

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Verkehrsverbände Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)/
Tarifverbund Ortenau (TGO)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Benutzer (Gesamtzahl und anteilig an Gesamtnutzer) öffentlicher Verkehrsmittel pendeln (Bus, S-Bahn, Regionalzug) aus dem Raum des KVV in den Nachbarverband TGO und umgekehrt?
2. Wie viele davon sind Schülerinnen und Schüler sowie Studierende?
3. Wie viele Studierende, die entweder im KVV- oder TGO-Gebiet wohnen, pendeln täglich in eine Hochschule des anderen Verkehrsverbunds (z. B. Offenburg und Karlsruhe)?
4. Verfolgen die Verkehrsverbände KVV und TGO gemeinsame Konzepte, die über den klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hinausgehen (z. B. vernetztes Radwegekonzept, Car- oder Bike-Sharing usw.)?
5. Liegen ihr Erkenntnisse vor, ob (privat) organisierte Fahrgemeinschaften jeweils zwischen den Gebieten der Verkehrsverbände KVV und TGO pendeln und wenn ja, wie viele?
6. Gibt es Pläne, für Schülerinnen und Schüler und/oder Studierende ein über die Übergangszone hinaus geltendes Monats- oder Semesterverbundticket, gültig sowohl im KVV- als auch im TGO-Gebiet, einzuführen?
7. Wie weit sind ihre Bemühungen inzwischen fortgeschritten, einen einheitlichen Landestarif zu installieren?

04.02.2016

Wald CDU

Eingegangen: 08.02.2016 / Ausgegeben: 10.03.2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Der öffentliche Personennahverkehr ist eine wichtige Alternative zum Individualverkehr und entlastet nicht nur die Verkehrssituationen auf den Straßen, sondern auch die Umwelt. Allerdings nur, wenn dieser kostenverträglich und effizient umgesetzt wird. Täglich pendeln zahlreiche Menschen zwischen den Verkehrsverbänden der KVV und TGO, um zur Schule, Hochschule oder Arbeit zu gelangen. Um auch in Zukunft den ÖPNV gerade im ländlichen Raum aufrecht zu erhalten, müssen den Menschen preislich attraktive, effiziente und vernetzte Angebote vorgelegt werden, was mittelfristig durch eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsverbänden und langfristig durch eine Homogenisierung der Tarife und Angebote gewährleistet werden kann.

Antwort

Mit Schreiben vom 29. Februar 2016 Nr. 3-3892.04/100 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie viele Benutzer (Gesamtzahl und anteilig an Gesamtnutzer) öffentlicher Verkehrsmittel pendeln (Bus, S-Bahn, Regionalzug) aus dem Raum des KVV in den Nachbarverband TGO und umgekehrt?*
- 2. Wie viele davon sind Schülerinnen und Schüler sowie Studierende?*
- 3. Wie viele Studierende, die entweder im KVV- oder TGO-Gebiet wohnen, pendeln täglich in eine Hochschule des anderen Verkehrsverbands (z. B. Offenburg und Karlsruhe)?*

Zu 1. bis 3.:

Eine Erhebung im Bus- und Bahnbereich über eine konkrete Pendleranzahl zwischen dem TGO und dem KVV liegt weder den Verbänden noch dem Land vor. Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs gibt es montags bis freitags rund 8.500 Fahrten (beide Richtungen zusammengezählt), davon 98 % im Regionalexpress und 2 % in der S-Bahn. Zur Frage, wie viele davon Pendlerinnen und Pendler, Gelegenheitsreisende, Schülerinnen und Schüler oder Studierende sind, liegen keine Erhebungen vor.

Der Verkehrsverbund TGO hat ergänzend mitgeteilt: Generell geht man, nach spezifischen Auswertungen, von rund 80 % Binnenfahrgästen und rund 20 % Ein-/Auspendler/-innen aus (Pendler/-innen in alle Richtungen: Karlsruhe, Freiburg, Straßburg, Schwarzwald). Für die sogenannten „Nahpendler/-innen“ TGO/KVV existiert ein definierter Übergangsbereich mit eigenständigen Zeitkarten („TGO-Ergänzungskarte-KVV“). Hiervon werden pro Jahr rund 2.000 Stück an Erwachsene und 6.300 Stück an Schülerinnen und Schüler abgesetzt. Wer über den Übergangsbereich TGO-KVV hinaus pendelt (sogenannte „Fernpendler/-innen“ im Nahverkehr), wählt die Zeitkarten von TGO und KVV oder alternativ den Haustarif der DB AG. Hochgerechnet von bestimmten Nutzungserhebungen und verkauften Tickets geht der TGO hierbei von rund 50 erwachsenen Pendler/-innen mit Verbundtickets aus. Darüber hinaus teilen die Verbände KVV und TGO mit, dass Gelegenheitspendler/-innen mit Monatskarten und Pendler/-innen mit Haustarif (DB-Tarif) nicht erhebbar bzw. unbekannt sind. Der TGO geht im Bereich der „Nahpendler/-innen“ TGO/KVV von rund 880 Schülerinnen und Schülern aus, im Bereich der „Fernpendler“ im Nahverkehr können keine validen Zahlen geliefert werden.

Ergänzend teilt der KVV mit, dass belastbare Zahlen nur mit einer aufwändigen Verkehrserhebung erhoben werden könnten. Die Landesregierung teilt diese Auffassung.

Im Hinblick auf die spezifischen Pendelgewohnheiten der Studierenden liegen ebenfalls keine Erhebungen vor.

4. Verfolgen die Verkehrsverbände KVV und TGO gemeinsame Konzepte, die über den klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hinausgehen (z. B. vernetztes Radwegekonzept, Car- oder Bike-Sharing usw.)?

Die Verkehrsverbände sind häufig Partner von Car-/Bike-Sharing (z. B. Next Bike, Call a Bike usw.) oder anderen Kooperationsmodellen, aber nicht deren verantwortliche Betreiber. Der KVV teilt mit, dass gemeinsame Konzepte aktuell im Rahmen der Gespräche zum Verkehrskonzept Nationalpark angestrebt werden.

5. Liegen ihr Erkenntnisse vor, ob (privat) organisierte Fahrgemeinschaften jeweils zwischen den Gebieten der Verkehrsverbände KVV und TGO pendeln und wenn ja, wie viele?

Weder der Landesregierung noch den angefragten Verbänden liegen entsprechende Erkenntnisse vor.

6. Gibt es Pläne, für Schülerinnen und Schüler und/oder Studierende ein über die Übergangszone hinaus geltendes Monats- oder Semesterverbundticket, gültig sowohl im KVV- als auch im TGO-Gebiet, einzuführen?

7. Wie weit sind ihre Bemühungen inzwischen fortgeschritten, einen einheitlichen Landestarif zu installieren?

Zu 6. und 7.:

Die Arbeiten am Landestarif schreiten planmäßig voran. Nach Abschluss der Konzeptionsphase hat der Einstieg in die Umsetzungsphase begonnen. Anfang des Jahres wurde der erste Entwurf des Tarifwerks an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Umsetzung in die Vertriebssysteme und für Testzwecke versandt. Aktuell wird auf Basis des Organisationskonzepts zusammen mit den potenziellen Vertragspartnern das Vertragswerk für die Landestariforganisation erarbeitet. Gemäß dem Landestarifkonzept gilt der Landestarif im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr und schafft damit für diese Verkehre ein landesweit einheitliches Tarifangebot. Für Fahrten innerhalb eines Verkehrsverbundes gilt weiterhin der entsprechende Verbundtarif. Die Einführung des Landestarifs erfolgt in zwei Stufen. In der 1. Stufe umfasst der Landestarif Einzel-, Gruppen- und Tageskarten für den SPNV und die Regiobuslinien, verbunden mit einer integrierten Zielanschlussmobilität. Zielanschlussmobilität heißt, dass im Fahrausweis die Nutzung des ÖPNV (Straßenbahn/Bus) am Zielort in einem bestimmten Gebiet (in der Regel Gemeindegebiet bzw. Verbundtarifzone) integriert ist. Die marktseitige Einführung der 1. Stufe des Landestarifs erfolgt im Dezember 2018. Stufe 2 des Landestarifs umfasst die landesweit flächendeckende Integration des gesamten Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs im Land bei Fahrten, die über Verbundgrenzen hinweg gehen. Dies ist verbunden mit der Einführung der Startanschlussmobilität. Das Fahrausweissortiment wird um die Zeitkarten ergänzt. Somit umfasst der Landestarif das volle Tarifsortiment. Die Umsetzung der Stufe 2 erfolgt ab 2019 schrittweise bis Dezember 2021. Der Zeitplan für die Umsetzungsphase sieht vor, dass das Vertrags- und Regelwerk für den Landestarif bis zum 4. Quartal 2017 abschließend erarbeitet wird.

Das Land plant zusammen mit den Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen und Studierendenvertretungen die Einführung eines landesweit gültigen Semestertickets. Die Arbeiten hieran sind weit fortgeschritten.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur