

## **Antrag**

**des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Integration von Fähr- und Schiffsverbindungen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

Antrag

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

1. wie viele Fußgänger und Radfahrer in den letzten fünf Jahren die Fährverbindungen Konstanz–Meersburg, Friedrichshafen–Romanshorn und die Schnellverbindung Konstanz–Friedrichshafen (Katamaran) benutzt haben;
2. wie die genannten Fährverbindungen mit dem Bus- und Bahnnetz verknüpft und vertaktet sind;
3. welche rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um diese Fährverbindungen als Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einzustufen;
4. inwiefern das Land bereit wäre, seine Förderpraxis zu ändern, wenn die genannten Fährverbindungen in die Verbundtarife einbezogen würden;
5. ob derzeit Gespräche zur Integration des Katamarans in die Verkehrsverbünde geführt werden und welche Ziele die Landesregierung dabei verfolgt;
6. welcher Zeitplan bis zum Abschluss der Gespräche vorgesehen ist;
7. mit welchen Kosten für das Land und die Verkehrsverbünde eine Integration der Fährverbindungen in den ÖPNV verbunden wäre;
8. inwieweit Beispiele aus anderen Bundesländern Vorbildcharakter für eine Integration der Fährverbindungen in die Verbundtarife haben können;

9. ob das geplante Jugendticket nach Ansicht der Landesregierung auf den Fährverbindungen gelten soll und wie sie dies umsetzen will;
10. inwieweit das Deutschland-Ticket auf den Fährverbindungen am Bodensee gelten soll und welchen Beitrag die Landesregierung dafür leisten will.

26.1.2023

Storz, Hoffmann, Röderer, Rivoir, Binder SPD

### Begründung

Die Fährverbindungen zwischen Konstanz und Meersburg, Friedrichshafen und Romanshorn (Schweiz) und der Katamaran von Konstanz nach Friedrichshafen erfüllen seit vielen Jahren eine wichtige Funktion im öffentlichen Verkehr für den Bodenseeraum. Sie stellen direkte und schnelle Verbindungen her und heben somit die trennende Wirkung des Sees im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf.

Insbesondere die Verbindung mit dem Katamaran zwischen Konstanz und Friedrichshafen ist hervorragend an den Schienenverkehr angebunden und vertaktet, sodass diese Linie eine Alternative für die aufwendige Reise mit der Bodensee-Gürtelbahn darstellt.

Da alle Fährverbindungen nicht als öffentlicher Verkehr gelten, werden sie eigenwirtschaftlich betrieben, was erhöhte Fahrpreise zur Folge hat. Außerdem tauchen diese Mobilitätsangebote nicht in Datenbanken wie „bahn.de“ auf. Fahrpreisinformationen sind über diese Kanäle ebenfalls nicht verfügbar. Dadurch werden vorhandene Potenziale zur Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote nicht genutzt.

Die Fährverbindungen werden bei Angeboten wie dem 9-Euro-Ticket bislang nicht berücksichtigt. Dies führt zu widersinnigen Konstellationen, in denen die Fahrgäste des Schnellbusses von Ravensburg nach Konstanz die Fähre Konstanz–Meersburg zu vergünstigten Bedingungen nutzen können, andere Reisende dagegen nicht. Auch das kommende Jugendticket dürfte unter den gegebenen Rahmenbedingungen auf den Fährverbindungen über den Bodensee keine Anwendung finden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20. Februar 2023 Nr. VM3-0141-12/13/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele Fußgänger und Radfahrer in den letzten fünf Jahren die Fährverbindungen Konstanz–Meersburg, Friedrichshafen–Romanshorn und die Schnellverbindung Konstanz–Friedrichshafen (Katamaran) benutzt haben;*

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

*2. wie die genannten Fährverbindungen mit dem Bus- und Bahnnetz verknüpft und vertaktet sind;*

Grundsätzlich bestehen hier zeitliche Verknüpfungen. Der Landesregierung liegen hierzu jedoch keine genauen Informationen vor. Details dazu können die kommunalen Aufgabenträger mitteilen.

*3. welche rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um diese Fährverbindungen als Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einzustufen;*

In Baden-Württemberg haben Fährverkehre zwar eine Beförderungsfunktion, die mit dem öffentlichen Nahverkehr vergleichbar ist, ob sie jedoch ein Teil des ÖPNV werden, muss von den jeweiligen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern entschieden werden. Die Aufgabenträger müssen den Fährverkehren im Nahverkehrsplan eine entsprechende Rolle zuweisen, mit der Folge, dass sie dann auch in die Verbundtarife integriert werden müssen. Solange dies nicht der Fall ist, zählen die betreffenden Fährverbindungen nicht zum ÖPNV.

*4. inwiefern das Land bereit wäre, seine Förderpraxis zu ändern, wenn die genannten Fährverbindungen in die Verbundtarife einbezogen würden;*

Die Landesregierung ist grundsätzlich offen für einen Prozess, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunalen Aufgabenträgern Kriterien für eine verbesserte verkehrliche und tarifliche Integration von Fährverbindungen in den ÖPNV und damit in die Förderregime zu erarbeiten. Voraussetzung dafür ist eine Initiative der kommunalen Aufgabenträger.

*5. ob derzeit Gespräche zur Integration des Katamarans in die Verkehrsverbünde geführt werden und welche Ziele die Landesregierung dabei verfolgt;*

*6. welcher Zeitplan bis zum Abschluss der Gespräche vorgesehen ist;*

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

Der Landesregierung ist nicht bekannt, ob seitens der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH bzw. der Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH Gespräche zur Integration des Katamarans in die Verbünde geführt werden. Zu den Zielen der Landesregierung wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

*7. mit welchen Kosten für das Land und die Verkehrsverbünde eine Integration der Fährverbindungen in den ÖPNV verbunden wäre;*

Ein möglicher Ausgleich von Mindererlösen bei einer Anwendung von Verbundtarifen infolge einer Integration der betreffenden Fährverbindungen in den ÖPNV obliegt den zuständigen kommunalen Aufgabenträgern. Der Landesregierung liegen keine Informationen zur Höhe dieser Kosten vor.

*8. inwieweit Beispiele aus anderen Bundesländern Vorbildcharakter für eine Integration der Fährverbindungen in die Verbundtarife haben können;*

Der Landesregierung sind keine vergleichbaren Beispiele aus anderen Bundesländern bekannt, die einen Vorbildcharakter für eine Integration der betreffenden Fährverbindungen in die Verbünde haben können.

*9. ob das geplante Jugendticket nach Ansicht der Landesregierung auf den Fährverbindungen gelten soll und wie sie dies umsetzen will;*

Das JugendticketBW gilt in allen Bussen und Bahnen des ÖPNV in Baden-Württemberg, hierzu gehören alle IRE, RE, RB, MEX, S-Bahn, Straßen-/Stadtbahn und Busse. Außerdem gilt es auf der IC-Linie Stuttgart–Singen(–Konstanz). Die Fährverbindungen sind, wie dargestellt, bislang nicht Teil des ÖPNV. Das JugendticketBW hat daher aktuell auf den betreffenden Fährverbindungen keine Gültigkeit. Auf der Fährverbindung Konstanz–Meersburg ist aktuell in Planung, zeitnah den BW-Tarif anzuerkennen. In diesem Fall wird auf dieser Fährverbindung dann auch das JugendticketBW gelten.

*10. inwieweit das Deutschland-Ticket auf den Fährverbindungen am Bodensee gelten soll und welchen Beitrag die Landesregierung dafür leisten will.*

Das Deutschlandticket soll zur bundesweiten Nutzung des ÖPNV berechtigen. Die Fährverbindungen sind nicht Teil des ÖPNV. Das Deutschlandticket hat daher auf den betreffenden Fährverbindungen keine Gültigkeit. Eine mögliche Anerkennung des Deutschlandtickets im Rahmen der Anerkennung des BW-Tarifs auf der Fährverbindung Konstanz–Meersburg ist im Ausgleichsmechanismus des Deutschlandtickets möglicherweise abbildbar, jedoch im Rahmen der noch laufenden Verhandlungen zu klären.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor