Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft
Sitzung am 13.03.2006

Drucksache Nr. 017/2006 öffentlich

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV); Ringzug in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg, Sachstandsbericht

Anlagen: 2
Gäste: --

Seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 hat der Ringzug seinen Endausbauzustand erreicht, nachdem mit der Inbetriebnahme der letzten neuen Haltepunkte und der Strecke Immendingen – Blumberg-Zollhaus die stufenweise Einführung des Ringzugs in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg abgeschlossen werden konnte.

Die Verwaltung hat den Ausschuss in seiner Sitzung am 10. Oktober 2005 (vgl. Drucksache Nr. 107/2005) ausführlich über den Sachstand beim Ringzug (neue Haltepunkte, Zweckverband, Fahrgastentwicklung und täglicher Verkehrsbetrieb) unterrichtet.

Anknüpfend an den damaligen Bericht kann die Verwaltung in diesem Bericht mitteilen, dass sich der Ringzug sowohl in Bezug auf die weitere Entwicklung der Fahrgastzahlen, als auch im Hinblick auf die Kosten, sehr positiv entwickelt.

1. Täglicher Verkehrsbetrieb - Entwicklung der Fahrgastzahlen

Mit der Inbetriebnahme der letzten neuen Haltepunkte verkehrt der Ringzug seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 im Vollbetrieb. Die bei einzelnen Zügen zu den Verkehrsspitzenzeiten bestehenden Kapazitätsengpässe konnten im Laufe des Jahres 2005 so weit beseitigt werden, dass im Regelfall die Kapazitäten für sämtliche Fahrgäste ausreichen. Bis auf ganz wenige Ausnahmen verkehren die Ringzüge entsprechend dem Fahrplan sehr pünktlich, was die Fahrgäste vor allem im relativ langen Winter 2005/2006 schätzen gelernt haben.

Im Sachstandsbericht für die Sitzung des Ausschusses am 10. Oktober 2005 hat die Verwaltung über die Entwicklung der Fahrgastzahlen des Ringzugs im Vergleich der Sommermonate Juni 2004 zu Juni 2005 berichtet. Die Hohenzollerische Landesbahn hat im November 2005 die Winterzählung in den Ringzügen durchgeführt und die zusammengefassten Ergebnisse dem Zweckverband Ringzug zur Verfügung gestellt.

Ein Vergleich der neuen Zahlen mit der letzten Zählung im Juni 2005 würde saisonal bedingt erhebliche Fahrgaststeigerungen dokumentieren, da die öffentlichen Verkehrsmittel in den Wintermonaten erheblich stärker genutzt werden als im Sommerhalbjahr. Um diesen saisonalen Einfluss auszuschalten, haben wir in den Anlagen 1 und 2 die täglichen Besetzungszahlen (Durchschnittswerte Montag bis

Sonntag) auf den einzelnen Streckenabschnitten im Vergleich der Zahlen der Winterzählungen von November 2004 zu November 2005 dargestellt.

Was sich im Laufe des Jahres 2005 bereits durch subjektive Eindrücke gezeigt hat, wurde durch die erhobenen Fahrgastzahlen bestätigt: Das Fahrgastaufkommen in den Ringzügen hat sich innerhalb eines Jahres im Zeitraum November 2004 - November 2005 weiter gesteigert und überschreitet an einzelnen Werktagen die Marke von 12.000 Fahrgästen (November 2004: 10.500 Fahrgäste). Im Schnitt über alle Verkehrstage der Woche (Montag bis Sonntag) werden über 9.000 Fahrgäste pro Tag erreicht.

In den einzelnen Abschnitten des Ringzugs verlief die Fahrgastentwicklung unterschiedlich. So konnte der Abschnitt Bräunlingen – Hüfingen – Donaueschingen um 9,5% zulegen, der Abschnitt Donaueschingen – Brigachtal – Villingen um 16,2%, der Abschnitt Villingen – Schwenningen um 12,1% und der Abschnitt Schwenningen – Trossingen um 9,8%.

Im Streckenabschnitt Trossingen DB-Bahnhof nach Trossingen-Stadt ist eine Steigerung der Fahrgäste um 13,8% zu verzeichnen, im Abschnitt Trossingen DB bis Rottweil erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste um 12%. Im Bereich der Gäubahn verzeichnete der Ringzug ebenfalls starke Zuwächse (Rottweil – Aldingen 4,9%, Aldingen – Spaichingen 24,6%, Spaichingen – Tuttlingen 19,5%).

Auf dem Abschnitt Immendingen – Leipferdingen – Blumberg-Zollhaus war ein Vergleich mit Vorjahreswerten nicht möglich, da dieser Streckenabschnitt erst Mitte Dezember 2004 in Betrieb genommen wurde. Die gegenwärtige Auslastung liegt bei durchschnittlich 500 Fahrgästen im Abschnitt Immendingen - Leipferdingen. Der Abschnitt Leipferdingen – Blumberg-Zollhaus erbringt bei der Novemberzählung ohne die touristischen Verkehre der Sommermonate und der geringen Zugdichte erwartungsgemäß nur geringe Fahrgastzahlen.

Die Novemberzählung 2005 fand noch in der vergangenen Fahrplanperiode statt. Um die Kapazitätsprobleme verschiedener Ringzüge zu beheben, wurde im Brigachtal zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 das Fahrplanangebot umgeschichtet und der Busverkehr neu organisiert, um die Zugfahrten insgesamt gleichmäßiger auslasten zu können. Wie sich inzwischen gezeigt hat, konnten insbesondere die Verkehre zur Rudolf-Steiner-Schule in Schwenningen und zum Hoptbühl-Gymnasium sowie zur Feintechnikschule dank der Kooperationsbereitschaft der Schulen so organisiert werden, dass bislang schwächere Zugfahrlagen einen Teil des Spitzenverkehrs aufnehmen konnten. Auf diese Weise kann die vorhandene Beförderungskapazität besser genutzt werden. Der Effekt einer Entlastung einzelner stark frequentierter Zugfahrlagen in der morgendlichen Verkehrsspitze ist allerdings noch nicht in dem erwünschten Maße eingetreten. Leider sind noch nicht alle Schüler des Hoptbühl-Gymnasiums aus Brigachtal, welche einen späteren Zug nehmen könnten, auf den zum Schuljahresbeginn neu eingerichteten späteren größeren Zug umgestiegen. Hier liegt durchaus noch Entlastungspotenzial.

46,6% aller Fahrgäste der Ringzüge steigen an früher schon bestehenden DB-Stationen in die Ringzüge ein, 53,4% aller Ringzugfahrgäste nutzen bei Ein- oder Ausstieg einen der neu gebauten Ringzughaltepunkte, womit sich die Richtigkeit der Planung, auf zusätzliche Ringzughaltestellen zu setzen, um das mögliche Fahrgastpotenzial besser auszuschöpfen, eindrucksvoll bestätigt.

Insgesamt ist aufgrund der Zählergebnisse festzuhalten, dass sich die Fahrgast-

zahlen des Ringzugs im Laufe des Jahres 2005 mit Spitzenwerten von über 12.500 Personen an manchen Werktagen erheblich besser entwickelt haben, als wir das im Sachstandsbericht vom Oktober 2005 mit ca. 11.000 Personen noch prognostiziert hatten. Diese positive Entwicklung rechtfertigt das insgesamt gute Fahrplanangebot des Ringzugs.

2. Rechnungsergebnis für das Jahr 2003, Tendenz für 2004 und die Folgejahre

Bislang konnte die Verwaltung dem Ausschuss noch nicht über die Rechnungsergebnisse des Ringzugs seit dem Start am 31. August 2003 berichten, da - insbesondere in der Startphase des Ringzugs – vom Zweckverband Ringzug und den Landkreisen zahlreiche Detailfragen in Bezug auf die Kosten und Erträge untereinander, mit dem Land, mit den Verbünden und den Verkehrsunternehmen (HzL, DB, und SBG) zu klären waren. Besonders problematisch erwies sich die lange Startphase des Ringzugs, die sich wegen der verzögerten Fertigstellung der Haltepunkte über 16 Monate hinzog. Durch den unvollständigen Betrieb ergaben sich gegenüber den ursprünglichen Kalkulationen teilweise erhebliche Veränderungen bei der Kostenseite und auf der Ertragsseite. Zum Teil mussten wegen der nicht vorgesehenen stufenweise Inbetriebnahme bei den Kosten und den Erträgen neue Bewertungen vorgenommen und die vertraglichen Regelungen, die alle auf eine vollständige Inbetriebnahme des Gesamtsystems zum 31. August 2003 ausgerichtet waren, modifiziert werden.

Schlussrechnung 2003:

Bei der Schlussrechnung für 2003 ist zu berücksichtigen, dass es sich nicht um ein vollständiges Betriebsjahr handelt, nachdem der Betrieb erst zum 31. August 2003 aufgenommen wurde.

