

# Sitzungsvorlage Nr. 115/2021

Verkehrsausschuss  
am 10.02.2021

zur Beschlussfassung

- **Öffentliche Sitzung** -

17.12.2020 - VA-11521.docx

550 - VA-Ö - 115/2021

## Zu Tagesordnungspunkt 7

### **bwtarif – Änderung zum Ausgleichsvertrag**

#### **I. Sachvortrag**

##### **1. Ausgangslage**

Mit dem marktseitigen Start des bwtarif am 9. Dezember 2018 hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, für Fahrgäste die tariflichen Hürden im verbundüberschreitenden Verkehr durch einen einheitlichen Dachtarif (bwtarif) in Baden-Württemberg zu senken. Die Einführung wurde bereits 2017 in 2 Stufen vorgesehen und bisher wie folgt umgesetzt:

- Stufe 1: Einführung von Einzelfahrscheinen und Pauschalpreistickets zum 9. Dezember 2018
- Stufe 2: Einführung von Zeitfahrtscheinen (Monatskarten, Abo, Jobticket) zum 13. Dezember 2020

Im Jahr 2019 werden im Gebiet der Region Stuttgart 25% des landesweiten Umsatzes der relationsbezogenen Fahrscheine des bwtarif erwirtschaftet. Dies ist in der zentralen Lage innerhalb Baden-Württembergs begründet, die im Gelegenheitsverkehr beispielsweise die Destinationen Flughafen Stuttgart und die Landesmesse umfasst. Die Nachfragesteigerung im Relationsbartarif des bwtarif beträgt im Jahr 2019 landesweit durchschnittlich 29%, wobei die stärksten Zuwächse bei den Relationen von und nach Stuttgart zu verzeichnen sind.

##### **1.1. Tarifier Anwendung**

Der bwtarif hat den bisher gültigen Bahn-Tarif des Nahverkehrs innerhalb Baden-Württembergs seit 13.12.2020 weitgehend abgelöst und wird gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 wettbewerbsneutral für alle im Land fahrenden SPNV-Verkehrsunternehmen angewendet. Der damit durch das Land als Aufgabenträger für den SPNV (ausgenommen für die S-Bahn Stuttgart) vorgegebene Höchstpreis kommt für verbundüberschreitende Relationen mit Einzelfahrscheinen, Pauschalpreistickets und Zeitkarten zur Anwendung. Für Relationen innerhalb eines Verkehrsverbundes gelten weiterhin die spezifischen Tarifangebote des betreffenden Verkehrsverbundes. Der bwtarif wird im Nahverkehr bei verbundüberschreitenden Fahrten mit Fahrscheinen des durchtarifierten Verkehrs angewendet. Aus Gründen des Gemeinwohls, insbesondere der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes, werden sowohl Einzelfahrausweise als auch Zeitkarten des bwtarif reduziert angeboten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in

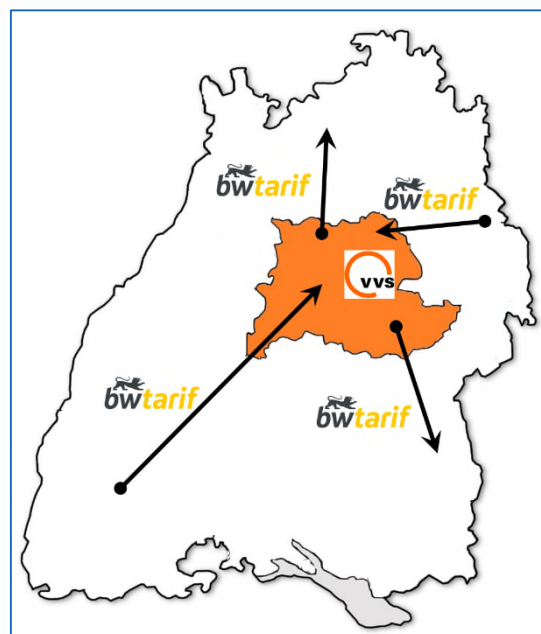


Abbildung 1: Beispiel zur Tarifier Anwendung ab 2021  
(eigene Darstellung)

Aufgabenträgerschaft des Landes sind im Kontext ihrer Verkehrsverträge zur Anwendung des bwtarif verpflichtet. Zum 13.12.2020 wurde das Tarifsortiment um folgende Zeitfahrtscheine erweitert:

<b>bwtarif-Produkt</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>erhältlich für</b>
bwMONAT	persönliche Monatskarte für eine Person	1. Klasse & 2. Klasse
bwABO	persönliche Monatskarte im Abo für eine Person	1. Klasse & 2. Klasse
bwJAHR	persönliche Jahreskarte für eine Person	1. Klasse & 2. Klasse
bwJOB	persönliche Monatskarte im Abo für eine Person	1. Klasse & 2. Klasse

*Tabelle 1: Zeitfahrtscheine im bwtarif ab 13.12.2020*

Der Preis ist abhängig von der genutzten Relation und Wagenklasse. Die im Einzelfahrscheinbereich bereits eingeführte Start- bzw. Zielanschlussmobilität wird auch im Bereich der Zeitkarten angewendet. Damit kann der Fahrgast mit seinem bwtarif-Fahrschein für den Weg zum Abfahrt-Bahnhof bzw. den Weg vom Ankunft-Bahnhof zum eigentlichen Ziel auch den ÖPNV vor Ort nutzen, ohne einen zweiten Fahrschein lösen zu müssen.

## **1.2. Effekte der Tarifabsenkung im bwtarif**

Durch die Tarifabsenkung im bwtarif werden auch weiterhin Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen und Wanderungsbewegungen aus anderen Tarifen erwartet, die nur teilweise durch Fahrgastzuwächse kompensiert werden können. Dies betrifft die Einzelfahrschein, Pauschalpreistickets und Zeitfahrausweise. Von daraus resultierenden Mindererlösen sind sämtliche EVU mit Nettoverkehrsleistungen betroffen. In den ersten drei Jahren werden Höhe und Umfang der Ausgleichsleistungen im jeweiligen Tarifsegment jährlich nach dem Verkehrsaufkommen ermittelt. Sie werden vollumfänglich vom Land finanziert. Mit Anwendung des bwtarif durch das Land haben die betroffenen EVU einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen der Mindererlöse bei den Einzelfahrscheinen und Zeitfahrtscheinen. Das Land erhofft sich durch die Tarifabsenkung neben den Preiseffekten auch positive Mengeneffekte in Form einer steigenden Fahrgastnachfrage. Dadurch sollen die tarifbedingten Mindereinnahmen abgefangen und im Idealfall kompensiert werden.

## **2. Auswirkungen für die Region**

Für die Mitgestaltung der Tarifentwicklung unter dem Motto „Ein Land – ein Ticket“ verfolgt die Region zusammen mit dem Land die Ziele, ein kundenfreundliches Tarif- und Vertriebssystem zu entwickeln und damit die Attraktivität für den Umstieg auf den ÖPNV weiter zu erhöhen. Analog zum bisherigen Verfahren (vgl. Vorlage 022/2019 des Verkehrsausschusses vom 22.11.2019) ist die S-Bahn Stuttgart auch bei den neu eingeführten bwtarif-Zeitkarten (= Fahrschein des verbundüberschreitenden Verkehrs) von dem in Ziffer 1.2. beschriebenen Effekt betroffen.

