

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 21.06.2018
Name Peter Dittus
Durchwahl 0711 231-5769
Aktenzeichen 3-3890.0/2043
(Bitte bei Antwort angeben!)

Nachrichtlich
Staatsministerium

Antrag der Fraktion GRÜNE

- Landestarif Baden-Württemberg - Attraktive Preise für einen hochwertigen Schienenpersonennahverkehr
- Drucksache 16/4178

Ihr Schreiben vom 30. Mai 2018

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zum dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welches die Merkmale des geplanten Landestarifs für Baden-Württemberg sind und wie sich dieser vom aktuellen Tarifsystem unterscheidet;*

Die heutige Tariflandschaft im ÖPNV in Baden-Württemberg setzt sich zusammen aus den regionalen Tarifen der Verkehrs- und Tarifverbände, die jeweils

die Nutzung von allen Verkehrsmitteln im ÖPNV vorsehen. Im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr dagegen gilt im Nahverkehr der C-Tarif der Deutschen Bahn (DB), der nur im Schienenpersonennahverkehr gilt. Im Rahmen des C-Tarifs gibt es zwar das Angebot des Baden-Württemberg-Ticket, das auch in Bussen und Straßen-/Stadtbahnen gilt. Es handelt sich dabei jedoch um ein Tagesticket mit einem Pauschalpreis. Es ist darüber hinaus nicht rund um die Uhr gültig und gilt nicht im Fernverkehr.

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. Im Gegensatz zum C-Tarif, der ein Haustarif der DB ist, ist der BW-Tarif ein Verbundtarif, der von mehreren Akteuren getragen wird. In der ersten Stufe sind dies alle in Baden-Württemberg tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie die beiden SPNV-Aufgabenträger Land und der Verband Region Stuttgart.

2. *welche Maßnahmen zur Einführung des Landestarifs Baden-Württemberg bisher umgesetzt wurden;*

In den Jahren 2014 und 2015 wurden die Konzepte für den Tarif, die Einnahmenaufteilung, den Vertrieb, die Organisation und die Kommunikation des BW-Tarifs erarbeitet. Im Zeitraum 2016 bis 2017 wurde deren Umsetzung vorbereitet und das Vertragswerk für den BW-Tarif erarbeitet, für das am 06.11.2017 mit der Gründung der Baden-Württemberg-Tarif GmbH (BW-Tarif GmbH) der Schlussstein gesetzt wurde. Im Februar 2018 wurde das Lizenzierungsverfahren für den Vertrieb von E-Tickets des BW-Tarifs auf den Weg gebracht. Aktuell werden die Vertriebssysteme der EVU für den Vertrieb des BW-Tarifs vorbereitet, die Tarifmatrix finalisiert und die Kommunikationskampagne zur Einführung des BW-Tarifs vorbereitet.

3. *wann der Landestarif eingeführt werden wird;*

Gemäß den Planungen wird die erste Stufe des BW-Tarifs am 09.12.2018 (mit Fahrplanwechsel) am Markt eingeführt werden. Die zweite Stufe des BW-Tarifs soll bis Dezember 2021 umgesetzt werden.

4. *welche die nächsten Schritte sind, die die Baden-Württemberg-Tarif GmbH umsetzen muss, damit der Landestarif zum geplanten Zeitpunkt eingeführt werden kann;*

Für die fristgerechte Einführung der ersten Stufe des BW-Tarifs werden aktuell die Vertriebssysteme der EVU für den Vertrieb des BW-Tarifs vorbereitet, die Tarifmatrix finalisiert und die Kommunikationskampagne zur Einführung des BW-Tarifs vorbereitet. Im Zeitraum September bis November steht die technische Abnahme der E-Ticket-Vertriebssysteme der Lizenznehmer an.

Für die fristgerechte Umsetzung der zweiten Stufe des BW-Tarifs wird noch im September dieses Jahres der Arbeitsprozess gestartet.

5. *welche Vorteile und neuen Angebote der Landestarif den Nutzerinnen und Nutzern bieten wird;*

Ein wesentlicher Vorteil des BW-Tarifs besteht für die Nutzerinnen und Nutzer darin, dass sie künftig für eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in jedem Fall nur noch einen Fahrausweis benötigen. Bei Fahrten innerhalb eines Verbundes gilt der jeweilige Verbundtarif. Bei Fahrten über Verbundgrenze hinweg gilt der BW-Tarif. Ohne BW-Tarif müssen für solche Fahrten am Zielort in der Regel lokale Verbundfahrkarten für Busse und Bahnen gekauft werden. Die Anschlussmobilität des BW-Tarifs ermöglicht im Gegensatz hierzu innerhalb der Ziel-Gemeinden die Nutzung aller ÖPNV-Verkehrsmittel, auch Bussen und Bahnen bis zur Zielhaltestelle. Kenntnisse über die Verbundtarife am Zielort sind nicht mehr erforderlich. Der BW-Tarif schafft im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr ein landesweit einheitliches Tarifangebot und trägt damit zu einer Vereinfachung der Tarifstruktur in Baden-Württemberg bei.

Ein weiterer Vorteil für die Nutzerinnen und Nutzer besteht in der Anerkennung der BahnCard 25 und BahnCard 50 im BW-Tarif.

Die bewährten Angebote des Baden-Württemberg-Tickets, des Metropol-Tages-Tickets in der Metropolregion Stuttgart und des RegioX-Tickets im Großraum Karlsruhe werden in den BW-Tarif unverändert überführt.

Der BW-Tarif bietet den Verkehrsverbänden die Möglichkeit, ihren Kundinnen und Kunden zukünftig Tickets des BW-Tarifs direkt über die ihnen bekannten lokalen Apps oder Chipkarten zu verkaufen. In diesem Fall ist es möglich, dass Fahrgäste über das ihnen bekannte Shop-System Tickets zum BW-Tarif erwerben können. Sie müssen sich für verbundübergreifende Fahrten nicht mehr mit Shop-Systemen anderer Verbände auseinandersetzen. Weitere neue Tarifangebote sowie die Möglichkeiten zur Einführung von Rabattsystemen für Vielfahrer werden sukzessive im Rahmen der Weiterentwicklung des BW-Tarifs konzipiert.

6. *wie hoch die Fahrpreise im Landestarif sein werden, im Vergleich zum bisherigen DB-Tarif und im Vergleich zu den regionalen Verkehrsverbänden im Land;*

Der BW-Tarif setzt auf dem bestehenden C-Tarif auf und wird daher bei einer Betrachtung des Reisewegs von Bahnhof zu Bahnhof insgesamt dasselbe Tarifniveau wie der C-Tarif haben. Durch die tarifliche Gleichstellung von Bahnhofstankpunkten innerhalb einer Gemeinde kann es sein, dass in Einzelfällen Relationen gegenüber heute geringfügig teurer werden. Umgekehrt gibt es dabei aber auch Fälle, die gegenüber heute geringfügig günstiger werden.

Schließt man die integrierte tarifliche Anschlussmobilität, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel am Zielort ermöglicht, in die Betrachtung mit ein, ist ein Ticket des BW-Tarifs günstiger als die heute erforderliche Kombination aus C-Tarif-Ticket und Verbundticket.

Ein Preisvergleich zu den regionalen Verkehrsverbänden im Land hat nur geringe Aussagekraft, da der BW-Tarif ein Kilometer tarif ist, während die Verbundtarife Zonentarife sind. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass die Verbundtarife im Gegensatz zum BW-Tarif abgesenkte Tarife sind die durch Mittel der Kommunen und des Landes (50 Mio. Euro p.a. Verbundförderung des Landes) subventioniert sind. Daher sind die regionalen Verbundtarife derzeit insgesamt günstiger als der BW-Tarif.

7. *welche Auswirkungen die Einführung eines Landestarifs auf den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr nach ihrer Einschätzung hat;*

Voraussetzung für einen funktionierenden Wettbewerb sind attraktive und transparente Marktbedingungen. Die Einführung des BW-Tarifs stellt einen wesentlichen Beitrag hierzu dar.

Der BW-Tarif führt mit unternehmensneutraler Tarifstruktur, transparenter Einnahmeaufteilung, direkter Einnahmenezuschreibung 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 Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung 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 des Landestarifs mitwirken.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr