

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um den Landkreis Freudenstadt in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) aufzunehmen?

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche politischen und rechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um den Landkreis Freudenstadt (beispielsweise in einem ersten Schritt durch die Zuganbindung bis Horb am Neckar) in den VVS aufzunehmen?
2. In welcher Form und unter Einsatz welcher finanziellen Mittel hat sich das Land bei der Aufnahme anderer Landkreise (bspw. Landkreis Göppingen oder Landkreis Tübingen, Rottenburg-Ergenzingen) beteiligt?
3. Wie teilten sich die beteiligten Partner die finanziellen Aufwendungen vergangener VVS-Ausweitungen auf?
4. Welche Auswirkungen sind ihr aus erfolgten Aufnahmefällen bekannt (Entwicklung der Fahrgastzahlen, Zunahme von Zeitkarten usw.)?
5. Wie bewertet sie politisch die Aufnahme des Landkreises Freudenstadt in den VVS vor dem Hintergrund ihrer eigenen Zielsetzung im Koalitionsvertrag („Wir werden die Arbeiten an einem attraktiven, kundenfreundlichen und landesweit einheitlichen Tarifangebot für den Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr fortsetzen. Zusammenschlüsse bestehender Verbünde werden wir durch Anreize im Rahmen der Neugestaltung der Verbundförderung unterstützen. Entsprechende Initiativen müssen von kommunaler Seite ausgehen. Attraktive Schülertickets in allen Verbänden und ein landesweites Semesterticket werden wir organisatorisch unterstützen.“ Seite 114)?

6. Von welchen Auswirkungen geht sie durch eine mögliche Aufnahme des Landkreises Freudenstadt in den VVS aus?

15.07.2019

Dr. Timm Kern FDP/DVP

Begründung

Am 21. Mai 2019 beschloss der Gemeinderat der Stadt Rottenburg am Neckar, die Aufnahme der Ortschaft Ergenzingen in das VVS-Tarifverbundgebiet zu befürworten. Damit wird in absehbarer Zeit das VVS-Tarifgebiet in unmittelbarer Nachbarschaft zum Landkreis Freudenstadt liegen. Diese Kleine Anfrage klärt, welche Voraussetzungen für eine Aufnahme des Landkreises Freudenstadt in das VVS-Tarifgebiet vorliegen müssen. Da die Einführung des BW-Tarifs bislang nur für Einzelfahrscheine gilt, stellt der VVS-Verbund nach wie vor für viele Menschen die attraktiveren Tarifmöglichkeiten dar. Aus diesem Grund fahren viele Pendler aus angrenzenden Gebieten in das VVS-Tarifgebiet. Deshalb gilt es nun, für den Landkreis Freudenstadt alle Möglichkeiten für einen besseren ÖPNV zu prüfen. Dazu ist in einem ersten Schritt beispielsweise die Ausweitung des VVS-Tarifgebiets im Schienenverkehr bis Horb am Neckar eine vielversprechende Maßnahme. Der ländliche Raum könnte dadurch massiv an Attraktivität zunehmen und die Mobilität der Menschen verbessert werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. August 2019 Nr. 3-3825.0-07/325 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche politischen und rechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um den Landkreis Freudenstadt (beispielsweise in einem ersten Schritt durch die Zuganbindung bis Horb am Neckar) in den VVS aufzunehmen?

Die Mitgliedschaft in einem Verkehrsverbund ist Ergebnis eines Entscheidungsprozesses vieler Beteiligter. Das Land hat die Rolle, hier koordinierend tätig zu sein. Die Entscheidung zum Beitritt unterläge in diesem Fall dem Kreistag des Landkreises Freudenstadt, der Landeshauptstadt Stuttgart, den Verbundlandkreisen des VVS und dem Verband Region Stuttgart. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die Verständigung über finanzielle Fragen.

Da im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr seit 9. Dezember 2018 der BW-Tarif gilt, muss auch die BW-Tarif GmbH und deren Gesellschafter der Ablösung des BW-Tarifs durch den VVS-Tarif zustimmen.

2. In welcher Form und unter Einsatz welcher finanziellen Mittel hat sich das Land bei der Aufnahme anderer Landkreise (bspw. Landkreis Göppingen oder Landkreis Tübingen, Rottenburg-Ergenzingen) beteiligt?

Der Landkreis Göppingen soll 2021 Teil des VVS werden. Es liegen von Seiten des VVS Schätzungen vor, wie hoch die fusionsbedingten Lasten im ersten Jahr sein werden. Diese Lasten wird das Land im ersten Jahr zu 50 Prozent tragen. Danach wird dieser Zuschuss über zehn Jahre jeweils um 5 Prozent abschmelzen und der tatsächlich Finanzbedarf ein weiteres Mal evaluiert werden. Die bereits früher vollzogene Teilintegration des Landkreises Göppingen hat gezeigt, dass Nachfra-

gesteigerung den Zuschussbedarf nachträglich niedriger ausfallen lassen kann. Diese Förderung wird voraussichtlich in Form eines Vertrags zwischen dem Land und den beteiligten Partnern erfolgen.

Das Land beteiligt sich nur bei der Fusion von Verbänden bzw. Beitritt von ganzen Landkreisen.

Im Falle der Integration von Rottenburg-Ergenzingen als einzeltem Stadtteil in den VVS hat sich das Land finanziell nicht beteiligt.

3. Wie teilten sich die beteiligten Partner die finanziellen Aufwendungen vergangener VVS-Ausweitungen auf?

Es ist nur bedingt möglich, hierbei Parallelen zu ziehen, da der Landkreis Freudenstadt nicht Teil des Verbands Region Stuttgart ist. Die genaue Ausgestaltung der permanenten Verbundumlage ist daher nicht einzuschätzen.

4. Welche Auswirkungen sind ihr aus erfolgten Aufnahmefällen bekannt (Entwicklung der Fahrgastzahlen, Zunahme von Zeitkarten usw.)?

Im VVS waren Tariferweiterungen in der Vergangenheit räumlich eng begrenzt, zumeist handelte es sich nur um die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte. Zu räumlich stark begrenzten Tariferweiterungen lassen sich keine in Zahlen ausgedrückte Aussagen über deren Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage treffen, weil hier im Zweifel überlagernde Effekte sonstiger Art stärker wirken als die tarifliche Änderung.

Einzig die Integration der Filstalbahn für Fahrten zwischen dem VVS-Gebiet und dem Landkreis Göppingen mit Wirkung ab 2014 war von der räumlichen Ausdehnung größer. Es handelt es sich um eine Teilintegration, die den Kreisbinnenverkehr im Landkreis Göppingen im Schienen- und Busverkehr nicht berührt. Insofern kommt noch nicht der volle Verbundeffekt zum Tragen. Dieser wird sich erst mit der vorgesehenen Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS einstellen. Entsprechend den VVS-Verkehrserhebungsdaten stieg die Zahl der Fahrgäste auf der Filstalbahn von 2011 auf 2016 um ca. 26 Prozent. Im gleichen Zeitraum stiegen die Fahrgastzahlen im gesamten VVS um knapp 12 Prozent. Ein nicht unwesentlicher Teil der überproportionalen Fahrgastzahlensteigerung auf der Filstalbahn dürfte auf die tarifliche VVS-Teilintegration zurückzuführen sein.

5. Wie bewertet sie politisch die Aufnahme des Landkreises Freudenstadt in den VVS vor dem Hintergrund ihrer eigenen Zielsetzung im Koalitionsvertrag („Wir werden die Arbeiten an einem attraktiven, kundenfreundlichen und landesweit einheitlichen Tarifangebot für den Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr fortsetzen. Zusammenschlüsse bestehender Verbände werden wir durch Anreize im Rahmen der Neugestaltung der Verbundförderung unterstützen. Entsprechende Initiativen müssen von kommunaler Seite ausgehen. Attraktive Schülertickets in allen Verbänden und ein landesweites Semesterticket werden wir organisatorisch unterstützen.“ Seite 114)?

6. Von welchen Auswirkungen geht sie durch eine mögliche Aufnahme des Landkreises Freudenstadt in den VVS aus?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem BW-Tarif, der am 9. Dezember 2018 eingeführt wurde, gibt es in der ersten Stufe für Einzel- und Tageskarten einen preislich sehr attraktiven Tarif im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr. Der BW-Tarif wirkt wie ein Verbundtarif. Er gilt sowohl im Schienenpersonenverkehr als auch im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Straßen-/Stadtbahnen und Bussen). Bis spätestens Ende 2021 soll er vollständig ausgebaut sein, d. h. das Fahrausweissortiment wird um Zeitkarten ergänzt und der Vertrieb möglichst flächendeckend organisiert sein.

Verbundtarife und BW-Tarife sollen dann zusammen ein landesweit konsistentes und einfaches Tarifsystem bilden. Verbundtarife sind dabei auf die lokalen und regionalen und der BW-Tarif auf die überregionalen Verkehre und Verkehrsbedürfnisse zugeschnitten.

Daher zielt die Unterstützung der Zusammenschlüsse bestehender Verbände besonders auf die innerhalb einer Region liegenden kleinere Verbände ab, die durch den Zusammenschluss bzw. in einer Kooperation organisatorisch leistungsfähiger werden.

Eine weitere Ausdehnung großer Verbände ist dagegen kritisch zu sehen. Damit große Verbände lokale und regionale Gegebenheiten abbilden können, müssen innerhalb eines Tarifes zahlreiche Sonderregelungen und Untertarife eingeführt werden, die die Einfachheit und Übersichtlichkeit eines Tarifes konterkarieren.

Daher sieht die Landesregierung für eine Integration des Landkreises Freudenstadt in den VVS keine Notwendigkeit. Mit dem BW-Tarif gibt es bereits einen Tarif, der dieselben verkehrlichen Wirkungen erzielen kann.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor