

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Sabine Tippelt (SPD), eingegangen am 21.02.2011

Bahnreisende aus dem ländlichen Raum erst später am Tag oder nur teurer in die Oberzentren?

Das Niedersachsen-Ticket bietet seit Jahren preisgünstige Reisemöglichkeiten (innerhalb der Länder Niedersachsen, Bremen und Hamburg) mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn. Einzelreisende oder Gruppen bis zu fünf Personen können sich zum Preis von 21 Euro bzw. 29 Euro im Netz des niedersächsischen Schienenpersonennahverkehrs bewegen. Es kann montags bis freitags ab 9.00 Uhr, samstags, sonntags und feiertags ab 0.00 Uhr genutzt werden.

Der Fahrpreis ist in vielen Fällen niedriger als die Kosten bei Pkw-Nutzung oder zumindest ihnen sehr ähnlich; hinzu kommen bei der Autofahrt in große Städte häufig noch Parkkosten. In der Wirklichkeit stellt sich diese Möglichkeit der Fahrt jedoch in unserem Flächenland - gerade zu den Oberzentren - aus zeitlichen Gründen nicht immer als die empfehlenswerte dar.

Als Beispiel sei die Region Holzminden genannt. Angemerkt sei, dass die Bahnverbindung von dort auch von Reisenden aus der Region Hötter als Ost- und Nordverbindung genutzt wird. Die früheste Fahrtmöglichkeit ab den Bahnhöfen Holzminden und Stadtoldendorf mit dem Niedersachsen-Ticket besteht um 9.58 Uhr bzw. 10.10 Uhr. Der Bahnfahrer erreicht somit um 11.26 Uhr Hannover oder um 11.09 Uhr Göttingen (vom Bahnhof Lauenförde, Abfahrt 9.46 Uhr, erreicht man Göttingen um 10.44 Uhr).

Bei diesen Ankunftszeiten in den Großstädten können die gewünschten Tätigkeiten und Unternehmungen daher nur kurz oder zeitlich beschränkt durchgeführt werden. Für Schulklassen lohnt sich die Fahrt mit der Bahn nicht mehr.

Um die Nutzung des Niedersachsen-Tickets auch für die Einwohner in den weiter entfernten Orten attraktiv und lohnenswert zu machen, liegt der Landesnahverkehrsgesellschaft seit längerem eine Idee einer Initiativgruppe aus jener Region vor. Eine Kombination aus Zeit- und Entfernungsvorgaben brächte die erwünschte Verbesserung und würde gleichzeitig die von der DB AG nicht erwünschte Nutzbarkeit des Tickets für den starken Pendlerverkehr am Morgen verhindern.

Das Niedersachsen-Ticket müsste unter folgenden Bedingungen auch vor 9.00 Uhr gelten: Bahnkilometerentfernung von Oberzentren mindestens 50 km, Fahrzeitbeginn um 8.00 Uhr.

Die verantwortliche DB AG lehnt Änderungen am bestehenden System bislang ab.

Ich frage die Landesregierung:

1. Teilt sie die Auffassung, dass für Einwohner des Landes Niedersachsen aus manchen ländlichen Räumen eine Benachteiligung bei der Bahnnutzung besteht?
2. In welcher Art und für welche Gebiete sieht sie Verbesserungsmöglichkeiten?
3. Wie steht die Landesregierung zu der Konzeptidee, bei der Nutzung des Niedersachsen-Tickets künftig eine Zeit- und Entfernungsvorgabe zu berücksichtigen?
4. Mit welchen konkreten Maßnahmen wird die Landesregierung die Umsetzung dieses Konzeptes begleiten?
5. Welche Verbesserungen für die Menschen in den betroffenen Regionen kann und wird die Landesregierung bei der verantwortlichen DB AG, z. B. gemeinsam mit der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft, initiieren?

(An die Staatskanzlei übersandt am 24.02.2011 - II/721 - 902)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/0902/
Bahnreisende ländl. Raum -

Hannover, den 15.03.2011

Die im Eisenbahnverkehr geltenden Tarife werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in eigener Verantwortung entwickelt. Das „Niedersachsen-Ticket“ ist ein Sondertarif der Deutschen Bahn AG (DB AG), der auch von vielen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) anerkannt wird. Während Beförderungsentgelte nicht genehmigungspflichtig sind, unterliegen die Beförderungsbedingungen zwar einer Genehmigungspflicht, Versagungen sind aber an enge rechtliche Vorgaben geknüpft.

Der Schienenpersonennahverkehr kann die Kosten des Betriebs nur etwa zu einem Drittel aus den Fahrkartenerlösen decken. Um die Kostendeckung, auch mangels alternativer Finanzierungsmöglichkeiten, zu stabilisieren, werden Tarife, insbesondere Sondertarife, primär unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten von den EVU aufgestellt. Ziel des Sondertarifs „Niedersachsen-Ticket“ ist, außerhalb der nachfragestarken Hauptverkehrszeit ein preislich attraktives Zusatzangebot zu platzieren, das zum einen dazu beiträgt, vorhandene Kapazitäten im SPNV besser auszulasten und damit zusätzliche Erlöse zu generieren, das zum anderen leicht kommunizierbar ist und damit neue Kundengruppen anspricht. Deswegen ist dieses Ticket montags bis freitags generell erst ab 9 Uhr gültig; eine möglicherweise geringe Inanspruchnahme einzelner Züge in der allgemeinen morgendlichen Hauptverkehrszeit deutet daher eher auf strukturelle Defizite hin.

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1 und 2:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das „Niedersachsen-Ticket“ gilt für alle Einwohner des Landes in gleicher Weise. Eine Benachteiligung bestimmter Regionen ist nicht erkennbar. Aus fahrplantechnischen Gründen und insbesondere der angestrebten Vertaktung des Verkehrsangebotes ergibt sich landesweit zwangsläufig eine zeitliche Streuung der Abfahrtszeiten, sodass das „Niedersachsen-Ticket“ in allen Regionen des Landes nicht in jedem Fall unmittelbar mit Beginn der Geltungsdauer genutzt werden kann.

Zu 3 und 4:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die klaren Nutzungsbedingungen des „Niedersachsen-Tickets“ werden als ein wesentlicher Grund für die hohe Akzeptanz dieses Angebotes gesehen. Durch Ausnahmeregelungen, die, wie dargestellt, auch für weitere Regionen oder Strecken in Niedersachsen in Betracht zu ziehen wären, müsste die klare Strukturierung dieses Angebotes aufgegeben werden. Die bisherige Akzeptanz des Angebotes würde sinken.

Zu 5:

Auf Initiative der Landesnahverkehrsgesellschaft wird derzeit die Einführung eines Landestarifs ab Ende 2012 vorbereitet. Mit der Einführung dieses Tarifs ist zum einen beabsichtigt, dass Nahverkehrskunden auch außerhalb von Verbänden nur noch einen Fahrschein bei Nutzung von Bahn und später auch Bus benötigen. Zum anderen soll dieser Tarif auch die Option eröffnen, auf bestimmten Linien besondere Tickets anzubieten, um beispielsweise die Nachfrage zu steigern. Allerdings sollen solche tariflich denkbaren Maßnahmen immer auch zu einer Mehrung der Fahrgelderlöse beitragen. Angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen ist dies zur Sicherung der Qualität und weiterer Angebotsverbesserungen erforderlich.

Jörg Bode