

D-5

Titel Reduzierung der Verkehrsverbünde
AntragstellerInnen Enzkreis gemeinsam mit Pforzheim
Zur Weiterleitung an SPD-Landesparteitag, SPD-Landtagsfraktion

angenommen mit Änderungen angenommen abgelehnt

Reduzierung der Verkehrsverbünde

- 1 Wir fordern eine Reduzierung der Verkehrsverbünde im Land Baden-Württemberg sowie eine
2 stärkere Zusammenarbeit dieser, beispielsweise auf Grundlage gemeinsamer Fahrplanauskünfte und
3 Übergangserleichterungen.
- 4 Die jetzige Zerstückelung des Landes in ganze 22 Verkehrsverbünde ist unhaltbar. Sie führt zu
5 Frustration und Unverständnis bei den Kund*innen und läuft dem Ziel, den Individualverkehr mehr
6 und mehr in den ÖPNV zu überführen, zuwider. Andere Bundesländer wie Rheinland-Pfalz und
7 Nordrhein-Westfalen kommen mit einer wesentlich geringeren Anzahl an Verkehrsverbänden aus.
8 Die Länder Berlin und Brandenburg sind sogar zusammen in einem einzigen Verkehrsverbund
9 organisiert.
- 10 Um diesen Flickenteppich zu überwinden, schlagen wir vor, eine Anzahl von einem Verkehrsverbund
11 pro Regierungsbezirk einzuführen. Dies kann durch die Zusammenlegung der Verbände der einzelnen
12 Regierungsbezirke erfolgen.
- 13 Für eine nutzungsfreundliche Landschaft des ÖPNV muss die Anzahl der Verkehrsverbünde
14 unbedingt verringert werden.
- 15
- 16 **Begründung**
- 17 Durch die Verringerung der Verkehrsverbünde reduziert sich auch die Anzahl der zu durchfahrenden
18 Übergänge. Dies bringt für die Menschen klare Vorteile mit sich, da sie sich bei jedem
19 Verkehrsverbund, der auf der Fahrt durchquert wird, über die Bestimmungen und Tarife informieren
20 müssen. Hierdurch erhöht sich der Zeitaufwand pro durchfahrenem Verkehrsverbund, mit einem
21 Faktor größer der Anzahl der zu durchfahrenden Verbände, da die Variation der Tarife und
22 Beförderungsbestimmungen die Kundschaft fordert, die Schnittmenge der für ihre Bedürfnisse
23 angelegten Beförderung aus den unterschiedlichen Bestimmungen und Tarifen zusammen zu tragen.
- 24 Auf die Beförderungstarife bezogen bedeutet dies die Klärung unter anderem folgender Fragen, die
25 sich bei jedem Übergang erneut stellen: Ist mein Tagesticket bis 0, 3, 6 oder 7 Uhr des Folgetages
26 gültig? Können mit dem Fahrschein auch Fahrräder transportiert werden, oder muss ein zusätzliches
27 Ticket gelöst werden bzw. ist die Mitnahme nur außerhalb der Stoßzeiten erlaubt? Gibt es eine

28 Kooperation zwischen den an der Fahrstrecke liegenden Verkehrsverbänden und kann somit eine
29 Karte gelöst werden oder muss in jeden Verbund ein eigener Fahrschein beschafft werden? An
30 welchen Waben treffen sich die Verkehrsverbundsgrenzen und wie wirkt sich dies auf die Fahrkarte
31 aus?

32 Durch die Verringerung der Verkehrsverbände kann ein Teil dieses Informationsdschungels für die
33 Fahrgäst*innen gelöst werden.

34 Auch die Orientierung an den Fahrplänen wird für die Kundschaft erleichtert, wenn sie sich mit gleich
35 aufgebauten Fahrplänen konfrontiert sieht und sich nicht bei bereits kurzen Fahrten in einem
36 anderen Verkehrsverbund und dessen Fahrplandesign wiederfindet. Dies gilt nicht nur für die
37 Aushänge der Fahrpläne an den Stationen, sondern auch für die unterschiedlich aufgebauten Homepages und
38 Apps der Verkehrsverbände. Die mit unterschiedlichen Konten, Bezahlmodellen und
39 Strukturen der Anwendungen nicht zur verbundübergreifenden Fortbewegung ermutigen.

40 Durch die Zusammenlegung der Verbände können auch Ressourcen freigestellt werden, die den
41 Fahrgästen zugutekommen können, da unter anderem die Doppelstrukturen in der Verwaltung sowie
42 die mehrfache Erstellung und Pflege von Webseiten und Apps entfällt.

43 Die Einsparungen durch den Wegfall von Doppelstrukturen könnten günstigere Fahrpreise zur Folge
44 haben. Dieses Teilziel wird bereits dadurch erreicht, dass Kund*innen nicht nur deshalb mehr
45 bezahlen, weil sie zufällig einmal eine Verbundgrenze auf ihrer Strecke überfahren.

46 Durch die Verringerung der Verkehrsverbände kann dem Kunden eher ein unkomplizierterer Service
47 aus einer Hand geboten werden.