

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

**Auswirkungen des neuen Preissystems der Deutschen Bahn
auf den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. wie sie die Auswirkungen des neuen Preissystems der Deutschen Bahn auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg beurteilt,
2. wie sie beurteilt, dass sich durch die Reduzierung des BahnCard-Rabatts auf 25 Prozent die Fahrpreise im SPNV gerade für Vielfahrer mit BahnCard um 50 Prozent erhöhen,
3. in welchen Tarifverbänden in Baden-Württemberg die Ankündigung umgesetzt wird, dass die BahnCard mit 25 Prozent Rabattierung zukünftig auch bei Verbundtarifen Wirkung hat,
4. wie sie beurteilt, dass sich zudem durch die Umstellung von Interregio- auf Intercity-Züge auf einer Reihe von Verbindungen (z.B. Stuttgart-Karlsruhe) die Fahrpreise ebenfalls deutlich erhöhen,
5. ob sie die Auffassung teilt, dass durch diese Fahrpreispolitik der DB die Bemühungen des Landes zum Ausbau des SPNV unterlaufen werden,

6. ob sie die Notwendigkeit zu Nachbesserungen im DB-Nahverkehrstarif erkennt,
7. wie sie die Vorschläge bewertet,
 - weiterhin eine BahnCard mit 50 Prozent Rabattwirkung im Nahverkehr beizubehalten,
 - eine verkehrsunternehmenübergreifende *Baden-WürttembergCard* mit 50 Prozent Rabattwirkung einzuführen,
 - nach dem Beispiel Schleswig-Holsteins einen eigenständigen Landestarif für Fahrten im Schienenpersonennahverkehr zu schaffen und dabei eine Reduktion des Grundpreises für Fahrten im Nahverkehr (außerhalb von Verkehrsverbänden) um 25 % zu Grunde zu legen,
 - eine Reform der Tarifverbände in Baden-Württemberg mit dem Ziel flächendeckender und großräumigerer Tarifverbände einzuleiten.

II.

als Aufgabenträger für den SPNV im Land ein Konzept vorzulegen und umzusetzen, wie die teilweise deutlichen Fahrpreiserhöhungen im Schienenpersonennahverkehr im Land als Folge des neuen DB-Tarifsystems, insbesondere für Stammkunden, rückgängig gemacht werden können.

05. 11. 2002

Boris Palmer, Kretschmann
und Fraktion

Begründung

Mit der Preisreform der DB zum 15. Dezember 2002 verteuert sich das Bahnfahren in Baden-Württemberg gerade für Vielfahrer massiv (nämlich um 50 Prozent), weil die BahnCard zukünftig nur noch 25 Prozent statt 50 Prozent Ermäßigung auf den Normalfahrpreis bietet. Die im Fernverkehr zukünftig möglichen Frühbucherrabatte werden im Nahverkehr nicht angeboten. Davon betroffen sind alle Verbindungen, die über die Grenze einzelner Verkehrsverbände hinausgehen, wie zum Beispiel Stuttgart–Tübingen, Ulm–Friedrichshafen oder Offenburg–Konstanz. So verteuert sich etwa die Bahnfahrt von Tübingen nach Stuttgart für diese große Gruppe der Bahnfahrer von 4,50 Euro auf 6,75 Euro. Das Problem vergrößert sich – verglichen mit anderen Bundesländern – durch die teilweise extrem kleinräumige Verbundstruktur in Baden-Württemberg (Verbände auf Landkreisebene), so dass auf mittleren Distanzen von den Fahrgästen keine günstigen Verbundangebote wahrgenommen werden können.

Mit der Ankündigung der Reduzierung des BahnCard-Rabatts ging vor geraumer Zeit die Ankündigung einher, dass der Nachteil dadurch ausgeglichen werde, dass die BahnCard zukünftig mit 25 Prozent Rabatt auch in den Verbundtarifen gelte.

Die DB, so hieß es, wolle entsprechende Vereinbarungen mit den Verkehrs- und Tarifverbänden abschließen. Von der Umsetzung dieser Ankündigung war aber bislang wenig zu hören, daher ist ein Bericht darüber von großem Interesse.

Durch die Abschaffung der zuschlagfreien Interregio-Züge durch die DB und deren teilweise Umstellung auf Intercity-Züge mit erhöhtem Fahrpreis steigen auf einer Reihe von Verbindungen die Fahrpreise ebenfalls deutlich (z.B. Stuttgart–Karlsruhe, Ellwangen–Stuttgart). Die Fahrgäste müssen auf (langsamere) Nahverkehrszüge ausweichen oder das Land muss zusätzliche Nahverkehrsprodukte bestellen (z.B. Stuttgart–Karlsruhe).

Durch diese Tarifpolitik der Deutschen Bahn, die einseitig auf den Fernverkehr ausgerichtet und für die entstehenden Probleme im Nahverkehr blind ist, wird die Schienenverkehrspolitik des Landes, die auf ein Gewinnen zusätzlicher Fahrgäste im Nahverkehr ausgerichtet ist, konterkariert.

Nach Auffassung der Antragsteller kann sich die Landesregierung als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr in dieser Situation nicht mehr nur auf die Ausgestaltung des Zugangebots beschränken, sondern muss sich auch um die Fahrpreisgestaltung im von ihr verantworteten Nahverkehr kümmern.

Wichtigstes Ziel muss es sein, die Rabattwirkung der BahnCard von 50 Prozent im Nahverkehr zu erhalten. Dies kann dadurch geschehen, dass die Bundesländer gemeinsam die Beibehaltung des 50-Prozent-Rabatts im Nahverkehr vertraglich mit der DB vereinbaren oder durch die Schaffung einer eigenen entsprechenden Baden-WürttembergCard.

Denkbar ist aber auch ein eigenständiger, von der DB-Preisgestaltung unabhängigen Landestarif für den gesamten SPNV im Land, wie ihn beispielsweise Schleswig-Holstein zum 15. Dezember 2002 einführt. Dieser Tarif könnte den einzelnen Verbundtarifen überlagert sein und bei allen verbundüberschreitenden Fahrten angewandt werden. Damit würde sich das Land als Aufgabenträger im SPNV von der Tarifpolitik der DB emanzipieren und könnte Fahrplanangebot und Fahrpreise zu einem stimmigen Gesamtkonzept ausbauen.

Wird dieser Landestarif im Einzelfahrscheinbereich um 25 Prozent unter den derzeit geltenden Tarifen angesetzt, so wird der entstehende Nachteil für BahnCard-Inhaber ausgeglichen und für Schnupperkunden wird ein attraktiveres Angebot geschaffen. Nach Berechnungen der Antragsteller würde eine solche Tarifabsenkung das Land als Aufgabenträger rund 3–4 Mio. Euro/Jahr kosten (nur Einzelfahrschein, nur Nahverkehr im verbundüberschreitenden Verkehr).

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 25. November 2002 Nr. 33–3822.2–00/386 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Vorbemerkung:

Das ab dem 15. Dezember 2002 geltende Preissystem der Deutschen Bahn AG (DB AG) besteht einerseits aus den Allgemeinen Geschäftsbedingungen und andererseits aus den Fahrpreisen. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind gleichzusetzen mit den bisherigen Beförderungsbedingungen, wie sie bereits im alten Tarifsysteem enthalten waren, gehen jedoch z.T. darüber hinaus. Insgesamt ist festzustellen, dass das neue Preissystem ein auf den Fernverkehr zugeschnittenes System ist. So betreffen die in der Öffentlichkeit besonders kontrovers diskutierten Bestimmungen ausschließlich Fernverkehrsbestimmungen (Frühbucherrabatte, Stornogebühren, BahnCard-Rabatt).

