

Kleine Anfrage

des Abg. Niko Reith FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Gestaltung des Nahverkehrs

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wer entscheidet über die Geltungsbereiche der baden-württembergischen Nahverkehrsverbände einschließlich der Anschlussbahnhöfe bzw. die Geltungsbereiche der Verbundzeitkarten?
2. Fanden im Bereich des Verkehrsverbunds Kreis Tuttlingen (TUTticket) oder diesem benachbarten Verkehrsverbänden in den vergangenen drei Jahren Änderungen der Geltungsbereiche (inkl. Anschlussbahnhöfe) von Zeitkarten statt?
3. Wenn ja, inwieweit war sie in diese Änderungen involviert?
4. Welche Einflussmöglichkeiten hat sie auf die Preis- und Geltungsbereichsgestaltung der Nahverkehrsverbände?
5. Welche Unterstützung, insbesondere Zuschüsse, erhalten die baden-württembergischen Nahverkehrsverbände neben dem Landeszuschuss zum Ausgleich der verbundbedingten Lasten für den allgemeinen Verkehrsbetrieb oder für bestimmte Angebote?
6. Welche Bedingungen sind für die Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)-Anbieter an diese Zuschüsse geknüpft?
7. Welche quantitativen Änderungen sind für die Kunden durch die Einführung des Landstarifs für verbundübergreifende Fahrten zu erwarten, insbesondere im Bereich der Verkehrsverbände Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), TUTicket und Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB)?

8. Welche Übergangslösungen sieht sie bis zur verzögerten Einführung des Landstarifs vor, um die Kunden zu entlasten und die Übersichtlichkeit der Tarifsysteme zu erhöhen?

24.08.2015

Reith FDP/DVP

Begründung

Im Übergangsbereich der Verkehrsverbünde Tuttlingen und Hegau-Bodensee galt in der Vergangenheit Immendingen als Anschlussbahnhof für VHB-Zeitkarten. Durch den Wegfall dieses Anschlussbahnhofs entstehen den Kunden für eine einzelne zusätzliche Haltestelle (ca. 12 km lange Strecke Engen–Immendingen) Mehrkosten von monatlich 65 Euro für das Anschlussticket. Die Verhältnismäßigkeit dieser Mehrkosten ist den Bürgern nicht ersichtlich.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. Oktober 2015 Nr. 3-3890.0/1833 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. *Wer entscheidet über die Geltungsbereiche der baden-württembergischen Nahverkehrsverbünde einschließlich der Anschlussbahnhöfe bzw. die Geltungsbereiche der Verbundzeitkarten?*

Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr sind nach dem ÖPNVG des Landes die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung. Das Land ist lediglich für den Schienenpersonennahverkehr zuständig. Nach dem ÖPNVG sind Verkehrskooperationen, wie etwa die Bildung von Verkehrs- und Tarifgemeinschaften oder Verkehrs- und Tarifverbänden, zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Ziel einer integrierten Verkehrsgestaltung zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen oder zwischen Verkehrsunternehmen anzustreben. In dieser Folge wurden in Baden-Württemberg nach und nach flächendeckend Verkehrsverbünde gegründet. Der räumliche Geltungsbereich kann sich dabei auf einen Landkreis und oder mehrere Landkreise erstrecken. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von verbundüberschreitenden Kooperationen zwischen Verkehrsverbänden, wie Übergangs-, Überlappungs- und Anslusstarife.

2. *Fanden im Bereich des Verkehrsverbundes Kreis Tuttlingen (TUTicket) oder diesem benachbarter Verkehrsverbänden in den vergangenen drei Jahren Änderungen der Geltungsbereiche (inkl. Anschlussbahnhöfe) von Zeitkarten statt?*

Bis zum 31. Juli 2014 galten bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten bestimmte VHB-Zeitkarten zusätzlich im Bahn- bzw. Regionalbusverkehr zu einigen im Landkreis Tuttlingen liegenden Haltepunkten. Seit 1. August 2014 gilt für Fahrten zwischen dem Verkehrsverbund Hegau-Bodensee und dem Landkreis

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

Tuttlingen (Verkehrsverbund Tuttlingen, TUTicket) der Kooperationstarif VHB/TUTicket, mit dem in den jeweils gewählten Zonen der beiden Verkehrsverbände alle Verkehrsmittel des Nahverkehrs beliebig genutzt werden können. Dieser Tarif umfasst Einzelfahrkarten, Tageskarten und Zeitkarten (Monatsticket/Abonnements).

Durch diese tarifliche Neuordnung, die für die Fahrgäste eine deutliche Ausweitung und Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten mit sich brachte, liegen die Preise der neuen Zeitkarten höher als die Preise der vergleichbaren Zeitkarten der alten tariflichen Regelung. Gemäß einer bei den Verbänden eingeholten Information beläuft sich die Preisdifferenz bei den Monatskarten für die Relation Engen-Immendingen auf maximal 20,10 Euro pro Monat. Der in der Begründung der Kleinen Anfrage genannte Betrag in Höhe von 65 Euro wurde nicht bestätigt.

3. *Wenn ja, inwieweit war sie in diese Änderungen involviert?*

4. *Welche Einflussmöglichkeiten hat sie auf die Preis- und Geltungsbereichsgestaltung der Nahverkehrsverbände?*

Zu 3. und 4.:

Die Tarife bzw. Fahrpreise werden grundsätzlich durch die Verkehrsunternehmen bzw. bei Übertragung durch die Verkehrskooperation/den Verkehrsverbund im Rahmen ihrer Tarifhoheit festgelegt. Nach dem Personenbeförderungsgesetz haben die Verkehrsunternehmen ihre Verkehrsleistung grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die Landesregierung nimmt keinen Einfluss auf die Preisgestaltung. Die Verkehrsverbände sind nach den gültigen Verbundförderverträgen gehalten, miteinander zu kooperieren.

5. *Welche Unterstützung, insbesondere Zuschüsse, erhalten die baden-württembergischen Nahverkehrsverbände neben dem Landeszuschuss zum Ausgleich der verbundbedingten Lasten für den allgemeinen Verkehrsbetrieb oder für bestimmte Angebote?*

6. *Welche Bedingungen sind für die Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)-Anbieter an diese Zuschüsse geknüpft?*

Zu 5. und 6.:

Die Landesregierung unterstützt die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen der Verbundförderung mit rund 50 Millionen Euro pro Jahr. Die Verbundförderverträge enthalten eine Vielzahl von Regelungen und Konditionen. Beispielsweise müssen die Verbände das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bei der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen unterstützen, sich konstruktiv an der landesweiten Harmonisierung der Verbundtarife beteiligen, eine Mobilitätsgarantie einführen, das Land bei der Umsetzung landesweiter Marketingkonzepte und bei sonstigen Aktivitäten zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV unterstützen. Von zentraler Bedeutung ist insbesondere eine Kooperationsklausel, nach der es den Fahrgästen des Verbundes möglich sein muss, Tarifpunkte eines Nachbarverbundes mit einem Verbundfahrausweis (Einzel- und Zeitfahrausweis) zu erreichen.

7. *Welche quantitativen Änderungen sind für die Kunden durch die Einführung des Landstarifs für verbundübergreifende Fahrten zu erwarten, insbesondere im Bereich der Verkehrsverbände Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), TUTicket und Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB)?*

Der Landstarif soll zu einer landesweiten Vereinheitlichung der tariflichen Regelungen bei Verbundgrenzen überschreitenden Verkehren beitragen. Gleichwohl ist sich die Landesregierung bewusst, dass es regional begrenzte Tarifkooperationen zwischen Verkehrsverbänden gibt, die am Markt gut eingeführt sind. Daher

hat sich die Landesregierung mit den Verkehrsverbänden darauf verständigt, dass mit vollständiger Ausprägung des Landestarifs über den Fortbestand bereits bestehender Tariflösungen für verbundübergreifende Fahrten jeweils nach Einzelfallprüfung einvernehmlich zwischen dem Land und den jeweils betroffenen Verkehrsverbänden entschieden wird. Damit soll sichergestellt werden, dass durch die Einführung des Landestarifs den Fahrgästen insgesamt kein Nachteil entsteht.

8. Welche Übergangslösungen sieht sie bis zur verzögerten Einführung des Landestarifs vor, um die Kunden zu entlasten und die Übersichtlichkeit der Tarifsysteme zu erhöhen?

Vgl. die Antwort zu Nummer 6.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur