

Herrn  
Johannes Müllerschön  
Alte Saline 1  
74254 Offenau

Verbandsvorsitzender

26.04.2010  
Krä/Pa  
Az: 01.33

## **Ihre Anfrage zur Verbesserung des Nahverkehrs in der gesamten (Metropol-) Region vom 10. März 2010**

Sehr geehrter Herr Müllerschön,

wir kommen zurück auf Ihre Anfrage, die Sie bei der Planungsausschusssitzung am 10. März 2010 gestellt haben und möchten Ihnen dazu folgendes mitteilen:

### **zu 1) Bahntag der Metropolregion**

Die Veranstaltung „Perspektiven des Schienenpersonenverkehrs in der Europäischen Metropolregion Stuttgart“, bisher auch unter „Bahntag“ kommuniziert, wird am 11. Mai 2010 im Geno Haus in Stuttgart stattfinden. Dazu sind alle Mitglieder aller Planungs- und Verkehrsausschüsse der beteiligten fünf Regionalverbände eingeladen. Die Auswahl der Referenten und Diskussionsteilnehmer macht aus unserer Sicht deutlich, dass es an diesem Tag um die integrierte Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion Stuttgart geht. Besonders im Blick haben wir dabei den klassischen Fernverkehr auf der Ebene der IC und EC sowie die langlaufenden Nahverkehre wie RE und IRE. Da sowohl Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und der Initiative Deutschland Pakt vertreten sind, ist die Möglichkeit für einen konstruktiven Austausch gegeben. Die Beschränkung der Teilnehmer ergibt sich aus dem zur Verfügung stehenden Saal im Geno Haus. Die Einladungsfrist war zugegebenermaßen etwas eng getaktet, jedoch sagte erst in der fünfzehnten Kalenderwoche die Deutsche Bahn AG verbindlich zu.

### **Zu 2) Metropolticket**

Das Thema Metropoltarif ist vor etwa zwei Jahren zum ersten Mal formuliert und in den Koordinierungsausschuss der Europäischen Metropolregion Stuttgart (EMS) gebracht worden. Ein Metropoltarif könnte die tariflichen Schnittstellen zwischen den Verbänden in der Metropolregion überbrücken und letztlich zu einer einheitlichen Tarifstruktur führen. Zudem könnte ein Metropoltarif auch einen Beitrag zur Stärkung der regionalen Identität leisten.

Neun Verkehrsverbände haben zwischenzeitlich ein Modell für ein Einzelticket Metropoltarif erarbeitet, das auch die Deutsche Bahn mitträgt. Es betrifft zunächst den Gelegenheitsverkehr, also den Einzelfahrschein, der zu seiner bisherigen Funktion den Stadt- und Ortsverkehr am Startort und am Zielort hinzu erhält.

Noch nicht abgeschlossen sind die Arbeiten zu einem MetropolTagesticket, da die Deutsche Bahn AG/DB Regio hier Verluste beim Baden-Württemberg-Ticket erwartet.

Als weitere Stufe ist eine Integration des Pendlerverkehrs in einen Metropoltarif vorgesehen.

Die von Ihnen genannten Preisunterschiede ergeben sich daraus, dass die Verbände für ihr Verbundgebiet spezifische Tickets anbieten zu besonders günstigen Tarifen, um z.B. die Attraktivität zu erhöhen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten werden nicht vom einzelnen Fahrgast getragen, sondern vom Verbund. Solche Mehrkosten durch die EMS-Tickets wollen die betroffenen Verbände in der EMS jedoch vermeiden, deshalb wurde ein Zuschlagsbedarf von ca. 0,85 € errechnet, den alle Käufer eines Einzelfahrscheins direkt mitfinanzieren müssen.

Für die Region Heilbronn-Franken ergibt sich derzeit die Situation, dass der Main-Tauber-Kreis nicht zu den beteiligten Verbänden gehört, da er in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar integriert ist. Aus regionaler Sicht und aus Sicht des Landkreises muss jedoch mittelfristig sichergestellt werden, dass auch der Main-Tauber-Kreis als Teil der Europäischen Metropolregion Stuttgart am Metropoltarif der EMR teilhaben kann.

Das Thema ist Gegenstand des Tagesordnungspunktes 2 der Planungsausschusssitzung am 29. April 2010. Die VORLAGE (PA) 8/36 enthält weitere Details.

### **3) Frankenbahn, Metropolregion**

Das Land Baden-Württemberg hat mit der DB Regio einen Verkehrsvertrag abgeschlossen, der bis zum Jahr 2016 läuft und mit der Vereinbarung Bestand hat, die darin getroffen wurden. D.h. das Land zahlt an die DB Regio für die dort vereinbarten Leistungen einen vertraglich festgelegten Preis. Alle Leistungen, die darüber hinaus angeboten würden, wären freiwillige Leistungen.

Es gibt keinen Nahverkehrstarif der Metropolregion Rhein-Neckar. Vielmehr handelt es sich um Tarife des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar, die auch von diesem verantwortet werden. Die Konstellation im Rhein-Neckarraum ist so, dass das Gebiet der Europäischen Metropolregion Rhein-Neckar kleiner ist als das des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar. So gehört etwa der Main-Tauber-Kreis zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar, nicht jedoch zur Metropolregion Rhein-Neckar, sondern zur Metropolregion Stuttgart. Jeder Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ist damit automatisch auch ein Metropoltarif. Das macht die Sache relativ einfach.

Ganz anders ist die Situation in der EMS. Hier gibt es neben dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) neun weitere Verkehrsverbände, die direkt an den VVS angrenzen. Diese Verbände reichen z.T. über die Metropolregion Stuttgart hinaus, zum Teil decken sie sie aber auch nicht ganz ab (siehe Main-Tauber-Kreis). Alle diese Verbände haben ihre eigene Geschichte, Struktur, Kostenkalkulation und Tarifstruktur. Ein Metropoltarif bzw. ein Metropolticket ist für diese Verbände ein neues, gemeinsames und zusätzliches Element, das zur vorhandenen Struktur kompatibel sein muss.

Ein Vergleich der bestehenden Tarife im Verkehrsverbund Rhein-Neckar und im Verkehrsverbund Stuttgart bzw. den neun weiteren Verbänden in der EMS ist zwar möglich, aber sehr zeitaufwendig, weil die Struktur, die Mitglieder, die Zielsetzungen und Schwerpunkte, die Berechnungen und Verrechnungen etc. von Verbund zu Verbund variieren. Jeder Verbund betreibt seine Tarifgestaltung individuell für sein Verbundgebiet. Die zu einer annähernden Vergleichbarkeit notwendige Darstellung der Vielfalt der unterschiedlichen Tarife und ihrer jeweiligen Regelungen/Ausnahmen trüge wohl eher zur Verwirrung als zur Klärung bei. Aussagen über die jeweilige Qualität des Verkehrsangebots, über Taktzeiten, Betriebszeiten,

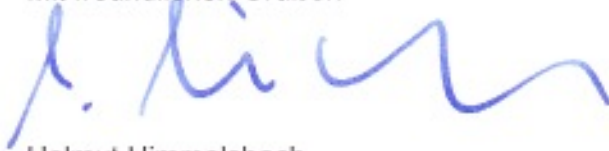
Fahrzeuge etc. lassen die unterschiedlichen Tarife zudem ebenfalls nicht zu. Auch mit einem solchen Vergleich wäre es uns im Übrigen nicht möglich, Ihre letzte Frage in Abschnitt 2) zu beantworten.

Aufgabe der Verbände in der EMS wird es also zunächst sein, über die unterschiedlichen Strukturen hinweg ein gemeinsames Tarifsystem aufzubauen. Dies muss zunächst einmal innerhalb der Metropolregion Stuttgart gelingen, was angesichts von zehn Verbänden bereits sehr anspruchsvoll ist. Zusätzlich müssen dann auch noch die Verbundtarife in den Metropolregionen miteinander kompatibel gemacht werden. Ob die Tarife später identisch sind, lässt sich kaum vorhersagen. Der Weg dorthin wird sicherlich nur in Etappen über einen längeren Zeitraum möglich sein. Mit der Integration des Stadt- und Ortsverkehrs in ein Einzelticket Metropoltarif ist jedoch ein erster wichtiger Schritt getan. Der Preisaufschlag von 0,85 € für diese doppelte Zusatzleistung bedeutet insgesamt eine erhebliche Preissenkung für die gesamte Transportkette.

Nachdem zwischenzeitlich das gemeinsame Gutachten der Anliegerlandkreise der Frankenbahn fertiggestellt war, wurde auf der 3. Sitzung des Runden Tisches Frankenbahn am 16. April 2010 auch ein gemeinsames Finanzierungskonzept für Verbesserungen auf der Frankenbahn vorgestellt. Insgesamt 17,4 Mio. € werden in den nächsten Jahren in die Infrastruktur investiert, die sich die Länder Baden-Württemberg und Bayern, die DB Regio und die kommunale Seite teilen. Gleisarbeiten bzw. Fußgängerunterführungen bzw. Bahnsteigänderungen sind vor allem in den Bahnhöfen Würzburg, Möckmühl und Möckmühl-Züttlingen sowie Osterburken erforderlich, außerdem einige Änderungen der Überhöhung in den Gleisbögen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der RE-Verkehr auf der Relation Stuttgart – Heilbronn – Würzburg und umgekehrt künftig im 1-Stunden-Takt verkehren wird. Vorgesehen ist zudem, die Frankenbahn im Hinblick auf das Ende des Verkehrsvertrags in 2016 um ein Jahr vorzuziehen, so dass die Verbesserungen ab Ende 2015 wirksam werden könnten.

Angesichts der erst in jüngster Zeit vorgestellten wichtigen Ergebnisse zu allen drei Fragen war die Beantwortung Ihrer Anfrage nur mit einer zeitlichen Verzögerung möglich.

Mit freundlichen Grüßen



Helmut Himmelsbach