

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Baden-Württemberg-Tarif im öffentlichen Personennahverkehr

Antrag

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

1. worin sie den konkreten Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs durch den geplanten Baden-Württemberg-Tarif sieht, nachdem diese bereits heute mit dem Baden-Württemberg-Ticket der Deutschen Bahn AG sämtliche Nahverkehrszüge und auch die Verkehrsverbünde am Start- und Zielort ab 9:00 Uhr zu einem attraktiven Pauschalpreis mit nur einem Fahrausweis nutzen können;
2. in welchem Umfang das Land das Baden-Württemberg-Ticket der DB AG jährlich mitfinanziert;
3. welche jährlichen zusätzlichen Aufwendungen dem Land – neben dem Auftaktaufwand von 15 Mio. Euro – für den Baden-Württemberg-Tarif entstehen werden, mit der Angabe, ob eine Laufzeit für das Angebot vereinbart ist;
4. wie sich dieser jährliche Ausgleichsbeitrag zusammensetzt;
5. wie sie die Attraktivität des Baden-Württemberg-Tarifs insbesondere im Zeitraum bis zur Zielstufe im Jahr 2021 im Vergleich zum Baden-Württemberg-Ticket bewertet, da beim erstgenannten Tarif lediglich die Busverkehre am Zielort – nicht jedoch am Startort – ohne weitere Zahlung genutzt werden können, beim Letztgenannten hingegen schon;
6. wie sich das Preisniveau – gegliedert nach Fahrten nur im Tarifverbund und Fahrten über die Tarifgrenze hinaus – insgesamt im Vergleich zu heute verändern wird, nachdem sie in der Stellungnahme zum Antrag der Fraktion GRÜNE „Landestarif Baden-Württemberg – Attraktive Preise für einen hochwertigen Schienenpersonenverkehr“ (Drucksache 16/4178) unter Ziffer 6 ausführt: „daher sind die regionalen Verbundtarife derzeit insgesamt günstiger als der BW-Tarif“;

7. welche preislichen Vorteile sich für die Nutzerinnen und Nutzer des geplanten Baden-Württemberg-Tarifs bei Zahlung eines Aufpreises für die Nutzung von Fernverkehrszügen im Vergleich zu den bisherigen Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn AG mit City-Funktion ergeben;
8. aus welchen Gründen heraus die Rabatt-Angebote der Deutschen Bahn AG BahnCard 25 und BahnCard 50 auch im Baden-Württemberg-Tarif eingesetzt werden dürfen, selbst wenn lediglich Busverkehre in den Verkehrsverbänden genutzt werden sowie welche Einnahmeausfälle für die Verkehrsverbände im Vergleich zum Status quo sie errechnet hat;
9. weshalb sie davon ausgeht, dass der Baden-Württemberg-Tarif einen wesentlichen Beitrag zu attraktiven und transparenten Marktbedingungen im Schienenpersonennahverkehr für noch nicht am Markt tätige Verkehrsunternehmen darstellt sowie ob hieraus die Schlussfolgerung gezogen werden kann, dass eine solche Wirkung für bereits am Markt tätige Unternehmen nicht eintritt.

17.07.2018

Haußmann, Dr. Schweickert, Dr. Timm Kern,
Dr. Aden, Glück, Dr. Bullinger, Keck, Weinmann FDP/DVP

Begründung

Die Landesregierung verfolgt die Zielsetzung der Schaffung eines Baden-Württemberg-Tarifs. Im Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung Stuttgart am 11. Juli 2018 ist dieses mit einem Aufwand von jährlich 20 Mio. Euro (200 Mio. Euro) zuzüglich einer Anschubfinanzierung von 15 Mio. Euro ausgewiesen. Sowohl in der Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 12. Juli 2018, als auch in der Beantwortung des Antrags der Fraktion GRÜNE „Landestarif Baden-Württemberg – Attraktive Preise für einen hochwertigen Schienenpersonenverkehr“ (Drucksache 16/4178) wird als ein zentraler Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs herausgestellt, dass sie in Zukunft bei der Fahrt in mehreren Verkehrsverbänden oder verkehrsträgerübergreifend (Schienennahverkehr und Bus) nur noch einen Fahrausweis benötigen würden. Ein solches Angebot gibt es jedoch seit Jahren in Gestalt des Baden-Württemberg-Tickets. Mit diesem können alle Nahverkehrszüge und alle Verkehrsverbände sowie fast alle Linienbusse genutzt werden. Insofern ist die Zielsetzung mit einem Geltungsbereich ab 9:00 Uhr bereits erfüllt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. August 2018 Nr. 3-3890.0/2054 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. worin sie den konkreten Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs durch den geplanten Baden-Württemberg-Tarif sieht, nachdem diese bereits heute mit dem Baden-Württemberg-Ticket der Deutschen Bahn AG sämtliche Nahverkehrszüge und auch die Verkehrsverbünde am Start- und Zielort ab 9:00 Uhr zu einem attraktiven Pauschalpreis mit nur einem Fahrausweis nutzen können;*

Beim Baden-Württemberg-Ticket handelt sich um ein Tagesticket zum Pauschalpreis, das preislich nur für längere Strecken infrage kommt. Es handelt sich mit seiner Sperrzeit vor 9:00 Uhr um ein auf den Freizeitverkehr zielendes Sparticket, das nicht im Fernverkehr gilt. Mit dem Landestarif Baden-Württemberg (BW-Tarif) wird nun für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre ein eigenständiger Tarif eingeführt, der landesweit in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln gilt. Er wird im Zielzustand das volle Tarifsortiment (Einzeltickets, Tagestickets und Zeitkarten) umfassen und gegen einen Aufpreis auch im Fernverkehr gelten.

Die Vorteile sind dabei offensichtlich: Durch den auf der zurückgelegten Strecke beruhenden Preis zahlt die Kundin/der Kunde nur die von ihm in Anspruch genommene Leistung und nicht mehr, die Möglichkeit des Erwerbs von Zeitkarten ist nutzerfreundlich, und durch ganztägige Gültigkeit wird der BW-Tarif für Berufspendler attraktiv.

- 2. in welchem Umfang das Land das Baden-Württemberg-Ticket der DB AG jährlich mitfinanziert;*

Das Baden-Württemberg Ticket ist ein eigenwirtschaftliches Angebot der DB für die Schwachlastzeiten, das vom Land nicht finanziert wird.

- 3. welche jährlichen zusätzlichen Aufwendungen dem Land – neben dem Auftaktaufwand von 15 Mio. Euro – für den Baden-Württemberg-Tarif entstehen werden, mit der Angabe, ob eine Laufzeit für das Angebot vereinbart ist;*

Das Land trägt jährlich 44 % der Gesellschafterkosten an der BW-Tarif GmbH in Höhe von derzeit 2,5 Mio. Euro pro Jahr. Im Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung Stuttgart vom 11. Juli 2018 kündigt die Landesregierung außerdem an, den BW-Tarif mit einer Tarifaufhebung zu verbinden. Für diese werden aktuell 20 Mio. Euro pro Jahr für die nächsten 10 Jahre veranschlagt. Die Details der Tarifaufhebung sind noch nicht endgültig vertraglich festgelegt.

- 4. wie sich dieser jährliche Ausgleichsbeitrag zusammensetzt;*

Der Ausgleichsbeitrag ergibt sich aus der Differenz zwischen der Summe der Einnahmen die erzielt würden, wenn die Fahrpreise nicht abgesenkt wären, und der Summe der Einnahmen, die sich aufgrund der abgesenkten Fahrpreise ergeben. Die Finanzierung des Ausgleichsbetrags erfolgt aus Regionalisierungsmitteln.

5. *wie sie die Attraktivität des Baden-Württemberg-Tarifs insbesondere im Zeitraum bis zur Zielstufe im Jahr 2021 im Vergleich zum Baden-Württemberg-Ticket bewertet, da beim erstgenannten Tarif lediglich die Busverkehre am Zielort – nicht jedoch am Startort – ohne weitere Zahlung genutzt werden können, beim Letztgenannten hingegen schon;*

Es werden aktuell Gespräche geführt, um die Startmobilität bereits zum 9. Dezember 2018 zumindest beim elektronischen bw-Tarif umzusetzen. Die Verbünde haben ihre Bereitschaft hierzu bereits signalisiert.

6. *wie sich das Preisniveau – gegliedert nach Fahrten nur im Tarifverbund und Fahrten über die Tarifgrenze hinaus – insgesamt im Vergleich zu heute verändern wird, nachdem sie in der Stellungnahme zum Antrag der Fraktion GRÜNE „Landestarif Baden-Württemberg – Attraktive Preise für einen hochwertigen Schienenpersonenverkehr“ (Drucksache 16/4178) unter Ziffer 6 ausführte: „daher sind die regionalen Verbundtarife derzeit insgesamt günstiger als der BW-Tarif“;*

Der BW-Tarif soll bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten bis zu 25 % abgesenkt werden. Damit nähert er sich dem Preisniveau der Verbundtarife an, die zum aktuellen Zeitpunkt gegenüber den ursprünglichen Haustarifen der Verkehrsunternehmen um etwa 30 % abgesenkt wurden. Die Veränderungen im gesamten Preisgefüge sind aktuell nicht vollständig prognostizierbar, da auch innerhalb der einzelnen Verbünde weitere tarifabsenkende Maßnahmen (z. B. VVS) geplant sind. Das Ziel der Landesregierung ist es, bis 2025 ein einheitliches Tarifniveau in ganz Baden-Württemberg zu realisieren.

