



HESSISCHER LANDTAG

09. 05. 2018

Kleine Anfrage

des Abg. Lenders (FDP) vom 15.03.2018**betreffend Nutzung des Jobtickets auch für ICE- und IC-Verbindungen****und**

Antwort

des Ministers des Innern und für Sport

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung und dem Minister für Wissenschaft und Kunst wie folgt:

Frage 1. Ist es grundsätzlich möglich das Landesticket für Landesbedienstete durch Zuzahlung des Karteninhabers auch für Verbindungen der Deutschen Bahn in ICE und IC Zügen zu nutzen?

Das LandesTicket Hessen ist ein reines Nah- und Regionalverkehrsticket. Damit können Regionalzüge, S-Bahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen und Busse sowie Anruf-Sammel-Taxen in Hessen genutzt werden. Das LandesTicket gilt nicht in den Fernverkehrszügen (IC, EC, ICE) der Deutschen Bahn AG (DB AG), auch nicht in Verbindung mit einer Zuschlagkarte. Die Nutzungsmöglichkeit von Fernverkehrszügen der DB AG in Verbindung mit dem LandesTicket wurde durch die Verkehrsverbünde generell ausgeschlossen.

Die Verkehrsverbünde bieten ihren Fahrgästen im Bedarfsfall zwar die Möglichkeit an, sog. IC-Zuschläge (keine ICE-Zuschläge!) bei der DB AG zu erwerben. Diese Zuschläge sind aber nur für Zeitkarten erhältlich. Bei den Zuschlägen handelt es sich um einen vergünstigten Tarif der DB AG, der von Seiten der Verkehrsverbünde gegenüber der DB AG aufgefüllt wird. Voraussetzung für die Realisierung dieser Verfahrensweise ist, dass eine definierte Fahrtstrecke – eine sog. streckenbezogene Relation- mit Beginn- (hier bspw. Fulda Hbf.) und Endpunkt (hier bspw. Frankfurt Hbf.) vorliegt. Beim LandesTicket Hessen kann dieser Relationsbezug jedoch nicht hergestellt werden, da es sich hierbei gerade nicht um eine streckenbezogene Fahrkarte, sondern um eine landesweit gültige Freifahrtberechtigung handelt.

Frage 2. Unter welchen Umständen wäre es möglich ÖPNV-Fahrausweise generell auch im Fernverkehr der Deutschen Bahn nutzen zu können?

Es muss zwischen der möglichen Nutzung eines einzelnen bzw. gemeinsamen Trägermediums für den Fahrausweis und der tariflichen Integration von Nah- und Fernverkehr unterschieden werden. Bei der tariflichen Integration ist zu beachten, dass der Nahverkehr als Teil der Daseinsfürsorge in erheblichem Maße vom Land Hessen und den kommunalen Aufgabenträgern aus Steuermitteln bezuschusst wird. Die Organisation des Nahverkehrs ist im hessischen ÖPNV-Gesetz geregelt, wodurch letztlich die Tarifoheit in öffentlicher Hand liegt, d.h. bei den drei in Hessen verantwortlichen Verkehrsverbünden RMV, NVV und VRN.

Der Fernverkehr ist laut Gesetz eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterliegen dabei bundesrechtlichen Regelungen. Die Tarife können sie in diesem Rahmen frei festlegen.

Sicherzustellen ist, dass die Fernverkehrsangebote nicht aus Steuermitteln, die für den Nahverkehr vorgesehen sind, subventioniert werden und es zu keiner signifikanten Wettbewerbsverzerrung kommt, da die DB AG sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr tätig ist, wo die Leistungen im Wettbewerb vergeben werden.

Frage 3. Warum ist die Kombination von Fernverkehrsleistungen und ÖPNV-Angeboten im Rahmen des Semestertickets hessischer Hochschulen möglich?

Der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) der jeweiligen Hochschule verhandelt in eigener Zuständigkeit mit den entsprechenden Verkehrsverbünden und trifft Vereinbarungen über den Geltungsbereich des Semestertickets und über die Kosten und Konditionen. Eine aktuelle Abfrage bei den hessischen staatlichen Hochschulen und deren Studierendenschaften hat ergeben, dass die Möglichkeit, IC-Züge mit dem Semesterticket zu nutzen, lediglich für Studierende der Philipps-Universität Marburg besteht. Dies hat historische verkehrliche Gründe, welche im Wesentlichen daraus resultieren, dass einige der heute in Hessen verkehrenden IC-Linien bis Dezember 2002 als Interregio (IR)-Linien verkehrten. Diese IR-Züge waren in den hessischen Verkehrsverbünden RMV und NVV zu deren Tarifen (und damit auch mit Semestertickets) nutzbar, wurden jedoch zum besagten Zeitpunkt von DB Fernverkehr vom Markt genommen bzw. in IC-Züge umgewandelt. IC-Züge können in den Tarifen von RMV und NVV, von gewissen Zuschlagfahrkarten zu Zeitkarten abgesehen, jedoch nicht genutzt werden.