Die Bahnreform hat mit dem Willen aller im Parlament vertretenen Parteien den Fernverkehr ausdrücklich zu einem von der DB AG eigenwirtschaftlich zu betreibenden Verkehr erklärt. Sie hat außerdem in den die Bahnreform begleitenden Gesetzen festgelegt, dass im Fernverkehr lediglich die Beförderungsbedingungen genehmigungspflichtig sind, nicht aber die Fahrpreise. Die Zuständigkeit für die Genehmigung wurde dabei dem Bund übertragen.

Eigenwirtschaftlichkeit hat aber zur Folge, dass es der wirtschaftlichen Beurteilung seitens der DB AG überlassen bleibt, wie sie die Tarife im Fernverkehr gestaltet. Mit dem neuen Preissystem verfolgt die DB AG das Ziel, den bisherigen Tarifschub zu lichten, durch attraktive Preise mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und eine Steigerung der Einnahmen sowie eine Erhöhung der Auslastung der Züge zu erzielen. Die Zukunft wird zeigen, ob diese im Grundsatz zu unterstützenden Ziele mit dem neuen Preissystem im gewünschten Umfang erreicht werden.

Dies vorausgeschickt, nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. wie sie die Auswirkungen des neuen Preissystems der Deutschen Bahn auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg beurteilt,

Zu 1.:

Der Nahverkehr ist vom neuen Preissystem nur im Bereich der Bestimmungen zur Bahncard und bei der Nutzung von Fernverkehrszügen auf Nahverkehrsverbindungen betroffen. Er ist ferner nur dort vom neuen Preissystem betroffen, wo es keine Verkehrsverbünde gibt oder er über die Grenzen eines Verbundes hinausgeht. Wie sich das neue Preissystem auf den Nahverkehr auswirkt, kann erst festgestellt werden, wenn Praxiserfahrungen mit dem System vorliegen, also erst nach dem 15. Dezember 2002. Zum jetzigen Zeitpunkt können allenfalls Vermutungen angestellt werden.

So ist zu vermuten, dass es dort zu Verlagerungen vom Fern- zum Nahverkehr kommen wird, wo Fernverkehrszüge in Nahverkehrsrelationen verkehren und die Fahrkarte durch das neue Preissystem teurer ist als die für Nahverkehrszüge. Andererseits könnte auf längeren Strecken durch die Möglichkeit der Nutzung der Plan&Spar-Tarife der genau umgekehrte Effekt eintreten. Nachteile für Pendler mit Zeitfahrausweisen kann es dort geben, wo bestehende IR-Verbindungen durch IC-Züge ersetzt werden und wo in Folge bisheriger Sonderregelungen der IC oder ICE-T zuschlagsfrei genutzt werden konnte (näheres hierzu wird unter Ziff. I 4. ausgeführt), insbesondere wenn sich Fern- und Nahverkehr im Rahmen des Integralen Taktfahrplans ergänzen. Da künftig mit einem Fahrschein der Preiskategorie C (Nahverkehr und IR) nicht mehr der Fernverkehr (IC, ICE) benützt werden kann, können Taktlücken entstehen, die zu längeren Reise- und Abwesenheitszeiten führen und für den Einzelnen das Bahnfahren unattraktiv machen können. Ob diese Befürchtungen zu Recht bestehen, muss die Praxis in den nächsten Monaten zeigen.

Da der Nahverkehr aber schon heute weit überwiegend innerhalb von Verkehrs- und Tarifverbänden abgewickelt wird und damit zu rechnen ist, dass bis Ende 2004 Flächendeckung bei den Verbänden erreicht sein wird, ist es bei aller hier gebotenen Zurückhaltung nicht ausgeschlossen, dass die Auswirkungen eher gering ausfallen werden.

2. wie sie beurteilt, dass sich durch die Reduzierung des BahnCard-Rabatts auf 25 Prozent die Fahrpreise im SPNV gerade für Vielfahrer mit BahnCard um 50 Prozent erhöhen,

Zu 2.:

Vielfahrer im Nahverkehr haben, sofern sie Pendler sind, i.d.R. Zeitfahrtausweise und sind damit von der BahnCard nicht betroffen. Für Inhaber der BahnCard entsteht der Eindruck, dass sich durch die Reduzierung des Rabatts von 50 % auf 25 % der Fahrpreis um 50 % erhöht. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass gleichzeitig der Preis der BahnCard von derzeit 140,- € auf künftig 60,- € gesenkt wird. Darüber hinaus kostet die zweite und jede weitere BahnCard für Familien mit Kindern künftig nur noch 5,- €. Damit amortisiert sich die BahnCard schneller als bisher und wird für einen größeren Personenkreis attraktiv.

Andererseits ist aber nicht zu verkennen, dass durch die Reduzierung des Rabatts der Fahrpreis bei ausschließlicher und häufiger Nutzung im Nahverkehr steigt. Da die BahnCard aber i.d.R. sowohl für Fern- als auch für Nahverkehr genutzt wird, erwartet das Land keine größeren negativen Auswirkungen auf den Nahverkehr durch die Reduzierung des Rabatts.

Im Übrigen besteht durch die Absenkung des Rabatts auf 25 % die Chance, dass die Tarif- und Verkehrsverbände die BahnCard in ihren Verkehrsmitteln ebenfalls anerkennen (siehe dazu auch die Antwort zu I. 3.).

3. in welchen Tarifverbänden in Baden-Württemberg die Ankündigung umgesetzt wird, dass die BahnCard mit 25 Prozent Rabattierung zukünftig auch bei Verbundtarifen Wirkung hat,

Zu 3.:

Hierzu liegen noch keine Erkenntnisse vor. Nach Auskunft der Verbände und der DB AG wird diesbezüglich noch verhandelt. So wird in einer Reihe von Verkehrs- und Tarifverbänden derzeit geprüft, ob durch die Absenkung der Rabatte der BahnCard auf 25 % eine Anerkennung auch innerhalb der Verbände möglich ist. In den Verbänden, in denen der Rabatt für Mehrfahrkarten ebenfalls etwa 25 % entspricht, könnte dann bei einer Anerkennung der BahnCard die Ausgabe von Mehrfahrkarten entfallen. Das jeweilige Tarifsortiment würde somit vereinfacht.

4. wie sie beurteilt, dass sich zudem durch die Umstellung von Interregio (IR)- auf Intercity (IC)-Züge auf einer Reihe von Verbindungen (z.B. Stuttgart-Karlsruhe) die Fahrpreise ebenfalls deutlich erhöhen,

Zu 4.:

Betroffen sind nicht nur die Fälle, in denen bestehende IR in IC umgewandelt werden, sondern auch die Fälle, in denen für die Nutzung des IC (Filstal) und des ICE-T (Gäubahn) kein Zuschlag erhoben wurde. In all diesen Fällen wird

der Pendler künftig einen Zeitfahrausweis für zuschlagspflichtige Züge benötigen, deren Preis aber nach Angaben der DB AG nicht mehr als 8,9 % über dem bisherigen Preis liegen wird. Die Preiserhöhung wird auch von der Landesregierung kritisch gesehen, jedoch ist die DB AG hinsichtlich der Gestaltung der Preise im Fernverkehr frei (vgl. Vorbemerkung). Auf die Relation Stuttgart–Karlsruhe dürfte dies aber keine Auswirkungen haben, da hier bereits nach dem alten Preissystem für die Nutzung des IR eine Zeitkarte für zuschlagspflichtige Züge benötigt wurde.

5. ob sie die Auffassung teilt, dass durch diese Fahrpreispolitik der DB die Bemühungen des Landes zum Ausbau des SPNV unterlaufen werden,

Zu 5.:

Der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs durch die Reaktivierung von Strecken und die Einführung des Integralen Taktfahrplans erfolgte bereits in den vergangenen Jahren unabhängig von der Preisentwicklung des DB-Tarifs. Ob sich das neue Preissystem der Deutschen Bahn negativ auf die Fahrgastzahlen auswirkt, bleibt abzuwarten.

6. ob sie die Notwendigkeit zu Nachbesserungen im DB-Nahverkehrstarif erkennt,

Zu 6.:

Die Notwendigkeit hierzu wird nicht gesehen, da es sich bei den vorstehend aufgegriffenen Punkten nicht um die Gestaltung des Nahverkehrstarifs handelt, sondern um Auswirkungen des Fernverkehrstarifs auf den Nahverkehr. Dies gilt insbesondere für die Bahncard, die nach einhelliger Meinung sowohl der DB AG als auch des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) ein Instrument des Fernverkehrs ist und somit in die Genehmigungszuständigkeit des Bundes und nicht der Länder fällt.

7. wie sie die Vorschläge bewertet,

- *weiterhin eine BahnCard mit 50 Prozent Rabattwirkung im Nahverkehr beizubehalten,*
- *eine verkehrsunternehmenübergreifende Baden-WürttembergCard mit 50 Prozent Rabattwirkung einzuführen,*
- *nach dem Beispiel Schleswig-Holsteins einen eigenständigen Landestarif für Fahrten im Schienenpersonennahverkehr zu schaffen und dabei eine Reduktion des Grundpreises für Fahrten im Nahverkehr (außerhalb von Verkehrsverbänden) um 25 % zu Grunde zu legen,*
- *eine Reform der Tarifverbände in Baden-Württemberg mit dem Ziel flächendeckender und großräumigerer Tarifverbände einzuleiten.*

Zu 7.:

Eine vom Land vorgeschriebene Absenkung der Tarife hätte zur Folge, dass das Land die entstehenden Einnahmehausfälle ausgleichen müsste. Zum anderen hält das Ministerium für Umwelt und Verkehr einen derartigen Landestarif für kontraproduktiv, da er wie ein Tarif einer nichtbundeseigenen Eisenbahn behandelt würde und folglich bei Verkehren, die die Ländergrenzen

überschreiten, die Preisdegression bei steigender Entfernung entfallen oder zumindest geschmälert würde.

Hinsichtlich der Verbundsituation verfolgt das Land einen dezentralen Ansatz. Verkehrsverbünde kommen durch Vereinbarungen aller beteiligter Verkehrsunternehmen und der örtlich zuständigen Aufgabenträger zu Stande. Für das Gelingen eines Verbundes ist deren einvernehmliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit notwendig. Vor Ort weiß man am Besten, wo und in welcher Größe ein Verbund verkehrlich sinnvoll ist. Die kommunalen Aufgabenträger sind entscheidende Mitfinanziers der Verkehrs- und Tarifverbünde. Gegen deren Willen und finanzielle Möglichkeiten werden keine Verbünde gegründet und sind keine kostspieligen Tarifentscheidungen durchsetzbar.

II.

als Aufgabenträger für den SPNV im Land ein Konzept vorzulegen und umzusetzen, wie die teilweise deutlichen Fahrpreiserhöhungen im Schienenpersonennahverkehr im Land als Folge des neuen DB-Tarifsystems, insbesondere für Stammkunden, rückgängig gemacht werden können.

Zu II.:

Wie bereits in der Vorbemerkung dargelegt, sieht die Landesregierung im Einklang mit den bundesgesetzlichen Grundlagen die Tarifbildung grundsätzlich als eine unternehmerische Aufgabe an und beschränkt sich daher auf Anregungen zur Einführung bedarfsgerechter landesweiter Tarifangebote wie z.B. das Baden-Württemberg-Ticket. Sie hält an dem Grundsatz fest, dass die Festsetzung der Tarife Aufgabe der Verkehrsunternehmen und Verbünde ist, die diese in eigener Verantwortung und Zuständigkeit gestalten.

In Vertretung
Mappus
Staatssekretär