich IC-Verbindungen, die unterdurchschnittlich ausgelastet sind. Dabei weisen die von der DB gestrichenen Züge zumeist mehr Fahrgäste auf als ein durchschnittlicher Nahverkehrszug Fahrgäste hat. Ein Ersatz eines wegfallenden IC-Zuges durch einen Nahverkehrszug wäre für das Land relativ teuer und zumeist nicht finanzierbar. Für die Fahrgäste entstehen dann unangenehme Fahrplanlücken. Häufig erfolgen die Kürzungen im Spät- und Wochenendverkehr, da der IC-Zug tatsächlich überwiegend Nahverkehrsrelationen bedient und dort die Zahlungsbereitschaft für die hohen IC-Fahrpreise häufig nicht gegeben ist. Eine Lösung dieses Problems steht noch aus.

2. Vorschläge zur Ausweitung des Angebotes

Die nachstehenden Vorschläge sollen exemplarisch in einigen Regionen des Landes ein Zeichen zur Verbesserung des Fahrplanangebotes setzen.

Unabhängig davon sind die Statistiken über die Entwicklung der streckenbezogenen Nachfrage (entsprechend DRS 14/4208) fortzuschreiben und zu veröffentlichen und sind die Erfahrungen der NVBW hinsichtlich von Kapazitätsengpässen und zusätzlichem Bedarf zu berücksichtigen (s.o.).

Die Vorschläge 2.4 bis 2.14 beinhalten in der Regel keine Ausweitungen während des Berufsverkehrs – hierfür sollten die Vorschläge aus 2.1 und 2.2 herangezogen werden.

2.1 Vorschläge der Fahrplankonferenzen umsetzen

Landesweit werden regelmäßig zweimal im Jahr Fahrplankonferenzen bei den Industrie- und Handelskammern in Zusammenarbeit mit der NVBW durchgeführt. Dort werden u.a. Fahrplankonzepte von Privatpersonen und Verbänden/Institutionen diskutiert. Während manche Vorschläge in der Gesamtsicht nicht sinnvoll sind, gibt es immer eine Vielzahl von sinnvollen Vorschlägen, denen die NVBW grundsätzlich zustimmt, die aber aus rein finanziellen Gründen abgelehnt werden.

Auch zur Stärkung der Bürgerbeteiligung wäre es deshalb ein gutes Zeichen, wenn solche von der NVBW als sinnvoll bewerteten Vorschläge, die kurzfristig umsetzbar sind, nun auch umgesetzt würden.

2.2 Vorschläge der NVBW

Die Servicegesellschaft des Landes (NVBW) hat genaue Kenntnis über die Fahrgastnachfrage, die Pünktlichkeit sowie die Kapazitätsauslastung auf den verschiedenen Strecken und entsprechende „Schubladenkonzepte“. Dieses Wissen sollte intensiv genutzt werden, um kosteneffiziente Verbesserungen realisieren zu können.

2.3 Allgäubahn

Auf der Allgäubahn Aulendorf – Leutkirch - Wangen erfolgten 2004 die landesweit stärksten Fahrplankürzungen. Im Zusammenhang mit den Fahrplanänderungen in Bayern zum Dezember 2011 wurde schon beschlossen, das Fahrplanangebot auszuweiten, so dass die damaligen Kürzungen nun auf dem Abschnitt Aulendorf - Leutkirch aufgehoben werden.

Auf dem Abschnitt Leutkirch – Memmingen besteht weiterhin nur ein unbefriedigender 2-Stunden-Takt. Die Schließung dieser Lücke (Wiedereinführung Stundentakt) erfordert ca. 7 Zugpaare und damit ca. $7 \times 2 \times 32 \times 365 = 163.520$ Zugkilometer.

2.4 Hochrheinbahn Basel-Singen

Die Hochrheinbahn wird insbesondere am Wochenende stark von Fahrgästen nachgefragt. Die Nachfrage konzentriert sich besonders auf die schnellen IRE-Verbindungen.

Vorgeschlagen wird, alle IRE-Züge täglich verkehren zu lassen (d.h. Ausweitung der Bedienung

am Wochenende). Damit wird jeweils der Anschluss in Singen zwischen dem Hochrhein und Stuttgart hergestellt.

IRE 3371, Basel ab 07:42, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3375, Basel ab 11:42, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3377, Basel ab 13:42, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3379, Basel ab 15:42, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3381, Basel ab 17:42, zus. Verkehrstage Sa (113 km an 50 Tagen = 5.650 Zkm)
 IRE 3385, Basel ab 20:42, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3372, Erzingen ab 07:29, zus. Verkehrstage Sa + So (75 km an 115 Tagen = 8.625 Zkm)
 IRE 3374, Singen ab 09:01, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3376, Singen ab 11:01, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3378, Singen ab 13:01, zus. Verkehrstage Sa + So (113 km an 115 Tagen = 12.995 Zkm)
 IRE 3380, Singen ab 15:01, zus. Verkehrstage Sa (113 km an 50 Tagen = 5.650 Zkm)
 IRE 3384, Singen ab 19:01, zus. Verkehrstage Sa (113 km an 50 Tagen = 5.650 Zkm)

Gesamt 129.535 Zugkilometer jährlich.

2.5 Region Freiburg: Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Im Jahr 2007 wurden auf der Höllentalbahn die Spätverbindungen ausgedünnt. Der 30-Minuten-Takt endet seither schon um 20:10 (statt um 21:40). Vorgeschlagen wird, den 30-Minuten-Takt wieder bis um 21:40 anzubieten, den weiteren Spätverkehr unverändert zu belassen. Dies beinhaltet auch eine zusätzliche Spätverbindung auf der Dreiseenbahn nach Seeburg.

Benötigt werden hierfür ca. $(2 \times 2 \times 36 + 2 \times 14) \times 365 = 62.780$ Zugkilometer jährlich.

2.6 Stuttgart – Tübingen

Die Verbindung Stuttgart – Tübingen ist sehr stark nachgefragt, insbesondere die schnellen IRE-Verbindungen sollten deshalb noch weiter verdichtet werden.

IRE 3270, Tübingen ab 7:57, zus. Verkehrstage Sa (71 km an 50 Tagen = 3.550 Zkm)
 IRE 3276, Tübingen ab 17:57, zus. Verkehrstage Sa-Do (71 km an 315 Tagen = 22.365 Zkm)
 IRE 3276, Tübingen ab 20:57, zus. Verkehrstage Mo-Do (71 km an 200 Tagen = 14.200 Zkm)
 IRE 3275, Stuttgart ab 15:16, zus. Verkehrstage Sa-Do (71 km an 315 Tagen = 22.365 Zkm)
 IRE 3277, Stuttgart ab 19:16, zus. Verkehrstage Sa + So (71 km an 115 Tagen = 8.165 Zkm)
 IRE 3275, Stuttgart ab 22:18, zus. Verkehrstage Mo-Do (71 km an 200 Tagen = 14.200 Zkm)

Gesamt 84.845 Zugkilometer jährlich.

2.7 Stuttgart – Karlsruhe

Vorgeschlagen wird eine Ausweitung des Spät- und Wochenendverkehrs mit schnellen IRE-Zügen aufgrund der starken Nachfragesteigerung um 87% (Zeitraum 2002 bis 2008):

IRE 4901, Karlsruhe ab 06:01, zus. Verkehrstage Sa + So (79 km an 115 Tagen = 9.085 Zkm)
 IRE 4917, Karlsruhe ab 22:05, neuer Zug täglich (79 km an 365 Tagen = 28.835 Zkm)
 RE 19522, Stuttgart ab 5:19, zus. Verkehrstage Sa + So (91 km an 115 Tagen = 10.465 Zkm)
 IRE 4916, Stuttgart ab 23:11, neuer Zug Mo-Sa (79 km an 300 Tagen = 23.700 Zkm)

Gesamt 72.085 Zugkilometer jährlich.

2.8 Frankenbahn (Abschnitt Bad Friedrichshall-Jagstfeld – Osterburken)

Auf diesem Abschnitt der Frankenbahn erfolgten 2007 ebenfalls starke Kürzungen bei den Regionalbahnfahrten, seither wurde das Angebot zwar wieder etwas ausgeweitet, doch das Angebot ist derzeit wenig transparent. Nur am Wochenende besteht ein 2-Stunden-Takt. Unter der Woche bestehen teilweise Fahrplanlücken von bis zu drei Stunden.

Eine Verdichtung um ca. 4 werktägliche Zugpaare würde ca. $4 \times 2 \times 38 \times 250 = 76.000$ Zkm jährlich erfordern.

2.9 Gäubahn

Auf dieser Strecke erfolgte 2007 eine Kürzung der Wochenend- und Spätverbindungen sowie des S-Bahn-Zubringer-Verkehrs Herrenberg-Bondorf. Diese Kürzungen sollten rückgängig gemacht werden. Für den Berufsverkehr ist eine zusätzliche Abfahrt ab Stuttgart kurz vor 17 Uhr sinnvoll. Zur Verbesserung der Spätverbindungen vom Bodensee nach Stuttgart soll eine tägliche Verbindung um 21:30 ab Singen eingeführt werden.

RE 19083, Stuttgart ab 7:18, zus. Verkehrstage Sa + So (110 km an 115 Tagen = 12.650 Zkm)

RE 19580, neu ab Rottweil 5:17, Verkehrstage Sa + So (110 km an 115 Tagen = 12.650 Zkm)

RE 22318, Singen ab 5:10 bis Rottweil 5:56, neuer Zug Sa + So (62 km an 115 Tagen = 7.130 Zkm)

RE 19052, Singen ab 21:30, zus. Verkehrstage Mo-Fr (172 km an 250 Tagen = 43.000 Zkm)

RE 81445, Stuttgart ab 16:48, neuer Zug Mo-Fr (110 km an 250 Tagen = 27.500 Zkm)

4 Pendelzüge Bondorf – Herrenberg: $4 \times 2 \times 9 \times 250 = 18.000$ Zkm

Gesamt 120.930 Zkm

2.10 Brenzbahn

Auch hier erfolgten 2007 Kürzungen beim IRE-Verkehr, die korrigiert werden sollten. Mit der vorgeschlagenen neuen Verbindung um 22:00 ab Ulm wird in Aalen Anschluss an die sonntäglichen Spät-IC-Züge nach Nürnberg und Stuttgart hergestellt.

IRE 3225, Aalen ab 09:07, zus. Verkehrstage Sa + So (73 km an 115 Tagen = 8.395 Zkm)

IRE 3227, Aalen ab 11:07, zus. Verkehrstage So (73 km an 65 Tagen = 4.745 Zkm)

IRE 3237, Aalen ab 21:07, zus. Verkehrstage Mo-Sa (73 km an 300 Tagen = 21.900 Zkm)

IRE 3224, Ulm ab 08:03, zus. Verkehrstage Sa + So (73 km an 115 Tagen = 8.395 Zkm)

IRE 3226, Ulm ab 10:00, zus. Verkehrstage So (73 km an 65 Tagen = 4.745 Zkm)

IRE 3236, Ulm ab 20:00, zus. Verkehrstage Mo-Sa (73 km an 300 Tagen = 21.900 Zkm)

IRE 3238, Ulm ab 22:00, neuer Zug, Verkehrstage So (73 km an 65 Tagen = 4.745 Zkm)

Gesamt 74.825 Zkm

2.11 Hohenlohebahn

Auf der Hohenlohebahn sollte zur besseren Verknüpfung der Taktknoten Heilbronn und

Schwäbisch Hall-Hessental sowie zur Entlastung der Stadtbahn der bisherige 2-Stunden-RE-Takt auf einen Stundentakt ausgeweitet werden.

Hierfür sind 7 zusätzliche Zugpaare Öhringen-Heilbronn notwendig: $7 \times 2 \times 27 \times 365 = 137.970$ Zkm

2.12 Krebsbachtalbahn

Die landeseigene SWEG hat vor zwei Jahren den regulären werktäglichen SPNV auf der Krebsbachtalbahn (Neckarbischofsheim – Hüffenhardt) eingestellt. Zuvor waren dort 6 bis 7 Zugpaare insbesondere im Schülerverkehr unterwegs. Inzwischen wird sehr erfolgreich ein Ausflugsverkehr am Wochenende angeboten.

Die SWEG sollte die vorgenommene Angebotskürzung rückgängig machen und die Strecke auch wieder montags bis freitags betreiben.

Unmittelbare Kosten entstehen hier für das Land nicht, abgesehen davon, dass die Gewinne der SWEG etwas geringer ausfallen dürften. Hintergrund ist, dass für Strecken, für die schon vor der Regionalisierung nicht die DB den Betrieb durchführte, keine Regionalisierungsmittel verwendet werden. Diese Haltung könnte allerdings grundsätzlich überprüft werden, da z.B. eine Reaktivierung Calw – Weil der Stadt eine sinnvolle Netzverknüpfung darstellen würde und somit eine Verwendung von Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung dafür überlegt werden sollte.

2.13 Zusätzliche Nachtzüge

Die Freizeitgewohnheiten der Menschen, insbesondere der Jugendlichen, haben sich in den vergangenen Jahren verändert. Veranstaltungen am Wochenende werden häufig „rund um die Uhr“ angeboten und besucht. Viele Städte haben dem inzwischen Rechnung getragen, in dem am Wochenende ein durchgängiger Nachtverkehr angeboten wird. Der SPNV bietet durch einen zu frühen Betriebsschluss im Regionalverkehr zumeist keine Alternative zum Individualverkehr. Exemplarisch sollten deshalb für einige Modellstädte und Modellstrecken Erfahrungen mit einer Ausweitung des Nachtverkehrs am Wochenende gewonnen werden.

Vorgeschlagen wird, die Ausweitung des Nachtverkehrs auf den Strecken Stuttgart – Tübingen, Stuttgart – Heilbronn, Stuttgart – Karlsruhe, Stuttgart – Aalen, Stuttgart – Ulm, auf den von Mannheim und Heidelberg ausgehenden S-Bahnstrecken sowie beim Regionalverkehr rund um Freiburg und Tübingen vorzunehmen. Hierfür wären ca. 300.000 Zugkilometer notwendig.

2.14 Fahrradzüge im Freizeitverkehr

Gerade am Wochenende werden Radausflüge verstärkt in der Kombination mit dem ÖPNV unternommen. Zwar sind die auf vielen Strecken eingesetzten Doppelstockzüge grundsätzlich zur Radmitnahme geeignet, doch aufgrund der knapp bemessenen Haltezeiten führt eine starke Inanspruchnahme durch Fahrgäste mit Rädern zu Verspätungen und Anschlussverlusten. Auf einzelnen Strecken gibt es an schönen Tagen regelmäßig übervolle Züge durch Fahrräder. Dieser Problematik wurde schon auf einzelnen Strecken durch spezielle Fahrradzüge Rechnung getragen (z.B. Enztäler Radexpress seit 2004 auf VCD-Initiative hin).

Eine Ausweitung dieser speziellen Fahrradzüge (an Sonntagen im Sommer) mit verlängerten Haltezeiten zum Ein-/Ausladen der Räder auf mehr Verbindungen wäre sinnvoll. Es könnten weitere oder neue Verbindungen (zwei Zugpaare pro Strecke) auf den Strecken Stuttgart – Lindau, Stuttgart – Konstanz, Stuttgart – Crailsheim, Stuttgart – Wertheim, Mannheim – Freudenstadt, Basel – Lindau, Karlsruhe – Konstanz angeboten werden.

Gesamt ca. 170.000 Zkm.

2.15 Aufhebung der Sperrzeit beim Baden-Württemberg-Ticket

Die Verbundlandschaft in Baden-Württemberg ist nach wie vor zersplittert, für einen einheitlichen Landestarif gibt es erst grobe Vorüberlegungen. Bislang gibt es nur das Baden-Württemberg-Ticket, das eine Verbindung von jeder Haltestelle zu jeder anderen Haltestelle in Baden-Württemberg ohne weiteren Fahrkartenkauf ermöglicht. Allerdings gilt das Baden-Württemberg-Ticket Montag bis Freitag erst ab 9 Uhr.

Die Metropolregion Stuttgart führt zum 1.1.2012 mit dem Metropolticket eine Tageskarte ein, die in insgesamt 9 Verbänden gilt und aufgrund des geringeren Geltungsbereiches etwas günstiger als das Baden-Württemberg-Ticket sein wird. Der geplante Metropol-Einzelfahrschein wird aufgrund der Komplexität erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können.

Ähnlich stellt sich die Situation landesweit. Auch hier wird die Einführung eines Einzelfahrscheins von A nach B über die Verbundgrenzen einer mehrjährigen Vorbereitungszeit bedürfen.

Damit schon kurzfristig die Bürger Baden-Württembergs von einfacheren Tarifen bei Fahrten über die Verbundgrenzen profitieren können, sollte die Sperrzeit für das Baden-Württemberg-Ticket aufgehoben werden. Dann stünde zu allen Zeiten eine Pauschalfahrkarte für Fahrten innerhalb Baden-Württembergs zur Verfügung. Mit den Verkehrsunternehmen, insbesondere DB Regio, wäre über die Konditionen zu verhandeln. Denkbar wäre auch eine preisliche Differenzierung (Geltungsbereich vor/ab 9 Uhr, wie dies in Verbänden anderer Länder teilweise umgesetzt ist und wie dies auch bei Monatskarten üblich ist).

2.16 Freigabe von IC-Zügen mit Nahverkehrsfahrscheinen

Auf vielen Strecken mit Fernverkehr in Baden-Württemberg fahren diese abwechselnd zu einem schnellen Zug des Nahverkehrs, z.B. Karlsruhe – Stuttgart oder Stuttgart – Ulm. Auf der Südbahn und der Schwarzwaldbahn wurde der frühere 2-Stunden-Takt im Fernverkehr von der DB aufgegeben und durch vom Land finanzierte schnelle Nahverkehrszüge (IRE) ersetzt. Verblieben sind zumeist nur ein bis zwei Zugpaare des Fernverkehrs in der Taktlage des schnellen Nahverkehrs. Züge des Fernverkehrs können mit Fahrkarten des Nahverkehrs, insbesondere mit Verbundfahrscheinen, nicht benutzt werden. Entweder es ist ein Aufpreis oder eine neue Fahrkarte notwendig.

Die teilweise starken Preisunterschiede gerade auf kurzen Strecken zwischen Nah- und Fernverkehr führen einerseits zu einer schwachen Auslastung der Fernzüge und führen andererseits zu einer (zu starken) Auslastung paralleler Nahverkehrszüge. Für das Gesamtsystem Fern- und Nahverkehr ist dies nicht optimal.

Eine tarifliche Integration dieser Fernverkehrszüge in den 3-Löwen-Takt durch Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen (ggf. gegen einen einfach zu handhabenden Aufpreis) würde dem Schienenverkehr einen weiteren Schub verleihen, kürzere Reisezeiten und gleichzeitig in Tagesrandlage Effizienzgewinne ermöglichen.

Die Kosten hierfür wären mit der DB zu verhandeln, die NVBW sollte hierfür ein Konzept erstellen. Auch in anderen Bundesländern wird dieses Konzept verfolgt (aktuell z.B. Niedersachsen).

3. Kosten

Die Kosten für die Vorschläge 2.4 bis 2.14 liegen für insgesamt 1.400.000 Zugkilometer bei rund 12,6 Mio. € (ca. 9,02 € als Kostensatz pro Zugkilometer gemäß Verkehrsvertrag für das Jahr 2012 unterstellt). Für weitere Bestellungen aus den Ziffern 2.1 und 2.2 könnten rund 400.000 - 500.000 Zugkilometer unterstellt werden, so dass insgesamt rund 17 Mio. € für die Verbesserungen benötigt würden.

Sofern die Mehrbestellungen als Korrektur der Kürzungen aus 2007 verstanden werden, müsste mit der DB auch ein niedrigerer Kostensatz vereinbart werden können. Insbesondere werden für die Verkehre am Wochenende keine zusätzlichen Zuggarnituren benötigt, so dass keine Investitionskosten, sondern nur laufleistungsabhängige Kosten bei der DB anfallen.

Die Kosten für die Aufhebung der Sperrzeit beim Baden-Württemberg-Ticket und der Integration des Fernverkehrs können hier nicht beziffert werden und können erst nach Verhandlungen mit der DB konkretisiert werden.

Stuttgart, 30.09.2011

Matthias Lieb
Vorsitzender