

Verkehrsverbände in Baden-Württemberg

Fluch oder Segen für den öffentlichen Nahverkehr ? – Folge 2

Eine Untersuchung des
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.

von
Matthias Lieb - 1. Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Stand Dezember 2004

VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon (0711) 6 07 02 17
Telefax (0711) 6 07 02 18
Internet www.vcd.org/baden-wuerttemberg

1. Einleitung

Diese Untersuchung stellt eine Aktualisierung der Verbunduntersuchung des VCD vom Oktober 2002 dar. Dort hatte der VCD die große Zahl von Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg thematisiert, die unterschiedlichen Tarifangebote dargestellt und Vorschläge zur Vereinheitlichung der Tarife in einem 10-Punkte-Programm aufgezeigt. Zwei Jahre später ist es Zeit Bilanz zu ziehen. Wohin ging die Verbundreise?

Insgesamt kann festgestellt werden, dass bei den Verbänden ein gewisses Bemühen um einheitlichere Tarife in den vergangenen zwei Jahren vorhanden war. Trotzdem besteht noch großer Handlungsbedarf.

Erfreulicherweise wurde die Verbunduntersuchung des VCD auch von der Politik aufgegriffen. So z.B. in einer Großen Anfrage der Fraktion der FDP/DVP¹ über die Entwicklung und Förderung des ÖPNV. Aber auch für die SPD und die GRÜNEN war die Verbundpolitik des Landes Baden-Württemberg Ziel von Anträgen². Insbesondere letztere Anfrage befasste sich mit den verschiedenen Tarifregelungen in Baden-Württemberg. Lapidar wurde vom Umwelt- und Verkehrsministerium geantwortet, dass „die gewünschte Darstellung der Tarifbestimmungen der einzelnen Verbände ... nur mit einem unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich [wäre]“.

Diese Antwort war Ansporn für den VCD, diesen Aufwand zu treiben. Die Liste umfasst 32 Seiten mit einer Vielzahl von Merkmalen und wird zukünftig auch im Internet abrufbar sein.

In den vergangenen zwei Jahren hat sich die Verbundlandschaft in Baden-Württemberg verändert – manch kleine Verbände fusionierten mit ihren Nachbarn, andere wiederum wurden neu gegründet. Neue Tarifangebote wurden eingeführt. Im Folgenden wird das Angebot der Tarifangebote in den Verkehrsverbänden miteinander verglichen. Besonderer Schwerpunkt liegt auf dem Grad der Kooperation mit Nachbarverbänden bzw. der Anerkennung von verbundüberschreitenden Tarifangeboten. Zukünftig soll die VCD-Verbunduntersuchung jährlich erscheinen und die Veränderungen in der baden-württembergischen Verbundlandschaft dokumentieren und bewerten.

2. Was ist ein Verkehrsverbund?

Vor der Gründung von Verkehrsverbänden mussten Fahrgäste bei Benutzung verschiedener Verkehrsmittel jeweils getrennte Fahrscheine erwerben. Jedes Umsteigen zwischen Bus, Zug und Straßenbahn erforderte einen neuen Fahrscheinkauf. Lediglich im Bereich der Bundesbahn gab es verschiedene Durchtarifierungen zwischen Schiene und Bahnbus, es gab (und gibt) die Anerkennung von Schienenfahrausweisen auch im Bus oder so genannte kombinierte Monatskarten (B/S-Karten).

Verkehrsverbände (auch Tarifverbände oder Verkehrsgemeinschaften³) vereinfachen die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, indem mit einer Fahrkarte innerhalb des Verbundes alle beteiligten Verkehrsmittel mit einer Fahrkarte benutzt werden können. Das bedeutet, dass Umsteigen zwischen Bus, Straßenbahn und S-Bahn oder Eisenbahn ohne neuen Fahrscheinkauf möglich ist.

3. Historische Entwicklung bis 2002

Der – weltweit – erste Verkehrsverbund startete am 1. Dezember 1965 in Hamburg. In den folgenden Jahren folgten weitere Ballungsräume in Westdeutschland. In Baden-Württemberg begann mit der Inbetriebnahme

¹ Landtagsdrucksache 13/1680 vom 15.01.2003

² Landtagsdrucksache 13/2405 vom 16.09.2003 sowie 13/2541 vom 24.10.2003

³ Verkehrsverbände „verbinden“ Tarif, Vertrieb, Marketing und auch Angebot zu einem einheitlichen Angebot. Tarifverbände „verbinden“ nur Tarif und ggf. Vertrieb/Marketing, nicht aber das Angebot. Verkehrsgemeinschaften bieten bestimmten Benutzern (z.B.: nur Zeitkarteninhabern) einen gemeinsamen Tarif. Im Nachfolgenden wird der Begriff „Verkehrsverbund“ als Oberbegriff für Verkehrsverbund, Tarifverbund und Verkehrsgemeinschaften verwendet.

der Stuttgarter S-Bahn am 1. Oktober 1978 das Verbund-Zeitalter mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS).

Erst 11 Jahre später wurde im Ballungsraum Mannheim/Heidelberg der nächste Verkehrsverbund in Baden-Württemberg gegründet (VRN).

In den letzten Jahren entstanden – begünstigt durch die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und durch Zuschüsse des Landes Baden-Württemberg unterstützt – eine Vielzahl von Verkehrsverbänden zwischen Rhein, Neckar, Bodensee und Main.

4. Entwicklung der Verbände 2002 – 2004 : Unterschiede zwischen Verbänden in Baden-Württemberg und anderen Bundesländern

Die VCD-Untersuchung vom Oktober 2002 umfasste 19 Verkehrsverbände bzw. Verkehrsgemeinschaften. Seither fusionierten die Verkehrsverbände bzw. –gemeinschaften BNV und VMGT mit dem DING bzw. VRN. Andererseits sind neu entstanden der naldo-Verkehrsverbund (Neckar-Alb seit 1.1.2003) sowie der bodo-Verbund (Bodensee-Oberschwaben ab 1.1.2004) und im Rahmen des Ringzug-Konzeptes gleich zwei Verkehrsverbände (TUTicket, VVR), die gemeinsam mit dem VSB im verbundüberschreitenden Verkehr noch einen weiteren Tarif eingeführt haben, den Ringzug-Tarif. In der Region Konstanz wurde der VHB zu einem Vollverbund, indem dort seit 2003 auch Einzelfahrscheine das Verbundangebot umfassen. Seit 12. Dezember 2004 gilt im Kreis Calw der VGC-Tarif auch auf der Schiene, so dass auch hier von einem Verkehrsverbund gesprochen werden kann. Die Verbände VRN, KVV und VPE harmonisierten in verschiedenen Punkten ihre Tarife (z.B. 24-Stunden-Karten, einheitlicher Termin für Tarifänderungen).

Die vorliegende Untersuchung behandelt nunmehr alle inzwischen 23 regionalen Tarif- oder Verbundkooperationen in Baden-Württemberg.

Bei einem Blick auf die Landkarte aller Verkehrsverbände in Deutschland fällt die unterschiedliche Struktur der Verbände in Baden-Württemberg im Gegensatz zu Entwicklungen in anderen Bundesländern auf.

Mit derzeit bestehenden 21 Verkehrsverbänden und damit 22 Tarifkooperationen⁴ mit jeweils eigenen Tarif- und Beförderungsbestimmungen, die häufig nur für einen Landkreis gültig sind, ist Baden-Württemberg „spitze“: In ganz Deutschland werden derzeit nur 62 Verbände⁵ gezählt. Somit leistet sich kein anderes Bundesland mehr ÖPNV-Verwalter und mehr ÖPNV-Tariftüftler als Baden-Württemberg. Ob dies jedoch auch im Interesse der Fahrgäste ist, soll im Rahmen der vorliegenden Untersuchung geklärt werden.

Nur sieben Verkehrsverbände (Rhein-Neckar, Karlsruhe, Stuttgart, Freiburg, bodo, DING und Naldo) umfassen mehrere Kreise, alle übrigen 16 Verkehrsverbände oder Kooperationen umfassen nur einen Landkreis oder ggf. noch eine kreisfreie Stadt. Hierbei sind zwei Landkreise noch ohne Verkehrsverbund.⁶

Andere Bundesländer hingegen haben größere Verbundeinheiten gebildet. Abgesehen von dem Sonderfall der Stadtstaaten Hamburg und Bremen bestehen in Nordrhein-Westfalen und Hessen flächendeckend Verbundtarife. Brandenburg und Berlin haben sogar nur einen einzigen Verkehrsverbund, den VBB. Die Größe der Verbände in Baden-Württemberg reicht von einem Verkehrsgebiet von 627 km² (Heidenheimer Tarifverbund) bis 3.735 km² (Naldo). Der bundesländerüberschreitende VRN umfasst 7.600 km², davon rund 3.700 km² in Baden-Württemberg. Angegeben ist jeweils die Größe des Verbundes ohne Überlappungsgebiete.

⁴ Ringzug-Tarif als Überlagerung

⁵ lt. Landtagsdrucksache 13/2541 vom 24.10.2003 gab es zum Zeitpunkt der Erstellung der Antwort in den alten Bundesländern 54 Verkehrsverbände, davon 17 in Baden-Württemberg, d.h. 1/3.

⁶ Ostalbkreis, Hohenlohekreis.

Demgegenüber weist der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg eine Verkehrsfläche von 11.368 km², der Rhein-Main-Verkehrsverbund von ca. 14.000 km², der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sogar von 30.368 km² - und damit fast die Fläche von Baden-Württemberg (35.741 km²) - auf. Er ist damit fast zehnmal so groß wie der größte Verbund in Baden-Württemberg.

Aufgrund dieser kleinräumigen Struktur der Verbände in Baden-Württemberg erreicht der Fahrgast bei 13 Verbänden oder Regionen nach im Mittel weniger als 16 Kilometern Fahrt eine Verbundgrenze. Bei weiteren fünf Verbänden ist die Verbundgrenze nach im Mittel 24 Kilometern erreicht. Nur fünf Verbände ermöglichen im Mittel Fahrten von über 30 Kilometern Entfernung ohne Verbundwechsel.

Statistisch betrachtet legt ein Bundesbürger pro Tag 39 km Wegstrecke zurück, Berufstätige sogar 54,4 km⁷. Somit ist leicht ersichtlich, dass viele Fahrten in Baden-Württemberg eine oder mehrere Verbundgrenzen überschreiten.

Dieser Flickenteppich ist Folge der in der Vergangenheit fehlenden Verbundpolitik des Landes Baden-Württemberg. Während andere Länder wie Rheinland-Pfalz, Hessen, Nordrhein-Westfalen oder Berlin-Brandenburg sich zentral um die Einrichtung von flächendeckenden Verbänden gekümmert haben, sind in Baden-Württemberg die Verbände ohne Anleitung durch das Land gewachsen und bilden nun den entsprechenden Dschungel. Gewollt waren Kooperationen vor Ort. Große Einflussnahme übte das Land nur auf den Stuttgarter Verbund aus, was sich noch heute darin ausdrückt, dass fast 40% der Verbundförderung im Land dorthin fließen. Meist hielt sich das Land bei Verbundgründungen vornehm zurück und übte auch keinen Zwang zu größeren Kooperationsräumen aus.⁸ Die fehlende Bereitschaft zur Zusammenarbeit der ÖPNV-Verwaltungen im Land zeigt sich besonders beim Ringzug, einem Vorzeigeprojekt für den ländlichen Raum. Mit der Einführung des Ringzuges im September 2003 wurde dort nicht ein Tarifverbund für das Ringzug-Gebiet eingeführt, wie dies vernünftig oder zu erwarten gewesen wäre. Nein, es wurden drei Verbundtarife für die drei Landkreise sowie ein weiterer Tarif für den „grenzüberschreitenden“ Ringzug eingeführt. Der Tarifzonenplan ist dreifarbig, der Fahrpreis ergibt sich je nach Anzahl der verschiedenen farbigen Tarifzonen. Farbenblinde Menschen können den Fahrpreis nicht im Voraus selbst ermitteln. Eine Fusion der Verbände Pforzheim und Karlsruhe, die Anfang des Jahres 2004 diskutiert wurde, scheiterte an der Furcht vor Einflussverlust bei den politischen Gremien des Enzkreises und der Stadt Pforzheim. Vorgeschoben wurde, dass angeblich der Fahrgast starke Preiserhöhungen bei einer Fusion zu erleiden hätte⁹. Diese beiden Vorfälle führten zu einer Debatte im Landtag von Baden-Württemberg¹⁰, bei der die Landesregierung in einem interfraktionellen Antrag aufgefordert wurde, die Kooperationen von Verkehrsverbänden künftig stärker zu fördern. Der damalige Staatssekretär und heutige Umwelt- und Verkehrsminister Stefan Mappus erklärte: „Was zum Beispiel der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis gemacht hat, ist genau das, was wir nicht wollen. Deshalb wird es Leistungsanreize geben, die auch auf marktwirtschaftliche Art und Weise dafür sorgen werden, dass wir bessere Verbundstrukturen und verbundübergreifend mehr Angebote bekommen.“

Im Laufe des Jahres 2004 stellte zunächst die Landtagsfraktion der GRÜNEN eine Verbundkonzeption mit langfristig nur noch 4 bis 5 Verbänden in Baden-Württemberg vor. Der neue Umwelt- und Verkehrsminister Stefan Mappus erklärte, eine neue Verbundpolitik des Landes zur „Chefsache“ machen zu wollen und verkündete Mitte November 2004 neue Förderrichtlinien, die zwar grundsätzlich eine Absenkung der Verbundförderung um rund 20% vorsehen, aber Bonusregelungen beinhalten. So sollen Kooperationstarife zwischen Verbänden, die kostenlose Fahrradmitnahme sowie die Beteiligung an der telefonischen Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (LöwenLine) zu geringeren Kürzungen führen. Außerdem wird die Zuschusshöhe an die Höhe der Fahrgastzahlen gekoppelt. Der VCD begrüßt, dass hiermit erstmals das Land Baden-Württemberg sich seiner Verantwortung für einheitlichere Tarife im Land bewusst wird. Allerdings sind

⁷ Verkehr in Zahlen 2000; bei 3,5 bzw. 3,7 Wegen pro Tag

⁸ Landtags-Drucksache 12/3669 vom 28.1.1999 (Kleine Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN).

⁹ Inzwischen wird über einen großräumigen Überlappungsbereich zwischen KVV und VPE verhandelt, zum 1.6.2005 soll die erste Stufe eines Kooperationstarifes eingeführt werden

¹⁰ Landtagsdebatte vom 30.01./4.2.2004, Vorschlag MdL Scheuermann (CDU)

weitere Konkretisierungen notwendig sowie stärkere Anreize. Manche Verbände erwägen angesichts der geringen Förderung von Kooperationen, diese eher einzuschränken anstatt auszubauen, da die Mehrkosten von Kooperationstarifen durch die zu geringe Förderung des Landes nicht gedeckt wären und angesichts weiterer Kürzungen die Finanzierung des ÖPNV überhaupt bedroht sei.

5. Der Flickenteppich für die Fahrgäste

Namen und wichtige Kennzahlen der in dieser Untersuchung einbezogenen Verbände enthält eine gesonderte Tabelle, die unter www.vcd.org/baden-wuerttemberg .