7. *welche preislichen Vorteile sich für die Nutzerinnen und Nutzer des geplanten Baden-Württemberg-Tarifs bei Zahlung eines Aufpreises für die Nutzung von Fernverkehrszügen im Vergleich zu den bisherigen Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn AG mit City-Funktion ergeben;*

Die Situation ist differenziert zu betrachten. Im Falle der Nutzung des BW-Tarifs mit Aufpreis für die Nutzung des Fernverkehrs ist (ab 2021) Start- und Zielmobilität in jedem Ort von Baden-Württemberg gegeben. Die City-Funktion der DB AG bietet nur für 21 Städte in Baden-Württemberg diese Funktion an. Wird zurzeit ein Ticket ohne BahnCard gekauft, ist nur die Zielmobilität zu erwerben, 2,60 Euro für die einzelne Fahrt oder 6,70 Euro für den gesamten Tag. Der preisliche Vorteil wird also fast überall dort spürbar, wo eine Kundin/ein Kunde nicht mit einer BahnCard zwischen zwei der 21 Städte verkehrt.

8. *aus welchen Gründen heraus die Rabatt-Angebote der Deutschen Bahn AG BahnCard 25 und BahnCard 50 auch im Baden-Württemberg-Tarif eingesetzt werden dürfen, selbst wenn lediglich Busverkehre in den Verkehrsverbänden genutzt werden sowie welche Einnahmeausfälle für die Verkehrsverbände im Vergleich zum Status quo sie errechnet hat;*

Die BW Tarifgesellschaft übernimmt zum 9. Dezember 2018 für den BW-Tarif alle bestehenden vertraglichen Vereinbarungen. Dazu zählen auch die bisherigen Vereinbarungen der Verbünde zur Nutzung der BahnCard. Daraus leitet sich ab, dass für die Nutzung der BahnCard, wie auch bisher Ausgleichszahlungen vonseiten der DB AG an die Verbünde fließen. Das Land geht außerdem davon aus, dass ggf. entstehende Verluste bei den Verbänden durch die generierte Nachfragesteigerung zumindest ausgeglichen, wenn nicht sogar überkompensiert werden.

9. *weshalb sie davon ausgeht, dass der Baden-Württemberg-Tarif einen wesentlichen Beitrag zu attraktiven und transparenten Marktbedingungen im Schienenpersonennahverkehr für noch nicht am Markt tätige Verkehrsunternehmen darstellt sowie ob hieraus die Schlussfolgerung gezogen werden kann, dass eine solche Wirkung für bereits am Markt tätige Unternehmen nicht eintritt.*

Voraussetzung für einen funktionierenden Wettbewerb sind attraktive und transparente Marktbedingungen. Die Einführung des BW-Tarifs stellt einen wesent-

lichen Beitrag hierzu dar, unter anderem durch die Bereitstellung der (Start- und) Zielanschlussmobilität, die zur Nutzung des ÖV zusätzliche Anreize setzt.

Der BW-Tarif führt mit unternehmensneutraler Tarifstruktur, transparenter Einnahmeverteilung, direkter Einnahmeverteilung sowie seinen tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten für noch nicht am Markt tätige Verkehrsunternehmen zu einer höheren Planungs- und Kalkulationssicherheit. Für diese Unternehmen wird die Teilnahme an Wettbewerbsverfahren attraktiver.

Bis zur Einführung des BW-Tarifs unterliegen Verbundgrenzen überschreitende SPNV-Leistungen in Baden-Württemberg der Produktkategorie C des Preissystems der DB. Die Einnahmen aus diesem „C-Preis“ fließen zunächst an die DB und werden anteilig an die DB Regio Baden-Württemberg nach konzerninternen Regelungen sowie an nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß Tarif- und Vertriebskooperationen (TuVK) zugeschrieben. Die monopolartige Stellung der DB AG führt zu einer unzureichenden Transparenz bei der Einnahmeverteilung und zu fehlenden tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträger (AT).

Dies ändert sich mit Einführung des BW-Tarifs, der in seinem Geltungsbereich den C-Tarif ablöst. Die Einnahmeverteilung der Fahrgeldeinnahmen aus Verbundgrenzen überschreitenden Verkehren erfolgt dann transparent und direkt an alle Erlösverantwortlichen gemäß klaren Regelungen durch die BW-Tarif GmbH als neutrale Stelle. Alle EVU und AT können über die Gremien der BW-Tarif GmbH gleichermaßen an der Gestaltung und Fortentwicklung eines attraktiven und wettbewerbsneutralen BW-Tarifs mitwirken.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Einführung des BW-Tarifs sicherstellt, dass für bestehende wie auch neue Marktteilnehmer gleiche, transparente und EU-konforme Wettbewerbschancen bestehen. Der BW-Tarif ist damit ein wichtiger Baustein bei der Verwirklichung eines freien (Vertriebs)-Marktes im Schienenpersonennahverkehr.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor