

# Verkehrsverbände in Baden-Württemberg

## Fluch oder Segen für den öffentlichen Nahverkehr ? – Folge 3

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

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

*Datenrecherche: Astrid Spurk, Knut Lickert*

Stand Dezember 2005



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-bw.de](http://www.vcd-bw.de)

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung .....	3
2. Wieso Verbunduntersuchung? .....	4
3. Was ist ein Verkehrsverbund .....	4
4. Historische Entwicklung .....	4
5. Entwicklung der Verbände 2002 - 2005: Unterschiede zwischen den Verbänden in Baden-Württemberg und anderen Bundesländern .....	5
6. Der Flickenteppich für die Fahrgäste .....	7
6.1 Kooperationen und Fahrkartenerwerb bei verbundüberschreitenden Fahrten .....	7
6.1.1 Positive Beispiele für Verbundkooperationen im Sinne der Fahrgäste .....	8
6.1.2 Negative Beispiele für fehlende Verbundkooperationen .....	8
6.1.3 Beispiele für gute, aber noch verbesserungsfähige Angebote .....	9
6.2 Art und Preise von rabattierten Einzelfahrausweisen .....	9
6.3 Anerkennung der BahnCard / Cityticket .....	10
6.4 Tageskarten / 24-Stunden-Karten .....	11
6.5 Monatskarten .....	11
6.6 Jahreskarten .....	12
6.7 Extras bei Zeitkarten .....	12
6.8 Fahrten über den Geltungsbereich der Zeitkarten hinaus .....	13
6.9 Fahrradmitnahme .....	13
6.10 Kinderaltersgrenzen .....	14
6.11 Fahrscheine für besondere Zielgruppen .....	14
6.12 Landesgrenzenüberschreitende Angebote .....	15
6.13 Netzkarten .....	15
7. Angebote im ganzen Land .....	16
7.1 Baden-Württemberg-Ticket .....	16
7.2 Schönes-Wochenende-Ticket .....	16
8. Zusammenfassung .....	16
9. Forderungen des VCD an die Verbände und die Landesregierung .....	18

## Anlagen

Anlage 1: Probleme bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten .....	19
Anlage 2: Tarifpunkte an verbundüberschreitenden Schienenstrecken .....	22
Anlage 3: Übersicht über Mitnahmemöglichkeiten .....	24
Anlage 4: Übersicht über die Verkehrsverbände und ihre Tarife.....	Beilage

# 1. Einleitung

Diese Untersuchung stellt eine Aktualisierung der Verbunduntersuchung des Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD) vom Dezember 2004 dar. Der VCD als Umwelt- und Verbraucherverband setzt sich für bessere Tarife im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein, damit dieses umweltfreundliche System von mehr Fahrgästen als bisher genutzt werden kann. Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass gerade die Vielzahl von unterschiedlichen Fahrkarten und Tarifbestimmungen eine große Hürde bei der Nutzung von Bus und Bahn ist.

Erstmals hatte der VCD im Jahr 2002 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. Seit 2004 werden jährlich die Veränderungen in der "Verbundlandschaft" Baden-Württembergs dokumentiert und kommentiert.

Schon im vergangenen Jahr konstatierten wir den Verbänden ein gewisses Bemühen um einheitlichere Tarife. Trotzdem besteht noch großer Handlungsbedarf, insbesondere für die Ermöglichung von verbundübergreifenden Fahrten mit einer Fahrkarte. Von unserem 10-Punkte-Forderungskatalog wurde mit der Einführung des Baden-Württemberg-Tickets für eine Person gerade ein halber Punkt umgesetzt.

Das Thema "Anzahl der Verbände" war in den Jahren 2003/2004 sehr stark in der politischen Diskussion<sup>1, 2</sup>. Die Landesregierung verkündete Mitte November 2004 neue Förderrichtlinien für Verbände, die zwar grundsätzlich eine Absenkung der Förderung um rund 20% vorsehen, aber Bonusregelungen beinhalten. So sollen Kooperationstarife zwischen Verbänden, die kostenlose Fahrradmitnahme sowie die Beteiligung an der Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (LöwenLine) zu geringeren Kürzungen führen. Außerdem soll die Zuschusshöhe an die Höhe der Fahrgastzahlen gekoppelt werden. Seit dem Zuständigkeitswechsel (für den ÖPNV ist seit Frühjahr 2005 anstelle des Umwelt- und Verkehrsministeriums nun das Innenministerium zuständig) wurde das Thema kaum mehr von politischer Seite thematisiert. Die Diskussion über allgemeine Kürzungen in der ÖPNV-Finanzierung bei gleichzeitig steigenden Benzinpreisen und die Feinstaubdebatte waren im Jahr 2005 stärker im Fokus der Öffentlichkeit als die Harmonisierung der Verbundtarife.

Dies ist Anlass für den VCD, zu untersuchen, wie sich die neuen Förderregelungen des Landes bes. hinsichtlich der Verbundkooperation auf die Tarifgestaltung der Verbände bemerkbar macht und ob die Regelungen auch für den Fahrgast nützlich sind.

Vorgestellt werden vorbildliche, weniger vorbildliche und verbesserungsfähige Angebote der Verbände. Abgeschlossen wird die Untersuchung durch einen aktualisierten 10-Punkte-Forderungskatalog des VCD an die Verbände und die Landesregierung zur nutzerfreundlicheren Gestaltung der Verbundtarife.

Auch zukünftig wird die VCD-Verbunduntersuchung jährlich erscheinen und die Veränderungen in der baden-württembergischen Verbundlandschaft dokumentieren und bewerten.

---

<sup>1</sup> Landtagsdrucksache 13/1680 vom 15.01.2003

<sup>2</sup> Landtagsdrucksache 13/2405 vom 16.09.2003 sowie 13/2541 vom 24.10.2003

## 2. Wieso Verbunduntersuchung?

Im Jahr 2003 hatte das damalige Umwelt- und Verkehrsministerium auf eine Landtagsanfrage<sup>3</sup> geantwortet, dass "die gewünschte Darstellung der Tarifbestimmungen der einzelnen Verbünde ... nur mit einem unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich [wäre]".

Diese Antwort war Ansporn für den VCD, diesen Aufwand zu treiben. Die Liste des Jahres 2004 umfasste 32 Seiten mit einer Vielzahl von Merkmalen. Die Neuauflage 2005 umfasst nun noch mehr Merkmale von der Internetadresse bis zur Hundemittnahmeregelung auf 90 Seiten und ist auch im Internet abrufbar unter:

<http://www.vcd-bw.de/themen/verkehrsverbund/2005>

## 3. 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 sogenannte kombinierte Monatskarten (B/S-Karten).

Verkehrsverbände (auch Tarifverbände oder Verkehrsgemeinschaften<sup>4</sup>) vereinfachen die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, indem innerhalb des Verbundes alle beteiligten Verkehrsunternehmen mit nur einer Fahrkarte benutzt werden können. Das bedeutet, dass Umsteigen zwischen Bus, Straßenbahn und S-Bahn oder Eisenbahn ohne neuen Fahrscheinkauf möglich ist.

## 4. Historische Entwicklung

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 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

---

<sup>3</sup> Landtagsdrucksache 13/2541 vom 24.10.2003

<sup>4</sup> 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.

und Main. So entstanden u.a. der KVV mit seinem ausgedehnten Stadtbahnnetz, das bald an die Verbundschranken stieß, aber auch viele kleinere Verbände wie der VPE, RFL, TGO etc.

## **5. Entwicklung der Verbände 2002 – 2005 : Unterschiede zwischen Verbänden in Baden-Württemberg und anderen Bundesländern**

Die VCD-Untersuchung vom Oktober 2002 umfasste 19 Verkehrsverbände bzw. -gemeinschaften. 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 12.12.2004 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). Im vergangenen Jahr wurde aus dem Heilbronner Verkehrsverbund (HNV) im Vorgriff auf einen einheitlichen Tarif für die neue Stadtbahn der Heilbronn Hohenlohe Haller Verbund, auch VHB und WTV (Lkr. Konstanz und Waldshut) haben ihr Fahrkartensortiment fortentwickelt und sind nun ein "Vollverbund".

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

Die vorliegende Untersuchung behandelt nunmehr alle inzwischen 23 regionalen Tarif- oder Verbundkooperationen in Baden-Württemberg, wobei durch die Integration des NVH in den HNV tatsächlich nur 22 unterschiedliche Tarifregelungen untersucht worden sind.

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 20 Verkehrsverbänden und damit 22 Tarifkooperationen<sup>5</sup> 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 Verbände<sup>6</sup> 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 hier näher untersucht werden.

Nur acht Verkehrsverbände (Rhein-Neckar, Karlsruhe, Stuttgart, Freiburg, Heilbronn,

---

<sup>5</sup> Ringzug-Tarif als Überlagerung gezählt aber nicht getrennt bewertet, Ostalbkreis und Göppingen kein Verbund

<sup>6</sup> 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.

bodo, DING und Naldo) umfassen mehrere Kreise, alle übrigen 14 Verkehrsverbünde oder Kooperationen umfassen nur einen Landkreis oder ggf. noch eine kreisfreie Stadt. Hierbei sind zwei Landkreise ohne Verkehrsverbund.<sup>7</sup>

Andere Bundesländer haben hingegen 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 Verbünde in Baden-Württemberg reicht von einem Verkehrsgebiet von 627 km<sup>2</sup> (Heidenheimer Tarifverbund) bis 3.735 km<sup>2</sup> (Naldo). Der bundesländerüberschreitende VRN umfasst 7.600 km<sup>2</sup>, davon rund 3.700 km<sup>2</sup> in Baden-Württemberg. Angegeben ist jeweils die Größe des Verbundes ohne Überlappungsgebiete.

Demgegenüber weist der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg eine Verkehrsfläche von 11.368 km<sup>2</sup>, der Rhein-Main-Verkehrsverbund von ca. 14.000 km<sup>2</sup>, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sogar von 30.368 km<sup>2</sup> - und damit fast die Fläche von Baden-Württemberg (35.741 km<sup>2</sup>) - auf. Er ist damit fast zehnmal so groß wie der größte Verbund in Baden-Württemberg.

Aufgrund dieser kleinräumigen Struktur der Verbünde in Baden-Württemberg erreicht der Fahrgast bei 11 Verbünden oder Regionen nach im Mittel weniger als 20 Kilometern Fahrt eine Verbundgrenze. Bei weiteren fünf Verbünden ist die Verbundgrenze nach im Mittel 25 Kilometern erreicht. Nur sechs Verbünde 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 km<sup>8</sup>. 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 Verbünden gekümmert haben, sind in Baden-Württemberg die Verbünde ohne Anleitung durch das Land gewachsen und bilden nun den entsprechenden Dschungel. Gewollt waren Kooperationen vor Ort. Meist hielt sich das Land bei Verbundgründungen zurück und übte auch keinen Zwang zu größeren Kooperationsräumen aus.<sup>9</sup> 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 – Es wurden stattdessen 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 Verbünde 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

---

<sup>7</sup> Ostalbkreis, Göppingen

<sup>8</sup> Verkehr in Zahlen 2000; bei 3,5 bzw. 3,7 Wegen pro Tag

<sup>9</sup> Landtags-Drucksache 12/3669 vom 28.1.1999 (Kleine Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN).

starke Preiserhöhungen bei einer Fusion zu erleiden hätte<sup>10</sup>. Diese beiden Vorfälle führten zu einer Debatte im Landtag von Baden-Württemberg<sup>11</sup>, bei der die Landesregierung in einem interfraktionellen Antrag aufgefordert wurde, die Kooperationen von Verkehrsverbänden künftig stärker zu fördern. Stefan Mappus, der damalige Staatssekretär, spätere Minister und heutige CDU-Fraktionsvorsitzende im Landtag 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 von Bündnis 90/Die Grünen eine Verbundkonzeption mit langfristig nur noch 4 - 5 Verbänden in Baden-Württemberg vor. Minister Stefan Mappus erklärte damals, 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 Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (LöwenLine) zu geringeren Kürzungen führen. Außerdem wird die Zuschusshöhe an die Höhe der Fahrgastzahlen gekoppelt. Der VCD begrüßte, dass hiermit erstmals das Land Baden-Württemberg sich seiner Verantwortung für einheitlichere Tarife im Land bewusst wurde. Allerdings sind weitere Konkretisierungen notwendig sowie stärkere Anreize. Manche Verbände erwägen angesichts der geringen Förderung von Kooperationen, diese eher einzuschränken statt 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.

## 6. Der Flickenteppich für die Fahrgäste

Namen und wichtige Kennzahlen der in diese Untersuchung einbezogenen Verbände enthält Anlage 4.

Unser Augenmerk haben wir im Jahr 2005 auf folgende Punkte gelenkt:

### 6.1 Kooperationen und Fahrkartenerwerb bei verbundüberschreitenden Fahrten

Alle Verbände grenzen an einen oder bis zu sieben weitere Verkehrsverbände an. Doch für die "Grenzregionen" werden nur in den seltensten Fällen Tariferleichterungen 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

---

<sup>10</sup> Inzwischen wird über einen großräumigen Überlappungsbereich zwischen KVV und VPE verhandelt, Ende 2006 soll die erste Stufe eines Kooperationstarifes eingeführt werden (im Vorjahr wurde noch der 1.6.2005 als Einführungsstermin genannt)

<sup>11</sup> Landtagsdebatte vom 30.01./4.2.2004, Vorschlag MdL Scheuermann (CDU)

Verbundgrenzen hinweg<sup>12</sup>, soll der Problematik des Fahrkartenerwerbs bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten ein besonderes Augenmerk gewidmet werden. In der VCD-Verbunduntersuchung wurden die hierdurch entstehenden Probleme detailliert beschrieben (s. Anlage 1). Dass das damalige Umwelt- und Verkehrsministerium die Problematik ebenfalls erkannt hatte, zeigte sich daran, dass seit Ende 2004 die Landesförderung an das Bestehen von Tarifkooperationen mit den Nachbarverbänden gekoppelt werden soll. Gerade in diesem Bereich sieht der VCD den größten Handlungsbedarf.

### 6.1.1 Positive Beispiele für Verbundkooperationen im Sinne der Fahrgäste

1. RegioX-Karte der Verbände KVV, VPE, VGC und VGF  
Diese 24-Stunden-Karte gilt für verbundüberschreitende Fahrten wahlweise für eine oder bis zu fünf Personen innerhalb der vier Verkehrsverbände sowie zusätzlich auf weiteren verbundgrenzüberschreitenden Schienenstrecken.  
**VCD-Urteil:** Einfache, unkomplizierte Handhabung und preiswert – zur Nachahmung durch andere Verbände empfohlen
2. KVV-Ergänzungskarten bei Fahrten über die Verbundgrenze für KVV-Fahrkarten, die bis zur Verbundgrenze gelten.  
**VCD-Urteil:** Einfache Pauschallösung, leicht verständlich, hilfreich zur Überwindung von Verbundgrenzen - zur Nachahmung durch andere Verbände empfohlen
3. TGO-Übersicht im Internet ([www.ortenaulinie.de](http://www.ortenaulinie.de)) für Regelungen im verbundüberschreitenden Verkehr:  
**VCD-Urteil:** Übersichtliche Darstellung der Regelungen für den verbundüberschreitenden Verkehr je nach Strecke, getrennt nach Einzel-, Zeitkarten.

### 6.1.2 Negative Beispiele für fehlende Verbundkooperationen

1. Tariflücke Bempflingen-Metzingen: Zwischen dem Stuttgarter Verkehrsverbund (VVS) und dem naldo besteht auf der Bahnlinie Stuttgart – Plochingen – Tübingen eine Tariflücke, d.h. der Verbundtarif des VVS endet in Bempflingen, der Naldo-Tarif beginnt erst an der nächsten Bahnstation in Metzingen. Für Fahrten von z.B. Reutlingen nach Stuttgart benötigt ein Pendler drei Fahrkarten: Monatskarte Reutlingen-Metzingen zum naldo-Tarif, DB-Fahrkarte Metzingen-Bempflingen sowie VVS-Karte Bempflingen-Stuttgart. Dieses Problem der fehlenden Tarifpunkte betrifft in Baden-Württemberg insgesamt 17 von 45 (d.h. 38%) aller verbundüberschreitenden Schienenstrecken (s. Anlage 2).  
**VCD-Urteil:** Gehört schleunigst abgeschafft – für Fahrgäste überhaupt nicht nachvollziehbar und kompliziert. Gemeinsame Tarifpunkte sind die Minimalanforderungen an verbundüberschreitende Kooperationen.
2. Unterschiedliche Kinderaltersgrenzen auf einer Strecke, z.B. der verbundgrenzüberschreitenden Buslinie von Leonberg (VVS) nach Wiernsheim (VPE). Zwischen Perouse (VVS) und Heimsheim (VPE) gilt der Haustarif des Busunternehmers, da kein gemeinsamer Tarifpunkt der beiden Verbände

---

<sup>12</sup> z.B. RB Stuttgart – Neckarelz: VVS, HNV, VRN; RE Offenburg – Basel: TGO, RVF, RVL



existiert. Anstelle der Kinderaltersgrenze von 14 Jahren (VPE und VVS) gilt auf diesem Streckenteil die Kinderaltersgrenze des Busunternehmens (11 Jahre).  
**VCD-Urteil:** Eine einheitliche Kinderaltersgrenze in ganz Baden-Württemberg ist notwendig. Ursache für diese Regelung ist der fehlende Tarifpunkt – an der Lösung dieses Problems wird seit über 10 Jahren "gearbeitet" (s. Nr. 1.).

3. Kooperationstarif als Geheimsache: Informationen zu Übergangstarifen zum Nachbarverbund sind nur schwierig zu erhalten. Z.B. Übergangstarif VHB (Konstanz) zu Nachbarverbänden. Nur in den Tarifbestimmungen abgedruckt, aber weder auf den Liniennetzplänen noch den Tarifen noch sonst im Internet sind Informationen erhältlich.

**VCD-Urteil:** Übergangstarife zu Nachbarverbänden müssen – nicht nur, aber besonders im Internet - klar ersichtlich sein, damit der potenzielle Fahrgast den Preis ermitteln kann.

### 6.1.3 Beispiele für gute, aber noch verbesserungsfähige Angebote

1. Baden-Württemberg-Ticket: Gutes Angebot für längere Fahrten. Gilt aber nach wie vor nicht in 4 Landkreisen im Bus (Calw, Freudenstadt, Göppingen, Ostalbkreis).

**VCD-Forderung:** Anerkennung in allen Landkreisen in allen Verkehrsmitteln.

2. Schönes-Wochenende-Ticket: Gutes Angebot für länderübergreifende Fahrten am Wochenende. Gilt aber nur in wenigen Verbänden in Baden-Württemberg auch im Bus.

**VCD-Forderung:** Anerkennung in allen Landkreisen in allen Verkehrsmitteln.

3. Überlappungsgebiete zwischen Verkehrsverbänden: Gibt es zwischen vielen Verbänden, ist aber teilweise auf einzelne Fahrausweisarten beschränkt oder vor dem nächsten sinnvollen Ziel. Z.B: VPE-Tarif von Pforzheim nur bis Monbach-Neuhausen (statt bis zum 3 km weiter entfernten Bad Liebenzell).

**VCD-Forderung:** Überlappungsbereiche zwischen den Verbänden sind entsprechend den verkehrlichen Verflechtungen einrichten, damit mit einer Fahrkarte im Grenzbereich gefahren werden kann.

## 6.2 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. Neu wird beim Kreisverkehr Schwäbisch Hall das Elektronische Ticket nach dem bundesweit einheitlichen VDV-Standard eingeführt. 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 Zonenzahl 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. 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 entwertern (S-Bahnen, DB-Züge). So kann es passieren, dass auf derselben Strecke (z.B. Baden-Baden – Karlsruhe) mal am Bahnsteig zu entwertern 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.

Das Elektronische Ticket im Kreisverkehr Schwäbisch Hall wird zukünftig auch von Teilnehmern aus Berlin oder Frankfurt mit deren "eigener" Karte benutzt werden können, während die bislang in Baden-Württemberg in anderen Verbänden angebotenen Chipkarten untereinander nicht anerkannt werden bzw. aufgrund unterschiedlicher technischer Spezifikationen auch nicht kompatibel sind.

### **6.3 Anerkennung der BahnCard / Cityticket**

In den vergangenen zwei Jahren kamen zum Vorreiter VGF (Freudenstadt) noch die Verbände KVV, VPE, VRN, VGC, HNV, WTV 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 elektronische Mehrwegkarte gleichgestellt, so dass der Rabatt je nach Fahrstrecke 9% – 19% beträgt. Zum Vergleich: in Rheinland-Pfalz gilt die BahnCard in allen Verbänden und bietet dort 25% Rabatt.

Für BahnCard-Inhaber wurde am 12.12.2004 und 11.12.2005 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 80 Städte sind bundesweit in dieses Angebot einbezogen, davon neun Städte in Baden-Württemberg: Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Freiburg, Heilbronn, Pforzheim, Stuttgart, Reutlingen und Ulm. 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 incl. Anreise zum Bahnhof in ganz Baden-Württemberg erreicht werden.

Angesichts einer gemeinsamen Untersuchung der DB und des VRN, die einen Vorteil

sowohl für die Verbünde, die DB als auch die Fahrgäste in einer Anerkennung der BahnCard im Verbund ergab, fordert der VCD die flächendeckende Anerkennung der BahnCard in den Verbänden in Baden-Württemberg.

## **6.4 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 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 als 24-Stundenkarte nur für eine Person, nur am Wochenende wird auch eine Familienkarte angeboten (dann aber als Tageskarte).

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

## **6.5 Monatskarten**

Alle Verbünde bieten Monatskarten an. Die Mehrzahl der Verbünde bietet Monatskarten für den Kalendermonat an. Immer mehr Verbünde (seit 1.1.2005 auch der VVS) haben aber auch "gleitende Monatskarten" im Angebot, die ab Kaufdatum einen Monat gültig sind.

Manche Verbünde bieten preisgünstige Monatskarten an, die nur außerhalb der Hauptverkehrszeit gelten. So z.B. Stuttgart VVS mit seiner "9-Uhr-Monatskarte", gültig ab 9:00, am Wochenende ganztags. In Pforzheim VPE gibt es die Netz9-Karte, gültig ab 9:00 (keine nachmittägliche Sperrzeit) im Gesamtnetz.

Der Vergleich mit den Monatskartenpreisen der DB zeigt, dass die Verbundtarife – außer auf ganz kurzen Distanzen – gerade bei den großen Verbänden deutlich günstiger als die DB-Tarife liegen. Bei bodo und Ding gibt es mit EUR 31,- für eine Tarifzone günstige Einstiegspreise, während der VVS-Fahrgast für eine Tarifzone EUR 47,20 oder rund 50% mehr bezahlen muss. Der Stuttgarter VVS-Tarif liegt ungefähr auf gleichem Niveau wie der DB-Tarif. Im Vergleich zu Karlsruhe KVV ist der VVS-Tarif im Bereich von 30 - 40 Kilometern Entfernung rund 60% teurer.

Auch bei den kleinen Verbänden streuen die Werte bis 30 Kilometer Entfernung bis zum

doppelten Preis des günstigsten Verbundes. Am besten schneidet Offenburg TGO ab, gefolgt von Pforzheim VPE, Waldshut WTV, Schwäbisch-Hall VSH und Lörrach RVL. Am teuersten ist auch hier Calw VGC, durchweg doppelt so teuer im Vergleich zu den billigsten Verbänden.

Es zeigt sich, dass die einfache Formel, "je mehr Zuschuss der Landkreise, desto billiger der ÖPNV", nicht richtig ist. Vielmehr liegen die Kosten in der Region Stuttgart für die Landkreise am höchsten (Faktor 10 gegenüber anderen Regionen des Landes)<sup>13</sup>, gleichzeitig sind auch die Fahrpreise für die Fahrgäste Spitze. Auf der anderen Seite ist das Fahrplanangebot außerhalb der Stadt Stuttgart im Vergleich zu anderen Regionen nicht überdurchschnittlich gut. So ist das Buslinienangebot im VPE im Schnitt nicht schlechter, abschnittsweise sogar besser einzustufen als beispielsweise im Landkreis Ludwigsburg.

## 6.6 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"(Freudenstadt VGF).

## 6.7 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 (dann gegen Aufpreis von 2 - 4%) erhältlich.

Mit dem Rhein-Neckar-Ticket bietet der VRN seit 2003 eine sehr preisgünstige Jahreskarte "ohne Extras" an. Diese netzweit gültige, nicht übertragbare und ohne Mitnahmemöglichkeit versehene Karte kostet nur EUR 720,- im Jahr. Auch der HNV bietet ein ähnliches Angebot mit dem Frankenticket an.

Beim VPE wurde im Sommer 2004 die Gültigkeit der Monatskarte ausgeweitet: Ab 9 Uhr gelten Monatskarten im Gesamtnetz – am Wochenende sogar ganztags. Hinzu kommt noch die Mitnahmemöglichkeit ab 19 Uhr sowie am Wochenende ganztags. Zusätzlich gibt es eine erst ab 9 Uhr gültige Netzkarte als Monats- oder Jahreskarte zum Preis von EUR 32,- mtl. (im Abo EUR 26,50 mtl.).

Eine Mitnahmemöglichkeit bieten die Mehrzahl der Verbände bei Jedermann-Zeitkarten 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 Verbund (VVS) Er erlaubt nur die Mitnahme von bis zu 3 Kindern (wobei hier die Kinderaltersgrenze von 17 Jahren zählt), am großzügigsten sind Pforzheim VPE und Rhein-Neckar mit Mitnahme abends und am

---

<sup>13</sup> Nach einer Auswertung des Landkreistages beträgt der Zuschuss für ÖPNV und Schülerbeförderung im Haushaltsplan 2004 des Landkreises Ludwigsburg bei 22,4 Mio EUR, im Enzkreis bei 2,1 Mio EUR

Wochenende von 2 bzw. sogar 4 Personen beim VRN.

Insgesamt sind 12 verschiedene Modelle für Mitnahme- und erweiterter Gültigkeit festzustellen (2002: 10 verschiedene Regelungen).

Weitere Extras sind bei Zeitkarten vergünstigte CarSharing-Tarife (u.a. Stuttgart VVS, Karlsruhe KVV, Pforzheim VPE und Rhein-Neckar VRN)

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

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

Anlage 3 enthält die vollständige Liste für Monatskarten, Jahreskarten und die Hundemitnahme.

## 6.8 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 Grenzzort der Gültigkeit der Zeitkarte verkaufen. Anschlussfahrscheine können dann nur im Fahrzeug gekauft werden, was wiederum in den Zügen (In welchen Zügen genau?) nicht möglich ist. In Karlsruhe KVV und Pforzheim VPE gibt es einen pauschalen Ergänzungsfahrschein zum Preis von EUR 2,00 bzw. EUR 1,60. 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.

## 6.9 Fahrradmitnahme

Inzwischen haben die meisten Verbände das Angebot des Landes Baden-Württemberg für eine kostenlose Fahrradmitnahme 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: EUR 32,- 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 Verbände, die Fahrradmitnahme wieder kostenpflichtig machen zu wollen. 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) führte bislang dazu, dass die kostenlose Fahrradmitnahme erhalten bleibt.

## 6.10 Kinderaltersgrenzen

In den betrachteten Verbänden 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.

## 6.11 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) EUR 324,- bzw. EUR 318,-. 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 EUR 120,-, in Pforzheim VPE EUR 51,-. 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 Uhr, monatlich EUR 15,70 bzw. EUR 16,-. 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 nehmen für diesen Service noch einen Aufschlag.

Eine Kooperation zwischen den Verbänden TGO, RVF, RVL, VSB und WTV ermöglicht

Schülern in den Sommerferien fast grenzenlose Mobilität innerhalb von fünf Verkehrsverbänden, d.h. von der französischen Grenze bis an den Bodensee.

#### *b) Studierende*

In den meisten Verkehrsverbänden mit Universitäten oder Fachhochschulen werden Studiotickets 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 EUR 5,- pro Semester ab 19:00 Uhr den ÖPNV nutzen zu können.

#### *c) Senioren*

Eine heftige Diskussion um die Sperrzeit des VVS-Seniorentickets (Anhebung der Sperrzeit von 8:30 Uhr auf 9:00 Uhr) gab es Ende 2005. Da es aufgrund der demographischen Entwicklung immer mehr Senioren geben wird, die auch PKW-Besitzer bzw. –Nutzer sind, stellt sich die Frage, was das "richtige" Tarifangebot für diesen ÖPNV-Markt ist. 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 dieser Karten jährlich verkauft. In Karlsruhe KVV und VRN kosten die Seniorenkarten jährlich EUR 318,- und gelten täglich ohne Einschränkungen. Im DING wurde eine Seniorenkarte ab Alter 63 eingeführt. Demgegenüber bieten andere Verbände Fahrkarten für Senioren nur für Zeiten nach 8:30 Uhr an. Im VVS zahlen Senioren für das zeitlich eingeschränkte Angebot 67% mehr als für die ohne Einschränkung nutzbare Karte im KVV oder VRN.

### **6.12 Landesgrenzenüberschreitende Angebote**

Im unmittelbaren Grenzgebiet zu Frankreich (Ortenau TGO) oder der Schweiz (Lörrach RVL und Waldshut WTV) ist die Kooperation mit den 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.

### **6.13 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 – wenngleich 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 km<sup>2</sup>)

kostet somit im Jahr EUR 1.604,- (persönliche Jahreskarte). Deutlich billiger ist der VRN mit seinem RheinNeckar-Ticket (EUR 720,- für ca. 7.600 km<sup>2</sup>). Zum Vergleich kostet das General-Abo für die gesamte Schweiz (immerhin mit rund 41.000 km<sup>2</sup> etwas größer als Baden-Württemberg) vergleichsweise bescheidene EUR 1.940,- (SFr 2.990). Während rund 290.000 Schweizer diese Fahrkarte besitzen, gibt es in ganz Deutschland nur 18.000 Inhaber einer BahnCard 100, die für EUR 3.300,- in ganz Deutschland Bahn fahren und den Nahverkehr in 80 Städten nutzen können.

Auch angesichts der Vergleichszahlen zwischen dem VVS und dem Züricher Verkehrsverbund ZVV, die 2004 veröffentlicht worden sind<sup>14</sup>, 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.

## **7. Angebote im ganzen Land**

### **7.1 Baden-Württemberg-Ticket (BWT)**

Noch immer erkennen nicht alle Verkehrsverbände in Baden-Württemberg diese Fahrkarte, mit der täglich eine Person (EUR 17,-) oder bis zu 5 Personen für EUR 25,- 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). Dies sind die Busverkehre in den Landkreisen Calw (VGC), Freudenstadt (VGF) sowie in den Regionen ohne Verkehrsverbände (Ostalb, Göppingen).

### **7.2 Schönes-Wochenende-Ticket (SWT)**

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

## **8. Zusammenfassung**

Die Neuregelung der Landesförderung für die Verbände hätte die Chance geboten, fahrgastorientierte Lösungen für die bestehenden Probleme bei Fahrten über Verbundgrenzen zu schaffen.

Nach einem Jahr muss man leider feststellen, dass mit Ausnahme des vergrößerten HNV sowie des Baden-Württemberg-Tickets für eine Person keine nennenswerten Fortschritte bei der Erleichterung verbundüberschreitender Fahrten im ÖPNV stattgefunden haben

Dies liegt offensichtlich daran, dass seit der Zuordnung des ÖPNV an das Innenministerium der ÖPNV einen eher untergeordneten Stellenwert einnimmt.

---

<sup>14</sup> Stuttgarter Zeitung vom 13.12.2004



Dabei sind die Probleme der Städte, die an Luftreinhalteplänen zur Reduzierung ihrer Feinstaub-Emissionen basteln, darauf angewiesen, dass möglichst viele Besucher per ÖPNV anreisen.

Auch durch die sinkenden Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern bei gleichzeitig steigenden Energiekosten steckt der ÖPNV in der Kostenfalle, aus der er nur durch mehr Fahrgäste kommen kann. Deshalb ist es wichtig, die bestehende Vielfalt an Tarifangeboten im Ländle in dem Sinne zu nutzen, dass gute Angebote von anderen Verbänden übernommen werden und schlechte Beispiele möglichst rasch verschwinden.

Eine solche Übernahme von guten Angeboten führt dann automatisch zu einer Harmonisierung der Tarifbestimmungen, der dann in einem weiteren Schritt eine Reduktion der Anzahl der Verbände folgen könnte, um damit auch Verwaltungskosten zu sparen.

Zu einer nutzerfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV, auch der Tarife, gehört auch die Einbeziehung der Nutzer in die Entscheidungsfindung. U.a. bei KVV und VVS wurden in den vergangenen Jahren Fahrgastbeiräte eingerichtet, Dies sollte bei allen Verbänden Schule machen, denn es ist gängige Praxis von Wirtschaftsunternehmen, auf die Kundenbedürfnisse einzugehen, um zufriedene Kunden zu haben.

## 9. Forderungen an die Verbände und die Landesregierung

Das Land Baden-Württemberg fördert die Verbände 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 Verbände. 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 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 von Baden-Württemberg-Ticket in allen Verbänden in allen Verkehrsmitteln der Verbände.
6. Einheitliche Rabattkarte (Chipkarte) für alle Verbände 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 zum 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. Einrichtung von Fahrgastbeiräten in allen Verbänden, damit die Interessen der Fahrgäste besser Gehör finden.
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.

# Anlage 1: Probleme bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten

Die in der Vergangenheit entstandenen Verkehrsverbünde 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 Verkehrs-Ströme nach außerhalb des Verbundes ansteigend. Durch die zunehmend flächendeckend werdende Verbundlandschaft entstanden viele Grenzen zwischen den Verbänden. Dass die sich hierbei ergebenden Probleme sehr unterschiedlich entweder gelöst oder vor sich hergeschoben werden, soll nachfolgend beschrieben 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.

Dabei sind folgende Fallgestaltungen zu unterscheiden:

## 1. Fahrgast hat noch 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 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 verkauft<sup>15</sup>. 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. 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

---

<sup>15</sup> Verbundfahrkarten werden immer nur innerhalb des jeweiligen Verbundgebietes verkauft.

schon ein "Umsteigezuschlag" enthalten ist, den der Fahrgast gar nicht nutzen kann. Schon alleine der Gedanke, loszufahren ohne Fahrschein und unterwegs zweimal an Fahrkartenselbstbedienungsautomaten (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.

## **2. Anfangsfahrkarte (z.B. Monatskarte) ist schon vorhanden**

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 Automatenstandort als Startpunkt seiner Reise ein Ticket lösen und zahlt damit eine Strecke doppelt. An größeren Bahnhöfen stehen meist auch Fahrkartenselbstbedienungsautomaten 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 Fahrkarte<sup>16</sup>. 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 Fahrkartenselbstbedienungsautomaten der passende Verbundfahrchein 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 Fahrkartenselbstbedienungsautomaten außer Betrieb gesetzt (auf Veranlassung 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 – allerdings gibt es im Herzen des Ländles einen Verbund, der im Verhältnis zu seinen Pendlerverflechtungen am wenigsten Kooperationstarife zu seinen Nachbarn anbietet, der VVS.

Zur Ehrenrettung des VVS muss allerdings erklärt werden, dass Grund des Fehlens solcher Angebote weniger am VVS als an seinen Verträgen zur Alteinnehmersicherung für die Verkehrsunternehmen liegt. Diese Verträge und politische Einstellungen der Landkreise (Stichwort "Eintrittsgeld") machen Kooperationsangebote zwischen dem VVS und seinen Nachbarn aus Sicht des VCD unnötig teuer – sowohl für die Landkreise als auch für die Fahrgäste. Deshalb begrüßt der VCD die Bemühungen von Landräten der Region, mehr Transparenz in die ÖPNV-Finanzierung zu bekommen und deshalb fordert der VCD eine Neuregelung der ÖPNV-Verträge zwischen VVS und Verkehrsunternehmen auf Basis von Ausschreibungen.

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

---

<sup>16</sup> 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.

Problem in Bempflingen an der Grenze zum naldo-Verbund. Hier wurde bei der Einrichtung des naldo 2002 versäumt, eine entsprechende Regelung zu finden. Auch im Heckenjäu (Bereich Heimsheim-Mönsheim) wird seit rund zehn Jahren über gemeinsame Tarifpunkte VVS/VPE diskutiert – bislang ohne greifbares Ergebnis. Vergleicht man die Lösungen anderer Verbände mit den Argumenten des VVS, wieso die oder das nicht möglich sei, stellt man fest, dass die Altverträge des VVS zur Einnahmesicherung der Konzessionsinhaber sowohl für die Fahrgäste als auch für die Landkreise zu sehr teuren Lösungen oder zu weiter ungelösten Problemen führen. Im Interesse der Fahrgäste und Finanzierer des ÖPNV sind hier Neuregelungen der Verträge erforderlich, die zu mehr Transparenz und Kostensenkung führen.

Das Baden-Württemberg-Ticket, das vom VVS gerne als Alternative zu fehlenden Kooperationsstarifen angeführt wird, ist mit einem Preis von 17 EUR (1 Person) bzw. 25 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 DB<sup>17</sup> 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 Kooperationsstarife, 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.

---

<sup>17</sup> Landtagsdrucksache 13/1825

## Anlage 2: Tarifpunkte an verbundüberschreitenden Schienenstrecken

Gemeinsame Tarifpunkte mit Nachbarverbänden (Schienenverkehr)				
Verbund	Nachbarverbund	Strecke	Gemeinsamer Bahnhof	Anmerkungen
VVS	VPE	Stuttgart-Pforzheim	Vaihingen/Enz	
VVS	HNV	Stuttgart-Heilbronn	Kirchheim	
VVS	VSH	Stuttgart-Hessental	Fornsbach	
VVS	Lkr Göppingen	Stuttgart-Göppingen	-	Kein Verbund; für Fahrten nach Stuttgart durchgehende Monatskarten erhältlich
VVS	Lkr Ostalbkreis	Stuttgart-Aalen		Kein Verbund
VVS	Naldo	Stuttgart-Reutlingen	-	Tariflücke Bempflingen-Metzingen
VVS	Naldo	Herrenberg-Tübingen	Gültstein	
VVS	VGf	Stuttgart-Horb	-	Tariflücke Bondorf-Eutingen
Naldo	DING	Sigmaringen-Ulm	-	Tariflücke Herbertingen-Riedlingen
Naldo	Bodo	Sigmaringen-Aulendorf	-	Tariflücke Bad Saulgau-Altshausen
Naldo	TUT	Sigmaringen-Tuttlingen	Beuron	
Naldo	VGf	Tübingen-Horb	Eyach	
DING	Bodo	Ulm-Friedrichshafen		Tariflücke Bad Schussenried-Aulendorf
DING	Bodo	Memmingen-Kißlegg		Tariflücke Tannheim – Marstetten-Aitrach
Lkr Göppingen	DING	Stuttgart-Ulm		Kombiticket aus dem LKR Göppingen zu DB-Bahnhöfen bis Ulm
DING	Htv	Ulm-Aalen	Überlappungstarif	
Bodo	VHB	Friedrichshafen-Singen/Htwl		VHB bis Überlingen für einzelne Fahrkartenarten
VHB	TUT	Tuttlingen-Singen/Htwl		VHB bis Tuttlingen/Immendingen für einzelne Fahrkartenarten
VHB	TVSH	Singen/Htwl-Basel		VHB bis Schaffhausen für einzelne Fahrkartenarten
TVSH	WTV	Singen/Htwl-Basel	Überlappungstarif	
WTV	RVL	Singen/Htwl-Basel	Überlappungstarif	
RVL	RVF	Basel-Freiburg	Überlappungstarif	
RVF	VSb	Freiburg-Donaueschingen		Tariflücke Unadingen-Döggingen
VSb	TGO	Offenburg-Villingen		Tariflücke Hornberg-Triberg für Einzelfahrausweise (Zeitkarten Anstoßtarif)
TGO	RVF	Offenburg-Freiburg	Überlappungstarif	
TGO	VVR	Hausach-Freudenstadt	Überlappungstarif	
VVR	VGf	Hausach-Freudenstadt	Schenkenzell	
VGf	VVR	Horb-Rottweil	Horb	
VGf	VGC	Horb-Pforzheim	Hochdorf (b Horb)	
VGC	KVV	Freudenstadt-Rastatt	Überlappungstarif	
TGO	KVV	Offenburg-Karlsruhe		Tariflücke Achern-Bühl für Einzelfahrausweise (mit bes. Übergangsregelungen; Zeitkarten Anstoßtarif)
KVV	VGC	Karlsruhe- Bad Herrenalb	Überlappungstarif	

KVV	VPE	Karlsruhe-Pforzheim	Überlappungstarif	
VPE	VGC	Pforzheim-Horb	Überlappungstarif	
VPE	KVV	Mühlacker-Bruchsal	Bretten	
KVV	VRN	Karlsruhe-Mannheim	Überlappungstarif	
KVV	VRN	Karlsruhe-Heidelberg	Überlappungstarif	
KVV	HNV	Karlsruhe-Heilbronn	Eppingen	
VRN	HNV	Sinsheim-Eppingen	Überlappungstarif	
VRN	HNV	Sinsheim-Heilbronn	Überlappungstarif	
VRN	HNV	Heilbronn-Neckarelz	Neckarelz	
VRN	HNV	Heilbronn-Würzburg	Rosenberg	
HNV	VSH	Heilbronn-Hessental	Überlappungstarif	
VSH	Ostalbkreis	Crailsheim-Aalen		Kein Verbund
HTV	Ostalbkreis	Aalen-Ulm		Kein Verbund
Anzahl			45	28
				17

Von 45 untersuchten Schienenstrecken haben immerhin 17 (= 38%) keinen gemeinsamen Tarifpunkt.

## Anlage 3: Übersicht über Mitnahmemöglichkeiten

### Mitnahmemöglichkeiten für Monatskarten

Erwachse- ne	Kinder	Wochentags ab 19:00	Wochenende ganztags
	3 oder alle eigenen		VVS
	4 oder alle eigenen		RVL
1	alle eigenen	VRN, KVV	VRN
1	2 oder alle eigenen	VPE	TGO, VPE
1	4 oder alle eigenen		WTV, VVR, RVF, VHB, VSB
2	2 oder alle eigenen		
2	4 oder alle eigenen		
3			VGC
4		naldo, VRN	bodo, naldo, VRN

### Mitnahmemöglichkeiten für Jahreskarten

Erwachse- ne	Kinder	Wochentags ab 19:00	Wochenende ganztags
	3 oder alle eigenen		VVS
	4 oder alle eigenen		RVL
1	alle eigenen	VRN, KVV	VRN
1	2 oder alle eigenen	VPE, HNV	TGO, VPE, HNV
1	4 oder alle eigenen		WTV, VVR, RVF, VHB, VSB
2	2 oder alle eigenen		Kreisverkehr-SA
2	4 oder alle eigenen		
3			
3	2 Kinder = 1 Erw.	HTV	HTV
4		naldo, VRN	bodo, naldo, VRN, DING
4	2 Kinder = 1 Erw.	DING	



## Mitnahmemöglichkeiten für Hunde bei Zeitkarten

Hunde (sowie) 1 Hund	Wochentags ab 19:00 DING	Wochenende ganztags VVS, VHB, DING
1 Hund statt 1 Erwachsenen	Naldo (max. 1), VPE, VRN	Naldo (max. 1), VPE, VRN, VSB
Bis zu 4 Hunden		RVF

## **Anlage 4 Übersicht über die Verkehrsverbände und ihre Tarife**

s. Beilage