

**Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

**Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

**Erhalt der 50-prozentigen Fahrpreismäßigung  
der BahnCard**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

1. sicherzustellen, dass bei der vorgesehenen Fahrpreisreform der Deutschen Bahn der Nahverkehr nicht benachteiligt wird;
2. eine 50-prozentige Rabattwirkung der BahnCard im DB-Nahverkehrstarif (ohne Fernzüge und bei Fahrten außerhalb oder über die Grenzen von Verbundgebieten) zu erhalten und dies über die Verkehrsverträge zwischen Land und den Verkehrsunternehmen festzuschreiben;
3. darzulegen, welche anderen Möglichkeiten bestehen, eine massive Verteuerung der Fahrpreise für Stammkunden mit BahnCard im Schienenpersonennahverkehr durch die Fahrpreisreform der DB zu vermeiden (z.B. generelle Absenkung des Nahverkehrstarifs, streckenbezogene Mehrfahrtenkarten für Teilzeitpendler, mehr Flexibilität bei Streckenkarten durch Wahl von Gültigkeitstagen o. Ä.).

20. 02. 2002

Boris Palmer, Dr. Salomon  
und Fraktion

## Begründung

Mit der Einführung eines neuen Preissystems plant die Deutsche Bahn im Fernverkehr die Einführung von Frühbucherrabatten, um die Auslastung der Fernverkehrszüge besser zu steuern. Gleichzeitig soll die Rabattwirkung der BahnCard von 50 auf 25 Prozent sinken. Da die Rabattwirkung der BahnCard auch auf die Frühbucherpreise Anwendung finden soll, werden sich nach Angaben der DB durch das neue Preissystem die Fahrpreise nicht erhöhen.

Diese Argumentation ist jedoch zumindest für den Nahverkehr unzutreffend. Im Nahverkehr sind Frühbucherrabatte weder praktikabel noch vorgesehen. Daraus folgt für BahnCardbesitzer, also die Stammkunden des Schienenverkehrs, eine 50-prozentige Fahrpreiserhöhung auf Nah- und Regionalverbindungen. Betroffen sind vor allem Stammkunden, die nicht täglich als Berufspendler mit Zeitkarten die gleiche Strecke fahren, also Teilzeitbeschäftigte, Fahrgäste mit wechselnden Fahrzielen, Kunden im Freizeitverkehr.

Es besteht das Ziel, dass im Zuge dieser Tarifreform die BahnCard erstmals auch innerhalb von Verkehrsverbänden eine Rabattwirkung in Höhe von 25 Prozent bekommen soll. Dies wäre für die Fahrten innerhalb der Verkehrsverbände tatsächlich eine Verbesserung. Auf mittleren und langen Strecken ergäbe sich dann durch die Kombination aus Verbund- und BahnCardrabatt ein Preis auf dem Niveau des heutigen BahnCard-Tarifs.

In Baden-Württemberg als großem Flächenland mit einer großen Zahl von Verkehrsverbänden findet der DB-Nahverkehrstarif jedoch weiterhin auf einer Vielzahl von Relationen Anwendung. Genannt seien beispielhaft Relationen wie Heilbronn–Heidelberg, Konstanz–Freiburg, Albstadt–Stuttgart oder Überlingen–Ulm. Auf solchen längeren Verbindungen reduziert sich die Rabattwirkung der BahnCard von 50 auf 25 Prozent, es gibt auf Grund fehlender Fernverkehrszüge keinerlei Frühbucherrabatte und Verbundtarife finden keine Anwendung. Dies führt zu einer massiven Preiserhöhung für Stammkunden mit BahnCard um 50 Prozent.

Damit werden der Bahn im Nahverkehr mit Sicherheit Kunden verloren gehen. Die Bemühungen des Landes um eine Attraktivitätssteigerung im Schienenverkehr (Aufbau des integralen Taktfahrplans, Fahrzeugförderung usw.) werden durch die Tarifpolitik der DB unterlaufen und torpediert.

Das Land als Besteller von Nahverkehrsleistungen bei der DB und damit mit Abstand bedeutendster Kunde der DB im Land sollte sein ganzes Gewicht für die Beibehaltung der 50-prozentigen Rabattwirkung der BahnCard im Nahverkehr, einsetzen.

Zumindest für den Nahverkehr muss das Land als Besteller und damit Hauptfinanzier der Schienenverkehrsleistungen auf die Beförderungspreise Einfluss nehmen, indem in den Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen (voran die DB) die 50-prozentige Rabattwirkung der BahnCard auch für die Zukunft festgeschrieben wird.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 15. März 2002 Nr. 33–3822.2–00/366 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen,*

*1. sicherzustellen, dass bei der vorgesehenen Fahrpreisreform der Deutschen Bahn der Nahverkehr nicht benachteiligt wird;*

Zu 1.:

Die Länder sind lediglich zuständig für die Genehmigung der Eisenbahntarife im Nahverkehr. Für den Fernverkehr liegt die Genehmigungszuständigkeit für die Beförderungsbedingungen beim Bund; die Höhe der Fahrpreise im Fernverkehr bedarf jedoch keiner Genehmigung.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der DB AG für das neue Preissystem sind hinsichtlich des Fernverkehrs bereits vom BMVBW und hinsichtlich des Nahverkehrs vom Regierungspräsidium Darmstadt genehmigt worden. Die DB AG hat die zu dem neuen Fahrpreissystem gehörenden Preistabellen noch nicht vorgelegt. Dem Ministerium für Umwelt und Verkehr sind deshalb nur die allgemeinen Grundsätze des von der DB AG geplanten neuen Preissystems bekannt. Hieraus lässt sich zunächst keine grundsätzliche Benachteiligung des Nahverkehrs ableiten. Nachteilige Auswirkungen für den Nahverkehr ergeben sich aber im Zuge der geplanten Änderungen der tariflichen BahnCard-Bestimmungen.

*2. eine 50-prozentige Rabattwirkung der BahnCard im DB-Nahverkehrstarif (ohne Fernzüge und bei Fahrten außerhalb oder über die Grenzen von Verbundgebieten) zu erhalten und dies über die Verkehrsverträge zwischen Land und den Verkehrsunternehmen festzuschreiben;*

*3. darzulegen, welche anderen Möglichkeiten bestehen, eine massive Verteuerung der Fahrpreise für Stammkunden mit BahnCard im Schienenpersonennahverkehr durch die Fahrpreisreform der DB zu vermeiden (z.B. generelle Absenkung des Nahverkehrstarifs, streckenbezogene Mehrfahrtenkarten für Teilzeitpendler, mehr Flexibilität bei Streckenkarten durch Wahl von Gültigkeitstagen o. Ä.).*

Zu 2. und 3.:

Nach Auffassung der DB AG handelt es sich bei der BahnCard um ein Instrument des Fernverkehrs, das nicht in die Genehmigungszuständigkeit der Länder fällt. Trotz der Einwände seitens der Länder hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) diese Auffassung der DB AG unterstützt und eine Genehmigungszuständigkeit der Länder verneint. In Folge dessen hat das BMVBW die Tarifbestimmungen für die BahnCard genehmigt. Die Länder waren an dieser Entscheidung nicht beteiligt.

Die Forderung, unterschiedliche Rabattsätze für Nah- und Fernverkehr auf der Basis der BahnCard zu schaffen, wurde seitens der DB AG als unpraktikabel und am Markt nicht durchsetzbar abgelehnt. Unterschiedliche Rabattsätze, die zudem nicht bundesweit, sondern auf ein Land oder einzelne Länder beschränkt wären, lehnte die DB AG ebenfalls als unpraktikabel und mit dem Hinweis auf die Pflicht zur Aufstellung durchgehender Tarife ab.

Die Absenkung des Rabatts von 50 auf 25 Prozent des Fahrpreises begründet allerdings die konkrete Hoffnung, dass dann die BahnCard auch in den Verkehrsverbänden akzeptiert wird und sie sich zu einer umfassenden Mobilitätskarte entwickeln kann. In einigen Verbänden werden bereits entsprechende Gespräche geführt.

Die DB AG hat die als Beispiele aufgeführten Maßnahmen bisher als nicht marktkonform abgelehnt. Eine Rechtsgrundlage zur Erzwingung derartiger Tarife gibt es nicht.

In Vertretung  
Mappus  
Staatssekretär