

Presseinformation

**Im Landtag von
Baden-Württemberg**

Die Grünen Bündnis⁹⁰

Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart
Tel: 0711-2063-678/687/683
Fax: 0711-2063-660
schmitt@gruene.landtag-bw.de
<http://www.bawue.gruene-fraktion.de>

Stuttgart, den 03.12.2003

Ende der Kleinstaaterei

**Ein grünes Modell für eine Flurbereinigung
der Verbundlandschaft in Baden-Württemberg**

Pressekonferenz 03.12.2003
mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitische Sprecher

Ende der Kleinstaaterei

Ein grünes Modell für eine Flurbereinigung der Verbundlandschaft in Baden-Württemberg

PK Bündnis 90/Die Grünen im Landtag von Baden-Württemberg mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher

Ausgangslage

Die baden-württembergische Verbundlandschaft ist geprägt von einem extremen Wildwuchs:

- Jeder dritte westdeutsche Verkehrsverbund liegt in Baden-Württemberg.
- Viele Verkehrsverbände sind auf das Gebiet eines einzigen Landkreises beschränkt.
- Noch immer ist die volle Flächendeckung nicht erreicht.

Dieser Flickenteppich ist das Ergebnis der Verbundpolitik des Landes. Während andere Länder wie Rheinland-Pfalz, Hessen, Nordrhein-Westfalen oder Berlin-Brandenburg die flächendeckende Einrichtung von Verbänden aktiv gestaltet haben, sind in Baden-Württemberg die Verbände ohne Anleitung durch das Land gewachsen und bilden nun den entsprechenden Dschungel.

Für die Kunden des öffentlichen Nahverkehrs ist die südwestdeutsche Kleinstaaterei ein einziges Ärgernis. Die Verbände sind nicht nur zu klein, sie beschäftigen sich auch intensiv mit der Entwicklung immer neuer Tarifmodelle und Sonderregelungen. Mittlerweile ist die Vielfalt der Tarifbedingungen so groß geworden, dass sogar die Landesregierung den Überblick verloren hat:

„Die gewünschte Darstellung der Tarifbestimmungen der einzelnen Verbände wäre nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich“,

hieß es in der Antwort auf einen Antrag der Grünen im Landtag.

Es ist daher höchste Zeit, den Tarifsdschungel zu lichten und die verwirrende Vielfalt in der Verbundlandschaft zu recht zu stützen.

Der Weg zu einer klaren Verbundstruktur

Die grüne Landtagsfraktion plädiert für eine Flurbereinigung in der Verbundlandschaft. Nur wenn das Gestrüpp an Regeln gelichtet und die Zahl der Verbände auf ein überschaubares Maß zurückgeführt wird, kann der öffentliche Verkehr in Baden-Württemberg auch tariflich zu einer vollwertigen Alternative zum Auto werden. Gefor-

dert sind hier die Landkreise, die Verkehrsunternehmen und die bestehenden Verbundorganisationen. Ohne klare Vorgaben und entsprechendes Engagement des Landes wird ein derartiger Prozess aber nicht in Gang kommen.

Grundsätzlich ist dem Land eine Neugliederung der Verbundgebiete durch ein Verbundgesetz wie in Hessen noch immer möglich. Ein solches Vorgehen würde jedoch massive Widerstände hervorrufen und ist wenig erfolgversprechend.

Das Instrument der Wahl ist daher der „goldene Zügel“. Jährlich fördert das Land die Verkehrsverbünde mit rund 50 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln. Die Fördermittel sind durch Verträge mit den Verbundgesellschaften über mehrere Jahre festgelegt. In diesen Verträgen sind bislang objektive Leistungskriterien weitgehend unberücksichtigt geblieben. Die Höhe der Förderung orientiert sich vorwiegend am Status Quo und den Durchtarifierungsverlusten.

Die Grünen im Landtag schlagen vor, die Verbundförderung von der Existenzbezuschussung auf eine Leistungsbezuschussung umzustellen. Dabei sollen Erfolge im Werben um zusätzliche Fahrgäste honoriert werden.

Zur Harmonisierung der Tarifbedingungen ist die Verbundförderung an die Erfüllung von Mindeststandards zu koppeln. Das Land muss dazu für die wesentlichen Tarifbedingungen Standards festlegen. Weicht ein Verbund von diesen Standards ab, führt dies zu einer Reduktion der Verbundförderung.

Standardsetzungen müssen insbesondere die Kinderaltersgrenze, die Fahrradmitnahme, Mitnahmeregelungen bei Zeitkarten, die Mehrfahrtenkarte, die Tages- und Gruppenkarte, das Entwerten von Fahrscheinen, die Tarifzoneneinteilung sowie die Kompatibilität von Verbundrabattkarten erfassen.

Zur Vergrößerung der Verbundgebiete und damit zur Verminderung der Anzahl der Verkehrsverbünde schlägt die grüne Landtagsfraktion die Einführung einer „Heiratsprämie“ in der Verbundförderung vor. Kleinen Verkehrsverbänden soll der Zusammenschluss durch eine Einmalzahlung erleichtert werden. Die Förderung von Verkehrsverbänden, die weniger als drei Landkreise umfassen, soll degressiv bis 2010 auslaufen.

Ein Landschaftsplan für das Jahr 2010

Eine kundenfreundliche Verbundstruktur in Baden-Württemberg kann mit den derzeit 17 Verkehrsverbänden und immer noch verbleibenden verbundfreien Gebieten nicht erreicht werden. Notwendig ist eine Reduktion auf höchstens ein Drittel der heutigen Anzahl bei künftig vollständiger Flächendeckung.

Die grüne Landtagsfraktion legt dazu einen konkreten Vorschlag vor, der als denkbares, aber keineswegs alternativloses Modell zu verstehen ist. Ausgehend von der heutigen Verbundstruktur wird das Land in die folgenden fünf Verbundgebiete aufgeteilt:

Verkehrsverbund Stuttgart (VVS):

Die Grenzen des Verkehrsverbund Stuttgart sind das größte tarifäre Hindernis für Nahverkehrskunden in Baden-Württemberg. Keine andere Verbundgrenze wird täglich von so vielen Menschen überquert. Der VVS muss daher kräftig erweitert werden. Im Süden kommt die Region Neckar-Alb mit den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und Zollernalb hinzu, im Osten die Kreise Göppingen, Heidenheim, Ostalb und Schwäbisch Hall. Im Westen wird eine Überlappungszone mit dem künftigen Karlsruher Verbund geschaffen, die von Mühlacker über Pforzheim und Calw bis nach Nagold reicht. Im Norden wird für Heilbronn eine Überlappungszone mit dem VRN eingerichtet.

Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN):

Der VRN ist der bislang größte Verbund in Baden-Württemberg. Nach dem Zusammenschluss mit der Verkehrsgemeinschaft Main-Tauber deckt er die gesamte Nordgrenze des Landes ab. Das bislang schmale Band wird südlich um Stadt- und Landkreis Heilbronn sowie den Hohenlohekreis ergänzt. Zu den zahlreichen bestehenden Überlappungsbereichen auch mit hessischen und bayrischen Verkehrsverbänden kommt ein Übergangsbereich im Raum Heilbronn zum VVS.

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV):

Der KVV wird entsprechend der fortschreitenden Ausdehnung des Stadtbahnnetzes in den Schwarzwald erweitert. Die Verkehrsverbände von Pforzheim (VPN), Calw (VGC) und Freudenstadt (VGF) kommen zum KVV. Die im Süden angrenzende Tarifgemeinschaft Ortenau (TGO) des Ortenaukreises fusioniert ebenfalls mit dem KVV. Die neuen Gebiete im Westen werden als Überlappungszonen zum VVS eingerichtet, der Bereich südlich von Offenburg wird zur Überlappungszone mit dem neuen südbadischen Verkehrsverbund.

Verkehrsverbund Südbaden (VSB)

Der Verbundstruktur in Südbaden entspricht bislang weitgehend dem Prinzip ein Kreis, ein Verbund. Auf der Rheinschiene drängt sich durch den Ausbau der S-Bahn Basel bis Freiburg ein einheitlicher Verbund geradezu auf. Der Regioverbund Freiburg (RVF), der Regioverbund Lörrach (RVL) und der Waldshuter Tarifverbund (WTV) werden Teil eines Verkehrsverbundes Südbaden. Die Kooperationen mit den Tarifverbänden in der Nordwestschweiz werden beibehalten. Die drei östlich angrenzenden Landkreise Rottweil, Tuttlingen und Schwarzwald-Baar sind durch den Ringzug verkehrlich zusammengewachsen. Gemeinsam mit dem Landkreis Konstanz ergänzen sie die Verbände an der Rheinschiene zu einem Verkehrsverbund Südbaden. In Richtung Norden muss ein Überlappungsbereich mit dem KVV im südlichen Teil des Ortenaukreises geschaffen werden.

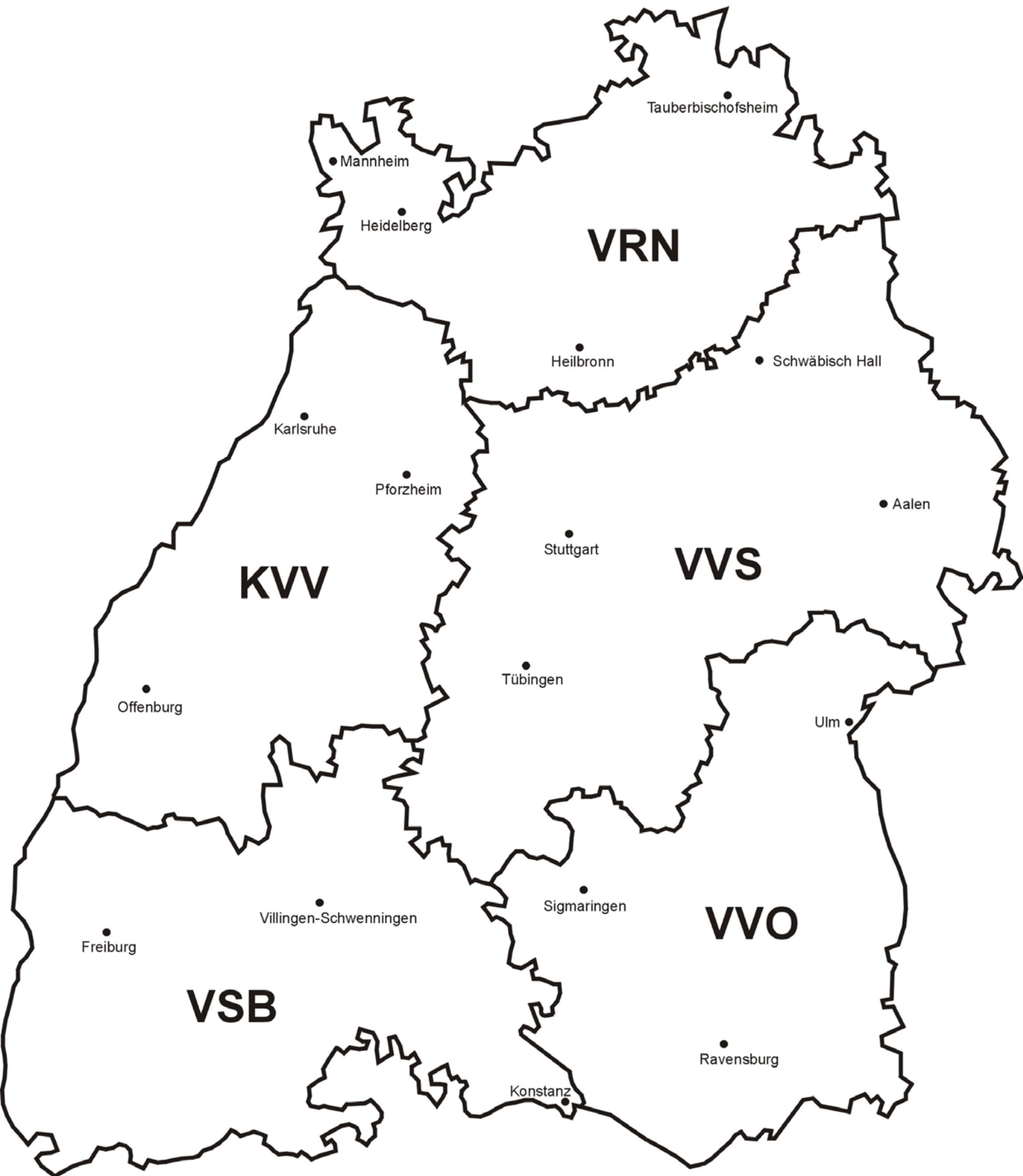
Verkehrsverbund Oberschwaben (VVO)

In Oberschwaben entsteht aus dem Nukleus des bestehenden Verkehrsverbundes um Ulm DING (Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft) der Verkehrsverbund Oberschwaben. Der DING fusioniert mit dem in Gründung befindlichen Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben und wird um den Landkreis Sigmaringen aus dem bisherigen Naldo-Gebiet ergänzt, der verkehrlich zu Oberschwaben und nicht nach Reutlingen/Tübingen gehört. Überlappungsbereiche sind nach Heidenheim und Konstanz notwendig.

Der Zuschnitt dieser fünf Verkehrsverbünde beachtet historische Entwicklungen, geographische Trennlinien und ist an den großen Verkehrsströme orientiert. Alle weißen Flecken auf der Verbundkarte werden beseitigt. Die Verdreifachung der durchschnittlichen Verbundgrößen verringert die Anzahl verbundgrenzenüberschreitender Fahrten deutlich. In Kombination mit der Einrichtung von großzügigen Überlappungsbereichen und einer generellen Harmonisierung der Tarifbedingungen wird der Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Land erheblich vereinfacht und für viele potenzielle Nutzer überhaupt erst attraktiv.

Neuordnung der Verkehrsverbände in Baden-Württemberg

Boris Palmer MdL, Fraktion GRÜNE im Landtag von Baden-Württemberg



- | | |
|-----|------------------------------|
| VRN | Verkehrsverbund Rhein-Neckar |
| KVV | Karlsruher Verkehrsverbund |
| VVS | Verkehrsverbund Stuttgart |
| VSB | Verkehrsverbund Südbaden |
| VVO | Verkehrsverbund Oberschwaben |