

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Folgen der Einführung eines Landestickets auf die Verbundlandschaft in Baden-Württemberg**

Antrag

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

1. was die Einführung eines Landestickets für die bestehenden Verkehrsverbünde bedeutet;
2. welche Verkehrsverbünde derzeit aktiv über Kooperationen oder Zusammenschlüsse verhandeln;
3. welche Verkehrsverbünde derzeit Planungen über Kooperationen oder Zusammenschlüsse ruhen lassen (bitte mit Angabe des Grundes);
4. ob sie beabsichtigt, die bestehenden Verkehrsverbünde mittel- oder langfristig durch einen landesweiten oder nur noch wenige leistungsfähige Verkehrsverbünde zu ersetzen;
5. was genau sie unter folgendem Zitat des Koalitionsvertrags versteht: „Zusammenschlüsse bestehender Verbünde werden wir durch Anreize im Rahmen der Neugestaltung der Verbundförderung unterstützen. Entsprechende Initiativen müssen von kommunaler Seite ausgehen.“ (Seite 114 des Koalitionsvertrags);
6. wann und wie (d. h. nach welchen Parametern) die Neugestaltung der Verbundförderung erfolgen soll;
7. ob es rechtlich und organisatorisch möglich ist, dass (beispielsweise im Zuge der Neugestaltung der Verbundförderung) einzelne nicht kreisfreie Gemeinden den Verkehrsverbund wechseln oder einem unmittelbar angrenzenden Verkehrsverbund zusätzlich zum bereits in der Gemeinde bestehenden Verkehrsverbund beitreten können;

8. welche Unterstützungsleistungen im Kontext mit den vorangegangenen Fragestellungen das Land bei Vorhaben einzelner Gemeinden, Verkehrs- und Tarifangebote zu verbessern, anbieten kann;
9. inwiefern sie bereit ist, nach der Teilintegration des Landkreises Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) auch dessen Vollintegration in den VVS finanziell zu unterstützen;
10. inwiefern sie eine Zusammenarbeit von VVS, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) und OstalbMobil befürwortet und unterstützt, um in den Mittelbereichen Göppingen, Geislingen, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd bessere Übergangssituationen zu schaffen.

27. 02. 2017

Rivoir, Binder, Hofelich,  
Kleinböck, Wölfle SPD

### Begründung

Kein Bundesland in Deutschland besitzt eine ähnlich zersplitterte und kleinteilige Verkehrsverbundlandschaft wie Baden-Württemberg. Die anstehende Reform der Verbundförderung könnte eine Möglichkeit sein, hier zu größeren und damit leistungsfähigeren Einheiten mit weniger Schnittstellen zu kommen, die auch die Verkehrsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger besser abbilden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 23. März 2017 Nr. 3-3890.0/1945 nimmt das Ministerium für Verkehr (VM) zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. was die Einführung eines Landestickets für die bestehenden Verkehrsverbände bedeutet;*

Der Baden-Württemberg-Tarif ist als Dachtarif zu den bestehenden Tarifen der Verkehrsverbände konzipiert. Er gilt ausschließlich im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr. Bei Fahrten innerhalb eines Verkehrsverbundes gilt weiterhin der entsprechende Verbundtarif. Daher hat die Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs keine Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsverbände.

- 2. welche Verkehrsverbände derzeit aktiv über Kooperationen oder Zusammenschlüsse verhandeln;*

Aktiv über einen Zusammenschluss verhandeln derzeit der VVS und der Filsland-Verkehrsverbund. Weitere Aktivitäten über Kooperationen oder Zusammenschlüsse sind der Landesregierung nicht bekannt.

- 3. welche Verkehrsverbände derzeit Planungen über Kooperationen oder Zusammenschlüsse ruhen lassen (bitte mit Angabe des Grundes);*

Wegen der bevorstehenden Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs lassen OstalbMobil und der Heidenheimer Tarifverbund (htv) ihre Planungen über eine Tarifkooperation nach Rücksprache mit dem Land ruhen.

4. *ob sie beabsichtigt, die bestehenden Verkehrsverbände mittel- oder langfristig durch einen landesweiten oder nur noch wenige leistungsfähige Verkehrsverbände zu ersetzen;*
5. *was genau sie unter folgendem Zitat des Koalitionsvertrags versteht: „Zusammenschlüsse bestehender Verbände werden wir durch Anreize im Rahmen der Neugestaltung der Verbundförderung unterstützen. Entsprechende Initiativen müssen von kommunaler Seite ausgehen.“ (Seite 114 des Koalitionsvertrags);*
6. *wann und wie (d. h. nach welchen Parametern) die Neugestaltung der Verbundförderung erfolgen soll;*

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Fortschreibung der zum 31. Dezember 2018 endenden Verbundförderverträge wird derzeit konzipiert. Daher lassen sich zur Ausgestaltung der Verbundförderung ab 1. Januar 2019 noch keine Aussagen machen. Von Landesseite können Anreize zu Zusammenschlüssen von Verkehrsverbänden nur finanzieller Art sein, nicht etwa rechtlicher Art. Verbundtarife sind regionale Tarife, die sinnvollerweise auf Kundenbedürfnisse abgestimmt sein müssen. Es ist wesentliche Aufgabe der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen fortlaufend zu prüfen, ob die gegenwärtigen Verbundstrukturen marktgerecht sind. Grundlegend sollten hierbei Zugangshemmnisse zum ÖV abgebaut werden, um nachhaltige Mobilität im Land zu fördern.

7. *ob es rechtlich und organisatorisch möglich ist, dass (beispielsweise im Zuge der Neugestaltung der Verbundförderung) einzelne nicht kreisfreie Gemeinden den Verkehrsverbund wechseln oder einem unmittelbar angrenzenden Verkehrsverbund zusätzlich zum bereits in der Gemeinde bestehenden Verkehrsverbund beitreten können;*

Prinzipiell ist dies rechtlich und organisatorisch möglich. In Anbetracht des Ziels, die Tariflandschaft im öffentlichen Verkehr des Landes zu vereinfachen, und der Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs sind derartige Überlegungen jedoch stark in Frage zu stellen. Insbesondere der Beitritt einer Gemeinde zusätzlich in einen weiteren Verkehrsverbund wäre diesbezüglich kontraproduktiv. Kleinräumige Überlappungsbereiche zwischen benachbarten Verkehrsverbänden können in der Regel die verkehrlichen Wünsche gut lösen.

8. *welche Unterstützungsleistung im Kontext mit den vorangegangenen Fragestellungen das Land bei Vorhaben einzelner Gemeinden, Verkehrs- und Tarifangebote zu verbessern, anbieten kann;*

Die Landesregierung will diesbezüglich keine gesonderten Unterstützungsleistungen anbieten. Das Land ist in allen 22 Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg in den Aufsichts- und Beiräten vertreten. Fragen der Verbesserung von Tarifangeboten werden hier zwischen allen Gesellschaftern gemeinsam diskutiert und beschlossen.

9. *inwiefern sie bereit ist, nach der Teilintegration des Landkreises Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) auch dessen Vollintegration in den VVS finanziell zu unterstützen;*

In der Vereinbarung zwischen dem Land und dem Landkreis Göppingen über die Finanzierung des Filsland Mobilitätsverbundes Göppingen vom 15. Oktober 2010 ist auch die finanzielle Unterstützung der Teilintegration im Rahmen der verbundbedingten Lasten geregelt. Gemäß dieser Vereinbarung ist über eine Anschlussregelung ab 1. Januar 2019, bei der die Vollintegration ein Bestandteil sein kann, zu verhandeln.

*10. inwiefern sie eine Zusammenarbeit von VVS, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) und OstalbMobil befürwortet und unterstützt, um in den Mittelbereichen Göppingen, Geislingen, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd bessere Übergangssituationen zu schaffen.*

Die unübersichtliche Tarifvielfalt im Land wird hauptsächlich durch die zahlreichen und völlig unterschiedlich ausgestalteten Übergangstarife zwischen einzelnen Verkehrsverbänden verursacht. Um dieser unübersichtlichen Tarifvielfalt entgegenzuwirken und die Übergangssituationen landesweit zu verbessern, wird der Baden-Württemberg-Tarif eingeführt. Er schafft ein landesweit einheitlich strukturiertes Tarifangebot für alle Verbindungen über Verbundgrenzen hinweg. Daher sind neue großräumige Tarifkooperationen/Übergangstarife zwischen Verkehrsverbänden grundsätzlich nicht mehr erforderlich. Entsprechend ist eine Unterstützung des Landes für derartige Bestrebungen auch nicht erforderlich.

Hermann  
Minister für Verkehr