

**Gemeinsame Stellungnahme von PRO BAHN und VCD zur  
Kreistagsvorlage 115/02 des Enzkreises**

**„Größerer Verbundraum im Öffentlichen Personennahverkehr“**



Fahrgastverband  
PRO BAHN Nordschwarzwald  
Reuchlinstraße 14  
75233 Niefern-Öschelbronn  
Tel/Fax 07233 941999

Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V.  
Friedrich-Münch-Str. 17  
75417 Mühlacker  
Tel 07041 5545  
[vcdkvpf.mlieb@s-direktnet.de](mailto:vcdkvpf.mlieb@s-direktnet.de)

Dieter Zaudtke  
Vorsitzender  
PRO BAHN  
Nordschwarzwald

Matthias Lieb  
Diplom-Wirtschaftsmathematiker  
Vorsitzender  
VCD Pforzheim/Enzkreis e.V.

17. Januar 2003

## 1. Einleitung

Zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden in den vergangenen Jahren Verkehrsverbünde gegründet, die es ermöglichen, innerhalb des Verbundgebietes mit einer Fahrkarte verschiedene Verkehrsmittel zu benutzen. Typischerweise entstanden Verkehrsverbünde in Ballungsräumen, um die Reisekette für Pendler (z.B. Fahrt mit Regionalbus zum Bahnhof, Zugfahrt in Großstadt, dort Weiterfahrt mit Stadtbahn/Stadtbus) anstelle mit mehreren verschiedenen Fahrscheinen mit einer Fahrkarte zu ermöglichen.

Dieser einheitliche Tarif ist in aller Regel günstiger als die Summe der Einzelfahrkarten der verschiedenen beteiligten Verkehrsunternehmen. Insofern entstehen sogenannte Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, die von den Gebietskörperschaften ausgeglichen werden.

Der erste Verkehrsverbund ging 1965 in Hamburg an den Start. 1978 begann in Baden-Württemberg mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) das Verbundzeitalter.

Zwar wurde schon 1986 im Enzkreis und der Stadt Pforzheim damit begonnen, Verkehrskooperationen zwischen den verschiedenen Nahverkehrsunternehmen aufzubauen, doch es dauerte elf Jahre, bis endlich 1997 der Schritt zu einem Vollverbund geglückt war. Dieser Verbund umfasst auch nur die Stadt Pforzheim und den Enzkreis sowie einige Nahverkehrslinien in die umliegenden Städte und Gemeinden benachbarter Landkreise. Demgegenüber umfassen die Verkehrsverbünde VVS und KVV jeweils mehrere Stadt- und Landkreise und bieten damit für mehr Einwohner einen großen einheitlichen Verbundraum mit einheitlichen Tarifen und Bestimmungen.

## 2. Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg

Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (VCD), erstellte im vergangenen Jahr eine Studie über die inzwischen 19 Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg.

Ergebnis dieser Untersuchung ist u.a., dass die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg mit Abstand die kleinräumigsten Verkehrskooperation in ganz Deutschland darstellen. Während der größte Verbund in Deutschland (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB) fast die Fläche von Baden-Württemberg abdeckt, belegt der VPE mit (Stand 2002) 938 km<sup>2</sup> Fläche unter den 19 Verbänden in Baden-Württemberg nur Platz 14. Betrachtet man nur die Fläche der Stadt Pforzheim und des Enzkreises, so ist der Verbund sogar der kleinste. Nach im Mittel 17 Kilometern erreicht der Fahrgast im VPE-Gebiet die Verbundgrenze (zum Vergleich: Karlsruhe und Stuttgart ca. 30 km). Da der Bundesbürger im Schnitt täglich 39 km Wegstrecke zurücklegt, Berufstätige sogar über 54 Kilometer<sup>1</sup>, ist leicht ersichtlich, dass viele Fahrten eine oder mehrere Verbundgrenzen überschreiten.

Durch eine Vielzahl unterschiedlicher Regelungen wird für den Fahrgast, der die Verbundgrenze überschreiten möchte, der Erwerb der richtigen Fahrkarte zu einer „Diplomarbeit“. Der VCD hat deshalb einen 10-Punkte-Katalog zur Harmonisierung der

---

<sup>1</sup>Verkehr in Zahlen 2000; bei 3,5 bzw. 3,7 Wegen pro Tag

Verbundtarife und Tarifbestimmungen vorgeschlagen.

Im Preisvergleich liegen die VPE-Preise ungefähr gleichauf mit dem TGO (Tarifverbund Ortenau) auf durchweg günstigem Niveau.

Die Wabengröße (durchschnittliche mögliche Reiseweite pro Tarifzone) beträgt im VPE 4,3 Kilometer, im KVV 5,1 km.

Interessanterweise bestehen im Bereich des Regionalverbandes Nordschwarzwald drei verschiedene Verkehrsverbünde bzw. -Kooperationen (VPE Pforzheim-Enzkreis, VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw, VGF Tarifverbund Freudenstadt), die die kleinsten Verbünde in Baden-Württemberg darstellen und zudem noch - obwohl benachbart und im selben Regionalverband - mit Ausnahme des Bereiches Bad Wildbad/Dobel - nicht miteinander kooperieren.

Inzwischen zeichnet sich in Baden-Württemberg ein Umdenken hin zu größeren Verbundstrukturen ab: Der am 1.1.2002 gegründete Verkehrsverbund NALDO erstreckt sich über vier Landkreise und ist damit flächenmäßig der größte in Baden-Württemberg. Am 1.1.2003 fusionierte der Biberacher Verkehrsverbund mit dem Donau-Iller-Verbund (Ulm/Neu-Ulm). Zum 1. April 2003 wird die bisherige Verkehrsgemeinschaft Main-Tauber dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar beitreten und damit einen Verkehrsverbund von der französischen Grenze (Wissembourg/Lauterbourg) bis kurz vor Würzburg ermöglichen.

### **3. Probleme bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten**

Die Probleme verbundgrenzüberschreitender Fahrten beginnen schon mit der Reiseplanung:

a.) Wie erhält man eine Fahrplanauskunft?

Unterstellt, der Fahrgast nutzt häufig Bus und Bahn, besitzt er eventuell einen Verbundfahrplan (Gesamtausgabe, nicht nur den kostenlos verteilten VPE-Fahrplan über die unmittelbare Umgebung). Auch in der Gesamtausgabe wird idR nur über das Fahrplanangebot innerhalb des Verbundes informiert. Entsprechend der Verbundgröße ist der KVV-Fahrplan mehr als dreimal so umfangreich und informativ wie der VPE-Fahrplan.

Die Fahrplanauskunft (Internet, PC) liefert verbundübergreifend die gewünschte Information.

b) Wie erhält man eine Preisauskunft?

Innerhalb eines Verbundgebietes kann sich der Fahrgast leicht über den Preis informieren, bei verbundgrenzüberschreitenden Fahrten erhält er in der Regel höchstens den Preis für die Schienenstrecke (DB-Anteil) genannt. Sofern der Fahrgast die Verbundtarife der zu durchfahrenden Verbünde kennt und auch die jeweilige letzte Verbundhaltestelle im einen und die erste Verbundhaltestelle im anderen Verbund, kann er möglicherweise sich auch den theoretischen Preis selbst ermitteln. Die Addition von zwei verschiedenen Verbundfahrplänen ist nur dann möglich, wenn die beiden Haltestellen identisch sind. Anderenfalls kommt auf der Zwischenstrecke der Tarif des Betreibers zur Anwendung.

Beispiel: Bis 15.12.2002 war Dobel zwar im KVV-Tarif, der VPE-Tarif reichte jedoch nur bis Dreimarkstein. Dazwischen galt der RVS-Haustarif.

c) Wie erhält man die Fahrkarte?

Innerhalb eines Verkehrsverbundes werden idR nur Verbundfahrkarten innerhalb des Verbundgebietes ausgegeben (Ausnahme gewisse Sondertarife, wie z.B. Schönes-Wochenende-Ticket, Baden-Württemberg-Ticket, Regiokarte spezial, die in mehreren Verbänden bzw. für verbundgrenzüberschreitende Fahrten angeboten werden). Fahrgäste mit Fahrtziel außerhalb des Verbundes können dann nur Fahrkarten bis zur Verbundgrenze erwerben (wobei der Fahrgast dann diese Grenze kennen muss) oder müssen (am DB-Fahrkartenautomaten am Bahnhof) für die Fahrt zum Ziel eine DB-Fahrkarte kaufen. Letztere hat den Nachteil, dass sie am Ziel nicht im weiteren Nahverkehr gültig ist, somit dort ein weitere Fahrscheinkauf fällig wird.

Kauft der Fahrgast eine Fahrkarte bis zur Verbundgrenze, muss er dort eine neue Fahrkarte erwerben. Ist die Verbundgrenze identisch mit einer Umsteigestation, an der er ohnehin das Verkehrsmittel wechseln muss (z.B. Bahnhof Bretten bei einer Fahrt Knittlingen – Karlsruhe), so besteht dort zwar theoretisch die Möglichkeit des Fahrkartenerwerbs. Allerdings sind die Umsteigezeiten im Interesse einer hohen Reisegeschwindigkeit kurz bemessen, so dass der Fahrkartenkauf möglicherweise nicht bis zur Abfahrt des Anschlusszuges zu schaffen ist.

Liegt die Verbundgrenze zwar auf einem Bahnhof (z.B. Vaihingen/Enz), soll die Fahrt aber im gleichen Zug darüber hinaus gehen (z.B. nach Ludwigsburg), so muss die Fahrt dennoch unterbrochen werden, um am Bahnhof einen Verbundfahrschein für die Folgestrecke des nächsten Verbundes zu lösen. Damit ergibt sich ein Zwangsaufenthalt bis zur Weiterfahrt des nächsten Zuges (idR 30 Minuten).

Alle diese Probleme sind beseitigt, wenn an der Starthaltestelle ein durchgehender Fahrausweis bis zum Ziel gelöst werden kann. Dabei ist die Höhe dieses Tarifes zweitrangig. Er sollte natürlich nicht teurer als die Summe der Einzelfahrkarten unter Berücksichtigung möglicher Ermäßigungen sein.

Der VPE-Tarif gilt zwar lt. Tarifprospekt auch bis Bretten und Vaihingen/Enz, tatsächlich jedoch nur im sog. Ein- und ausbrechenden Verkehr bis zum Endpunkt der grenzüberschreitenden Buslinie bzw. bis zum Bahnhof. So erfordert derzeit eine Fahrt von Knittlingen nach Bretten-Diedelsheim je einen Fahrschein für eine Zone (VPE und KVV) obwohl Bretten auch in der VPE-Zone liegt, aber der VPE-Tarif gilt nur für die Buslinie bis zum Bahnhof und nicht auch für den übrigen Nahverkehr in Bretten.

#### **4. Vor- und Nachteile einer möglichen Fusion VPE - KVV**

Im Auftrag des Enzkreises hatte die VPE-Geschäftsstelle einen Tarifvergleich zwischen VPE, KVV und VVS angestellt.

Hinsichtlich der Aussagen zum VVS-Tarif kann den Ausführungen im Wesentlichen gefolgt werden, wobei zu beachten ist, dass die VVS-Zonen nur im Aussenbereich des Verbundes deutlich größer als die VPE-Zonen sind. Im Mittel über alle Zonen ergibt sich ungefähr die

gleiche Zonengröße.

Die Tarife und Tarifbestimmungen des VVS weichen teilweise stark von den VPE-Regelungen ab, insbesondere liegt das Fahrpreinsniveau signifikant über den VPE-Werten (und auch über dem Durchschnitt aller Verbünde in Baden-Württemberg). Insofern stimmen PRO BAHN und VCD der Empfehlung der Vorlage zu, eine Fusion bzw. eine Anwendung des VVS-Tarifes im Binnenverkehr nicht weiterzuverfolgen.

**Nicht zustimmen** können PRO BAHN und VCD jedoch der Empfehlung, von einer Fusion und einer Anwendung des KVV-Tarifes im VPE-Binnenverkehr abzusehen.

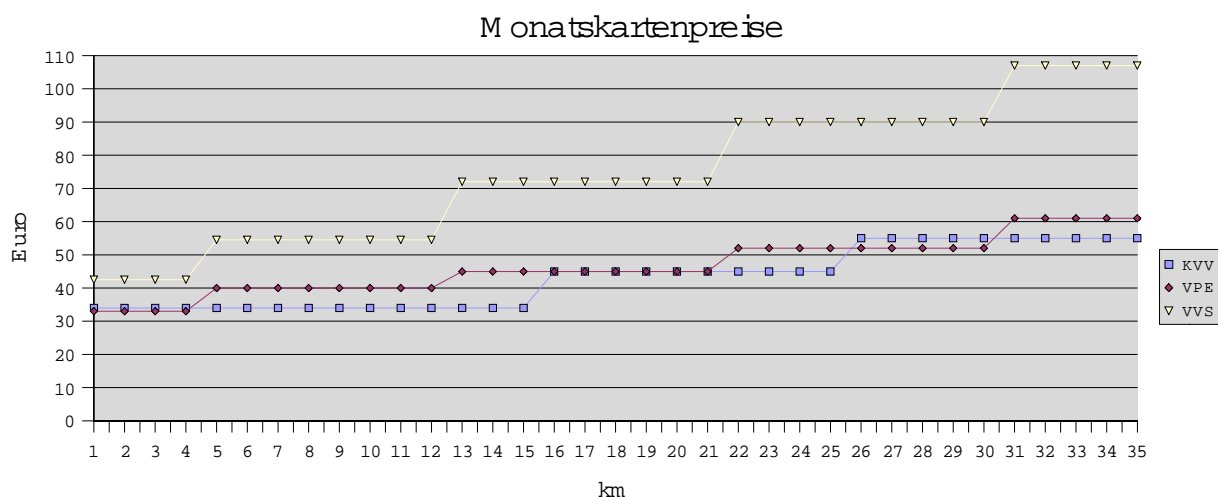
Die Daten, die dieser Empfehlung zugrunde liegen, sind nach Ansicht von PRO BAHN und VCD kritisch zu hinterfragen.

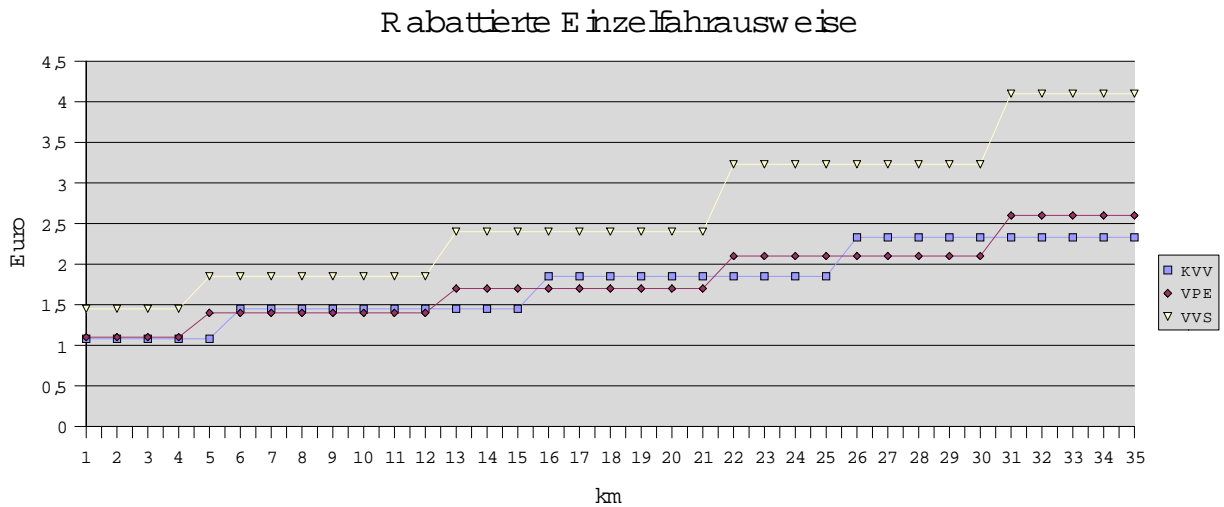
### Tarifzonen – Preisvergleiche:

Die gesamte Argumentation des VPE basiert auf der Annahme, dass die VPE-Zonengröße mit der KVV-Zonengröße identisch ist. Durch die entsprechende Anwendung der Preise pro Tarifzone ergibt sich dann im Bereich von 4 und 5 Zonen ein höherer Fahrpreis. Demgegenüber sind die Fahrpreise für Fahrten bis 3 Tarifzonen nahezu gleichauf oder beim KVV günstiger (Monats-/Jahreskarten).

Betrachtet man jedoch die VCD-Untersuchung über die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg, so zeigt sich, dass die mittlere Wabengröße beim KVV um 18% über dem VPE-Wert liegt. Damit relativieren sich die Aussagen hinsichtlich höherer Preise bei Anwendung des KVV-Tarifes.

Ein Auszug aus dieser Studie, bezogen auf VPE und KVV ist in den nachstehenden Tabellen, getrennt für rabattierte Einzel- und Monatskarten, aufgeführt. Damit wird die Behauptung widerlegt, dass die Anwendung des KVV-Tarifes im VPE-Gebiet zu höheren Fahrpreisen für den Fahrgast führen würde. Vielmehr zeigt sich, dass die Fahrpreise bei Monatskarten und rabattierten Einzelfahrausweisen sehr dicht beieinander liegen und dass im Entfernungsbereich bis ca. 15 Kilometer die VPE-Fahrpreise eher leicht über den KVV-Preisen liegen. Dies ist aber gerade der maximale Entfernungsbereich im VPE-Gebiet bei Fahrten auf das Oberzentrum Pforzheim zu.





Eine Übertragung des KVV-Tarifses bei Beibehaltung der VPE-Tarifzonen – wie von der VPE-Geschäftsstelle unterstellt - wäre nur eine von vielen Möglichkeiten bei einer Fusion. Da die Tarifzonen im KVV heute jedoch schon größer sind, würde dies eine Benachteiligung der Region bedeuten. Insofern wäre vielmehr zu erwarten, dass die Fusionsverhandlungen auch dazu führen würden, die Tarifzonen im VPE-Gebiet anders zuzuschneiden.

Dass die VPE-Zoneneinteilung recht willkürlich ist, zeigt die Relation Mühlacker – Vaihingen (8 Kilometer – 3 Zonen) im Vergleich zu Mühlacker – Bretten (17 Kilometer, ebenso 3 Zonen). Von Remchingen nach Pforzheim (14 Kilometer) werden 4 VPE-Zonen berechnet, für die Entfernung Karlsruhe – Remchingen (17 Km) aber nur 3 KVV-Zonen (da sich Remchingen finanziell an der geänderten KVV-Zoneneinteilung beteiligt hat).

Eine Integration in einen größeren Verbund könnte hier zu mehr Gerechtigkeit führen.

Ein Neuzuschnitt der Tarifzonen entsprechend der KVV-Wabengröße würde die heute 16 Zonen (incl. Doppelzone Pforzheim, ohne Zone Bad Wildbad) in nur 12 KVV-Zonen überführen. Da die kurzen Entfernungen beim KVV ohnehin günstiger sind, verbilligen sich dann auch die längeren Verbindungen im heutigen VPE-Gebiet, so dass die unterstellten Preiserhöhungen für die 24-Stundenkarten (+61%) und Jahres-/Monatskarten überhaupt nicht eintreffen werden.

### Schülerverkehr

Nach einem Schreiben des Enzkreises vom 5. September 2002 waren im Jahr 2001 ca. 61,5 % der Fahrgäste Schüler, mit denen 45,6% der VPE-Einnahmen erwirtschaftet wurden.

Betrachtet man den großen Schüleranteil, ist zu prüfen, welche Schülerfahrkarten günstiger sind, die Regelungen im KVV- oder VPE-Bereich:

KVV: Die KVV-Schoolcard für Schüler, Studenten und Auszubildende kostet für das Gesamtnetz pro Jahr EUR 276,--.

Eine Schülermonatskarte im VPE-Gebiet kostet je nach Zonenzahl zwischen EUR 25,--

und EUR 46,--. Ab 14 Uhr gilt die Fahrkarte im gesamten VPE-Gebiet. IdR ist jedoch bei Schulen im VPE-Gebiet nur der Eigenanteil nach den Richtlinien der Schulwegkostenträger zu bezahlen. Bei dieser Karte gilt die Fahrkarte schon ab 9 Uhr netzweit.

Zusätzlich gibt es für Schüler im VPE-Gebiet eine ab 14 Uhr gültige Netzkarte zum Preis von EUR 14,-- pro Monat. Außerhalb des Stadtgebietes Pforzheim wurden in den ersten 9 Monaten nach der Einführung gerade 125 Karten verkauft.

Für Schüler, Studenten und Auszubildende ist das KVV-Angebot das sowohl preislich als auch von der Leistung attraktivere Modell. Insbesondere gelten für alle Berechtigten die gleichen Konditionen, während im Enzkreis drei verschiedene Modelle zur Auswahl stehen und insbesondere Auszubildende im Vergleich zum KVV deutlich höhere Fahrtkosten haben.

Diese preisgünstigen Schülerkarten haben insgesamt im KVV-Gebiet zu einer deutlich höheren Nachfrage geführt.

### **Sondertarife**

Das Tarifangebot einer Monatskarte mit Gültigkeit erst ab 9 Uhr gibt es beim KVV nicht – dafür ist die uneingeschränkt gültige Monatskarte preiswerter (besonders im Stadtvergleich Pforzheim – Karlsruhe: EUR 40 : EUR 34). Für die Zielgruppe der Rentner (Personen ab Alter 60) gibt es hingegen eine Netzkarte zum Preis von EUR 276,-- p.a. ohne zeitliche Einschränkungen.

Außer im Stadtgebiet Pforzheim ist die Nutzung der Teilzeitkarte vergleichsweise gering. Insofern wäre eine Aufgabe der Teilzeitkarte unter Abwägung der übrigen Vorteile (kein Aufpreis bei Fahrten vor 9 Uhr) im Rahmen einer Fusion durchaus bedenkenswert.

Im Übrigen gibt es im KVV sowie in anderen Verbänden Sonderregelungen für einzelne Städte. Wenn also durchaus der Wunsch des Enzkreises oder der Stadt Pforzheim nach Beibehaltung einzelner Regelungen bestehen sollte, könnte dies bei Fusionsverhandlungen vereinbart werden (z.B. „Rastatts starke Karte“, „Sibyllakarte“ Ettlingen).

### **Verbundgrenzüberschreitende Fahrten**

Die Verwaltungsvorlage führt aus, dass ca. 70 % der Fahrten im VPE-Tarifgebiet reiner Binnenverkehr sind. Umgekehrt überschreiten ca. 30% die Grenzen des Verbundgebietes. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Schüler, die im VPE-Binnenverkehr unterwegs sind, höher liegt als 70% (ca. 80-85%). Somit sind also nicht 30%, sondern eher gegen 50% der Fahrgäste außerhalb des Schülerverkehrs verbundgrenzüberschreitend, sofern die angegebenen VPE-Werte zutreffend sind.

Für diese mehr als 30% (- 50%) der „Normal-Fahrgäste“ gelten heute jedoch häufig nicht mal die jeweiligen Verbundtarife, sondern sie fahren z.B. mit DB-Monatskarten oder kombinierten Bus-Schiene-Monatskarten der DB (z.B. Relation Zaisersweiher – Stuttgart). Einen Nutzen durch günstige VPE-Tarife innerhalb des Verbundgebietes ergibt sich für diese Fahrgäste nicht.

Eine Fusion mit dem KVV würde für diese Fahrgäste Verbilligungen, wie in der

Verwaltungsvorlage ausgeführt, ergeben. Zudem wäre der Fahrkartenerwerb einfacher, was auch die Nutzung erhöhen würde.

## **5. Kosten**

Neben den Kosten für den Fahrgast, die wie oben ausgeführt, bei Anwendung des KVV-Tarifes nicht höher sein müssen als heute, sind natürlich auch die Aufwendungen durch den Enzkreis zu beachten, die sich durch eine Fusion nicht erhöhen sollten.

Da die Tarifstruktur insbesondere nach der VCD-Untersuchung näherungsweise gleich ist, sind auch bei Anwendung des KVV-Tarifes im Enzkreis mindestens die gleichen Fahrgeldeinnahmen zu erwarten. Interessanterweise liegt im KVV-Gebiet die durchschnittliche Nutzung (Fahrten pro Einwohner) um 15% höher als im VPE-Gebiet (Zahlen von 1998).

Bei einem Vergleich mit den Zuschusszahlen (EURO pro Einwohner) ist auch zu beachten, dass im Landkreis Karlsruhe (ebenso wie in der Region Stuttgart) der Anteil der Fahrten mit schienengebundenen Verkehrsmitteln deutlich höher als im Enzkreis (hier ca. 24%) und damit höhere Fixkosten zu finanzieren sind. Beim Kreis Calw macht sich die ländliche Struktur mit dünner Besiedlung kostentreibend bemerkbar.

Das Marketing des KVV erscheint im Vergleich zu den Bemühungen des VPE signifikant professioneller und erfolgreicher, die Fahrplanabstimmungen funktionieren dort offensichtlich ebenfalls erheblich besser als im VPE-Gebiet.

Insgesamt erwarten wir neben Kosteneinsparungen in der VPE-Geschäftsstelle auch höhere Einnahmen durch mehr Fahrgäste und damit unter dem Strich niedrigere Kosten für den Enzkreis bei einer Fusion mit dem KVV.

## **6. Einflussnahme auf örtliche Tarifgestaltung**

Häufig werden Bedenken geäußert, eine Integration in ein großes Gebilde würde der Region keinen Spielraum belassen. Das Beispiel Baden-Baden zeigt, dass es dort gelungen ist, unter dem Dach des KVV den Nahverkehr bezogen auf Baden-Baden erfolgreich auszubauen ohne dass eine Identitätskrise ausgebrochen ist.

Durch die Festlegung der Zonengrößen und möglicher Sondervereinbarungen könnte – wenn dies gewollt sein sollte – der Einfluss des Enzkreises auf die Kosten weiterhin gewahrt bleiben.

## **7. Fazit**

Nach Ansicht von PRO BAHN und VCD bietet der KVV ein attraktives Gesamtangebot aus Fahrkartensortiment und Marketing sowie ÖPNV-Kompetenz, das gut geeignet ist, den Anteil des ÖPNV im Enzkreis zu erhöhen als der Fortbestand eines kleinen eigenen Verkehrsverbundes.



**Handlungsempfehlungen:**

1. PRO BAHN und VCD schlagen vor, dass der Kreistag die Verwaltung beauftragt, eine Stellungnahme des KVV zu einer möglichen Fusion einzuholen bzw. die Verwaltung beauftragt, Fusionsverhandlungen mit dem KVV zu beginnen.
2. Zur Abmilderung der unter Ziffer 3 beschriebenen Probleme bei Fahrten über Verbundgrenzen, die nur bei Einzelfahrten auftreten (für Monatskarten/Jahreskarten bestehen Regelungen – z.B. KVV-Anschlussmonatskarte – oder sind zwei Monatskarten für die benachbarten Verbünde erwerbbar - VPE-VVS) sollten folgende Kooperationen getroffen werden:
  - a) Gemeinsame Tageskarte VPE-VVS sowie VPE-VGC (Calw) analog Regiokarte speziell mit dem KVV, damit Gelegenheitsfahrgäste mit nur einer Fahrkarte ans Ziel gelangen können.
  - b) Da die Verhandlungen mit dem VVS sich wohl recht schwierig gestalten, könnte eine Lösung wie bei der Übergangsmoatskarte zum KVV sinnvoll sein, indem bei Vorlage einer VVS-Moatskarte bis zur VPE-Verbundgrenze eine vergünstigte VPE-Moatskarte erworben werden kann. Diese Regelung könnte auch ohne Vereinbarungen mit dem VVS eingeführt werden.
  - c) Für Fahrten aus dem östlichen Enzkreis in Richtung Region Stuttgart sollte zwischen Mühlacker und Vaihingen/Enz eine Tarifzone weniger zur Anwendung kommen (3 Zonen für 8 Kilometer sind recht hoch).
  - d) Die VVS-Tageskarte sollte auch innerhalb des VPE-Gebietes erworben werden können, damit – sofern keine Kooperation nach a) zustande kommt, wenigstens Kombinationen von VPE- und VVS-Tageskarten ohne „Grenzaufenthalt“ ermöglicht werden.
3. Zu den Nachbarverbänden sollten Überlappungszonen für Einzelfahrausweise eingerichtet werden. Innerhalb des Überlappungsbereiches können durchgehende Fahrausweise erworben werden. Diese Regelung gilt in vielen anderen Verbänden; insbesondere wird hier der „kleine Grenzverkehr“ erleichtert.
4. Als ersten Schritt vor einer Fusion mit dem KVV (s. 1.) wäre auch eine gemeinsame Verbundorganisation für den Nordschwarzwald (Verkehrsverbund Nordschwarzwald – VNS) in den Grenzen des Regionalverbandes Nordschwarzwald (d.h. Landkreise Calw, Enzkreis, Freudenstadt, Stadt Pforzheim) mit einer vollständigen Tarifkooperation mit dem KVV vorstellbar.

Niefern-Öschelbronn

Mühlacker

Dieter Zaudtke

Matthias Lieb