Einige der IC- (und vormaligen) IR-Linien erfüllen jedoch im Zusammenspiel mit Zügen des Regionalverkehrs auch regionale Verkehrsbedürfnisse, insbesondere die Linie 26 Norddeutschland - Kassel-Wilhelmshöhe - Frankfurt - Darmstadt - Heidelberg - Karlsruhe auf dem Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe - Frankfurt, wo sie bis Dezember 2009 gemeinsam mit der RE-Linie 30 Kassel Hbf - Frankfurt einen Stundentakt bildete (dann wurde die IC-Linie 26 in der Taktlage verschoben, so dass sich zwischen beiden Linien heute ein 30/90-Minutentakt ergibt).

Der Wegfall der Nutzungsmöglichkeit der IR-Linie durch die Umwandlung zum IC hätte also für Studierende, die zwischen Kassel, Marburg und Frankfurt unterwegs sind, eine Reduktion (schneller) Verbindungen um 50 % bedeutet. Um dies zu verhindern, nahm der AStA der Uni Marburg das vom DB Fernverkehr allen hessischen ASten 2005 offerierte solidarisch finanzierte IC-Semesterticket-Angebot an. Neben ihm tat dies lediglich der AStA der Evangelischen Hochschule Darmstadt. ASten an anderen Standorten verzichteten darauf, weil für sie die Nutzung der IC-Linien angesichts guter Alternativen im Regionalverkehr nicht die gleiche Relevanz besaß/besitzt.

Bei dem IC-Semesterticket handelt es sich demnach um einen separaten Vertrag zwischen dem jeweils beteiligten AStA und DB Fernverkehr. Die "Kombination von Fernverkehrsleistungen und ÖPNV-Angeboten" ergibt sich damit lediglich indirekt aus der Kombination der verschiedenen Verträge (u.a. mit DB Fernverkehr, RMV, NVV), die der AStA Marburg abgeschlossen hat. Die Studierenden zahlen für die Nutzung der DB-Fernverkehrsleistungen seit dem Sommersemester 2018 einen Zuschlag im Rahmen des Semestertickets in Höhe von 50 €.

Bei den anderen Hochschulen ist die Kombination insbesondere aus finanziellen Gründen und der spezifischen Lage des Hochschulstandortes (u.a. Einzugsbereich der Studierenden) vom AStA nicht vereinbart worden.

Frage 4. Was will die hessische Landesregierung konkret unternehmen, um die Trennung zwischen ÖPNV und Schienenfernverkehr aufzuheben, damit integrierte Mobilitätsangebote möglich werden und ÖPNV-Zeitkarteninhaber (z.B. RMV Monats- oder Jahresticket) auch Verbindungen des Schienenfernverkehrs in Hessen, beispielsweise in Form einer Anschlussfahrkarte oder eines "Upgrades" nutzen zu können?

Bereits heute existieren zahlreiche Angebote, die den Nah- und Fernverkehr verknüpfen. Dazu zählen z.B. das DB-Aufpreisangebot für die IC-Nutzung, die Fernverkehrs-Ergänzungskarte zur Nutzung des Nahverkehrs sowie das City-Ticket in Verbindung mit einer Fernverkehrsfahrkarte.

Die Landesregierung unterstützt die Verkehrsverbünde bei der Entwicklung und Einführung von digitalen Mobilitätsplattformen, die eine integrierte Buchung, Abrechnung und Kontrolle der Fahrtberechtigung in verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. Sie wird sich bei Verfügbarkeit der Plattformen auf Bundesebene dafür einsetzen, dass auch die EVU des Fernverkehrs diese Plattformen nutzen.

Die Landesregierung begrüßt es, wenn Einigungen zu Gunsten des Kunden bei der Tarifintegration unter den in der Antwort zu Frage 2 dargestellten rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen zustande kommen. Sie steht hierzu regelmäßig mit den Verkehrsverbünden in Kontakt. Die Landesregierung und der Landesgesetzgeber haben keine Möglichkeit, rechtlich oder finanziell auf die EVU des Fernverkehrs einzuwirken, um entsprechende Entwicklungen herbeizuführen.