Ausgehend von der Jahreskalkulation vom 8. Oktober 2002 (Spalte 2) wurden diese Werte, soweit möglich, auf die vier Monate des tatsächlichen Betriebes (Spalte 3) herunter gebrochen. Nach den jetzt vorliegenden Zahlen bei Kosten und Erträgen ergeben sich für den Ringzugbaustein des Schwarzwald-Baar-Kreises für 2003 folgende Zahlen (Spalte 4):

Position	**Kalkulation vom 08.10.2002**	**Kalkulation für ein Rumpfjahr 4 Monate**	**Ergebnis 2003 31.08.-31.12.2003**
Kosten			
Kosten für Trasse, Stationen, Betrieb und Annuität Haltepunkte	3.686.383 €	1.228.794 €	1.412.146 €
Umlage Zweckverband Ringzug	51.129 €	51.129 €	51.129 €
Verrechnung von Kosten mit dem Land und den Nachbarkreisen	53.686 €	17.895 €	66.690 €
Kosten für Planung + Durchführung der Schienenersatzverkehre	0 €	0 €	147.946 €
Summe Kosten	**3.791.198 €**	**1.297.819 €**	**1.677.911 €**
Erträge			
a) Fahrgeld Netto	920.325 €	306.775 €	263.616 €
b) Sonstige Erträge (§ 6a AEG, SGB IX, Landeszuschuss usw.)	947.909 €	315.970 €	913.350 €
c) Kostenersatz Land für integrierte DB-Züge	1.492.972 €	497.657 €	503.111 €
Summe Erträge	**3.361.207 €**	**1.120.403 €**	**1.680.077 €**
Zuschussbedarf Landkreis *(- = Überschuss)*	**429.991 €**	**143.330 €**	**- 2.166 €**

Die damalige Kalkulation ging für das Rumpfjahr 2003 von Gesamtkosten in Höhe von 1.297.819 Euro aus, im Ergebnis lagen die Gesamtkosten bei 1.677.911 Euro.

Die höheren Kosten entstanden vor allem durch die unvollständige Inbetriebnahme des Ringzugs, da hierdurch zusätzliche Schienenersatzverkehre im Brigachtal eingerichtet werden mussten, um die durch fehlende Haltepunkte noch nicht bedienten Gemeinden und Ortsteile mit ÖPNV-Leistungen zu versorgen. Außerdem konnten in 2003 die im Jahre 2002 kalkulierten Fahrgeldeinnahmen wegen des unvollständigen Betriebs nicht erreicht werden, so dass dieser Fehlbetrag gegenüber dem Land ausgeglichen werden musste.

Bei den Gesamterträgen konnte statt der kalkulierten 1.120.403 Euro ein Betrag von 1.680.077 Euro erreicht werden. Wesentliche Ursache hierfür sind erheblich höhere Ausgleichsleistungen nach § 6a Allg. Eisenbahn-Gesetz für den Ausbildungsverkehr von rund 400.000 Euro, die vom Land Baden-Württemberg für das Jahr 2003 nach intensiver und umfangreicher Nachprüfung erst zum Jahresende 2005 bewilligt wurden. Bei diesen Ausgleichszahlungen konnten gegenüber der ursprünglichen Kalkulation aufgrund der tatsächlichen nachgewiesenen Nutzung des Ringzugs durch Auszubildende individuelle Werte beantragt und genehmigt werden, die gegenüber den als Kalkulationsgrundlage verwendeten gesetzlichen Pauschalwerten erheblich höher liegen. Leider kann im Falle des Ringzugs nicht schon im voraus sicher festgestellt werden, ob wir die für den Ansatz der tatsächlichen höheren Werte notwendige Abweichung vom gesetzlichen Wert von 25% auch in Zukunft erreichen, da die Ausgleichszahlungen nach § 6a AEG immer erst nachträglich im Folgejahr aufgrund der tatsächlichen Nutzung festgestellt und beantragt werden können. Da der Ringzug diese 25%-Grenze nur knapp überschritten hat, können bereits kleinere Verlagerungen im Ausbildungsverkehr gravierende Auswirkungen auf die Höhe der Ausgleichszahlungen haben. Durch Veränderungen bei diesen Rahmendaten kann es zu Reduzierungen der Erträge in der Größenordnung von bis zu 700.000 Euro/Jahr kommen. Aufgrund dieser Unsicherheit wurden bei den Kalkulationen für den Ringzug in allen drei Landkreisen bei den Ausgleichszahlungen jeweils die gesetzlichen Werte angesetzt.

Unter Berücksichtigung der Kosten, der Erträge und der Landeszuschüsse ergibt sich für das Jahr 2003 ein kleiner Überschuss in Höhe von 2.166 Euro.

Für den Schwarzwald-Baar-Kreis sind somit durch den Ringzug im Jahre 2003 keine zusätzlichen Kosten entstanden. Dies hat zur Folge, dass auch die Kostenbeteiligung von 40% der auf den Kreis entfallenden Kosten durch die sechs Anliegergemeinden im Kreisgebiet erfreulicherweise nicht notwendig ist und die bereits abschlagsweise aufgrund der Kalkulation erhobenen Beträge wieder an die Anliegergemeinden zurückfließen können.

Tendenz für 2004:

Der im Jahre 2003 erkennbare positive Trend setzt sich bei den Ringzugeinnahmen auch im Jahre 2004 fort. Aufgrund der uns bisher bekannten Daten gehen wir auch für das Jahr 2004 von einem für den Landkreis gegenüber der damaligen Kalkulation sehr positiven Ergebnis aus, zumal wir auch für 2004 bei den Ausgleichszahlungen nach § 6a AEG individuelle Werte erreichen konnten. Die Mehreinnahmen belaufen sich hier auf rd. 700.000 €. Leider liegt dem Zweckverband Ringzug bislang noch keine Endabrechnung des Landes für das Kalenderjahr 2004 vor, so dass die Verwaltung dem Ausschuss auch noch keine Schlussrechnung für 2004 vorlegen kann. Nach heutigem Kenntnisstand dürfte in der Gesamtsicht auch im Jahre 2004 kein Defizit für den Schwarzwald-Baar-Kreis entstehen, so dass die Anliegergemeinden auch für dieses Jahr mit einer Rückzahlung der abschlagsweise bezahlten Kostenbeteiligungen rechnen können.

Trend für 2005:

Das abgelaufene Jahr 2005 stellt das erste Ringzugjahr unter Vollbetrieb dar. Ob es uns gelingt, auch für das Jahr 2005 individuelle Werte bei den Ausgleichszahlungen nach § 6a AEG zu erreichen, ist derzeit noch nicht bekannt, da die entsprechenden Anträge an das Land erst in diesen Wochen erstellt und bis 31. Mai 2006 beim Land eingereicht werden. Mit einem Bewilligungsbescheid des Landes ist frühestens bis Mitte des Jahres zu rechnen. Es zeigt sich, dass die Inanspruchnahme des Ringzugs im vergangenen Jahr 2005 weiter zugenommen hat, was sich auch in den Erträgen widerspiegeln wird.

Im Hinblick auf die für die Landkreise positiven Zahlen 2003 und 2004 wünscht das Land eine Änderung der vertraglich vereinbarten Abrechnungsmodalitäten, nachdem das Land eine „Schieflage“ bezüglich des Finanzaufwandes zu Lasten des Landes bemängelt. Allerdings darf auch nicht verkannt werden, dass die Landkreise das Einnahmerisiko beim Ringzug in vollem Umfang selbst tragen, und zwar sowohl in Bezug auf die reinen Fahrgeldeinnahmen als auch im Hinblick auf Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und für die unentgeltliche Beförderung von schwer behinderten Fahrgästen. Gerade diese Ausgleichszahlungen standen und stehen im Focus von möglichen Subventionskürzungen, die seit 2004 bereits vorgenommen wurden und möglicherweise in Zukunft noch kommen werden. Die Bundesregierung beabsichtigt, im Rahmen eines Haushaltsbegleitgesetzes 2006 die Zuschüsse für den ÖPNV in den Jahren 2007 bis 2009 um rd. 2,3 Mrd. Euro zu kürzen. Baden-Württemberg wäre nach Angaben der Landesregierung in einer Größenordnung von etwa 240 Mio. Euro von diesen Kürzungen betroffen. Dies würde bedeuten, dass ab 2007 für jeden Landkreis für den öffentlichen Personennahverkehr durchschnittlich etwa 1,8 Mio. Euro pro Jahr weniger zur Verfügung stehen. Sollte es beim Ringzug für die Zukunft zu einer vom Land gewünschten Änderung der Aufteilung von Kosten und Erträgen zwischen Land und Landkreisen kommen, müssten auch die Risiken bei den Ausgleichsleistungen entsprechend neu verteilt werden. Die Verwaltung wird dem Ausschuss zu gegebener Zeit über die weitere Entwicklung berichten.

3. Ringzug-Marketing

Seit der Einführung des Ringzuges im September 2003 wurde auch das Marketing für das Ringzugsystem deutlich forciert. Zum einen gab es etliche Veranstaltungen rund um den Ringzug (z.B. Einführungswoche mit Freifahrten, Train-Night mit Partyveranstaltungen entlang der Ringzugstrecken, Ringzuggeburtstag 2004 mit Freifahrtwochenende, Auftritt bei der Südwestmesse 2005, Auftritt beim Verbundjubiläum des VSB, etliche Sonderfahrten bei regional interessanten Veranstaltungen wie z. B. beim Straßenmusiksonntag in Bräunlingen).

Neben diesen Werbemaßnahmen vor Ort wurde der Bereich Fahrgastinformation und -kommunikation stetig weiterentwickelt. Neben sehr stark nachgefragten handlichen Faltfahrplänen für den Ringzug wurden mehrere Flyer und Broschüren herausgegeben. So entwickelt sich die Verknüpfung von Wandervorschlägen mit dem Ringzug als dauerhafte Einrichtung. Hier ist die Zusammenarbeit mit dem Schwäbischen Albverein und dem Schwarzwaldverein sehr ergiebig, da diese Institutionen den Ringzug in ihre Planungen für geführte Wanderungen mit einbeziehen. In diesem Jahr wird bereits die dritte Auflage des Wanderprospektes herausgegeben werden.

Im vergangenen Jahr wurde durch den Zweckverband Ringzug und den Arbeits-

kreis Marketing, in dem neben den drei Landratsämtern und dem Zweckverband auch die drei Verkehrsverbünde mitwirken, zahlreiche Entwürfe für neue Info-Prospekte erarbeitet, die nun im Laufe des Jahres 2006 veröffentlicht werden sollen. Neben einer neuen allgemeinen Informationsbroschüre über den Ringzug werden auch einzelne Angebote wie zum Beispiel die kostenlose Fahrradmitnahme und die Tages- und Gruppenfahrkarten beworben. Daneben wird es eine Broschüre für Fahrgäste mit Handicap geben, die über die Möglichkeiten zur Nutzung des Ringzuges für diesen Personenkreis informiert.

Sehr stark nachgefragt wird auch die Homepage des 3er-Ringzuges (www.der3er.de oder www.ringzug.de), auf der ebenfalls sehr viele Informationen zum Ringzug und seinen Angeboten (Fahrplan, Tarife) über das Internet verfügbar sind. Die Homepage und die neuen Broschüren sind alle im einheitlichen Ringzug-Design gehalten. Das Corporate Design des Ringzuges führt mittlerweile zu einem hohen Wiedererkennungswert.

Im Jahr 2006 ist geplant, einen Messe- und Informationsstand für den Ringzug zu beschaffen, um den Ringzug bei Veranstaltungen noch besser als bisher präsentieren zu können. Hier ist im Jahr 2006 z. B. das Bahnfest im Aitrachtal zu nennen, welches am 30. April in Immendingen stattfinden wird. Dieses Fest soll zur Belebung und Bewerbung der Aitrachtal-Strecke zwischen Hintschingen und Blumberg-Zollhaus dienen. Das Fest findet in Verbindung mit der Saisoneröffnung der Wutachtalbahn in Blumberg-Zollhaus statt. Geplant ist auch wieder die Teilnahme an der Südwestmesse, nachdem die Präsentation der drei Verkehrsverbünde und des Zweckverbands Ringzug im letzten Jahr sehr positiv aufgenommen wurde.

Neben den eigenen Marketingaktionen wird es in diesem Jahr auch die Aufgabe des Zweckverbandes Ringzug sein, sich an den Marketingaktionen und – konzepten der einzelnen Verkehrsverbünde als Verbundmitglied zu beteiligen.

4. Regionale Tarifkooperation (RTK)

Mit dem Start des Ringzuges im Jahre 2003 wurde auch zeitgleich eine Neuerung im Tarifsystem der drei Verkehrsverbünde VVR (Rottweil), TUTicket (Tuttlingen) und VSB (Schwarzwald-Baar-Kreis) eingeführt, die so genannte „Regionale Tarifkooperation“. Bereits in der sog. „Trossinger Vereinbarung“, die als Rahmenvertrag zur Einführung des Ringzugs am 25. Januar 1996 zwischen den drei Landkreisen und dem Land abgeschlossen wurde, war vereinbart, dass die Landkreise durch eine Kooperation im Tarifbereich das Nahverkehrsprojekt Ringzug ergänzen und unterstützen werden. Zur Umsetzung dieses Ziels hatten sich die Landkreise und die Verkehrsverbünde nach intensiven Verhandlungen auf eine sehr weitgehende Kooperation bei den Tarifen in der Region geeinigt.

Innerhalb der jeweiligen Verbundgebiete gelten eigene Tarifsysteme, die unabhängig voneinander sind, damit örtliche Bedürfnisse in den drei Landkreisen in Bezug auf die Tarifgestaltung optimal berücksichtigt werden können. Auch die Gestaltung der kreisinternen Tarifzonen unterscheidet sich voneinander: Während die Kreisgebiete im Landkreis Rottweil und im Schwarzwald-Baar-Kreis in jeweils 10 große Tarifzonen eingeteilt wurden, sind im Tuttlinger Verkehrsverbund die Tarifzonen kreisförmig um das Zentrum Tuttlingen angeordnet.

Innerhalb der drei Verbünde werden im Binnenverkehr etwa 95% der gelösten Fahrkarten verkauft. In der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg wurden für Fahrten über die Verbundgebiete hinaus für alle Fahrscheinarten (Einzelfahrscheine und Zeitkarten) einheitliche Tarife eingeführt, die aus den Tarifen der jeweils be-

troffenen Verbünde abgeleitet wurden. Somit ist es möglich, mit einem Fahrschein (Einzelfahrschein oder Wochen-, Monats- bzw. Jahreskarte) von jedem Ausgangsort zu jedem Zielort innerhalb der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg zu fahren. Der Fahrgast kann diese Fahrkarte an jedem Automaten und in jedem Bus in der Region lösen und diese gilt in allen Bussen und Bahnen in den jeweils gelösten Zonen. Die regionalen Fahrkarten sind also entgegen weit verbreiteter Meinung nicht nur auf den Ringzug beschränkt.

Die Einnahmeaufteilung auf die drei Verbünde erfolgt über eine Clearingstelle, welche über den Zweckverband Ringzug betrieben wird. Hier werden die jeweiligen Einnahmen anteilsmäßig je nach Fahrtstrecke auf die einzelnen Verkehrsverbünde zugeschieden.

Im Bereich der Schülerzeitkarten gibt es darüber hinaus auch eine Freizeitregelung, die es allen Besitzern einer Schülermonatskarte ermöglicht, ohne Rücksicht auf die gelösten Tarifzonen an Schultagen ab 14 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in den Schulferien ganztags alle Verkehrsmittel innerhalb der Region zu benutzen. Inhaber einer VSB-Schülermonatskarte können darüber hinaus auch in den Nachbarverbünden der Landkreise Waldshut, Lörrach, Emmendingen, Ortenaukreis, Breisgau-Hochschwarzwald und Konstanz sowie im Stadtkreis Freiburg Busse und Bahnen zu oben genannten Zeiten uneingeschränkt benutzen. Ein vergleichbares Angebot gib es derzeit in Baden-Württemberg nicht.

Um das Fahrscheinangebot über die Kreisgrenzen hinaus in der Region zu vervollständigen, werden im Rahmen der regionalen Tarifkooperation auch Tageskarten und Gruppenfahrscheine angeboten.

Für den Fahrgast in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg macht es daher keinen Unterschied, ob er eine Fahrkarte innerhalb eines Verbundes löst, oder eine Fahrkarte für kreisgebietsüberschreitende Verbindungen innerhalb der Region. Alle Fahrpreise in der Region sind bequem über die Fahrscheinautomaten und die Internet-Auftritte der drei Verbünde und des Ringzugs durch Eingabe der gewünschten Fahrstrecken abrufbar. Im Übrigen sind auch die Preise der regionalen Fahrkarten deutlich günstiger als die früher gültigen Haustarife der DB.

Die Tarifkooperation in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg ist die weitestgehende Kooperation zwischen Verbünden in ganz Baden-Württemberg und hat somit Vorbildcharakter. Mit der Möglichkeit, sich mit nur einem Fahrschein in drei Verbünden zu bewegen, erfüllen die drei Verkehrsverbünde eine der Hauptforderungen, die seit Jahren von der Politik und den Fahrgastverbänden gefordert werden.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft wird um Kenntnisnahme gebeten.