

Antrag

der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Verbundförderung in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. wie viele Verkehrsverbünde mit Vollintegration aller öffentlichen Verkehrsmittel es ab 1. Januar 2004 in Baden-Württemberg geben wird und wie groß das Verkehrsgebiet dieser Verbünde durchschnittlich ist;
2. wie viele Verkehrsverbünde es derzeit in den alten Bundesländern gibt und wie groß das Verkehrsgebiet dieser Verbünde durchschnittlich ist;
3. wie viele Regelungen es in den baden-württembergischen Verkehrsverbänden gibt und wie diese sich jeweils unterscheiden hinsichtlich
 - der Kinderaltersgrenze,
 - der Fahrradmitnahme,
 - die Mitnahme eines Hundes,
 - der Mitnahme von Personen für Zeitkarteninhaber,
 - der Mehrfahrentickets,
 - der Tageskarten und 24-h-Tickets,
 - der Gruppentageskarten,
 - der Anerkennung der BahnCard,
 - der Nutzung elektronischer Zahlungsmittel,

- des Fahrscheinkaufs im Bus,
 - des Fahrscheinkaufs in Stadt- und Straßenbahnen,
 - des Fahrscheinkaufs in Zügen,
 - der Entwertung von Fahrscheinen im Fahrzeug oder an der Haltestelle,
 - der Konditionen für Job-Tickets,
 - der Konditionen für Schülerfreizeit-Tickets,
 - der Konditionen für Semester-Tickets;
4. wie die Landesregierung die Wirkung der Vielzahl unterschiedlicher Einzelregelungen für die Benutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs im Land bewertet;
 5. in welcher Form die Landesregierung auf eine Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen der Verkehrsverbände im Land hinwirkt;
 6. wie hoch der Anteil des verbundgrenzenüberschreitenden Verkehrs in den drei kleinsten und den drei größten Verkehrsverbänden im Land ist und welche Berechnungen diese Daten zu Grunde liegen;
 7. ob die Landesregierung in kleinen Verkehrsverbänden ein Hindernis für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs auf mittleren Distanzen sieht;
 8. welche Anzahl von Verbänden die Landesregierung in Baden-Württemberg für angemessen und zweckdienlich hält;
 9. inwieweit die Verträge mit den Verkehrsverbänden eine Förderung nach Leistungskennziffern enthalten;
 10. welches Volumen die Förderung nach Leistungskennziffern hat;

II.

1. die Kriterien der Verbundförderung mit dem Ziel der Schaffung größerer Verbundräume, der Schaffung von Leistungsanreizen und der Harmonisierung der benutzerrelevanten Tarifbedingungen haushaltsneutral zu überarbeiten und nach Ablauf der bestehenden Verträge zu implementieren;
2. eine Koordinierungsstelle zur Harmonisierung der Benutzungsbedingungen der öffentlichen Verkehrsmittel in den Verkehrsverbänden im Land einzurichten.

24. 10. 2003

Boris Palmer, Walter, Sitzmann, Oelmayer, Dederer GRÜNE

Begründung

Die Vielzahl unterschiedlichster Tarifbestimmungen im Land erschwert die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel außerhalb des Heimatverbundes in erheblichem Maß. Die große Anzahl an Verkehrsverbänden kompliziert dies in Baden-Württemberg weit über das Notwendige hinaus. Zugleich stellen die kleinen Verkehrsverbände ein echtes Hindernis für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf mittleren und längeren Distanzen dar. Die in Baden-Württemberg geradezu singular ausgeprägte Kleinstaaterei in der Verbundlandschaft hat sich nicht bewährt.

Die Landesregierung setzt hinsichtlich der Gründung und Ausgestaltung von Verkehrsverbänden ganz bewusst auf die kommunale Selbstverwaltung und verzichtet auf gesetzliche Vorgaben zur Einrichtung von Verkehrsverbänden, wie sie etwa das Land Hessen getroffen hat. Unter Beachtung dieser Prämisse kann das Land nur durch finanzielle Anreize und Koordinierung auf eine Harmonisierung der Nutzungsbedingungen hinwirken. Die Verbundförderung in Höhe von mehr als 50 Millionen Euro bietet dafür ausreichend Gestaltungsspielraum.

Ziel einer Neuordnung der Verbundlandschaft muss die Reduktion der Anzahl der Verbände auf nicht mehr als sechs bis zum Jahr 2010 sein. Wie dieses Ziel erreicht wird, kann den Verbänden und den sie tragenden Gebietskörperschaften und Unternehmen freigestellt bleiben. Seitens der Landesregierung ist jedoch ein Fahrplan für die Reduktion der Anzahl der Verbände und die erforderliche Mindestgröße notwendig. So sollte die Verbundförderung für Verbände, die weniger als 10 % der Landesfläche abdecken, degressiv auslaufen. Für die Fusion von Verbänden müsste eine „Heiratsprämie“ ausgesetzt werden.

Zur Harmonisierung der Tarifbedingungen sollen Bonus/Malus-Regelungen in die Verbundförderung aufgenommen werden. Unabhängig von finanziellen Anreizen ist eine Koordinierungsstelle beim Ministerium für Umwelt und Verkehr zur Harmonisierung der Tarifbedingungen notwendig.

Mit der Harmonisierung der Tarifbedingungen und der Schaffung größerer Verbundeinheiten muss auch eine Umstellung der Verbundförderung auf Leistungsanreize erfolgen. Die bislang weitgehend an Durchtarifierungsverlusten und verbundbedingten Kosten orientierte Förderung verlangt von den Verbänden und Unternehmen keine Anstrengungen zur Verbesserung ihres Angebots. Nach der Phase der Verbundgründungen im Land ist es nun notwendig, sukzessive auf eine leistungsabhängige Förderung umzustellen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. November 2003 Nr. 32–3890.0/772 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1. wie viele Verkehrsverbände mit Vollintegration aller öffentlichen Verkehrsmittel wird es ab 1. Januar 2004 in Baden-Württemberg geben und wie groß ist das Verkehrsgebiet dieser Verbände durchschnittlich;

Zu I. 1.:

Zum 1. Januar 2004 startet der Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund „bodo“ als 17. Verkehrsverbund in Baden-Württemberg, bei dem alle öffentlichen Verkehrsmittel mit einem Verbundfahrausweis genutzt werden können. Die durchschnittliche Größe der in Baden-Württemberg tätigen Verbände beträgt 2.253 km².

I. 2. wie viele Verkehrsverbünde gibt es derzeit in den alten Bundesländern und wie groß ist das Verkehrsgebiet dieser Verbünde durchschnittlich;

Zu I. 2.:

In den alten Bundesländern gibt es 54 Verkehrsverbünde, die die o.g. Vollintegration anbieten. Die durchschnittliche Verbundgröße beträgt 3.690 km².

I. 3. wie viele Regelungen gibt es in den baden-württembergischen Verkehrsverbänden und wie unterscheiden sich diese hinsichtlich

- *der Kinderaltersgrenze,*
- *der Fahrradmitnahme,*
- *der Mitnahme eines Hundes,*
- *der Mitnahme von Personen für Zeitkarteninhaber,*
- *der Mehrfahrentickets,*
- *der Tageskarten und 24-h-Tickets,*
- *der Gruppentageskarten,*
- *der Anerkennung der BahnCard,*
- *der Nutzung elektronischer Zahlungsmittel,*
- *des Fahrscheinkaufs im Bus,*
- *des Fahrscheinkaufs in Stadt- und Straßenbahnen,*
- *des Fahrscheinkaufs in Zügen,*
- *der Entwertung von Fahrscheinen im Fahrzeug oder an der Haltestelle,*
- *der Konditionen für Job-Tickets,*
- *der Konditionen für Schülerfreizeit-Tickets,*
- *der Konditionen für Semester-Tickets;*

Zu I. 3.:

Die gewünschte Darstellung der Tarifbestimmungen der einzelnen Verbünde wäre nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich. Allgemein kann gesagt werden, dass sich die Tarifregelungen der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg teilweise unterscheiden. Dies ist Ausdruck der dezentralen Struktur und weitgehenden Tarifautonomie der Verbünde. Sachliche Gründe für die Tarifvielfalt sind u. a.:

- Die Unterschiede sind oft aus den Anforderungen erwachsen, die sich aus örtlichen Besonderheiten und gewachsenen Tarifangeboten ergeben haben. Eine Angleichung schon an das Grundangebot eines Verbundes kann in diesen Fällen nur Schritt für Schritt erfolgen, da damit zu rechnen ist, dass die Fahrgäste auf einschneidende Tarifmaßnahmen sensibel reagieren.
- Die Verkehrsverbünde verfolgen teilweise sehr unterschiedliche Strategien zur Gewinnung neuer Fahrgäste. So setzt der Verkehrsverbund Rhein-Neckar auf eine starke Kundenbindung mit der Einführung von Jahreskarten mit Netzwirkung. Dafür wurde dort auf einen generellen Kurzstreckentarif verzichtet. Andere Verbünde bemühen sich hingegen möglichst streckenbezogen und kundenspezifisch günstige Tarife anzubieten. Für beide Entscheidungen gibt es vernünftige und nachvollziehbare Gründe.
- Auch bei der Tarifhöhe gibt es zum Teil merkliche Unterschiede, die aber durch die verschiedene Qualität der Verkehrsbedienung und der Angebotsdichte in den Ballungsräumen und ihrem Umfeld einerseits und dem ländlichen Raum andererseits gerechtfertigt sind.
- Bei der Kinderaltersgrenze bestehen derzeit zwei Regelungen. Sie wurde entweder von 6 bis 12 oder von 6 bis 14 Jahren festgelegt. Eine einheitliche Regelung bis zu 14 Jahren wird seitens der Landesregierung befürwortet. Die Ver-

bünde mit der niedrigen Kinderaltersgrenze verweisen aber auf das erhebliche Risiko von Mindereinnahmen.

I. 4. wie bewertet die Landesregierung die Wirkung der Vielzahl unterschiedlicher Einzelregelungen für die Benutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs im Land;

Zu I. 4.:

Die Landesregierung unterstützt die Bemühungen der Verkehrsverbünde, möglichst übersichtliche und kundenfreundliche Tarife anzubieten. Andererseits bemühen sich die Verkehrsverbünde zu Recht darum, durch eine Ausdifferenzierung der Tarifangebote für möglichst viele Kundenkreise attraktive Regelungen anzubieten. In diesem Spannungsverhältnis gilt es einen Mittelweg zu finden, der Einfachheit der Tarife und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung verbindet. Da der weit überwiegende Teil der Fahrgäste sich in der Regel nur innerhalb eines Verbundgebietes bewegt und für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre Übergangstarife eingerichtet sind oder flächendeckende Angebote wie das Baden-Württemberg-Ticket zur Verfügung stehen, stellt die Vielzahl der Regelungen keine ernsthafte Behinderung für die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs dar. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr wird gleichwohl im Sinne eines benutzerfreundlichen ÖPNV darauf drängen, dass eine weitere Harmonisierung der Tarifstrukturen erfolgt.

I. 5. in welcher Form wirkt die Landesregierung auf eine Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen der Verkehrsverbünde im Land hin;

Zu I. 5.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr als für die Genehmigung von Eisenbahntarifen zuständige Behörde weist die Verbünde regelmäßig auf Abweichungen von den empfohlenen Harmonisierungsregeln der Arbeitsgemeinschaft der Verbundgeschäftsführer oder von den Verbundbestimmungen anderer Verbünde im Land hin und fördert sie auf, ihre Beförderungsbedingungen entsprechend anzupassen. Eine Möglichkeit, dies rechtlich durchzusetzen besteht allerdings nicht, da, wie die Landesregierung bereits mehrfach ausgeführt hat, § 12 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz eine Versagung von Beförderungsbedingungen nur dann zulässt, wenn sie gegen geltendes Recht verstoßen oder wenn sie als so genannte Sozialtarife nach der VO EWG Nr. 1191/69 auferlegt werden.

I. 6. wie hoch ist der Anteil des verbundgrenzenüberschreitenden Verkehrs in den drei kleinsten und den drei größten Verkehrsverbänden im Land und welche Berechnungen liegen diesen Daten zu Grunde;

Zu I. 6.:

	Anteil des ein- und ausbrechenden Verkehrs am gesamten ÖPNV	Berechnungsgrundlage	Anmerkungen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar VRN	8,43 % im Durchschnitt, Wochentags 7,81 %, Samstags 9,70 % und Sonntags 15,41 %	Verkehrserhebung 2002	
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart VVS	5,5 %	Verkehrserhebung 1994-1996	In diesem Anteil ist auch der Verkehr enthalten, der das Verbundgebiet durchquert und dabei Verbundverkehrsmittel benutzt.
Karlsruher Verkehrsverbund KVV	10 %	Schätzung	Im Hinblick auf die Ausweitung der Karlsruher Stadtbahn plädiert der KVV für verbesserte Übergangstarife.

Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw VGC	10 %	Verkaufszahlen der Anschlussstarife für VVS- Zeitkarteninhaber	Auf dieser Grundlage der Verkaufszahlen mit Quelle-Ziel-Angabe wird die Auspendlerstatistik des Landkreises Calw erstellt.
Verkehrsgemeinschaft Landkreis Freudenstadt vgf	Unter 5 % im Busverkehr	Zahlenangaben der Verkehrsunternehmen	Der grenzüberschreitende Verkehr im Schienenverkehr ist nach Ansicht der Verkehrsexperten von Verbund und Landkreis vernachlässigbar gering, wird aber künftig durch die Elektrifizierung der Strecken eine größere Rolle spielen.
Heidenheimer Tarifverbund htv	Wochentags rd. 19 %, an Wochenenden leicht darüber	Verkehrserhebung 1996	In diesem Anteil sind auch die Durchgangsverkehre enthalten. HTV und Donau-Illernahverkehrsverbund DING prüfen z. Z. eine stärkere Kooperationsmöglichkeit.

I. 7. sieht die Landesregierung in kleinen Verkehrsverbänden ein Hindernis für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs auf mittleren Distanzen;

Zu I. 7.:

Da auch in kleinen Verbänden der ganz überwiegende Teil der Wege mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln innerhalb des Verbundgebiets zurückgelegt wird, sieht die Landesregierung allein in einem kleinen Verbundgebiet grundsätzlich kein wesentliches Hindernis für dessen Nutzung. Darüber hinaus kann nach den Erfahrungen der Verkehrsverbände davon ausgegangen werden, dass der Großteil der Kunden im verbundüberschreitenden Verkehr mit einem Fahrausweis der DB AG sein Reiseziel erreicht. Sollten im Einzelfall erhebliche Pendlerströme mit den bestehenden Tarifangeboten noch nicht zufriedenstellend erreicht worden sein, haben benachbarte Verbände die Möglichkeit, Überlappungsbereiche einzurichten, in denen zwei Verbundtarife je nach Verkehrsrichtung angewendet werden, oder eigenständige Übergangstarife anzubieten.

I. 8. welche Anzahl von Verbänden hält die Landesregierung in Baden-Württemberg für angemessen und zweckdienlich;

Zu I. 8.:

Nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 8. Juni 1995 (ÖPNVG) ist zur Verbesserung des ÖPNV die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern anzustreben. Verbindliche Vorgaben seitens des Landes hinsichtlich der Zahl, Größe und Ausgestaltung der Verkehrskooperationen sind nicht vorgesehen. Nach § 9 Abs. 2 ÖPNVG soll bei der Vereinbarung einer Verkehrskooperation die Form gewählt werden, die unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten im Kooperationsgebiet, der Verkehrsbedürfnisse und der Verkehrsangebote sowie des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit den größten Nutzen erwarten lässt. Entscheidend für die Bestimmung der Größe eines Verbundes sind demnach die konkreten Nahverkehrsbeziehungen und Mobilitätsbedürfnisse vor Ort sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der beteiligten kommunalen Aufgabenträger. In einem so definierten Gebiet ergeben sich sinnvolle Kooperationen von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Dabei werden Änderungen des Mobilitätsverhaltens und das Anwachsen von Pendlerströmen von allen Verantwortlichen beobachtet und im Einzelfall das Tarifangebot überprüft. In der Folge ist es in den letzten Jahren zur Einrichtung von weiträumigen Überlappungsbereichen, aber auch zu Tarifkooperationen und Zusammenschlüssen von Verbänden gekommen. Auch in Zukunft ist mit weiteren Kooperationen zu rechnen, sofern sich die damit verbundenen zusätzlichen Verbundlasten angesichts des Kundenpotenzials rechtfertigen lassen. Für 2004 ist beispielsweise der Zusammenschluss des NVH (Nahverkehr Hohenlohe) mit dem Heilbronner Verkehrsverbund vorgesehen.

I. 9. inwieweit enthalten die Verträge mit den Verkehrsverbänden eine Förderung nach Leistungskennziffern;

I. 10. welches Volumen hat die Förderung nach Leistungskennziffern;

Zu I. 9. und I. 10.:

Auf der Grundlage der weiterentwickelten Konzeption zur Förderung der Verkehrs- und Tarifkooperationen in Baden-Württemberg, die der Ministerrat am 26. Februar 2002 beschlossen hat, gewährt das Land Zuwendungen zur Abdeckung verbundbedingter Lasten, die sich aus einer statischen und einer dynamischen Komponente zusammensetzen. Die dynamische Komponente umfasst die Hälfte der Zuwendung des Landes. Sie wird jährlich anhand der im Verbund erzielten Steigerungen der Zahl der Fahrgäste und der Tarifeinnahmen neu berechnet. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Ministeriums zu Nr. 4 des Antrags der Abg. Göschel u. a. SPD, Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Baden-Württemberg unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsverbundförderung, Ds. 13/2405 verwiesen.

II. 1. die Kriterien der Verbundförderung sind mit dem Ziel der Schaffung größerer Verbundräume, der Schaffung von Leistungsanreizen und der Harmonisierung der benutzerrelevanten Tarifbedingungen haushaltsneutral zu überarbeiten und nach Ablauf der bestehenden Verträge zu implementieren;

II. 2. eine Koordinierungsstelle zur Harmonisierung der Benutzungsbedingungen der öffentlichen Verkehrsmittel in den Verkehrsverbänden ist im Land einzurichten.

Zu II. 1. und II. 2.:

Aus den vorgenannten Gründen sieht die Landesregierung keinen Anlass, die Konzeption der Verbundförderung grundlegend zu überarbeiten. Unbeschadet dessen wird sie zusammen mit den Verkehrsverbänden die Verbundkonzeption weiterentwickeln, um die Kooperationen im ÖPNV zu stärken und Hemmschwellen bei der Benutzung des ÖPNV weiter abzubauen.

In Vertretung

Mappus

Staatssekretär