

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Stand der Einführung eines Landestickets und Auswirkungen auf Kooperationen zwischen Verkehrsverbänden

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich der aktuelle Stand der Einführung eines Landestickets im öffentlichen Personennahverkehr darstellt;
2. welche zukünftigen Ausbaustufen hierzu geplant sind;
3. in welcher Höhe für die einzelnen Ausbaustufen gesonderte Anschubfinanzierungen des Landes vorgesehen sind;
4. welche Erfolge sie bisher bei den Bemühungen um eine Reduzierung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im Land erreicht hat;
5. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, dass einzelne Verkehrsverbände derzeit vor dem Hintergrund des in Aussicht gestellten Landestickets geplante bzw. angeregte Kooperationsverhandlungen ruhen lassen;
6. ob sie über die Thematik Landesticket hinaus plant, auf eine Verringerung der Anzahl von Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg hinzuwirken.

10. 06. 2015

Haußmann, Dr. Timm Kern, Reith,
Dr. Bullinger, Glück FDP/DVP

Begründung

Die Landesregierung plant gemäß ihres Koalitionsvertrags, gemeinsam mit den 22 Verkehrsverbänden auf eine Reduzierung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im Land hinzuwirken. Für Fahrten, die über die Grenzen eines Verbunds hinausgehen, soll ein Landestarif geschaffen werden. Bei der Beratung des Antrags Landtagsdrucksache 15/3236 in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Infrastruktur am 16. Oktober 2013 (Landtagsdrucksache 15/4324, Nr. 46) äußerte der Minister für Verkehr und Infrastruktur, dass bis 2015 eine erste Stufe des angestrebten Landestarifs erreicht werden solle. Bis zum Jahr 2019 solle ein schrittweiser Ausbau des Konzepts folgen. Für das Landesticket sei eine Anschubfinanzierung erforderlich. Eine detaillierte Rechnung hierzu sei erstellt worden. Im Rahmen der Beantwortung dieses Antrags soll die aktuelle Entwicklung dargestellt werden. Dabei geht es insbesondere um die Frage, ob die Diskussion um das Landesticket einzelner Kooperationsverhandlungen von Verkehrsverbänden evtl. blockiert, wie dies aus dem Bereich Ostwürttemberg (Heidenheim/Aalen) zu vernehmen ist.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 8. Juli 2015 Nr. 3-3890.0/1813 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich der aktuelle Stand der Einführung eines Landestickets im öffentlichen Personennahverkehr darstellt;

Die konzeptionellen Arbeiten am Landestarif Baden-Württemberg schreiten planmäßig voran. Im August 2014 wurden von den Arbeitskreisen das Tarifkonzept sowie das Vertriebskonzept für die Stufe 1 des Landestarifs vorgelegt und vom Lenkungskreis zur weiteren Umsetzung empfohlen. Im Dezember 2014 folgte das Organisationskonzept, das derzeit juristisch geprüft und zur Umsetzung vorbereitet wird.

Generell gilt, dass der Landestarif ausschließlich im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr gelten wird und damit ein landesweit einheitliches Tarifangebot für diese Verkehre schafft. Für Fahrten innerhalb eines Verkehrsverbundes gilt weiterhin der entsprechende Verbundtarif.

In dem Gutachten „Landestarif Baden-Württemberg“ aus dem Jahr 2013 wird empfohlen, den Landestarif in einem zweistufigen Verfahren umzusetzen. Dieser Empfehlung folgend wird der Landestarif in der ersten Stufe für Einzel- und Gruppenfahrkarten im SPNV eingeführt, verbunden mit einer integrierten Zielanschlussmobilität in mindestens 25 Städten und Gemeinden Baden-Württembergs. Zielanschlussmobilität heißt, dass im Fahrausweis die Nutzung des ÖPNV (Straßenbahn/Bus) am Zielort in einem bestimmten Gebiet (in der Regel Gemeindegebiet oder Verbundtarifzone) integriert ist.

Die Arbeiten an der Anschlussmobilität haben inzwischen ein Stadium erreicht, dass eine Einführung der Anschlussmobilität nicht nur in 25 Städten und Gemeinden, sondern landesweit flächendeckend an allen SPNV-Haltepunkten angestrebt wird.

Im Bereich der Tagestickets werden die bewährten Angebote Baden-Württemberg-Ticket und MetropolTagesTicket weitergeführt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Da sich die Umsetzung des Landestarifs in den Vertriebssystemen der Verkehrsunternehmen weitaus komplexer darstellt als ursprünglich angenommen, erfolgt die marktseitige Einführung der Stufe 1 des Landestarifs im Dezember 2018.

2. welche zukünftigen Ausbaustufen hierzu geplant sind;

Stufe 2 des Landestarifs umfasst die landesweit flächendeckende Integration des gesamten Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehrs im Land bei Fahrten, die über Verbundgrenzen hinweg gehen. Dies ist verbunden mit der Einführung der Startanschlussmobilität. Das Fahrausweissortiment wird um die Zeitkarten ergänzt.

Die Umsetzung der Stufe 2 erfolgt ab 2019 schrittweise bis Dezember 2021.

Mit Umsetzung der Stufe 2 umfasst der Landestarif das volle Tarifsortiment. Es wird dann gemeinsam mit den Verkehrsverbänden geprüft, welche der bestehenden, zumeist nur bilateralen Tarifkooperationen zwischen den Verkehrsverbänden durch den Landestarif abgelöst werden.

3. in welcher Höhe für die einzelnen Ausbaustufen gesonderte Anschubfinanzierungen des Landes vorgesehen sind;

Bei der Finanzierung des Landestarifs ist zu unterscheiden zwischen dem Initialaufwand für die Einführung des Landestarifs und den Organisationskosten für die Verwaltung und den laufenden Betrieb des Landestarifs.

Der Initialaufwand fällt vor allem an für die Anpassung der Vertriebssysteme bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Vom Gutachter prognostiziert und durch Kostenschätzungen der EVU bestätigt beläuft er sich in der Stufe 1 auf rd. 10,5 Mio. Euro. Dieser zum marktseitigen Start des Landestarifs erforderliche Initialaufwand soll, soweit er nicht bereits über SPNV-Verkehrsverträge abgedeckt ist, vom Land getragen werden.

Zur Höhe des Initialaufwands der Stufe 2 können bislang noch keine Aussagen getroffen werden, da dies maßgeblich davon abhängt, auf welchem Stand der Technik die Vertriebssysteme der Verkehrsunternehmen zum Zeitpunkt der Umsetzung sind. So gibt es bereits heute Verkehrsunternehmen, deren Vertriebssystem technisch in der Lage wäre, den Landestarif ohne größere Nachrüstungen aufzunehmen.

Die Organisationskosten für die Verwaltung und den laufenden Betrieb des Landestarifs werden bei voller Ausprägung der Landestariforganisation in der Stufe 1 auf rd. 1,5 Mio. Euro p. a. veranschlagt. Die allfällige Kostenträgerschaft steht dabei in Abhängigkeit daran, wer in welcher Art und welchem Umfang an der Landestariforganisation beteiligt ist.

Es ist noch darauf hinzuweisen, dass im Gegensatz zu den Verbundtarifen beim Landestarif keine tarifbedingten Ausgleichszahlungen anfallen. Sowohl der Tarif für den SPNV-Streckenanteil als auch die Anschlussmobilität im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) werden so kalkuliert, dass sich der Landestarif selbst trägt.

Es empfiehlt sich, die Betrachtung der Finanzierung des Landestarifs mit einem Blick auf die Einnahmeeffekte, die durch den Landestarif induziert werden, zu verbinden. Gemäß der Prognose des Gutachters führt die Einführung eines Landestarifs sowohl durch eine höhere Fahrgastnachfrage als auch durch eine höhere Tarifergiebigkeit und durch eine dynamisch konzipierte Einnahmenaufteilung zu Mehreinnahmen, die die laufenden Kosten des Landestarifs übersteigen. Dabei sind die weiteren prognostizierten landestarifinduzierten Nutzeneffekte auf der Kostenseite (Einsparungen beim Bestellerentgelt und bei den Vertriebsprovisionen) noch nicht berücksichtigt. Erfahrungen aus anderen Ländern, in denen Landestarife bereits eingeführt sind, bestätigen diese Prognose.

4. welche Erfolge sie bisher bei den Bemühungen um eine Reduzierung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im Land erreicht hat;

Im Rahmen der laufenden Verbundförderverträge konnten bei der Harmonisierung der Verbundtarife Fortschritte erzielt werden. So gibt es bspw. in den baden-württembergischen Verkehrsverbänden inzwischen eine einheitliche Kinderaltersgrenze.

Mit dem MetropolTagesTicket wurde in der Metropolregion Stuttgart ein attraktives verbundübergreifendes Angebot neu geschaffen.

Den größten Anteil an der Unübersichtlichkeit in der ÖV-Tariflandschaft Baden-Württembergs haben jedoch die vielen, völlig unterschiedlich ausgestalteten Tarifkooperationen zwischen den Verkehrsverbänden. Dieses Problem wird durch die angestoßene Einführung des Landestarifs gelöst.

5. ob ihr Erkenntnisse darüber vorliegen, dass einzelne Verkehrsverbände derzeit vor dem Hintergrund des in Aussicht gestellten Landestickets geplante bzw. angeregte Kooperationsverhandlungen ruhen lassen;

Der Landesregierung ist ein Fall bekannt, dass zwei Verkehrsverbände wegen der geplanten Einführung des Landestarifs ihre Kooperationsverhandlungen ausgesetzt haben. Es handelt sich hierbei um den Verbund OstalbMobil sowie den Heidenheimer Tarifverbund. Nach Aussage beider Verbände wurde diese Entscheidung aus eigenem Antrieb und in gegenseitigem Einvernehmen getroffen.

6. ob sie über die Thematik Landesticket hinaus plant, auf eine Verringerung der Anzahl von Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg hinzuwirken.

Derzeit gibt es keine konkreten Planungen, auf eine Verringerung der Anzahl von Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg hinzuwirken. Gleichwohl soll diese Fragestellung im Rahmen der Fortführung der Verbundförderung (zum 31. Dezember 2018 enden die derzeit laufenden Verbundförderverträge) geprüft werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur