



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DIE PRESSESTELLE

Stand: Juli 2016

 Vergabe Netz 1

Fragen & Antworten: Fahrkartenkauf und Zugverkehr auf dem Netz

Können bereits Aussagen über die Preisgestaltung bzw. die Tarife für den Endkunden getroffen werden?

Abellio und Go Ahead müssen in den Verkehrsverbänden die jeweiligen Verbundtarife anwenden. Sie müssen auch den Landestarif Baden-Württemberg für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre innerhalb Baden-Württembergs anwenden (Stufe 1 ab Dezember 2018). Ob für Landesgrenzen überschreitende Verkehre (also z.B. Göppingen – Günzburg oder Heilbronn – Würzburg) weiterhin der DB-Tarif gilt, oder ob Haustarife zur Anwendung kommen, ist noch nicht bekannt. Tarifierträge für einen Haustarif dürfen nur mit Zustimmung des Landes gestellt werden.

Wie wird der Erwerb von Fahrkarten vonstattengehen? Werden Fahrkarten über das Ticketsystem der DB verfügbar sein?

Abellio und Go Ahead werden Fahrkartenautomaten, personenbediente Verkaufsstellen, einen Abo-Vertrieb und einen Fahrkartenverkauf auf telefonische Bestellung anbieten. Sie sind nicht verpflichtet, selbst Online- und Handy-Tickets anzubieten (z.T. machen das die Verbände selbst, im Landestarif sollen diese Fahrausweisarten separat geregelt werden). Ob man die Fahrausweise über bahn.de erwerben können wird, ist noch nicht bekannt. In den neu ausgeschriebenen Verträgen wird geregelt, dass man dort im künftigen Landestarif überall Fahrausweise nach allen Stationen in Baden-Württemberg kaufen kann. Man wird also auch weiterhin beispielsweise in Friedrichshafen/Stadt am Schalter oder am Automaten der DB Fahrausweise z.B. nach Möckmühl oder Lorch kaufen können.

Werden Produkte bzw. Angebote der DB auf den vergebenen Netzen nutzbar sein? Konkret: Werden BahnCards anerkannt?

Die neuen Betreiber sind verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass eine Kooperation mit dem Fernverkehr oder eine Anerkennung des Schönen-Wochenende-Tickets zustande kommen. Die BahnCards müssen dann anerkannt werden, wenn der DB-Tarif oder im Rahmen des sogenannten TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland) ein Anstoßtarif im Landesgrenzen überschreitenden Verkehr angewendet wird. Auch im Rahmen des Landestarifs wird die BahnCard in vollem Umfang gelten.

Wird es Absprachen mit der DB bezüglich eines möglichen Ersatzverkehrs durch Züge der DB geben?

Die Erbringung der Verkehrsleistung liegt im Pflichtenkreis der neuen Betreiber. Abellio und Go Ahead müssen – wie heute die DB Regio AG – auch selbst Reservefahrzeuge vorhalten. Ob es im Falle nötiger Ersatzverkehre darüber hinaus zu Kooperationen mit der DB kommt, ist noch nicht absehbar.

Werden Abonnementsysteme für Pendler auf den Strecken eingeführt? Lassen sich diese mit den angrenzenden Netzen kombinieren?

Ja, Abellio und Go Ahead müssen Streckenzeitkarten und Abos anbieten (sofern das nicht die Verbünde selbst machen). Innerhalb der Verbünde bleibt alles beim Alten (z.B. Bietigheim – Schorndorf), und sobald der Landestarif auch auf Zeitkarten ausgeweitet wird, ist die Kombination mit anderen Netzen auch kein Problem. Bis dahin ist allerdings noch fraglich, ob tatsächlich die Anwendung des DB-Tarifs oder eines TBNE-Anstoßtarifs zustande kommt (s. Antwort zu Frage 3.)

Sind Ticketverkäufe auf den Bahnsteigen durch die Automaten der DB möglich, oder werden die Bahnhöfe mit anderen Systemen ausgestattet?

Fest steht, dass neue Automaten aufgestellt werden. Die heutigen stammen aus den Jahren 2006 bis 2010. Ob Abellio und Go Ahead eigene Automaten aufstellen oder sich etwa der DB Vertrieb GmbH als Dienstleister bedienen, steht noch nicht fest.

Werden an größeren Bahnhöfen möglicherweise konkurrierende Ticketsysteme im Einsatz sein?

Das ist nicht auszuschließen. Es ist zwar sichergestellt, dass an einer Station entweder Abellio oder Go Ahead für die Automaten des Netzes 1 zuständig ist und nicht beide zugleich Automaten aufstellen, aber z.B. in Stuttgart Hbf oder in Schorndorf gibt es auch noch die zur S-Bahn Stuttgart gehörenden DB-Automaten.

Werden von den neuen Netzbetreibern Fahrgastcenter eingerichtet? Wenn ja: Wie viele und an welchen Standorten?

Abellio und Go Ahead müssen in großem Umfang auch personenbesetzte Verkaufsstellen für Fahrausweise sicherstellen. Es müssen mindestens 37 Standorte angeboten werden, und zwar:

Aalen	Mosbach-Neckarelz
Bietigheim-Bissingen	Mühlacker
Bretten	Neckarsulm
Bruchsal	Nürtingen
Crailsheim	Pforzheim Hbf
Eberbach	Plochingen
Ellwangen	Reutlingen Hbf
Esslingen	Schorndorf
Geislingen (Steige)	Schwäbisch Gmünd
Göppingen	Sinsheim (Elsenz) Hbf
Heidelberg Hbf	Stuttgart Hbf
Heilbronn Hbf	Stuttgart-Bad Cannstatt
Karlsruhe Hbf	Tübingen Hbf
Karlsruhe-Durlach	Ulm Hbf
Lauffen (Neckar)	Vaihingen (Enz)
Lauda	Waiblingen
Ludwigsburg	Wendlingen
Mannheim Hbf	Würzburg
Metzingen	

Können Fahrgastinformationssysteme der DB genutzt werden?

Ja. Die Informationssysteme an den Stationen müssen ohnehin jedem Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei die Möglichkeit zur Information ermöglichen. Die Internet-Fahrplanauskunft der DB bekommt die Fahrplandaten von Abellio und Go Ahead entweder direkt oder über die Datendrehscheibe Baden-Württemberg bei der NVBW.

Welche Auswirkungen hat die Netzvergabe auf die bisherigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB?

Sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB Regio AG sind von betriebsbedingten Kündigungen nicht bedroht, da der seit April 2013 in Kraft befindliche „Demografie-Tarifvertrag“ betriebsbedingte Kündigungen – seit neuestem auch und insbesondere beim Verlust von SPNV-Ausschreibungen – kategorisch ausschließt. In Unternehmen der Größenordnung der DB Regio AG ergeben sich damit regelmäßig Weiterbeschäftigungsmöglichkeiten meist am oder unweit vom bisherigen Einsatzort

Abellio und Go Ahead haben als Eisenbahnunternehmen ein großes Interesse daran, Mitarbeiter mit entsprechender Ausbildung zu übernehmen. Das hat Abellio auch Ende 2015 bei einer großen Betriebsaufnahme in Thüringen und Sachsen-Anhalt so umgesetzt. Durch Branchentarifverträge und das Tariftreuegesetz des Landes ist gewährleistet, dass auch zukünftig angemessene Gehälter bezahlt werden.

Es darf darüber hinaus nicht außer Acht gelassen werden, dass auch bei einer Vergabe an die DB Veränderungen für die DB-Mitarbeiter zu erwarten gewesen wären (z.B. endgültige Aufgabe des Instandhaltungsstandorts Stuttgart-Rosenstein und Verlagerung von Werkstätten nach Tübingen und Heilbronn). Außerdem werden durch die Neuvergabe mehr Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter als bisher benötigt, da viele Züge in Richtung Heilbronn, Karlsruhe und Ulm bisher unbegleitet fahren.