

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses

**zu der Mitteilung des Rechnungshofs vom 24. Juni 2009
– Drucksache 14/4706**

**Denkschrift 2009 zur Haushaltsrechnung 2007;
hier: Beitrag Nr. 6 – Förderung von Verkehrsverbänden**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

- I. Von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 24. Juni 2009 zu Beitrag Nr. 6 – Drucksache 14/4706 – Kenntnis zu nehmen.
- II. Die Landesregierung zu ersuchen,
 1. in den neuen Verbundförderverträgen des öffentlich Personennahverkehrs einheitliche Laufzeiten sowie Standards für die regionalen Verbundtarife in Baden-Württemberg zu verfolgen;
 2. mittelfristig durch eine entsprechende Gestaltung der Verbundförderung Verbundgrenzen überschreitende Fahrten zu erleichtern;
 3. dem Landtag über das Veranlasste bis 31. Dezember 2010 zu berichten.

12. 11. 2009

Die Berichterstatlerin:

Ursula Lazarus

Der Vorsitzende:

Ingo Rust

Bericht

Der Finanzausschuss beriet die Mitteilung Drucksache 14/4706 in seiner 53. Sitzung am 12. November 2009.

Der Berichterstatter für den Finanzausschuss trug vor, in allen Landesteilen gebe es Verkehrsverbünde, deren Defizite das Land mit 50 Millionen € jährlich mittrage. Die Verbundförderung sei als Anschubfinanzierung gedacht gewesen. Im Laufe der Jahre sollten Verluste durch höhere Tarife und die Gewinnung neuer Fahrgäste kompensiert werden. Dies sei nicht im erforderlichen Umfang gelungen.

Ferner bestünden in den Verbänden unterschiedliche Tarifregelungen. Dieser Tarifwarrwarr sei nicht kundenfreundlich und für das Image des Touristenlandes Baden-Württemberg nachteilig. Auch gebe es nur wenige, auf große Distanzen ausgelegte landesweite Tarifangebote. Im kleinräumigen verbundübergreifenden Bereich stünden den Fahrgästen nur selten Angebote zur Verfügung.

Erforderlich seien landesweit einheitliche Lösungen und Standards. Diese sollte die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zeitnah gemeinsam mit den regionalen Verbänden entwickeln. 2009 liefen die ersten Förderverträge aus. Das Land sollte die Gelegenheit nutzen und mit den neuen Verträgen bei den Verkehrsverbänden entsprechende Lösungen einfordern.

Sei eine einheitliche Architektur der Tariflandschaft aufgebaut, lasse sich neben den regionalen Verbundtarifen auch ein Landesverbundtarif einführen. Dann könnten Fahrgäste landesweit jedes beliebige Ziel mit einem einzigen Fahrchein erreichen. Tarifliche Verbesserungen bis hin zur Einführung eines Landesverbundtarifs könnten über eingesparte Verbundfördermittel mitfinanziert werden.

Das Innenministerium hingegen sehe in einem Landesverbundtarif keine Lösung. Vielmehr favorisiere es eine Verbesserung der Vertriebswege beispielsweise über das E-Ticketing. Das Innenministerium stimme deshalb Abschnitt II Ziffer 2 der vom Rechnungshof angeregten Beschlussempfehlung an das Plenum nicht zu.

Er jedoch schlage vor, die Anregung des Rechnungshofs zu übernehmen. Sie laute wie folgt:

Der Landtag wolle beschließen,

I. von der Mitteilung des Rechnungshofs vom 24. Juni 2009 zu Beitrag Nummer 6, Drucksache 14/4706, Kenntnis zu nehmen;

II. die Landesregierung zu ersuchen,

- 1. in den neuen Verbundförderverträgen des öffentlichen Personennahverkehrs einheitliche Laufzeiten sowie Standards für die regionalen Verbundtarife in Baden-Württemberg zu verfolgen;*
- 2. mittelfristig einen Landesverbundtarif anzustreben;*
- 3. dem Landtag über das Veranlasste bis 31. Dezember 2010 zu berichten.*

Ein Abgeordneter der CDU erklärte, die CDU halte es für etwas übertrieben, von „Tarifwarrwarr“ zu sprechen, teile aber die Ansicht des Rechnungshofs,

dass versucht werden sollte, landeseinheitliche Lösungen und Standards zu erreichen. Allerdings entspräche die Einführung eines Landesverbundtarifs, die sicher ein wünschenswertes Ziel darstellte, nicht ganz dem, was unter Vielfalt und Gestaltungsmöglichkeit der einzelnen Verbände zu verstehen sei. So bestehe Baden-Württemberg aus ganz unterschiedlichen Regionen mit unterschiedlichen Strukturen. Deshalb sei den Verkehrsverbänden seinerzeit Tariffreiheit eingeräumt und die Möglichkeit zur organisatorischen Gestaltung überlassen worden.

Vor diesem Hintergrund beantragten CDU und FDP/DVP, Abschnitt II Ziffer 2 der vom Rechnungshof angeregten Beschlussempfehlung wie folgt zu fassen:

mittelfristig durch eine entsprechende Gestaltung der Verbundförderung Verbundgrenzen überschreitende Fahrten zu erleichtern;

Das Ziel müsse genau sein, Fahrten über Verbundgrenzen hinweg zu erleichtern.

Eine Abgeordnete der SPD brachte zum Ausdruck, ihre Fraktion schließe sich dem Beschlussvorschlag des Rechnungshofs an. Hingegen stelle die von der Regierungskoalition beantragte Änderung qualitativ nichts anderes dar als das, was schon stattfinde. So bestünden bereits Bestrebungen, neue Verbundförderverträge aufzulegen, größere Gebiete miteinander zu verknüpfen und einheitlichere Standards zu schaffen.

Wer mit dem Zug reise, müsse an sich Experte sein, um sich halbwegs finanzierbar im Land bewegen zu können. Ein Fahrgast könne nur zu dem Schluss gelangen, dass es erforderlich sei, ein Landesticket einzuführen. In anderen Bundesländern sei dies durchaus möglich gewesen. Ein Landesticket bedeutete ein niedrigschwelliges Angebot und ermöglichte vor allem im Freizeitverkehr ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsangebote. Dadurch würden die Straßen entlastet.

Ein Abgeordneter der Grünen bemerkte, das, was die Regierungsfractionen beantragt hätten, könne nach Ansicht der Grünen eine sinnvolle Übergangslösung darstellen. Doch sollte in keiner Weise von dem Vorschlag des Rechnungshofs abgerückt werden, mittelfristig einen Landesverbundtarif anzustreben. Daher schlage seine Fraktion vor, Abschnitt II Ziffern 2 und 3 der Beschlussempfehlung in folgender Fassung zu verabschieden:

(2.) durch eine entsprechende Gestaltung der Verbundförderung Verbundgrenzen überschreitende Fahrten zu erleichtern;

(3.) mittelfristig einen Landesverbundtarif anzustreben;

Das Berichtersuchen unter Ziffer 3 des Rechnungshofvorschlags würde dann zu Ziffer 4.

Ein Vertreter des Rechnungshofs führte aus, vielleicht sei der Begriff „Landesverbundtarif“ etwas missverständlich. Für eine landesweite Fahrt existiere bereits eine Art Landesverbundtarif. So stelle etwa das Baden-Württemberg-Ticket genau das dar, was der Rechnungshof auch für kleinräumige verbundübergreifende Fahrten fordere, nämlich einen einzigen Fahrschein für die gesamte Reise. Gegenwärtig bestehe eine entsprechende Tariflücke im Verbundsystem. Diese könne mit dem Landesverbundtarif geschlossen werden. Der Rechnungshof wolle aber auf keinen Fall die Tarifautonomie der einzelnen Verbände aushebeln. Vielmehr solle jedem Verbund innerhalb seines Gebiets Tarifautonomie zukommen. Lediglich bei Fahrten über Verbundgrenzen hinweg müsse eine Lösung gefunden werden.

Verbänden werde derzeit erklärt, sie könnten eine Kürzung der Förderung vermeiden, wenn sie mit ihrem Nachbarverbund eine Kooperation eingingen. Eine solche Regelung reiche nicht aus. So seien Fahrkartenautomaten benachbarter Verbände meist nur an den Haltestellen aufgestellt, die an den Nachbarverbund grenzten. Wer also von einer der übrigen Haltestellen aus in einen anderen Verbund einreise, habe davon nichts und werde nach Überschreiten der Verbundgrenze automatisch zum Schwarzfahrer.

Der Rechnungshof könne auch mit der Änderung, die die Regierungskoalition beantragt habe, leben. Es müsse aber eine Lösung gefunden werden, wonach aus einem Verbund von jeder beliebigen Haltestelle aus mit einer einzigen Fahrkarte in einen anderen Verbund gereist werden könne. Wenn dies ermöglicht werde, sei das vom Rechnungshof für den Bürger angestrebte Ziel an sich erreicht.

Sodann wurde die von den Grünen vorgeschlagene Beschlussfassung mehrheitlich abgelehnt.

Dem Änderungsantrag von CDU und FDP/DVP hingegen stimmte der Ausschuss mehrheitlich zu. Der so geänderte Beschlussvorschlag des Berichterstatters für den Finanzausschuss wurde bei einigen Enthaltungen ebenfalls gebilligt.

25. 11. 2009

Ursula Lazarus