5.1 Kooperationen und Fahrkartenerwerb bei verbundüberschreitenden Fahrten

Alle Verbände grenzen an zwischen eins und sechs weitere Verkehrsverbände an. Doch für die "Grenzregionen" werden nur in den seltensten Fällen Tarifierleichterungen für den "kleinen Grenzverkehr" geboten. Das größte Problem ist, dass die Verbundgrenze oft mit der Landkreisgrenze zusammenfällt, diese aber nicht unbedingt auch eine Verkehrsgrenze darstellt.

Angesichts der Einschränkung des schalterbedienten Fahrkartenverkaufs durch die DB in der Fläche sowie dem verstärkten Einsatz von schaffnerlosen Zugsystemen, inzwischen auch von Doppelstock-Zügen mit mehreren hundert Sitzplätzen über mehrere Verbundgrenzen hinweg¹¹, soll der Problematik des Fahrkartenerwerbs bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten ein besonderes Augenmerk gewidmet werden. Dass das Umwelt- und Verkehrsministerium die Problematik ebenfalls erkannt hat, zeigt sich daran, dass zukünftig die Landesförderung an das Bestehen von Tarifkooperationen mit den Nachbarverbänden gekoppelt werden soll. Gerade in diesem Bereich sieht der VCD den größten Handlungsbedarf. Die in der Vergangenheit entstandenen Verkehrsverbände waren meist monozentrisch um große Städte herum angelegt, so dass die große Masse der Verkehrsströme innerhalb des Verbundgebietes durch den Verbundtarif abgedeckt war. Naturgemäß sind am Rand eines Verbundgebietes die Verkehrsströme nach außerhalb des Verbundes ansteigend. Durch die zunehmend flächendeckend gewordene Verbundlandschaft entstanden viele Grenzen zwischen den Verbänden. Dass die sich hierbei ergebenden Probleme sehr unterschiedlich entweder gelöst oder vor sich hergeschoben werden, soll nachfolgend beispielhaft erörtert werden:

Durch den Wegfall der kleinen Schalter mit Fahrkartenverkauf ist der Fahrgast auf den Kauf am Automaten angewiesen. Für Fahrten innerhalb des „eigenen Verkehrsverbundes“ ist dies i.d.R. kein größeres Problem. Bei Fahrten nach außerhalb beginnen jedoch die Schwierigkeiten.

Betrachten wir den einfachen Fall: Ein Fahrgast hat noch überhaupt keine Fahrkarte. Sofern er mit nur einem Verkehrsunternehmen (z.B. direkte Busfahrt ohne Umsteigen oder nur Bahn) fährt, benötigt er nur einen Fahrschein, den er am Automaten oder auch beim Busfahrer erhält.

Komplizierter wird es bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Unterstellen wir eine Fahrt von A nach B mit dem Bus, von B nach D über C per Bahn und in D weiter mit der Straßenbahn.

In C würde der Verkehrsverbund von A auf den Verkehrsverbund von D treffen (mit einem gemeinsamen Tarifpunkt, d.h. nach C können sowohl Fahrkarten des A-Verbundes aus dem A-Gebiet als auch Fahrkarten des D-Verbundes aus dem D-Gebiet gelöst werden). Somit gibt es nun mehrere Möglichkeiten, mit gültigen Fahrkarten von A nach D zu gelangen:

Am preisgünstigsten dürfte i.d.R. die Addition zweier Verbundfahrkarten sein, d.h. Verbundfahrkarte A-C zzgl. Verbundfahrkarte C-D. Diese Kombination ist jedoch im Verbund A nicht erhältlich – dort werden nur Fahrkarten A-C verkauft¹². Um nun die Fahrkarte C-D zu erhalten, muss in C die Fahrt unterbrochen werden (obwohl der Zug in C nur einen kurzen Aufenthalt hat, der nicht ausreichend zum Fahrkartenkauf ist). Dies bedeutet, dass die Fahrt ab C erst mit dem nächsten Zug fortgesetzt werden kann.

Zur Vermeidung dieser Zwangspause muss der Fahrgast im Bus von A nach B eine Fahrkarte nur bis B lösen.

¹¹ z.B. RB Stuttgart – Neckarelz: VVS, HNV, VRN; RE Offenburg – Basel: TGO, RVF, RVL

¹² Verbundfahrkarten werden immer nur innerhalb des jeweiligen Verbundgebietes verkauft

Dann am Automaten in B eine neue Fahrkarte bis D und in D eine weitere Fahrkarte für die Straßenbahn. Abgesehen davon, dass möglicherweise die Umsteigezeit in B zu knapp für den Fahrscheinkauf sein könnte, zahlt der Fahrgast für diese Kombination auch überhöhte Preise, da in den Verbundfahrkarten A-B und D ja jeweils schon ein „Umsteigezuschlag“ enthalten ist, den der Fahrgast gar nicht nutzen kann. Schon alleine der Gedanke, loszufahren ohne Fahrschein und unterwegs zweimal an Fahrkartenautomaten (deren Bedienung man nicht kennt) neue Fahrkarten kaufen zu müssen, lenkt die Schritte automatisch in die nahegelegene Garage zum PKW – solche Tarifangebote schrecken Fahrgäste massiv ab.

Noch komplizierter wird es für ÖPNV-Stammkunden, die schon eine Verbundfahrkarte (z.B. eine Monats- oder Jahreskarte für „Ihr Verbundgebiet“ haben. Wenn es noch einen Fahrkartenschalter gäbe, würde der Fahrgast nur eine Fahrkarte vom Endpunkt des Geltungsbereiches seiner Fahrkarte bis zum Zielort lösen. Am Automaten kann er aber nur für den Automatenstandort als Startpunkt seiner Reise ein Ticket lösen und zahlt damit eine Strecke doppelt. An größeren Bahnhöfen stehen meist auch Fahrkartenautomaten des Fernverkehrs. Dort besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Fahrkarten von beliebigen Orten zu beliebigen Zielen zu lösen. Doch falls Anfangs- und Zielort innerhalb desselben Verbundes liegen, verkauft der Automat mit dem Hinweis auf „Verkehrsverbund“ keine Fahrkarte¹³. Somit bleibt dem Fahrgast als einzige Möglichkeit, an der Verbundgrenze auszusteigen und dort eine neue Fahrkarte zu kaufen. Dies verlängert wieder die Reisezeit (s.o.). Positives Gegenbeispiel ist hier die Stadtbahn Karlsruhe. Während sie drei Verbünde durchfährt, kann dort bequem im Zug am Fahrkartenautomaten - zumindest für zwei Verbünde - der passende Verbundfahrschein oder eine Anschlussfahrkarte erworben werden. Obwohl die Stadtbahn auch auf dem Abschnitt Vaihingen/Enz - Bietigheim-Bissingen im VVS-Gebiet unterwegs ist, sind auf diesem Abschnitt die Fahrkartenautomaten außer Betrieb gesetzt (auf Betreiben des VVS).

Dass diese Zustände nicht förderlich für eine bessere Nutzung des inzwischen in Baden-Württemberg sehr guten Bus- und Bahnangebotes sind, haben inzwischen viele Verkehrsverbünde eingesehen - leider noch nicht der Verkehrsverbund, der genau im Herzen des Landes, in der Region Stuttgart liegt: der VVS.

Während fast alle „badischen“ Verbünde Kooperationen mit ihren Nachbarverbänden eingegangen sind, um die oben beschriebenen Probleme bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten zu mildern, beharrt der VVS auf der Entrichtung eines „Eintrittsgeldes“ für Nachbarregionen. Dabei sind die im Raum stehenden Beträge so hoch, dass es billiger wäre, wenn der Nachbarverbund seinen Fahrgästen die Freifahrt bis zur VVS-Grenze anböte als die vom VVS geforderten Beträge zu bezahlen.

Andere Landesteile Baden-Württembergs sowie viele Verbünde außerhalb Baden-Württembergs sind hier kundenorientierter und haben offensichtlich auch keine Schwierigkeiten, dies finanziell darzustellen.

Üblicherweise werden zwischen benachbarten Verkehrsverbänden sog. Überlappungsgebiete eingerichtet. In diesem Überlappungsgebiet gilt dann jeweils der Tarif des Verbundes, in dem das Fahrtziel liegt, so dass man mit einer Fahrkarte das Ziel erreichen kann.

Alternativ werden für Zeitkarten auch gerne vergünstigte Anschlussmonatskarten ausgegeben, die damit die Zonenzahl einfach erweitern, ohne dass nochmals ein Grundbetrag fällig wird.

Für Gelegenheitsfahrgäste, denen die komplexen Tarifstrukturen der Verbünde fremd sind, eignen sich besonders Pauschalfahrkarten für Hin- und Rückfahrt, d.h. Tages- oder 24-Stunden-Karten. Hier ist besonders das vorbildliche Angebot „RegioX“ zu nennen. Diese Fahrkarte gilt in vier Verkehrsverbänden (KVV, VPE; VGF, VGC) und damit in den Landkreisen rund um Karlsruhe, Baden-Baden, Freudenstadt, Calw und Pforzheim sowie auf weiteren Bahnlinien bis Heilbronn, Neustadt (Weinstr.) und dem Elsass. Wahlweise für 1 Person (11,- EUR) oder bis zu 5 Personen (16,50 EUR) vereinfacht diese Fahrkarte verbundgrenzüberschreitende Fahrten. Während diese Karte für „größere Ausflüge“ sehr sinnvoll ist, fehlen nach wie vor im „kleinen Grenzverkehr“, d.h. im Bereich von 5 - 10 Kilometern Entfernung, bei den meisten Verbänden Regelungen. Häufig müssen Tarifzonen doppelt bezahlt werden (so zwischen VPE und KVV im

¹³ Ausnahme: Standort des Automaten ist im betreffenden – doch dann stellt sich das Problem auch nicht, da dann auch am „normalen“ Automaten eine Fahrkarte (ggf. als Anschlussticket) gelöst werden kann

Bereich Bretten) oder es werden neue Buslinien eingerichtet, ohne dass durchgängig Verbundtarife zur Anwendung kommen (Beispielsweise die am 12.12.2004 eingerichtete Buslinie Mühlacker - Flehingen-Stadtbahn, auf der abschnittsweise der KVV- oder der VPE-Tarif gilt, bei Fahrt von Anfangs- bis Endpunkt jedoch der Haustarif des Busunternehmens). Im Bereich des Oberrheines zwischen Offenburg und Freiburg werden gegenseitig die Punktekarten anerkannt, so dass auch dort durchgehende Verbundfahrtscheine erhältlich sind.

Eine Grundvoraussetzung für das Anbieten von solch gemeinsamen Tarifangeboten sind gemeinsame Tarifpunkte zwischen den Nachbarverbänden. In den vergangenen zwei Jahren konnten zwischen dem VVS und dem Heilbronner Verbund in Kirchheim (Neckar) sowie Richtung Schwäbisch Hall in Fornsbach gemeinsame Tarifpunkte geschaffen werden. Damit benötigen Pendler statt bislang drei Fahrkarten (eine für die Fahrt über die Verbundgrenze sowie je eine für den Verbund) nur noch zwei. Doch weiterhin ungelöst ist das Problem in Bempflingen an der Grenze zum naldo-Verbund. Hier wurde bei der Einrichtung des naldo in 2002 versäumt, eine entsprechende Regelung zu finden. Auch im Heckengäu (Bereich Heimsheim-Mönsheim) wird seit rund zehn Jahren über gemeinsame Tarifpunkte zwischen VVS und VPE diskutiert – bislang ohne greifbares Ergebnis. Vergleicht man die Lösungen anderer Verbände mit den Argumenten des VVS, wieso dies oder das nicht möglich sei, so wird man schnell zur Überzeugung gelangen, dass der VVS eine hohe Problemfindungskompetenz besitzt, dass die Problemlösungskompetenz jedoch nicht zu seinen Haupttugenden gehört.

Das Baden-Württemberg-Ticket, das vom VVS gerne als Alternative zu fehlenden Kooperationstarifen angeführt wird, ist mit einem Preis von 23,- EUR (für bis zu 5 Personen und einer Gültigkeit erst ab 9 Uhr) erst für weitere Strecken interessant, nicht aber für den Nahbereich rund um den VVS (Entfernung unter 20 Kilometern von der VVS-Verbundgrenze). Untersuchungen der DB¹⁴ haben ergeben, dass die mittlere Reiseweite bei Fahrten mit dem Baden-Württemberg-Ticket 205 km beträgt. Somit scheidet dieses Tarifangebot für den „kleinen Grenzverkehr“ aus.

Auch hier lohnt ein Blick über die Landesgrenzen: In Hessen besteht an der Grenze der beiden Verkehrsverbände ein ca. 30 - 40 Kilometer breiter Überlappungsbereich. Es gilt jeweils einer der beiden Verbundtarife. Dieses Überlappungsgebiet ist größer als VVS und VPE zusammengenommen. Auch in Nordrhein-Westfalen gibt es viele Kooperationstarife, um dem Fahrgast sowohl mit Zeitkarte als auch dem Gelegenheitsfahrgast den „Grenzübertritt“ bzw. den Fahrkartenerwerb zu erleichtern.

Der mobile Fahrgast, der die Landkreisgrenzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln überwinden möchte, muss sich derzeit durch eine Vielzahl von Regelungen mühen und nutzt deshalb häufig das Auto, denn auf der Straße sind die Verkehrsregeln europaweit einheitlich.

5.2 Zonengröße

Bei Verkehrsverbänden richtet sich der Preis der Fahrkarte nicht direkt nach der gefahrenen Entfernung. Vielmehr ist das Verkehrsgebiet in Tarifzonen bzw. Tarifwaben¹⁵ unterteilt. Der Fahrpreis hängt von der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen bzw. -waben ab. Bei monozentrischen Verbundräumen (Stuttgart VVS, Ulm DING, Karlsruhe KVV und Heilbronn HNV) sind die Zonen kreissegmentförmig angeordnet, während bei polyzentrischen oder Flächen-Verbänden (Rhein-Neckar VRN, Neckar-Alb-Donau naldo, bodo und vielen anderen) eine Wabenstruktur vorherrscht.

Monozentrische Verbände weisen i.d.R. größere Unterschiede in der Tarifzonengröße als polyzentrische Verbände auf. Als größter Verbund hat der Verbund Rhein-Neckar VRN sein Gebiet in 184 Waben aufgeteilt, dies ergibt eine durchschnittliche Fläche pro Wabe von 41 km². Der Verbund Freiburg RVF unterteilt sein Verbundgebiet in nur 3 Zonen, so dass sich eine Durchschnittsgröße von 737 km² pro Zone ergibt. Mit nur 10

¹⁴ Landtagsdrucksache 13/1825

¹⁵ Im Folgenden wird der Begriff "Tarifzone" für Tarifwaben, Tarifzonen, Tarifgebiete u.ä. verwendet.

km² pro Tarifzone ist der Verbund Calw VGC Schlusslicht. Das Verkehrsgebiet von rund 800 km² wird dort in rund 80 Tarifzonen zerstückelt, so dass nach durchschnittlich 1,8 Kilometern eine neue Tarifzone beginnt. Seit 12. Dezember 2004 gilt der VGC-Tarif auch auf der Schiene bis Pforzheim Hbf. Gleichzeitig wurden die Zonen entlang der Bahn vergrößert, so dass nunmehr die Tarife trotz Preiserhöhung auf dieser Verkehrsachse als attraktiv bezeichnet werden können. In rein busbedienten Regionen des Landkreises liegen somit die Tarife deutlich über denen entlang der Bahnlinien. Der Kreisverkehr Schwäbisch Hall ist mit 2,2 Kilometern kaum besser (Durchschnitt über alle Verbünde: alle 4,6 Kilometer).

5.3 Preise der Einzelfahrausweise

Die Fahrtkosten richten sich nach der Anzahl der durchfahrenen Zonen/Waben. Bei monozentrischen Verbänden ist i.d.R. maximal der Preis von der äußersten Zone bis zum Zentrum zu entrichten, d.h. Durchmesserfahrten über das Zentrum hinaus sind vergleichsweise billig. Die Fahrpreise für eine Zone liegen zwischen 1,30 EUR und 1,90 EUR. Einige Verbünde bieten für Kurzstrecken (innerhalb geschlossener Ortschaften oder bis 2 Kilometer Entfernung) noch günstigere Tarife an. Die Höchstpreise pro Einzelfahrt variieren zwischen 3,10 EUR im kleinsten (Heidenheim htv) und 7,- EUR beim größten Verbund (Rhein-Neckar VRN).

Teilweise werden die Karten schon entwertet aus dem Automaten ausgegeben, teilweise ist noch eine Entwertung vorzunehmen. In manchen Verbänden hängt dies vom Fahrkartenautomat ab (z.B. KVV: an DB-Automaten schon entwertet; an AVG/VBK-Automaten noch zu entwerten). Wo die Karten noch zu entwerten sind, können sie im Vorverkauf erworben werden, wo sie schon entwertet sind, ist ein Vorverkauf ausgeschlossen.

Die Gültigkeit der Einzelfahrausweise ist immer nur für eine Fahrtrichtung (von Zone nach Zone) gestattet, allerdings unterscheiden sich die Verbünde beim Thema Fahrtunterbrechungen. Während einige sie während der zeitlichen Gültigkeit des Fahrausweises ohne weiteres erlauben, ist sie bei anderen völlig ausgeschlossen oder nur bis zum nächst zumutbaren Anschluss gestattet. Alle Verbünde haben unterschiedliche zeitliche Gültigkeitsdauern von Einzelfahrausweisen (zwischen 30 und 180 Min.), meist wird nach Preisstufe unterschieden. Nicht immer ist sichergestellt, dass in dieser Zeit überhaupt das Ziel erreicht werden kann (v.a. am Wochenende).

5.4 Art und Preise von rabattierten Einzelfahrausweisen

In fast allen Verbänden gibt es rabattierte Einzelfahrausweise, entweder als Mehrfahrtenkarten oder als Punktekarten, z.T. auch mit Chipkarten-Technologie. Während bei der Mehrfahrtenkarte (4er-Karten in Karlsruhe KVV und Stuttgart VVS, 5er-Karte im Verbund Rhein-Neckar VRN – aber nur bis Preisstufe 4, 10er-Karte in Calw VGC) die Ermäßigung nur auf die gewählte Zonenanzahl gilt, ermöglichen Punktekarten (Freiburg RVF, Lörrach RVL und Ortenau TGO) unabhängig von der Reiseweite verbilligte Fahrten. Der Fahrgast ist also nicht gezwungen - gerade wenn er unterschiedliche Strecken fährt - für jede Verbindung eine eigene Mehrfahrtenkarte (passende Preisstufe) in seinem Geldbeutel mitzuführen.

Eine Fortentwicklung der Punktekarte stellen die in einigen Verbänden eingeführten Chipkarten dar. Diese mit Geldbeträgen bewertbaren Karten ermöglichen das Fahren zum Rabattpreis – dabei wird der Fahrpreis elektronisch von der Karte abgebucht. Teilweise übernimmt die Chipkarte auch die Funktion der gedruckten Fahrkarte. In Pforzheim VPE finden diese Karten (mit Fahrkartenfunktion) seit 1994 Anwendung im Busverkehr. Insgesamt bieten in Baden-Württemberg sieben Verbünde jeweils unterschiedliche Chipkarten an, die untereinander nicht anerkannt werden bzw. aufgrund unterschiedlicher technischer Spezifikationen auch nicht kompatibel sind. Für die Chipkarten wird teilweise ein Pfand erhoben.

Die Rabatte, die im Gegenzug für den Vorverkauf von mehreren Fahrten eingeräumt werden, unterscheiden sich signifikant: In Stuttgart VVS beträgt der Rabatt bei einer Zone 4,5% und steigt auf maximal 6%.

Demgegenüber gewährt der KVV bis zu 25% Rabatt (2 Zonen), der TGO sogar bis zu 35%. Üblich sind jedoch Rabatte zwischen 10 und 25%. Beim VRN wurde der Rabatt in den letzten Jahren von bis zu 27% auf jetzt (2005) ca. 14% reduziert (allerdings bietet die BahnCard 25% Rabatt).

Teilweise befinden sich die Entwerter in den Fahrzeugen (Stadtbahnen, Busse), teilweise sind die Karten auf den Bahnsteigen zu entwerfen (S-Bahnen, DB-Züge). So kann es passieren, dass auf derselben Strecke (z.B. Baden-Baden - Karlsruhe) mal am Bahnsteig zu entwerfen ist (DB-Züge), mal aber auch im Fahrzeug noch entwertet werden kann (Stadtbahnen der AVG). Bei Chipkarten-Systemen ist die Abbuchung an manchen Fahrkartenautomaten z.T. technisch nicht möglich (Pforzheim VPE), so dass dort dann ermäßigte Fahrkarten ohne Abbuchung vom Chip ausgegeben werden.

5.5 Anerkennung der BahnCard / Cityticket

In den vergangenen zwei Jahren kamen zum Vorreiter VGF (Freudenstadt) noch die Verbände KVV, VPE, VRN und Kreisverkehr (Schwäbisch Hall) hinzu, die bei Vorlage der BahnCard (egal ob BC 25, BC 50 oder BC 100) einen rabattierten Einzelfahrausweis verkaufen. Im VGF bietet die BahnCard einen Rabatt von 20%, bei KVV, VRN und beim Kreisverkehr jeweils 25%. Beim VPE wird die BahnCard der verbundeigenen elektronischen Mehrwegkarte gleichgestellt, so dass der Rabatt je nach Fahrstrecke 12,5% - 25% beträgt. Zum Vergleich gilt in Rheinland-Pfalz die BahnCard in allen Verbänden und bietet dort 25% Rabatt.

Für BahnCard-Inhaber wurde am 12. Dezember 2004 das Angebot City-Ticket ausgeweitet: Beim Kauf einer Fernverkehrsfahrkarte (über 100 km) ist am Zielort die Fahrt mit dem städtischen Nahverkehr vom Bahnhof zur Zielhaltestelle ohne Aufpreis enthalten. Insgesamt 67 Städte sind bundesweit in dieses Angebot einbezogen, davon sieben Städte in Baden-Württemberg: Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Freiburg, Ulm, Stuttgart und Heilbronn. Für die Besitzer einer BahnCard 100 (d.h. einer Jahresnetzkarte) gilt diese Regelung ebenso.

Diese Regelung für BahnCard-Kunden im Fernverkehr für die Weiterfahrt in Großstädten sollte in ähnlicher Form auch für Nahverkehrskunden verbundüberschreitend inkl. Anreise zum Bahnhof in ganz Baden-Württemberg erreicht werden.

5.6 Tageskarten/24-Stunden-Karten

Für den Gelegenheitsfahrgast sind Tages- oder 24-Stunden-Karten eine gute Lösung, in einer Region mobil zu sein, ohne ständig neue Fahrkarten kaufen zu müssen. Fast jeder Verbund bietet solche Karten an. Doch die Vielfalt ist kaum mehr zu überbieten: In Stuttgart VVS kann man zwischen einer Gruppenkarte (5 Personen) oder einer Einzelkarte (1 Person) wählen, außerdem kann der Geltungsbereich begrenzt auf 2 Zonen oder das Gesamtnetz gewählt werden. Teilweise gelten die Karten erst ab 8:30 Uhr (Heidenheim htv) oder 9 Uhr (Ulm DING, Konstanz VHB). In anderen Regionen (Karlsruhe KVV, Rhein-Neckar VRN, Pforzheim VPE) werden 24-Stundenkarten angeboten, wahlweise für 1 oder bis zu 5 Personen, für eine begrenzte Zonenzahl oder das Gesamtnetz. In einigen Verkehrsverbänden können bei Tageskarten für eine Person ab 9:00 Uhr weitere Personen mitgenommen werden (Neckar-Alb-Donau naldo, Rhein-Neckar VRN). Tages-/24-Stundenkarten für mehrere Personen gelten entweder für 5 Personen (Stuttgart VVS) oder für 2 Erwachsene und 3 Kinder bis 14 Jahren (Freudenstadt VGF) oder für 4 Erwachsene, wobei 2 Kinder wie ein Erwachsener zählen (Ulm DING). In Calw gibt es eine Tageskarte nur für eine Person, nur am Wochenende wird auch eine Familienkarte angeboten.

Teilweise werden die Karten schon entwertet aus dem Automaten ausgegeben, teilweise ist noch eine Entwertung vorzunehmen. In manchen Verbänden hängt dies vom Fahrkartenautomat ab (z.B. KVV: an DB-Automaten schon entwertet, an AVG/VBK-Automaten noch zu entwerfen). Je nachdem ist dann auch ein Vorverkauf möglich.

5.7 Wochenkarten

Wochen- oder Mehrtageskarten werden nur von wenigen Verbänden (9, davon 2 Landkreise nur im Bus) angeboten. In Rhein-Neckar wird zudem eine 3-Tageskarte angeboten (v.a. für Touristen).

5.8 Monatskarten

Alle Verbände bieten Monatskarten an. Die Mehrzahl der Verbände bietet Monatskarten für den Kalendermonat an. Seit 1. Januar 2005 bietet auch der VVS wie schon die drei Verbände Karlsruhe KVV, Pforzheim VPE und Rhein-Neckar VRN "gleitende Monatskarten" an, die ab Kaufdatum einen Monat gültig sind.

Manche Verbände bieten preisgünstige Monatskarten an, die nur außerhalb der Hauptverkehrszeit gelten. So z.B. Stuttgart VVS mit seinem "Paß Orange", gültig von 9:00 bis 15:30 und ab 19:00, am Wochenende ganztags. In Pforzheim VPE gibt es die Netz9-Karte, gültig ab 9:00 (keine nachmittägliche Sperrzeit) im Gesamtnetz. In Stuttgart VVS kostet damit die Netzkarte nur ein Drittel einer ohne Einschränkungen nutzbaren Jahreskarte.

Im Vergleich zu Karlsruhe KVV ist der VVS-Tarif im weiteren Entfernungsbereich (über 30 Kilometern Entfernung) rund 50% teurer.

5.9 Jahreskarten

In allen Verbänden werden Jahreskarten für Jedermann ausgegeben, entweder im Abo-Verfahren mit monatlicher Abbuchung oder mit Einmalzahlung im Voraus. Diese werden meist zum Preis von 10 Monatskarten angeboten. Teilweise gibt es sogar Angebote wie "8 für 12" (u.a. Freudenstadt VGF).

5.10 Extras bei Zeitkarten

Die Mehrzahl der Verbände bieten übertragbare Monatskarten an, d.h. jeder, der die Karte gerade hat, kann damit fahren. Beim VVS ist nur die Jahreskarte wahlweise als persönliche oder übertragbare Karte (dann gegen Aufpreis von 2 - 4%) erhältlich.

Eine Mitnahmemöglichkeit bieten die Mehrzahl der Verbände bei Jedermannzeitkarten an, teilweise wird die Mitnahme nur bei der Jahreskarte, nicht aber bei der Monatskarte angeboten (Ulm DING).

Die Mitnahme gestaltet sich dabei äußerst kompliziert. Zu unterscheiden ist nach Tag und Uhrzeit sowie nach Anzahl mitzunehmender Personen. Folgende Modelle werden praktiziert. Am knausrigsten ist der Stuttgarter VVS. Er erlaubt nur die Mitnahme von bis zu 3 Kindern (wobei hier die Kinderaltersgrenze von 17 Jahren zählt). Am großzügigsten sind Rhein-Neckar VRN und naldo mit Mitnahme abends und am Wochenende von sogar 4 Personen.

Neu wurde beim VPE im Sommer 2004 die Gültigkeit der Monatskarte ausgeweitet: Ab 9:00 Uhr gelten Monatskarten im Gesamtnetz - am Wochenende sogar ganztags. Hinzu kommt noch die Mitnahmemöglichkeit ab 19:00 Uhr sowie am Wochenende ganztags. Zusätzlich gibt es eine erst ab 9:00 Uhr gültige Netzkarte als Monats- oder Jahreskarte zum Preis von 30,- EUR mtl. (im Abo 25,- EUR mtl.).

Mit dem Rhein-Neckar-Ticket bietet der VRN seit 2003 eine sehr preisgünstige Jahreskarte „ohne Extras“ an. Anstelle von 1.362,- EUR kostet die netzweit gültige, nicht übertragbare und ohne Mitnahmemöglichkeit versehene Karte nur 720,- EUR im Jahr.

Mitnahmemöglichkeit bei Monatskarten (bei Jahreskarten gibt es tw. bessere Regelungen):

Anzahl Erwachsene	Anzahl Kinder	Wochentags ab 19:00 und Wochenende ganztags	Wochentags ab 19:00	Wochenende ganztags
0	3 oder alle eigenen			VVS
0	4 oder alle eigenen			RVL
1	alle eigenen	VRN		VSB
1	2 oder alle eigenen		KVV	TGO,VPE
1	4 oder alle eigenen	WTV		VVR, RVF
2	2 oder alle eigenen			Kreisverkehr-SHA
2	4 oder alle eigenen			VHB
3				VGC
4		naldo, VRN		bodo

Ingesamt sind 12 verschiedene Modelle für Mitnahme- und erweiterter Gültigkeit festzustellen (in 2002 waren es noch 10 verschiedene Regelungen).

Ein weiteres Extra bei Zeitkarten sind vergünstigte Carsharing-Tarife (u.a. Stuttgart VVS, Karlsruhe KVV, Pforzheim VPE und Rhein-Neckar VRN).

5.11 Fahrten über den Geltungsbereich der Zeitkarten hinaus

I.d.R. müssen die zusätzlichen Zonen extra entsprechend dem Zonentarif gelöst werden. Es besteht dabei oft das Problem, dass diese Fahrscheine nicht bei Fahrtantritt erworben werden können, da die Fahrkartenautomaten nur Fahrscheine ab Standort, nicht aber ab dem Grenzort der Gültigkeit der Zeitkarte verkaufen. Anschlussfahrscheine können dann nur im Fahrzeug gekauft werden, was wiederum in den Zügen nicht möglich ist. In Karlsruhe KVV und Pforzheim VPE gibt es einen pauschalen Ergänzungsfahrschein zum Preis von 1,90 EUR bzw. 1,50 EUR. Dieser berechtigt zu einer beliebigen Anschlussfahrt innerhalb des Verbundgebietes. Im Rhein-Neckar VRN wird ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die Mitnahmeregelung für den Anschlussfahrschein nicht gilt.

5.12 Fahrradmitnahme

Inzwischen haben die meisten Verbünde das Angebot des Landes Baden-Württemberg für eine kostenlose Mitnahmeregelung außerhalb der Hauptverkehrszeit aufgegriffen. Die Mitnahmepreise und -konditionen zur Hauptverkehrszeit morgens sind hingegen sehr unterschiedlich. Neben dem klaren Mitnahmeverbot (Kapazitätsprobleme) gibt es auch spezielle Fahrradmonatskarten (VRN: 32,- EUR pro Monat), die zur Mitnahme des Fahrrades während der Hauptverkehrszeit berechtigen. Nachdem das Land Anfang 2004 angekündigt hatte, die Förderung der kostenlosen Fahrradmitnahme ab 2005 nicht mehr bezuschussen zu wollen, beabsichtigten mehrere Verbünde, die Fahrradmitnahme wieder kostenpflichtig zu machen. Der Aufsichtsrat des VVS setzte jedoch im Oktober 2004 ein positives Zeichen für den Fortbestand der kostenlosen Fahrradmitnahme. Die Neuregelung der Verbundförderung (bei Fortführung der kostenlosen Fahrradbeförderung geringere Zuschusskürzung) wird eher dazu führen, dass die kostenlose Fahrradmitnahme erhalten bleibt.

5.13 Kinderaltersgrenzen

In den betrachteten Verbünden bestehen drei verschiedene Kinderaltersgrenzen. Gegenüber 2002 ist dies ein

deutlicher Fortschritt – damals waren noch fünf verschiedene Kinderaltersgrenzen zu verzeichnen.

Immerhin 9 von 19 Verbänden haben als Kinderaltersgrenze die Vollendung des 14. Lebensjahres. Diese Regelung gilt auch beim DB-Preissystem.

5.14 Fahrscheine für besondere Zielgruppen

a) Schüler/Auszubildende

Für Schüler (z.T. auch für Auszubildende) bieten viele Verbände verbilligte Jahreskarten mit Netzkartenfunktion (teilweise erst ab einer bestimmten Tageszeit) an. Damit können Schüler morgens zur Schule fahren und tagsüber im Verbundgebiet unbegrenzt mobil sein. Die Preise variieren jedoch sehr stark: In Rhein-Neckar VRN und Karlsruhe KVV kostet die Jahreskarte (MAXX-Ticket/SchoolCard) 324,- EUR bzw. 300,- EUR. In anderen Verbänden (Stuttgart VVS, Pforzheim VPE) gelten ähnlich günstige Regelungen nur für Schüler, die nach den Satzungen für die Schülerbeförderung ermäßigte Tickets erhalten. Auszubildende zahlen z.B. für eine Monatsnetzkarte in Stuttgart VVS 115,50 EUR, in Pforzheim VPE 49,- EUR. Damit sind diese Karten drastisch teurer als die entsprechenden Angebote in Karlsruhe KVV oder Rhein-Neckar VRN. Bei VVS und VPE kostet eine Schülernetzkarte, gültig ab 14:00 Uhr, monatlich ca. 15,- EUR. Der VVS ist dreimal größer als der VPE.

Z.T. ist die Netzkartenfunktion gleich im Ticket enthalten (z.B. Rhein-Neckar VRN, Karlsruhe KVV) oder zumindest nachmittags und am Wochenende inbegriffen. Die Uhrzeiten ab denen dieser Bonus gilt, variieren zwischen 9:00, 12:00, 13:00, 13:15, 13:30 und 14:00 Uhr. Manche Verbände erheben für diesen Service einen Aufschlag.

Eine Kooperation zwischen den Verbänden TGO, RVF, RVL, VSB und WTV ermöglicht Schülern nachmittags ab 14 Uhr und am Wochenende fast grenzenlose Mobilität innerhalb von fünf Verkehrsverbänden, d.h. von der französischen Grenze bis kurz vor den Bodensee.

b) Studierende

In den meisten Verkehrsverbänden mit Universitäten oder Fachhochschulen werden Studi-Tickets mit Gültigkeit für ein Semester angeboten. Teilweise gilt der Studentenausweis als Netzfahrschein (Pforzheim VPE). Teilweise zahlen alle Studierenden einen Zwangsbeitrag, womit das Semesterticket preislich sehr attraktiv ist (Rhein-Neckar VRN, Karlsruhe KVV und Tübingen Naldo). In Heidelberg gibt es als Variante die Möglichkeit, gegen 5,- EUR pro Semester ab 19:00 Uhr den ÖPNV nutzen zu können.

c) Senioren

Einige Verbände bieten Monats- oder Jahreskarten für Senioren (meist ab Alter 60) an. Vorreiter mit der (Jahres-) Karte ab 60 war der Verbund Rhein-Neckar VRN, der inzwischen über 50.000 Karten jährlich verkauft. In Karlsruhe KVV und Rhein-Neckar VRN kosten die Seniorenkarten jährlich 300,- EUR und gelten täglich ohne Einschränkungen. Im DING wurde eine Seniorenkarte ab Alter 63 eingeführt. Demgegenüber bieten andere Verbände spezielle Fahrkarten für Senioren nur für Zeiten nach 8:30 Uhr an (z.B. Stuttgart VVS: Jahreskarte Gesamtnetz 526,- EUR).

d) Hunde

Meist (frei in Ulm DING und Biberach BNV) benötigen Hunde einen Kinderfahrschein. Aber es gibt auch Sonderregelungen: Während in Karlsruhe KVV Monatskarteninhaber Hunde kostenlos mitnehmen können, gibt es in Pforzheim VPE eine spezielle Hunde-Monatskarte. Die Netz9-Karte, die bei Menschen erst ab 9:00 Uhr gültig ist, gilt als Hunde-Monatskarte ganztägig.

5.15 Landesgrenzen überschreitende Angebote

Im unmittelbaren Grenzgebiet zu Frankreich (Ortenau TGO) oder der Schweiz (Lörrach RVL und Waldshut WTV) ist die Kooperation mit dem Nachbarn sehr weit fortgeschritten, so gibt es mit Straßburg gemeinsame Monats- und Tageskarten (Europass), ebenso bieten Lörrach RVL und Waldshut WTV gemeinsame Monatskarten mit den schweizerischen Verkehrsverbänden an. Der bodo bietet an seinen Automaten Tageskarten für die gesamte Bodenseeregion, gültig auch in Österreich und der Schweiz, an.

5.16 Netzkarten

Schon die Königl. Württembergische Staatseisenbahn K.W.St.E führte 1893 eine sog. „Landeskarte“ als persönliche Netzkarte für das gesamte Streckennetz ein. Leider verschwand das Angebot 1907 im Rahmen einer deutschlandweiten Tarifharmonisierung wieder - wengleich es damals großen Widerstand gegen die Abschaffung gab. Später gab es bis 1991 noch von der Bundesbahn Bezirksmonats- und Teilnetzkarten, die für die Züge und Bahnbusse gültig waren. Vergleichbare Angebote der Verbände sind Jahreskarten, die im gesamten Verbundgebiet gelten. Diese kosten i.d.R. den Preis der höchsten Stufe, d.h. beim VVS Preisstufe 7. Das Gesamtnetz des VVS (rund 3.000 km²) kostet somit im Jahr 1.545,- EUR (persönliche Jahreskarte). Deutlich billiger ist der VRN mit seinem RheinNeckar-Ticket (720,- EUR für ca. 7.600 km²). Zum Vergleich kostet das General-Abo für die gesamte Schweiz (immerhin mit rund 41.000 km² etwas größer als Baden-Württemberg) vergleichsweise bescheidene 1.940,- EUR (2.990,- SFR). Während rund 200.000 Schweizer diese Fahrkarte besitzen, gibt es in ganz Deutschland nur 12.000 Inhaber einer BahnCard 100, die für 3.250,- EUR in ganz Deutschland Bahn fahren und den Nahverkehr in 67 Städten nutzen können.

Auch angesichts der Vergleichszahlen zwischen dem VVS und dem Züricher Verkehrsverbund ZVV, die kürzlich veröffentlicht worden sind¹⁶, sollte verstärkt über preisgünstige Jahreskarten mit Netzgeltung diskutiert werden. Dabei wäre auch eine „Baden-Württemberg-Karte“ als Neuauflage der „Landeskarte“ der K.W.St.E. in Erwägung zu ziehen, die in allen Verbänden in Baden-Württemberg (sowie im Fernverkehr) gültig ist.

6. Angebote im ganzen Land

6.1 Baden-Württemberg-Ticket (BWT)

Noch immer erkennen nicht alle Verkehrsverbände in Baden-Württemberg diese Fahrkarte, mit der täglich 5 Personen für 23,- EUR durch Baden-Württemberg fahren können (Mo - Fr ab 9:00 Uhr, sonst ganztägig gültig), in ihren Buslinien an (im Schienenverkehr gilt die Karte im ganzen Land). Seit 1. August 2004 erkennen zwar mehr Verbände das Baden-Württemberg-Ticket auch in den Buslinien an. Doch Waldshut (WTV), Calw (VGC) sowie die Regionen ohne Verkehrsverbände (Ostalb, Göppingen) erkennen die Karte weiterhin nicht im Bus an.

6.2 Schönes-Wochenende-Ticket (SWT)

Das Schönes-Wochenende-Ticket (5 Personen samstags oder sonntags für 30,- EUR) gilt in noch weniger Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg. Anerkannt und auch ausgegeben wird es in den Verkehrsverbänden Karlsruhe KVV, Pforzheim VPE, Stuttgart VVS, naldo und Rhein-Neckar VRN. In allen anderen Verbänden gilt es nicht. Die Information hierüber ist besonders dünn.

7. Zusammenfassung

Diese Zusammenstellung ausgewählter Regelungen zeigt, dass der Kreativität der Verbundmanager bei der

¹⁶ Stuttgarter Zeitung vom 13.12.2004

Aufstellung innovativer Tarifkonzeptionen keine Grenzen gesetzt sind. Einerseits werden teilweise durchaus interessante neue Tarifmodelle eingeführt, andererseits ändern sich die Bestimmungen schneller als die potenziellen Fahrgäste überhaupt auf das Angebot reagieren können. Harmonisierungen fanden zwar in begrenztem Umfang statt, doch bei der Diskussion über größere Verbundstrukturen lebte wieder das Kirchturmdenken auf (siehe Pforzheim). Dank 23 Ideenspendern ist bei der Fortsetzung dieses Zustands damit zu rechnen, dass das Tarifchaos weiter zunehmen wird und sich bei letztlich 23 Verbänden mit 23 verschiedenen Chipkarten mit 23 verschiedenen Mitnahmeregelungen und 23 verschiedenen Definitionen von einem Kind seinen Endstand erreichen wird. Damit wird dem Fahrgast innerhalb des Verbundes zwar möglicherweise ein optimaler Tarif zur Verfügung gestellt werden, doch Fahrten über die Kreisgrenze werden ohne ÖPNV-Diplom nicht mehr begreifbar sein. Erfreulich ist, dass die Landespolitik inzwischen eingesehen hat, dass dies kein erstrebenswerter Zustand ist.

Die Neuregelung der Landesförderung für die Verbände bietet die Chance, fahrgastorientierte Lösungen für die bestehenden Probleme bei Fahrten über Verbundgrenzen zu schaffen. Die gleichzeitige Absenkung der Zuschüsse des Landes sowie der allgemeinen ÖPNV-Förderung lassen einerseits hoffen, dass der Fahrgast zukünftig mehr in den Mittelpunkt des Interesses der Verbände gesetzt wird. Andererseits besteht die Gefahr, dass in der Folge von Tarifierhebungen Fahrgäste wieder zum Individualverkehr abwandern. Insbesondere das Umwelt- und Verkehrsministerium ist gefordert, zu einer stetigeren und für die Verbände berechenbareren ÖPNV-Politik zurückzukehren.

8. FORDERUNGEN DES VCD AN DIE VERKEHRSBÜNDE UND DIE LANDESREGIERUNG

Das Land Baden-Württemberg fördert die Verbünde im Land mit jährlich ca. 50 Mio. EUR, gleichzeitig bestellt es für ca. 550 Mio. EUR Züge des Nahverkehrs. Diese "Marktmacht" sollte zukünftig stärker durch einheitliche Tarifkonzepte auch dem Fahrgast zu gute kommen.

Konkret fordert der VCD:

Die Verbundförderung und die Bestellung von Nahverkehrsleistungen durch das Land müssen an die Einhaltung gewisser Mindeststandards gekoppelt sein.

1. Einheitliche Kinderaltersgrenze für alle Verbünde. VCD-Vorschlag (= VDV-Empfehlung und Standard der DB AG): Vollendung des 14. Lebensjahres.
2. Einheitliche Bestimmung der Kleingruppe. VCD-Vorschlag (= VDV-Empfehlung und DB-Standard): 5 Personen (bzw. 2 Erwachsene mit allen eigenen Kinder).
3. Gültigkeit einer Minigruppenkarte immer als Tageskarte (d.h. von morgens bis Betriebsschluss 3:00 Uhr, DB-Standard und VDV-Empfehlung, nicht als 24-Stunden-Karte).
4. Einheitliche Regelung zur Mitnahme bei Zeitkarten. VCD-Vorschlag: 4 Personen (bzw. 1 Erwachsener und alle eigenen Kinder). Mitnahme werktags ab 19:00 Uhr und am Wochenende ganztags.
5. Anerkennung des Baden-Württemberg-Ticket in allen Verbänden und in allen Verkehrsmitteln der Verbünde. Einführung eines Baden-Württemberg-Tickets gültig nur für eine Person.
6. Einheitliche Rabattkarte (Chipkarte) für alle Verbünde Baden-Württembergs, mit der in jedem Verbund rabattierte Fahrausweise gelöst werden können (Mobilitätskarte Baden-Württemberg), anstelle einer Vielzahl von verbundeigenen Karten. Diese Karte kann auch die BahnCard der DB sein. Anerkennung der BahnCard 100 der DB als Fahrkarte in allen Verbundverkehrsmitteln in Baden-Württemberg bzw. Angebot einer „Baden-Württemberg-Karte“ als Jahresnetzkarte für den gesamten SPFV und ÖPNV in Baden-Württemberg.
7. Übergangsregelungen zu Nachbarverbänden durch Festlegung von Überlappungsbereichen für Einzel-, Tages- und Dauerkarten, damit "Grenzüberschreitungen" vereinfacht werden. Die Übergangsbereiche müssen so festgelegt sein, dass mindestens das nächste Mittelzentrum erreicht werden kann.
8. Baden-Württemberg-Tarif für längere Fahrtstrecken: Bahnfahrt im Nahverkehr plus Stadtverkehr am Start- und Zielort zu einem Preis analog City-Ticket des DB-Fernverkehrs. Aufgrund der modernen Verkaufstechnik kann es für jede Relation einen individuellen Preis geben. Die Harmonisierung aller Tarife auf ein bestimmtes Zonenmodell ist nicht notwendig. Vorbild hierfür ist der Schleswig-Holstein Tarif.
9. Einbeziehung des DB-Fernverkehrs in die Verbundtarife und Baden-Württemberg-Tarif. Alternativ Aufbau eines eigenen schnellen interregionalen Personenfernverkehrssystem in Baden-Württemberg (nach den Beispielen des IRE Karlsruhe - Konstanz, Karlsruhe - Stuttgart und Stuttgart - Friedrichshafen). Durch konsequentes Ausschreiben dieser Linien sind keine zusätzlichen öffentlichen Mittel notwendig.
10. Mittelfristig die Bildung größerer Verkehrsverbände entsprechend den Beispielen in anderen Bundesländern. Die lokale "Tarifhoheit" der Landkreise kann durch entsprechende Ausgestaltung der Wabengröße und der unteren Preisstufen gewährleistet bleiben, doch sollten die Tarif- und Beförderungsbestimmungen vereinheitlicht werden.