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung vom 22.11.2019 (vgl. Ergebnisprotokoll über die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 22. November 2019, TOP 6 Sitzungsvorlage 022/2019) dem Beitritt zum *Vertrag zur Einführung von Höchstpreisen für Einzelfahrausweise des Baden-Württemberg-Tarifs (VEH) vom 11. Oktober 2019 (kurz: VEH)* zugestimmt. Mit Einführung der Zeitkarten entsteht, analog zu den Einzelfahrscheinen und Pauschalpreistickets, ein Anspruch auf Ausgleich für die ungedeckten Kosten bzw. wirtschaftlichen Nachteile (finanziellen Nettoeffekte) bei den EVU. Der Ausgleich für die Zeitkarten wird als ergänzende Regelung im *Vertrag zur Festsetzung von Höchstpreisen für Einzelfahrausweise und Zeitkarten des Baden-Württemberg-Tarifs vom 13.12.2020 (kurz: Änderungsvertrag 2020)* aufgenommen und ändert damit den *VEH* vom 11. Oktober 2019. Ein Ausgleich gegenüber der S-Bahn durch das Land kann erst erfolgen, wenn sowohl EVU als auch die Region in ihrer Rolle als Aufgabenträger für die S-Bahn den Beitritt zum *Änderungsvertrag 2020* erklären. Dadurch stimmt die Vertragspartei der Änderung des

bisher bestehenden *VEH* vom 11. Oktober 2019 zu und DB Regio ist als Vertragspartner einerseits für die SPNV-Leistungen des Landes und andererseits für die SPNV-Leistungen der Region anspruchsberechtigt für Ausgleichsleistungen des Landes in Folge der Anwendung des bwtarif.

### **3. Wesentliche Vertragsinhalte des Änderungsvertrags 2020**

#### **3.1 Aufbau und Vertragspartner**

Im *Änderungsvertrag 2020* (siehe Anlage 1) ist geregelt, wie die den bwtarif anwendenden Verkehrsunternehmen im Land Baden-Württemberg nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) einen Ausgleich für die ungedeckten Kosten bzw. wirtschaftlichen Nachteile (finanziellen Nettoeffekte) erhalten können, die durch die Tarifvorgabe für Einzelfahrausweise und Zeitkarten des bwtarif entstehen. Die Details und Berechnungsschritte zur Ermittlung und Beantragung des Ausgleichs sind in den Anlagen zum Vertrag (siehe Anlagenverzeichnis des Vertrages) enthalten und nicht Teil dieser Vorlage.

Da das Land nicht alleinige zuständige Behörde für sämtliche SPNV-Leistungen in Baden-Württemberg ist, kann eine landesweite Anwendung des bwtarif bei Fahrscheinen des durchtarifierten Verkehrs nur mittels eines Vertrages gewährleistet werden, dem alle Aufgabenträger, Zweckverbände und EVU beitreten. Dieser Vertrag entfaltet dadurch den Charakter einer allgemeinen Vorschrift. Der Vertrag ist offen, d.h. jede Vertragspartei erklärt gesondert den Beitritt zum *Änderungsvertrag 2020*.

#### **3.2. Ausgleichsleistungen für negative wirtschaftliche Nettoeffekte**

- Die Ausgleichsleistungen werden durch das Land Baden-Württemberg an die berechtigten Verkehrsunternehmen je Teilnetz ausgezahlt. Als Teilnetz wird hierbei ein durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder eine vergleichbare Vereinbarung abgegrenztes Liniennetz, abgegrenzte Linie oder ein Linienabschnitt bezeichnet. Die S-Bahn Stuttgart ist ein eigenständiges Teilnetz, für das die DB Regio Ausgleichsleistungen beim Land beantragt.
- Die Verkehrsunternehmen erhalten durch die Anwendung der vertraglichen Berechnungsmethodik pro Teilnetz einen Ausgleich für die nachgewiesene wirtschaftliche Belastung.
- Das Land übernimmt die Kosten für die Ausgleichsleistungen gem. § 5 des Vertrages (derzeit bis 31.12.2028) und gewährt diese im direkten Verhältnis Land – EVU.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss stimmt dem Beitritt des Verbandes Region Stuttgart zum *Vertrag zur Festsetzung von Höchstpreisen für Einzelfahrausweise und Zeitkarten des Baden-Württemberg-Tarifs vom 13.12.2020* zu.
2. Die Regionaldirektorin wird mit der Unterzeichnung der Beitrittserklärung zum Vertrag gem. Ziff. 1. beauftragt.