

Baden-Württemberg-Tarif

Tarifkonzept

Anlage zu Grundsätzen der Zusammenarbeit

Stand 20.11.2019

Baden-Württemberg-Tarif

Tarifkonzept

INHALT

I	HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG.....	3
II	DER BADEN-WÜRTTEMBERG-TARIF	4
II.1	Ziel.....	4
II.2	Geltungsbereich.....	4
II.2.1	Räumlicher Geltungsbereich.....	4
II.2.2	Freigegebene Verkehrsmittel	5
II.3	Sortiment Zielzustand	6
II.3.1	Relationsbezogene Einzelfahrausweise.....	6
II.3.1.1	Ermäßigungen.....	7
II.3.1.2	Spezifische Regelungen für Gruppenkarten	7
II.3.1.3	Spezifische Regelungen für das Hin- und Rückfahrtticket.....	7
II.3.1.4	Geltungsbereich.....	7
II.3.1.5	Geltungsdauer	8
II.3.1.6	Besonderheiten einzelner Fahrausweisarten.....	8
II.3.2	Pauschalpreistickets.....	9
II.3.2.1	Mitnahmeregelungen.....	9
II.3.2.2	Räumlicher Geltungsbereich	10
II.3.2.3	Zeitlicher Geltungsbereich.....	11
II.3.3	Kombitickets	11
II.3.3.1	Mitnahmeregelungen.....	12
II.3.3.2	Räumlicher Geltungsbereich	12
II.3.3.3	Zeitlicher Geltungsbereich.....	12
II.3.4	Fahrradkarte	12
II.3.5	Hunde.....	12
II.3.6	Zeitkarten.....	13
II.3.6.1	Geltungsbereich.....	13
II.3.6.2	Geltungsdauer	13
II.3.6.3	Mitnahmeregelungen (Entwurf).....	13
II.3.6.4	Preisobergrenze / Netzkarte (Entwurf)	14
II.4	Übergang in Produktklassen des Fernverkehrs	14
II.5	Technische Spezifikation des Tarifs.....	15
II.5.1	Sortiment	15
II.5.2	Tariffbildende Einheiten (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise).....	15
II.5.3	Preisstufen	17
II.5.3.1	Preisstufen für den Teilweg im verbundüberschreitenden Verkehr	17
II.5.3.2	Preisstufen für die Anschlussmobilität.....	18
II.5.3.3	Preisstufen für Zeitkarten.....	18
II.5.4	Preistabelle	19
II.6	Kalkulation der Fahrpreise für den Relationsbartarif	19
II.6.1	Fahrpreise für verbundüberschreitende Verbindungen.....	19
II.6.2	Fahrpreise für die integrierte lokale Anschlussmobilität.....	19

II.6.3	Fahrpreise für die regionale Anschlussmobilität	20
II.7	Kalkulation der Fahrpreise für den Zeitkartentarif	21
III	INHALTLICHE AUSGESTALTUNG	22
III.1	Fahrausweissortiment.....	22
III.2	Definition der Tarifgebiete.....	22
III.3	Festlegung der Tarifentfernungen zwischen den Tarifgebieten für relationsbezogene Einzelfahrausweise.....	22
III.3.1	Festlegung der Preise für verbundüberschreitende Verbindungen	22
III.3.2	Festlegung der Preise für die integrierte lokale Anschlussmobilität	22
III.3.3	Festlegung der Preise für die regionale Anschlussmobilität.....	27
III.3.4	Fortschreibung der Preise für die Anschlussmobilität.....	28
III.4	Festlegung der Preise zwischen den Tarifgebieten für den bwZeitkarten-Tarif.....	28
IV	VERSIONSTERMINE.....	28

Anhang 1: Sortiment des Baden-Württemberg-Tarifs

Anhang 2: Definition der Tarifgebiete und der Regelungen zur Anschlussmobilität

Anhang 3: Tarifentfernungen zwischen den Tarifgebieten

I HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG

Mit 22 verschiedenen Verkehrsverbänden, ergänzt durch das Tarifsystem der DB - Deutsche Bahn AG (C-Preis) und 50 weiterer Tarifkooperationen unterschiedlichster Ausprägung für Verbundgrenzen überschreitende Fahrten, gehört Baden-Württemberg zu den Bundesländern mit der höchsten Tarifvielfalt und einer ausgeprägten Kleinteiligkeit im bundesweiten Quervergleich. Dies führt zu einer sehr hohen Komplexität für Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter zu steigern, strebt das Land Baden-Württemberg einfache und kundenfreundliche Tarifsysteme an. Die Vision lautet:

Eine Reise, ein Ticket –
egal ob Bus oder Bahn,
egal mit welchem Verkehrsunternehmen,
egal zu welchem Ziel.

Zum Fahrplanwechsel 2018/19 am 9. Dezember 2018 wurde für Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten der Baden-Württemberg-Tarif (bwtarif) im Gelegenheitsverkehr eingeführt („Stufe 1“). Die Angebotspalette für Einzel- und Rückfahrkarten sowie für Tageskarten (BW-Ticket-Familie, RegioX-Ticket sowie Kombiticketangebote) lehnt sich an den C-Tarif der DB mit BahnCard-Anerkennung an und ermöglicht mit dem Konzept der integrierten Anschlussmobilität auch bei Fahrten mit Einzel- und Rückfahrtickets die durchgängige Nutzung von SPNV und ÖSPV.

Der bwtarif soll im Einvernehmen mit den betroffenen Verkehrsverbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen weiterentwickelt werden. Zum Fahrplanwechsel 2020/21 am 13. Dezember 2020 sollen die Zeitkartenangebote im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr als wesentliches Element der Stufe 2 angeboten werden.

Als weitere Aufgabe der Stufe 2 verbleibt auf tarifkonzeptioneller Seite dann noch die vollständige Integration des ÖSPV im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr. Auf vertrieblicher Seite ist der Verkauf des bwtarif im ÖSPV noch zu regeln (siehe Vertriebskonzept).

II DER BADEN-WÜRTTEMBERG-TARIF

II.1 Ziel

Im bwtarif sollen mittelfristig alle Tarifangebote für verbundüberschreitende Verkehre in Baden-Württemberg integriert werden. Die Integration erfolgt in mehreren Stufen. So können nach und nach die vertriebstechnischen Voraussetzungen für optimierte Angebote geschaffen werden.

Vor Einführung des bwtarif wurden als wesentliche Mankos der Tarifangebote im verbundüberschreitenden Verkehr geäußert

- fehlende oder unzulängliche Integration des örtlichen ÖPNV und
- zum Teil uneinheitliche und unübersichtliche Regelungen für bereits integrierte Angebote.

Im Rahmen der Entwicklung des bwtarif sollen diese Mankos bestmöglich beseitigt werden. Prioritäres Ziel ist es, die vorhandenen Lücken im Tarifangebot zu schließen. Mittelfristiges Ziel sind einheitliche Regelungen für alle verbundüberschreitenden Verkehre in Baden-Württemberg. Bestehende Tarifkoperationen werden geprüft und können gegebenenfalls bestehen bleiben. Die Prüfung und die Vorgehensweise erfolgen im Einvernehmen mit den betroffenen Verkehrsverbänden. Grundsätzlich steht der bwtarif einer Ausweitung von Übergangslösungen nicht im Wege. Eine Entscheidung hierüber muss in Abwägung in jedem Einzelfall entschieden werden.

Neue Lösungen müssen folgenden Bedingungen genügen:

- Das Tarifangebot muss in der Gesamtbetrachtung (Begreifbarkeit, Übersichtlichkeit des Tarifangebotes, Preisniveau) des jeweiligen Teilmarktes mindestens gleichwertig gegenüber dem Tarif vor marktseitigem Start des bwtarif sein.
- Preishärten für den Kunden sind zu vermeiden.
- Die Tarifergiebigkeit darf nicht sinken.

II.2 Geltungsbereich

II.2.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der bwtarif ist im verbundüberschreitenden Verkehr innerhalb Baden-Württembergs sowie auf ausgewählten Strecken außerhalb des Landes Baden-Württemberg gültig.

Der bwtarif gilt nicht für Fahrten im Durchgangsverkehr sowie für in den Geltungsbereich ein- oder ausbrechende Fahrten mit Ausnahme der in Anlage 1 explizit benannten Streckenkorridore.

Der Geltungsbereich außerhalb des Landes Baden-Württemberg ist sortimentspezifisch.

II.2.2 Freigegebene Verkehrsmittel

Er gilt im verbundüberschreitenden Verkehr im gesamten SPNV des Landes und auf allen Regiobuslinien sowie mit Einschränkungen im sonstigen ÖPNV:

- a. Beim Relationsbartarif (Einzel- und Rückfahrttickets) und im Zeitkartentarif kann der Kunde jeweils am Start und Ziel der Fahrt mit dem SPNV oder mit Regiobussen mit Ausnahme der Stationen auf Schweizer Landesgebiet den örtlichen ÖPNV nutzen.¹ Der räumliche Umgriff der freigegebenen Nutzung wird über die für den bwtarif definierten Tarifgebieten (s. Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) beschrieben. Die Definition der Tarifgebiete orientiert sich an den jeweiligen Verbundzonen oder -waben. Sie werden bedarfsweise zusammengefasst, um den Geltungsbereich der integrierten Anschlussmobilität zu erweitern oder unterteilt, um den Geltungsbereich der integrierten Anschlussmobilität in sinnvoller Weise zu begrenzen, um Preishärten respektive Erlösausfälle zu vermeiden. Es gilt zudem die sogenannte Abkürzungsregel, die besagt, dass der Kunde innerhalb eines Verbundgebietes den örtlichen ÖPNV auch auf Routen nutzen kann, die außerhalb der definierten Start- und Zielgebiete liegen, sofern die Fahrt mit dem örtlichen ÖPNV kürzer ist als mit dem SPNV und einem ggfs. erforderlichen Umstieg auf den örtlichen ÖPNV. Die Abkürzungsregel sowie die Kalkulation der Anschlussmobilität wird im Vertrag zur Anschlussmobilität, der zwischen der BW-Tarif GmbH und den Verkehrsverbänden geschlossen wurde, geregelt.
- b. Für die Baden-Württemberg-Ticketfamilie, die RegioX-Ticketfamilie und den hierauf aufbauenden Kombitickets ist die Nutzung des ÖSPV innerhalb des jeweiligen Geltungszeitraums vollständig freigegeben. Bei Kombitickets gilt die Regelung am Wohnort für die jeweils einmalige Nutzung zur Hin- und Rückfahrt.

Voraussetzung für die Nutzung der Anschlussmobilität ist, dass der Kunde im Besitz der Fahrtberechtigung ist. Der bwtarif kann – mit Ausnahme der Regiobuslinien – nicht im ÖSPV erworben werden. D.h. zur Nutzung der Anschlussmobilität ist entweder vor Fahrtantritt ein Ticket über den E-Vertrieb oder im Vorverkauf an den Verkaufsstellen des SPNV zu erwerben. Beim Hin- und Rückfahrtticket ist die Startanschlussmobilität bei der Rückfahrt ebenfalls enthalten.

¹ Der Einzelfahrausweis mit dem Aufdruck „+ ÖPNV in [Tarifgebiet(e)]“ berechtigt am jeweiligen Geltungstag zur einmaligen Fahrt in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs vom Einstiegsplatz innerhalb des angegebenen Starttarifgebietes bis zum Einstiegsstation in die Bahn/Regiobusse bzw. von der Ausstiegsstation aus der Bahn/Regiobus bis zu einer beliebigen Station des öffentlichen Personennahverkehrs im aufgedruckten Zielgebiet.

II.3 Sortiment Zielzustand

In Stufe 1 wurden relationsbezogene Einzelfahrausweise, sowie die BW-Ticketfamilie (einschließlich MetropolTagesTicket) (s. Abschnitt II.3.2) und das RegioX-Ticket in den bwtarif überführt. Ergänzt wurde das Sortiment um eine Fahrradkarte.

In Stufe 2 werden auch Zeitfahrausweise in das Sortiment mit einbezogen.

II.3.1 Relationsbezogene Einzelfahrausweise

Die vollständige Sortimentsliste kann dem Anhang 1 zum Tarifkonzept entnommen werden. Einzelfahrausweise können unterschieden werden nach:

- bwEINFACH, Einfache Fahrt für eine Person, 1. Klasse
- bwEINFACH, Einfache Fahrt für eine Person, 2. Klasse
- bwEINFACH, Einfache Fahrt für eine Person, Übergang 1. Klasse
- bwEINFACH, Übergang FV (Einfache Fahrt für eine Person), 1. Klasse (zurückgestellt)
- bwEINFACH, Übergang FV (Einfache Fahrt für eine Person), 2. Klasse (zurückgestellt)
- bwHIN UND ZURÜCK, Hin- und Rückfahrt für eine Person, 1. Klasse
- bwHIN UND ZURÜCK, Hin- und Rückfahrt für eine Person, 2. Klasse
- bwWEITERFAHRT EINFACH, Fahrkarte zur Weiterfahrt für eine Person, 1. Klasse
- bwWEITERFAHRT EINFACH, Fahrkarte zur Weiterfahrt für eine Person, 2. Klasse
- bwWEITERFAHRT HIN UND ZURÜCK, Fahrkarte zur Weiterfahrt Hin- und Rückfahrt für eine Person, 1. Klasse
- bwWEITERFAHRT HIN UND ZURÜCK, Fahrkarte zur Weiterfahrt Hin- und Rückfahrt für eine Person, 2. Klasse
- bwGRUPPE EINFACH, Gruppenkarte ab 6 Personen, einfache Fahrt, 2. Klasse
- bwGRUPPE HIN UND ZURÜCK, Gruppenkarte ab 6 Personen, Hin- und Rückfahrt, 2. Klasse
- Option: Fahrradkarte, einfache Fahrt, 2. Klasse (zurückgestellt)
- Option: Fahrradkarte, Hin- und Rückfahrt, 2. Klasse (zurückgestellt)

Fahrkarten zur Weiterfahrt decken Verbundrelationen von Tarifgebieten, die mit Zeitkarten der Nachbarverbände oder DB-Streckenzeitkarten erreicht werden können, ab. Dies ermöglicht Zeitkartenkunden einen Anschlussfahrtschein bereits vor Fahrtantritt zu lösen. Die Fahrkarte zur Weiterfahrt ist nur in Kombination mit einer gültigen Zeitkarte des Nachbarverbundes oder einer Streckenzeitkarte der DB gültig.

Eine Fahrkarte zur Weiterfahrt kann nicht in Bussen erworben werden. Hier ist ein Verbundfahrtschein für die Anschlussfahrt zu lösen. Dies vereinfacht die Verkaufsprozesse im Bus. Verbundfahrausweise bei verbundüberschreitenden Buslinien sind im Bus verfügbar.

II.3.1.1 Ermäßigungen

Für die Fahrausweisarten „bwEINFACH“ und „bwHIN UND ZURÜCK“ sowie „bwWEITERFAHRT EINFACH“ und „bwWEITERFAHRT HIN UND ZURÜCK“ werden folgende Ermäßigungen gewährt:

- Kinder bis einschließlich 5 Jahren werden grundsätzlich kostenlos befördert.
- Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren in Begleitung von Eltern oder Großeltern: 100%
- Allein reisende Kinder im Alter von 5 bis 14 Jahren: 50%
- BahnCard50: 50%
- BahnCard25: 25%

Kinder im Alter unter 5 Jahren dürfen nur in Begleitung eines Erwachsenen fahren. Das Lösen eines gesonderten Fahrausweises ist nicht erforderlich. Die Mitfahrt von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren ist nur dann kostenfrei, wenn die Anzahl der mitreisenden Kinder auf dem Fahrausweis des Erwachsenen eingetragen ist.

Kinder- und BC-Ermäßigungen können kombiniert werden.

II.3.1.2 Spezifische Regelungen für Gruppenkarten

Der Normalpreis für Gruppenkarten beträgt 50% des Normalpreises für die einfache Fahrt. Für Kinder wird zusätzlich eine Ermäßigung von 50% gewährt.

Gruppenkarten sind unabhängig vom Verkauf im SPNV ab einer Gruppengröße von 20 Personen, in Bussen, Straßenbahnen und Stadtbahnen ab 10 Personen mit einer noch festzulegenden Frist anzumelden (im SPNV mindesten 7 Tage vor dem Reisetag). Nach Ablauf der Anmeldefrist besteht kein Anspruch auf eine Fahrkarte zum ermäßigten Gruppenkarten-Tarif. Der Kauf bzw. die Nutzung der Gruppenkarte ist ab den genannten Gruppengrößen nur in Verbindung mit einer Bestätigung zulässig.

II.3.1.3 Spezifische Regelungen für das Hin- und Rückfahrtticket

Das Hin- und Rückfahrtticket berechtigt jeweils an den auf der Fahrkarte aufgedruckten Tagen (Datum) zur einmaligen Hin- bzw. Rückfahrt. Hin- und Rückfahrt können an unterschiedlichen Tagen durchgeführt werden.

II.3.1.4 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich von Einzelfahrausweisen mit Relationsbezug umfasst alle Bahnhöfe und Haltepunkte der DB und der NE-Bahnen in Baden-Württemberg einschließlich AVG und OEG.

Hinzu kommen folgende Strecken (Zielsetzung):

- **Mannheim** – Viernheim – **Weinheim**
- **Neckargemünd** – Neckarsteinach – Neckarhausen bei Neckarsteinach – Hirschhorn – **Eberbach**
- **Ulm Ost** – Thalfingen (b. Ulm) – Oberelchingen – Unterelchingen – **Langenau (Württ)**
- **Erzingen (Baden)** – Trasadingen – Wilchingen-Hallau – Neunkirch - Beringen Bad Bf – Neuhau-
sen Bad Bf – Schaffhausen – Herblingen – Thayngen – **Bietingen**
- **Lottstetten** – Jestetten – **Schaffhausen**
- **Grenzach** – Basel Bad Bf
- **Lörrach-Stetten** – Riehen – Riethen Niederholz – Basel Bad Bf
- **Weil am Rhein** – Basel Bad. Bf

Darüber hinaus soll die Nutzung der Strecke **Ulm Hbf** – Neu-Ulm – Finninger Str. – Gerlenhofen – Sen-
den – Vöhringen – Bellenberg – Illertissen – Altstadt (Iller) – Kellmünz – Memmingen – **Tannheim**
(Württ) im Transitverkehr möglich sein. In Verkehrsbeziehungen zu den Unterwegsbahnhöfen gelten
Einzelfahrausweise des Baden-Württemberg-Tarifs nicht.

Diese Auflistung ist im Zeitablauf bedarfsbezogen, mindestens aber einmal jährlich, zu überprüfen und
ggf. anzupassen bzw. zu aktualisieren und weiterzuentwickeln.

II.3.1.5 Geltungsdauer

Einzelfahrausweise sind bis 3 Uhr des Folgetages gültig.

II.3.1.6 Besonderheiten einzelner Fahrausweisarten

Hin- und Rückfahrtticket: Beim Kauf des Hin- und Rückfahrttickets ist der Tag der Rückfahrt auszuwäh-
len.

Fahrausweise für die Hin- und Rückfahrt gelten an dem auf dem Fahrausweis jeweils angegebenen
Geltungstagen für die Hin- bzw. Rückfahrt. Bei fehlender Angabe des Tages für die Rückfahrt ist die
Rückfahrt am gleichen Tag wie die Hinfahrt anzutreten. Bei Fahrausweisen für Hin- und Rückfahrt wird
nach Antritt der Rückfahrt der Fahrausweis für die Hinfahrt ungültig. Die Geltungsdauer der jeweiligen
Fahrt endet um 3.00 Uhr des auf den Geltungstag der jeweiligen Fahrt folgenden Tages.

Beim personenbedienten Erwerb von Hin- und Rückfahrtticket in Bussen, Straßenbahnen und Stadt-
bahnen ist nur der Kauf eines Hin- und Rückfahrttickets mit Geltungstag für Hin- und Rückfahrt am
Kauftag möglich.

Hinweis: Der Erwerb von Hin- und Rückfahrtticket in Bussen, Straßenbahnen und Stadtbahnen ist per-
spektivisch erst in Stufe 2 möglich. In Stufe 1 kann bei unterschiedlichen Reisetagen für Hin- und

Rückfahrt auf Fahrausweise „Einfache Fahrt“ ausgewichen werden. Diese beinhalten dann auch eine integrierte Startanschlussmobilität. Der Kunde erfährt insofern keinen Nachteil.

II.3.2 Pauschalpreistickets

Das in den BW-Tarif integrierte Baden-Württemberg-Ticket wird in folgenden Ausprägungen angeboten:

- Baden-Württemberg-Ticket Tag
- Baden-Württemberg-Ticket Nacht
- Baden-Württemberg-Ticket Young
- MetropolTagesTicket Stuttgart
- RegioX-Tagesticket
- Kulturbahn-Ticket
- StudiSparTicket (nur bis 31.03.2019)

II.3.2.1 Mitnahmeregelungen

Ein Baden-Württemberg-Ticket Tag, ein Baden-Württemberg-Ticket Nacht, ein MetropolTagesTicket Stuttgart und ein Kulturbahn-Ticket können genutzt werden von:

- bis zu fünf gemeinsam reisenden Personen oder
- einer Person mit beliebig vielen eigenen Kindern bzw. Enkeln bis einschließlich 14 Jahren (sog. Familienkinder“) und einer weiteren Person

Ein Baden-Württemberg-Ticket Young kann genutzt werden von:

- bis zu fünf gemeinsam reisenden Personen bis zum vollendeten 27. Lebensjahr oder
- einer Person bis zum vollendeten 27. Lebensjahr mit beliebig vielen eigenen Kindern bzw. Enkeln bis einschließlich 14 Jahren (sog. Familienkinder“) und einer weiteren Person bis zum vollendeten 27. Lebensjahr

Familienkinder sowie Kinder bis einschließlich 5 Jahren werden unentgeltlich befördert. Bei der Ermittlung der Personenzahl werden sie nicht gezählt.

Mitgeführte entgeltpflichtige Hunde werden bei der Ermittlung der Personenzahl als Person gezählt.

BahnCard-Ermäßigungen werden bei Pauschalpreistickets nicht gewährt.

Ein Baden-Württemberg-Ticket ist nur gültig, soweit in den dafür vorgesehenen Feldern des Tickets Geltungstag sowie Name und Vorname aller reisenden Personen eingetragen sind. Familienkinder sowie Kinder bis einschließlich 5 Jahren sind nicht einzutragen.

II.3.2.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Pauschalpreistickets erstreckt sich, soweit nichts anderes angegeben, über den Geltungsbereich der relationsbezogenen Einzelfahrausweise (vgl. Abschnitt II.3.1.5) sowie den folgende weiteren Streckendes SPNV außerhalb des Landes Baden-Württemberg:

- Karlsruhe-Knielingen –Ludwigshafen
- Rheinsheim - Germersheim
- Mannheim – Ludwigshafen
- Walldürn-Rippberg – Wertheim-Bestenheid
- (Lauda –) Gaubüttelbrunn – Würzburg
- Crailsheim – Schnelltdorf
- Pflaumloch – Nördlingen
- Ulm – Senden – Weißenhorn / Memmingen
- Tannheim – Memmingen
- Wangen – Lindau
- Kressbronn – Lindau
- Konstanz – Kreuzlingen
- Basel Bad Bf – Basel SBB

Das KulturbahnTicket gilt nur auf der Strecke Tübingen – Horb – Pforzheim – Maulbronn Stadt

Das MetropolTagesTicket weist gegenüber den anderen Ausprägungen des Baden-Württemberg-Tickets einen eingeschränkten Geltungsbereich auf. Es gilt nur in den folgenden neun Verbundräumen ohne Übergangsbereiche zu den Nachbarverbänden:

- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)
- Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr (HNV)
- Kreisverkehr Schwäbisch Hall
- OstalbMobil
- Filsland Mobilitätsverbund
- Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo)
- Verkehrsgesellschaft Freudenstadt (vgf)
- Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC)
- Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE)

Innerhalb von Baden-Württemberg berechtigt ein Baden-Württemberg-Ticket auch zu beliebig vielen Fahrten mit Stadtbahnen, Straßenbahnen und Bussen innerhalb von Baden-Württemberg. Für das

MetropolTagesTicket gilt dies im Geltungsbereich dieses Tickets. Das Kulturbahn-Ticket berechtigt nicht zur Fahrt in Stadtbahnen, Straßenbahnen und Bussen.

Das Baden-Württemberg-Ticket berechtigt nicht zu Fahrten in Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs soweit diese nicht gesondert freigeben sind (z.B. Gäubahn).

II.3.2.3 Zeitlicher Geltungsbereich

Ein Baden-Württemberg-Ticket Tag und ein Baden-Württemberg-Young gilt an dem auf der Fahrkarte angegebenen Geltungstag für beliebig viele Fahrten im gesamten Geltungsbereich, und zwar

- Montag bis Freitag ab 9:00 Uhr des angegebenen Geltungstages bis 3:00 Uhr des Folgetages
- Samstag und Sonntag, am 24. und 31. Dezember sowie an den in ganz Baden-Württemberg gültigen gesetzlichen Wochenfeiertagen ab 0:00 Uhr des angegebenen Geltungstages bis 3:00 Uhr des Folgetages
- Soll die erste Fahrt zwischen 0:00 und 3:00 Uhr des Folgetages angetreten werden, muss das Baden-Württemberg-Ticket vor Beginn des Folgetages erworben werden.

Ein Baden-Württemberg-Ticket Nacht gilt an dem auf der Fahrkarte angegebenen Geltungstag für beliebig viele Fahrten im gesamten Geltungsbereich, und zwar

- Sonntag bis Donnerstag ab 18:00 Uhr des angegebenen Geltungstages bis 6:00 Uhr des Folgetages
- Freitag und Samstag, am 24. und 31. Dezember sowie an in ganz Baden-Württemberg gültigen gesetzlichen Wochenfeiertagen ab 18:00 Uhr des angegebenen Geltungstages bis 7:00 Uhr des Folgetages
- Soll die erste Fahrt zwischen 0:00 und 6:00 bzw. 7:00 Uhr des Folgetages angetreten werden, muss das Baden-Württemberg-Ticket Nacht vor Beginn des Folgetages erworben werden.

II.3.3 Kombitickets

Kombi-Tickets werden auf Grundlage einer Vereinbarung mit dem jeweiligen Veranstalter und ggfs. weiteren (Verkehrs-) Dienstleistern angeboten. Zum marktseitigen Start ist die Übernahme folgender Angebote geplant:

- Europa-Park Kombi-Ticket
- Insel Mainau Kombi-Ticket
- Messe-Kombi-Ticket

II.3.3.1 Mitnahmeregelungen

Die Mitnahmeregelungen orientieren sich an denen des Ein Baden-Württemberg-Tickets, können aber davon abweichen, wenn die Preisregelungen des jeweiligen Veranstalters dies erfordern.

Die Preiskalkulation stellt im Regelfall eine Addition der Ticketpreise des Baden-Württemberg-Tickets und des Preises des jeweiligen Veranstalters dar. Zur Vereinheitlichung der Mitnahmeregelungen können die Preisbestandteile jedoch variiert werden.

II.3.3.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Kombitickets erstreckt sich, soweit nichts anderes angegeben, über den Geltungsbereich des Baden-Württemberg-Tickets (vgl. Abschnitt II.3.2.2).

Innerhalb von Baden-Württemberg berechtigt Kombiticket zur einmaligen Benutzung aller Verkehrsmittel auf dem Hinweg und zur einmaligen Benutzung aller Verkehrsmittel auf dem Rückweg.

Es berechtigt nicht zu Fahrten in Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs soweit diese nicht gesondert freigegeben sind (z.B. Gäubahn).

II.3.3.3 Zeitlicher Geltungsbereich

Kombitickets sind bis 3 Uhr des Folgetages gültig. Eine Benutzung ist damit auch im Zeitraum vor 9 Uhr möglich.

II.3.4 Fahrradkarte

Die Fahrradkarte wird als Pauschalangebot ausgestaltet.

Für die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des SPNV gelten die gleichen Beförderungsbedingungen wie im BB DB der DB. Für die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen, Straßenbahnen und Stadtbahnen gelten die Regelungen der Unternehmenstarife der beteiligten Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde.

II.3.5 Hunde

Hunde, die nicht in Behältnissen wie Handgepäck untergebracht sind oder nicht untergebracht werden können, werden unter der Voraussetzung, dass sie angeleint und mit einem für sie geeigneten Maulkorb versehen sind, mitgenommen.

Diese Hunde werden zum halben Normalpreis befördert. Ein BahnCard-Rabatt ist hierbei ausgeschlossen. Bei Pauschalpreistickets zählen diese wie eine Person (vgl. Abschnitt II.3.2.1).

II.3.6 Zeitkarten

Der bwtarifsoll auf folgendes Ticketangebot hin weiterentwickelt werden:

- bwMONAT, nicht übertragbar, 1. Klasse
- bwMONAT, nicht übertragbar, 2. Klasse
- bwMONAT Schüler, nicht übertragbar, 2. Klasse
- bwABO, monatliche Abbuchung,, nicht übertragbar, 1. Klasse
- bwABO, monatliche Abbuchung, nicht übertragbar, 2. Klasse
- bwABO Schüler, monatliche Abbuchung,, nicht übertragbar, 2. Klasse
- bwABO, jährliche Abbuchung, nicht übertragbar, 1. Klasse
- bwABO, jährliche Abbuchung, nicht übertragbar, 2. Klasse
- bwJOB, monatliche Abbuchung, nicht übertragbar, 1. Klasse, rabattiert*
- bwJOB, monatliche Abbuchung, nicht übertragbar, 2. Klasse, rabattiert*
- bwJOB, jährliche Abbuchung, nicht übertragbar, 1. Klasse, rabattiert*
- bwJOB, jährliche Abbuchung, nicht übertragbar, 2. Klasse, rabattiert*
- Schülerferienticket (bereits heute im Angebot)
- Optional: Semesterticket

* Folgende Rabattsätze für das Jobticket sind vorgesehen (Entwurf)

Abnahmemenge	Rabatt
20 – 49	5 %
50 – 99	6 %
100 – 249	7 %
250 – 1.999	10 %
Ab 2.000	13 %

II.3.6.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich von Zeitkarten mit Ausnahme des Schülerferientickets entspricht dem der Einzelfahrausweise (s. Abschnitt II.3.1.4).

Der räumliche Geltungsbereich des Schülerferientickets entspricht dem des Baden-Württemberg-Tickets (s. Abschnitt II.3.2.2).

II.3.6.2 Geltungsdauer

Die bwZeitkarten gelten jeweils für einen definierten Zeitraum (ticketspezifisch noch festzulegen) ab einem vom Kunden gewählten Starttermin (gleitende Geltungsdauer). Im Abo schließen sich die Geltungsräume der aufeinanderfolgenden Monate bzw. Jahre unmittelbar an.

Monatskarten gelten jeweils bis 12 Uhr des auf den letzten Geltungstag folgenden Kalendertag (Entwurf).

II.3.6.3 Mitnahmeregelungen (Entwurf)

- Mindestens wie DB-Zeitkarten: An Samstagen kostenlose Mitnahme einer weiteren Person und bis zu 3 eigener Kinder bzw. Enkelkinder von 6 bis 14 Jahren

- Ggfs. erweitern auf Samstag und Sonntag

Noch weiter auszuarbeiten

II.3.6.4 Preisobergrenze / Netzkarte (Entwurf)

- Ab ca. 100 km (alle aufkommensstarken Pendlerrelationen sind bis zu dieser Entfernungsgrenze abgedeckt) wird eine Preisobergrenze erreicht. Die Höhe der Preisobergrenze ist noch nicht fixiert.
- Mit einem Aufpreis kann die Zeitkarte in eine Netzkarte umgewandelt werden. Neben Pendlerfahrten können dann auch weitere Fahrten abseits der „gelösten“ Relation durchgeführt werden.
- Netzkarten werden auch auf kürzeren Relationen (alternativ) angeboten. Kunden müssen also nicht eine fiktiv genutzte Relation auswählen, wenn sie auf die Netzkarte upgraden möchten
→ haupt-sächliche Relationsnutzung bei Netzkarte ist somit bekannt

Noch weiter auszuarbeiten

II.4 Übergang in Produktklassen des Fernverkehrs

Für den Übergang von Nah- zu Fernverkehrsprodukten wird bedarfsweise seitens DB Fernverkehr oder anderer Fernverkehrsunternehmen ein Zusatzsortiment vorgehalten. Auf welchen Relationen das Zusatzsortiment ausgegeben wird und durch welche Vertragspartner das Zusatzsortiment zu verkaufen ist, ist in Vereinbarungen mit den jeweiligen Fernverkehrsunternehmen zu regeln.

Bedarfsweise kann seitens des Baden-Württemberg-Tarifs entsprechend § 13 (2) des Tarifierwendungs- und Einnahmeverteilungsvertrages (TEV) ein Zusatzsortiment definiert werden.

Sofern nach § 13 (2) g TEV nicht anders geregelt, beträgt der Fernverkehrsaufpreis für den mit dem Fernverkehr zurück gelegten Teilweg 25% des regulären Fahrpreises des Baden-Württemberg-Tarifs (einschließlich des Preisbestandteils für die integrierte Anschlussmobilität). Es gelten die gleichen Ermäßigungen wie beim Baden-Württemberg-Tarif (Kinder, BahnCard, Gruppen etc.).

Der Fernverkehrsaufpreis ist gesondert zu lösen. Hierbei sind die Stationen, an denen in den Fernverkehr ein- und ausgestiegen wird, anzugeben.

Ein Übergang FV (Übergangsfahrschein) kann nur gelöst werden, wenn der Fahrgast im Besitz eines gültigen Fahrausweises „Einfache Fahrt für eine Person“ oder „Hin- und Rückfahrt für eine Person“, welcher die gelöste Relation des Übergangsfahrscheins einschließt und der Wagenklasse des

Übergangsfahrscheins entspricht, ist. Bei Erweiterung des Fahrausweissortiments des Baden-Württemberg-Tarifs sind die Regelungen zur Nutzung von Übergangsfahrscheinen entsprechend zu ergänzen.

II.5 Technische Spezifikation des Tarifs

Um den technischen Entwicklungsaufwand gering zu halten, lehnt sich die Implementierung des bwtarif an den Niedersachsen-Tarif an. Parallel hierzu wird ein Produkt- und Kontrollmoduls (PKM) erstellt.

II.5.1 Sortiment

Das Sortiment des Baden-Württemberg-Tarifs wird eindimensional definiert. D.h., jeder in Abschnitt II.3 genannten Ticketart mit Kombinationen aus verschiedenen Merkmalen wird ein Datensatz zugeordnet.

Variable Größen sind bei Einzel- und Gruppenkarten die Personenanzahl und Ermäßigungen. Bei Einzelkarten sind die Anzahl kostenlos mitreisender Kinder und der Ermäßigungsgrund zu erfassen. Bei Gruppenkarten ist die Anzahl mitreisender Erwachsener und Kinder zu erfassen. Der Preis ist anhand der Preisstufe (s. unten), der Gruppengröße und den zu Grunde liegenden Ermäßigungsgründen zu ermitteln.

Sortimente können zeitliche Einschränkungen innerhalb des Geltungszeitraums eines Tarifstandes aufweisen (z.B. Schülerferienticket).

II.5.2 Tarifbildende Einheiten (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise)

Tarifpunkte und Tarifgebiete sind die tarifbildenden Raumeinheiten für den Baden-Württemberg-Tarif. Die Bildung von Tarifpunkten und Tarifgebieten folgen nachstehenden Regelungen:

- Grundlage für die Definition der Tarifpunkte sind Städte oder Stadtteile bzw. Gemeinden oder Gemeindeteile bzw. SPNV-Stationen in Gebieten ohne Anschlussmobilität (nur Bahnstationen in der Schweiz).
- Tarifpunkte werden Tarifgebieten zugeordnet. Dabei können mehrere Tarifpunkte zu einem Tarifgebiet zusammengefasst werden. Die Zusammenfassung kann richtungsbezogen unterschiedlich definiert sein (z.B. entsprechend den Definitionen in den Verkehrsverbänden in denen Tarifpunkte mehreren Tarifzonen zugeordnet sind).
- Die Tarifgebiete orientieren sich nach Möglichkeit an den Definitionen der Tarifzonen der Verbände.

- Die Verbände vertreten unter Beachtung der jeweils gültigen Verbundverträge und EAV-Regelungen die Interessen der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger des ÖSPV in ihrem Verbundraum und organisieren hierfür die nötigen Mandate und Beschlüsse innerhalb ihres Verbundes. Auf dieser Grundlage übernehmen sie die Zuständigkeit für die Definition der Tarifgebiete und zur Kalkulation der Anschlussmobilität (s. Abschnitt III.2).
- Da innerhalb eines Tarifgebiets die Preise für die verbundüberschreitenden Verkehre gleichzustellen sind (vgl. Abschnitt II.3.1) und dies Auswirkungen auf die Erlössituation der Unternehmen, die im verbundüberschreitenden Verkehr tätig sind, haben kann, ist nach Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs eine Anpassung der Tarifgebiete nur noch in Abstimmung zwischen den jeweiligen im verbundüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen, die mindestens eine Station innerhalb des jeweiligen Tarifgebietes bedienen, und den jeweiligen Verkehrsverbänden möglich. Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, so orientiert sich die Definition der Tarifgebiete am Zustand zum marktseitigen Start des Baden-Württemberg-Tarifs.^{2,3}

Tarifpunkte sind definiert über

- eine eindeutige Beschreibung des Tarifpunktes (Nummer und Name),
- eine eindeutige (d.h. mit anderen Tarifpunkten überschneidungsfreie) geografische Begrenzung,
- eine Zuordnung der eingeschlossenen Gemeinden- oder Gemeindeteile bzw. Städte und Stadtteile.
- eine Zuordnung der in dem Tarifgebiet liegenden Stationen (Bahn und Bus),

Tarifgebiete sind definiert über

- eine eindeutige Beschreibung des Tarifgebietes (Nummer und Name),
- eine Zuordnung der darin eingeschlossenen Tarifpunkte,
- soweit möglich und sinnvoll: eine Zuordnung zu Verbund und Tarifzonen des jeweiligen Verbundes.

² Hinweis: SPNV-Aufgabenträger nehmen ihre Verantwortung/Zuständigkeit im Rahmen der Verkehrsverträge wahr.

³ Hinweis: In SPNV-Teilnetzen mit Verkehrsverträgen, die vor August 2014 abgeschlossen wurden, wird ein Erlösrückgang, der auf die Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs zurückgeführt werden kann, im Rahmen von Vereinbarungen zwischen den EVU und dem Land Baden-Württemberg (sogenannter Nachteilsausgleich) durch das Land getragen. Dieser Nachteilsausgleich berücksichtigt alle tarifrischen Änderungen gegenüber dem C-Tarif der Deutschen Bahn AG zum Zeitpunkt der Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs.

Zusätzlich wird eine Zuordnung der Stationen zu den Tarifgebieten erzeugt, so dass eine Auswahl des Start- und Zieltarifgebietes auch über die Auswahl der Stationen erfolgen kann.

II.5.3 Preisstufen

Die Preisstufe stellt eine interne Kennung dar. Für relationsbezogene Einzelfahrausweise werden Preisstufen für zwei Elemente des bwtarif definiert:

- Preisstufen für den Teilweg im verbundüberschreitenden Verkehr (s. Abschnitt II.5.3.1) und
- Preisstufen für die Anschlussmobilität (s. Abschnitt II.5.3.2).

Für den Zeitkartentarif wird eine Preisstufentabelle definiert, über die eine mit festen Spannungsverhältnissen versehene, sortimentspezifische Zuordnung der Preise möglich wird.

II.5.3.1 Preisstufen für den Teilweg im verbundüberschreitenden Verkehr

Für den Teilweg im verbundüberschreitenden Verkehr repräsentiert die Preisstufe eine Tarifentfernung (z.B. Preisstufe 10 entspricht Fahrten mit einer Tarifentfernung von 10 bis 14 Kilometern). Bei Pauschalpreistickets kann sie unterschiedliche Ausprägungen des Sortiments beschreiben.

Die Definition der Preisstufen erfolgt durch eine textliche Beschreibung.

Ein Anstoßen von Tarifbestandteilen (= Addition von Tarifbestandteilen) sollte die Ausnahme bleiben. In Stufe 1 ist dies vorgesehen für

- die Anbindung der Strecke Schaffhausen – Lottstetten, um den Fahrgast für den Fall, dass er bei der Fahrt von den an der Schweizer Strecke gelegenen Stationen keinen Fahrausweis des Relationsbartarifs lösen kann, nicht grundlegend schlechter gestellt wird,
- die Einbindung von SPNV-Strecken mit geringer Bedienung,
 - o die Strecke Lauchringen – Weizen (Wutachtalbahn) mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr und einzelner Fahrten im Freizeitverkehr
 - o die Strecken Balingen – Schömberg, Eyach – Hechingen, Pfullendorf – Altshausen mit ausschließlicher Bedienung am Wochenende oder in den Ferien,
 - o die Strecke Münsingen – Schelklingen (Schwäbische Albbahn) mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr und zusätzlicher Bedienung am Wochenende und in den Ferien,
 - o die Strecke Neckarbischofsheim – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn) mit ausschließlicher Bedienung an einzelnen Wochentagen in den Sommermonaten und an Feiertagen,

da eine Bedienung zu bestimmten Verkehrszeiten nicht gewährleistet und damit die ausschließliche Einbindung der SPNV-Strecken nicht sinnvoll wäre und gesonderte Tarife für Bahn und Bus nur schwer zu kommunizieren wären.

In diesen Fällen werden die Streckenabschnitte des SPNV über eine regionale Anschlussmobilität eingebunden (auch abrechnungstechnisch). Für Linien, die ausschließlich innerhalb eines Verbundes verkehren kann die Abrechnung ausschließlich über die Verbünde erfolgen (gilt in Stufe 1 für alle genannten Strecken). Die EVU müssen dem TEV nicht beitreten. Bei der Strecke Schaffhausen – Lottstetten fließen die anteiligen Erlöse direkt der SBB AG zu.

Für Relationstickets ist die Preisstufe aus den Kriterien:

- Starttarifgebiet
- Zieltarifgebiet
- Preisalternative bzw. Route
- Ticketart (Tarif-Produktklasse)

zu bestimmen.

Hierzu wird eine Relationsmatrix zur Verfügung gestellt, aus der die Preisstufe für die jeweilige Kriterienkombinationen entnommen werden kann.

Die Preisstufen 1 bis 500 werden für die reguläre „Einfache Fahrt“ und „Hin- und Rückfahrt“ verwendet. Für die „Fahrkarte zur Weiterfahrt“ und „Hin- und Rückfahrt zur Weiterfahrt“ wird für die Preisstufen ein eigenständiger Nummernbereich definiert.

II.5.3.2 Preisstufen für die Anschlussmobilität

Für den Preisbestandteil der Anschlussmobilität werden eigenständige Preisstufen definiert. Bei der Anschlussmobilität besteht kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Nomenklatur und der Fahrtweite. Aber auch hier werden jeder Preisstufe fahrausweisspezifische Preise zugeordnet.

II.5.3.3 Preisstufen für Zeitkarten

Für Zeitkarten werden ebenfalls eigenständige Preisstufen definiert über die eine mit festen Spannungsverhältnissen versehene, sortimentspezifische Zuordnung der Preise möglich wird. Es ist möglich, mehrere Preisstufentabellen, die sich z.B. durch das Spannungsverhältnis von Monatskarten zu Abo unterscheiden, zu definieren.

Nach derzeitigem Stand wird davon ausgegangen, dass der für die jährliche Abbuchung gewährt Rabatt für alle Zeitkartenarten identisch ist.

II.5.4 Preistabelle

Für jede zugelassene Kombination aus

- Preisstufe und
- Fahrausweisart

wird ein Preis hinterlegt.

In der Preistabelle können innerhalb des jeweiligen Geltungszeitraums des Tarifwerks für einzelne Ticketarten bis zu drei Preisstände hinterlegt werden.

II.6 Kalkulation der Fahrpreise für den Relationsbartarif

Der Fahrpreis für Einzel- und Rückfahrttickets setzt sich zusammen aus

- einem Preisanteil für die verbundüberschreitende Verbindung (s. Abschnitt II.6.1),
- einem Preisanteil für die integrierte lokale Anschlussmobilität (s. Abschnitt II.6.2) und
- ggfs. einem Preisanteil für die integrierte regionale Anschlussmobilität (s. Abschnitt II.6.3)

II.6.1 Fahrpreise für verbundüberschreitende Verbindungen

Die Preise werden durch die Baden-Württemberg-Tarif GmbH entsprechend der für diese Beschlüsse gültigen Regelungen festgelegt.

Die räumliche und tarifliche Gleichstellung werden neu definiert. Die hierfür erforderlichen Informationen werden über eine Tarifdatenschnittstelle bereitgestellt.

Die Erlöseffekte, die sich aus der tariflichen Gleichstellung der Stationen innerhalb eines Tarifgebietes ergeben, werden über eine Anpassung der Tarifentfernungen (Preisanteil verbundüberschreitender Verkehr) ausgeglichen.

II.6.2 Fahrpreise für die integrierte lokale Anschlussmobilität

Der relationsspezifische Preis für die integrierte lokale Anschlussmobilität wird nachfolgenden Verfahrensgrundsätzen bestimmt:

- Die Verbünde kalkulieren für jedes Tarifgebiet auf Grundlage der Einzelpreise für Verbundtickets und der tarifgebietsspezifischen Übersteigerquoten einen Basispreis für die Anschlussmobilität.
- Auf Grundlage der Basispreise wird ein einheitlicher, richtungsunabhängiger Zuschlag je Relation, der gleichermaßen für die Fahrausweisarten „Einfache Fahrt“ und „Hin-und Rückfahrt“ gilt, ermittelt.

- Auf den Preisbestandteil der Anschlussmobilität wird ebenfalls ein BahnCard-Rabatt gewährt. Die zu erwartenden Erlösminderungen aus den BahnCard-Rabatten sind durch einen Preisfaktor in der Kalkulation auszugleichen.
- Die Erlöse aus der Anschlussmobilität stehen den jeweiligen Verkehrsverbänden zu. Die Aufteilung der relationsspezifischen Erlöse auf Start- und Zieltarifgebiet erfolgt im Verhältnis der Basispreise von Start- und Zieltarifgebiet. Bei Hin- und Rückfahrttickets zusätzlich unter Berücksichtigung der Nutzungsrichtung.
- Die Kalkulationsschemata können Abschnitt III.3.2 entnommen werden.
- Die Kalkulation der endgültigen Preise erfolgt auf Grundlage der zum marktseitigen Start des Baden-Württemberg-Tarifs in den jeweiligen Verbundgebieten gültigen Tarife. Liegen der marktseitige Start des Baden-Württemberg-Tarifs und die Tarifmaßnahmen der Verbände nicht mehr als einen Monat auseinander und sind die Tarifmaßnahmen rechtzeitig bekannt, sind die Preise nach Umsetzung der Tarifmaßnahme der Kalkulation zugrunde zu legen.
- Im zweiten Jahr nach Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs sind die Annahmen zur Nutzung der Fahrausweise für Hin- und Rückfahrt (Anteil am Gesamtumsatz, Nutzungsrichtungen) zu analysieren und die Kalkulation der Preise zu überprüfen.
- Die Übernahme der Tarifmaßnahmen der Verkehrsverbände in das Tarifwerk erfolgt durch die Baden-Württemberg-Tarif GmbH. Diese sind geplante Tarifmaßnahmen rechtzeitig zu melden. Die Maßnahmen müssen in sich konsistent sein und mit den jeweils bestehenden Regelungen des Baden-Württemberg-Tarifs konform gehen. Die Fristen für die Anmeldung und Umsetzung der Tarifmaßnahmen werden im Vertrag zur Anschlussmobilität festgelegt.

II.6.3 Fahrpreise für die regionale Anschlussmobilität

Der relationsspezifische Preis für die regionale Anschlussmobilität wird nach folgenden Verfahrensgrundsätzen bestimmt:

- Für die regionale Anschlussmobilität (Fahrt mit dem ÖSPV über das unmittelbar an die SPNV- bzw. Regiobuslinien-Station angrenzende Tarifgebiet hinaus) wird ein weiterer Zuschlag berechnet, der dem Verbundfahrpreis für die zusätzlich durchfahrenen Tarifzonen⁴ entspricht.

⁴ Hinweis: Der Preis für die zusätzliche durchfahrenen Verbundstufen ermittelt sich als Differenz aus dem Preis der für die ÖPNV-Fahrt erforderlichen Preis abzüglich des Preises für die bereits über die integrierte lokale Anschlussmobilität abgedeckten ÖPNV-Fahrweganteil.

- Auf den Preisbestandteil der regionalen Anschlussmobilität wird ebenfalls ein BahnCard-Rabatt gewährt. Die zu erwartenden Erlösminderungen aus den BahnCard-Rabatten sind durch einen Preisfaktor in der Kalkulation auszugleichen.
- Die Erlöse aus der regionalen Anschlussmobilität stehen wiederum den jeweiligen Verkehrsverbänden zu.
- Die Kalkulation der endgültigen Preise erfolgt auf Grundlage der zum Einführungszeitpunkt des Baden-Württemberg-Tarifs in den jeweiligen Verbundgebieten gültigen Tarife. Liegen marktseitige Start des Baden-Württemberg-Tarifs und die Tarifmaßnahmen der Verkehrsverbände nicht mehr als einen Monat auseinander und sind die Tarifmaßnahmen rechtzeitig bekannt, sind die Preise nach Umsetzung der Tarifmaßnahme der Kalkulation zugrunde zu legen.
- Die Übernahme der Tarifmaßnahmen der Verkehrsverbände in das Tarifwerk erfolgt durch die Baden-Württemberg-Tarif GmbH. Dieser sind geplante Tarifmaßnahmen rechtzeitig zu melden. Die Maßnahmen müssen in sich konsistent sein und mit den jeweils bestehenden Regelungen des Baden-Württemberg-Tarifs konform gehen. Die Fristen für die Anmeldung und Umsetzung der Tarifmaßnahmen werden im Vertrag zur Anschlussmobilität festgelegt.
- Kalkulationsbeispiele für die regionale Anschlussmobilität können Abschnitt III.3.3 entnommen werden.

II.7 Kalkulation der Fahrpreise für den Zeitkartentarif

Entsprechend den noch abzustimmenden Regelungen zu dokumentieren.

III INHALTLICHE AUSGESTALTUNG

Die inhaltliche Ausgestaltung des Tarifs erfolgt auf Grundlage der Festlegungen zur Sortimentsstruktur entsprechend Kapitel 2 dieses Tarifkonzepts.

III.1 Fahrausweissortiment

Das Fahrausweissortiment ist Anhang 1 zu entnehmen.

III.2 Definition der Tarifgebiete (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise und Zeitkarten)

In Abstimmung mit den Verkehrsverbänden wurden die Tarifgebiete definiert (s. Anhang 2). Die integrierte Zielanschlussmobilität gilt in allen Tarifgebieten. In Tarifgebieten mit einem oder mehreren SPNV- oder Regiobuslinien-Stationen gilt die integrierte lokale Anschlussmobilität. Die übrigen Tarifgebiete sind über die regionale Anschlussmobilität an die nächstgelegenen SPNV- bzw. Regiobuslinien Stationen angebunden.

III.3 Festlegung der Tarifentfernungen zwischen den Tarifgebieten für relationsbezogene Einzelfahrausweise

In Anlehnung an den Regelungen des BB DB vor marktseitiger Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs sind die in Anhang 3 definierten Tarifentfernungen zwischen den Tarifgebieten definiert.

III.3.1 Festlegung der Preise für verbundüberschreitende Verbindungen

Dies erfolgt im Jahr vor dem marktseitigen Start auf Basis der dann geltenden Preise des C-Tarifs.

III.3.2 Festlegung der Preise für die integrierte lokale Anschlussmobilität

Das Kalkulationsschema für die integrierte lokale Anschlussmobilität kann Abbildung 1 entnommen werden.

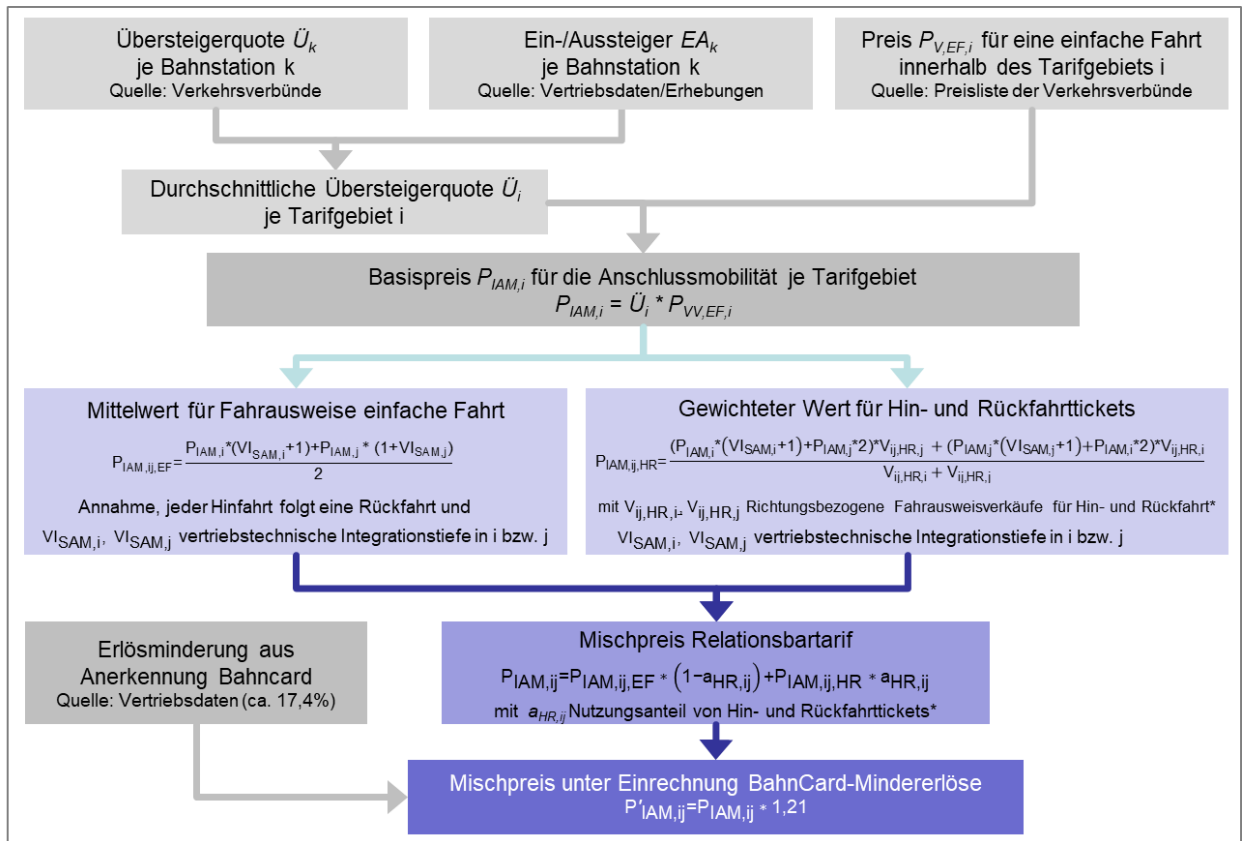


Abbildung 1: Kalkulationsschema für die Fahrpreise der integrierten lokalen Anschlussmobilität

Aus den Primärinformationen „durchschnittliche Übersteigerquote“ und „Preise für eine einfache Fahrt“ wird der Basispreis für die Anschlussmobilität je Tarifgebiet ermittelt.

Der Basispreis P_i für die Anschlussmobilität im Tarifgebiet i errechnet sich aus

$$P_{IAM,i} = \ddot{U}_i * P_{VV,EF,i}$$

mit

$P_{IAM,i}$ Basispreis der integrierten lokalen Anschlussmobilität für das Tarifgebiet i

\ddot{U}_i durchschnittliche Übersteigerquote im Tarifgebiet i

$P_{VV,EF,i}$ Preis des Einzelfahrausweises für eine Fahrt innerhalb des Tarifgebiets i

Die Annahmen zu den Übersteigerquoten wurden mit den Verkehrsverbundvertretern abgestimmt. Die endgültige Kalkulation der Preise für die integrierte lokale Anschlussmobilität erfolgt im Jahr vor dem marktseitigen Start des Baden-Württemberg-Tarifs auf Basis der dann geltenden Verbundfahrpreise.

Eine Abminderung der Übersteigerquoten aufgrund Zeitkartenbesitzes für den Start- oder Zielort erfolgt nicht, ebenso werden Ermäßigungen (z.B. BahnCard-Anerkennung in Verkehrsverbänden) oder die Nutzung von Kurzstreckentickets nicht gesondert betrachtet. Im Gegenzug wird eine gegebenenfalls zu verzeichnende Übernutzung der integrierten lokalen Anschlussmobilität, d.h. Durchführung mehrere Fahrten oder längere Fahrtunterbrechungen, oder Ermäßigungen beim Gruppenticket in der Kalkulation nicht berücksichtigt.

Aufgrund unterschiedlicher Regelungen zur Gültigkeit der Anschlussmobilität bei Hin- und Rückfahrten ist zunächst die Kalkulation der Relationspreise getrennt für Fahrausweise „Einfache Fahrt“ und „Hin- und Rückfahrttickets“ vorzunehmen.

Fahrausweise „Einfache Fahrt“

Unter der Annahme, dass jeder Hinfahrt auch eine Rückfahrt folgt, ist der Anteil von Fahrten im Bereich der Startanschlussmobilität genauso groß wie der Anteil der Fahrten im Bereich der Zielanschlussmobilität und damit jeweils 50%. Der Relationspreis von i nach j für die Anschlussmobilität $P_{IAM,ij,EF}$ berechnet sich dann unter Berücksichtigung der vertriebstechnischen Integrationstiefe für die Startanschlussmobilität VI_{SAM} wie folgt:

$$P_{IAM,ij,EF} = \frac{P_{IAM,i} * (VI_{SAM,i} + 1) + P_{IAM,j} * (VI_{SAM,j} + 1)}{2}$$

mit

$P_{IAM,ij,EF}$ Kalkulatorischer relationspezifischer Preis für die integrierte lokale Anschlussmobilität bei Nutzung von Einzelfahrausweisen des BW-Tarifs

$P_{IAM,i}, P_{IAM,j}$ Basispreise für die integrierte lokale Anschlussmobilität für die Tarifgebiete i bzw. j

$VI_{SAM,i}$ Vertriebstechnische Integrationstiefe für die Startanschlussmobilität (=Anteil E-Ticket-Verkauf an gesamten Fahrausweisverkauf) am Tarifgebiet i

$VI_{SAM,j}$ Vertriebstechnische Integrationstiefe für die Startanschlussmobilität (=Anteil E-Ticket-Verkauf an gesamten Fahrausweisverkauf) am Tarifgebiet j

Fahrausweise für Hin- und Rückfahrt

Für den Relationspreis $P_{IAM,ij,HR}$ von Fahrausweisen für Hin- und Rückfahrt ist die Nutzungsrichtung der entscheidende Faktor, d.h. welcher der beiden Tarifgebiete häufiger als Zielgebiet genutzt wird.

$$P_{IAM,ij,HR} = \frac{(P_{IAM,i}(VI_{SAM,i}+1)+P_{IAM,j}*2)*V_{ij,HR,j} + (P_{IAM,j}(VI_{SAM,j}+1)+P_{IAM,i}*2)*V_{ij,HR,i}}{V_{ij,HR,i} + V_{ij,HR,j}} \text{ mit}$$

- $P_{IAM,ij,HR}$ Kalkulatorischer Preis für die integrierte lokale Anschlussmobilität bei Nutzung von Fahrausweisen für die Hin- und Rückfahrt des BW-Tarifs auf der Relation zwischen den Tarifgebieten i und j
- $P_{IAM,i}, P_{IAM,j}$ Basispreise für die integrierte lokale Anschlussmobilität für die Tarifgebiete i bzw. j
- $V_{SAM,i}$ Vertriebstechnische Integrationstiefe für die Startanschlussmobilität (=Anteil E-Ticket-Verkauf an gesamten Fahrausweisverkauf) am Tarifgebiet i
- $V_{SAM,j}$ Vertriebstechnische Integrationstiefe für die Startanschlussmobilität (=Anteil E-Ticket-Verkauf an gesamten Fahrausweisverkauf) am Tarifgebiet j
- $V_{ij,HR,i}$ Verkäufe von Fahrausweisen für die Hin- und Rückfahrt auf der Relation zwischen den Tarifgebieten i und j mit Ziel in i
- $V_{ij,HR,j}$ Verkäufe von Fahrausweisen für die Hin- und Rückfahrt auf der Relation zwischen den Tarifgebieten i und j mit Ziel in j

Die Kalkulation erfolgte vor dem Start des BW-Tarifs anhand einer Schätzung, da die Differenzierung der DB-Vertriebsdaten keinen Richtungsbezug aufwiesen und eine exakte Kalkulation noch nicht zuließ.

Vereinfachend wurden die Verkäufe aus den Einwohnerzahlen der Start- und Zieltarifgebiete wie folgt geschätzt:

$$V_{ij,HR,i} = EW_i^{0,5} \text{ bzw. } V_{ij,HR,j} = EW_j^{0,5}$$

mit

EW_i, EW_j Einwohner im Tarifgebiet i bzw. j

Diesem Ansatz lag die Überlegung zugrunde, dass größere Orte ein höheres Zielverkehrsaufkommen aufweisen als kleinere. Die Kalkulation ist mit Vorlage von Vertriebsdaten aus dem BW-Tarif zu aktualisieren

Mischpreis Einzelfahrausweise und Fahrausweis für Hin- und Rückfahrt

Die relationsspezifischen Preise P_{IAMij} der lokalen Anschlussmobilität für Einzelfahrausweise und Hin- und Rückfahrticket sollen identisch sein. Dementsprechend ist ein über die Nutzungsanteile der Fahrausweisarten gewichtetes Mittel zu bilden.

$$P_{IAM,ij} = P_{IAM,ij,EF} * (1 - a_{HR,ij}) + P_{IAM,ij,HR} * a_{HR,ij}$$

mit

$P_{IAM,ij}$	Kalkulatorischer relationsspezifischer Preis für die integrierte lokale Anschlussmobilität
$P_{IAM,ij,EF}$	Kalkulatorischer relationsspezifischer Preis für die integrierte lokale Anschlussmobilität bei Nutzung von Einzelfahrausweisen des BW-Tarifs
$P_{IAM,ij,HR}$	Kalkulatorischer Preis für die integrierte lokale Anschlussmobilität bei Nutzung von Fahrausweisen für die Hin- und Rückfahrt des BW-Tarifs auf der Relation zwischen den Tarifgebieten i und j
$a_{HR,ij}$	Nutzungsanteil von Fahrausweisen für Hin- und Rückfahrt auf der Relation zwischen den Tarifgebieten i und j

Der Nutzungsanteil von Fahrausweisen für Hin- und Rückfahrt ist vorab nicht bekannt und muss zunächst geschätzt werden. Es wird angenommen, dass mit Einführung der integrierten Anschlussmobilität die Attraktivität der Fahrausweise für Hin- und Rückfahrt von heute im Durchschnitt 30% ansteigt. Es wurde mit einem durchschnittlichen Nutzungsanteil $a_{HR,ij}$ von 50% ausgegangen. Die Kalkulation ist mit Vorlage von Vertriebsdaten aus dem BW-Tarif zu aktualisieren.

Anerkennung BahnCard

Der BahnCard-Rabatt soll auch auf den Preisanteil Anschlussmobilität gewährt werden. Hieraus resultiert auch bei Gewährung von Ausgleichszahlungen, die aus Erlösen aus dem Verkauf der BahnCards bestritten werden, eine Erlösminderung in Höhe von 17,4%, die durch eine Anhebung der nichttrabattierten Preise für die Anschlussmobilität ausgeglichen werden müssen.

Die tarifgebietspezifischen Regelungen zur integrierten Anschlussmobilität sind in Anhang 2 enthalten.

III.3.3 Festlegung der Preise für die regionale Anschlussmobilität

Die regionale Anschlussmobilität dient der tarifarischen Einbindung aller nicht direkt durch den SPNV- oder Regiobuslinien erschlossenen Gebiete. Sie ist wie integrierte lokale Anschlussmobilität verfahrenstechnisch voll in den Baden-Württemberg-Tarif integriert (es ist nur ein Fahrausweis zu erwerben). Zusätzlich zur integrierten lokalen Anschlussmobilität wird auf den Fahrpreis des Fahrausweises der Preis für den Streckenabschnitt innerhalb des Verbundes, der nicht durch die integrierte lokale Anschlussmobilität abgedeckt ist, hinzugerechnet.

Anwendungsbeispiel WTV (Abbildung 2):

- Die Tarifzonen 1 bis 4 (Tarifzone 4 in Abbildung nicht sichtbar) sind über die integrierte lokale Anschlussmobilität angebunden.
- Die Tarifzonen 5 und 6 sind nicht über die lokale Anschlussmobilität erfasst, da die SPNV-Zugangsstellen außerhalb der Tarifzone liegen. Sie werden über die regionale Anschlussmobilität an die Stationen Seebrugg, Waldshut und Bad Säckingen (nur Tarifzone 5) angebunden.

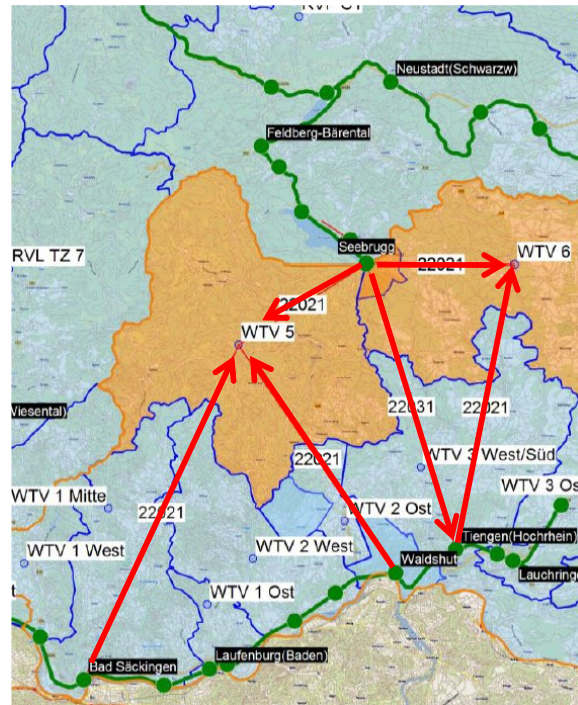


Abbildung 2: Beispiel regionale Anschlussmobilität

Der Preis für die regionale Anschlussmobilität berechnet sich aus dem Differenzpreis zwischen dem Preis für die Preisstufe 2 (3,35 €, Preisstand 1.1.2017) für Fahrten aus der Tarifzone WTV 5 zu den SPNV-Stationen und dem Preis für die bereits im Rahmen der integrierten lokalen Anschlussmobilität abgeholzten Preisstufe 1 (2,40 €), d.h. 0,95 €. Dieser Betrag ist noch mit einem Faktor von 1,2 zu multiplizieren (vgl. Abschnitt III.3.2), um die Erlösminderungen aus der Anerkennung der BahnCard auszugleichen, d.h. der endgültige Preis beträgt (auf 5 Cent gerundet) 1,15 €.

Die Vorkalkulation der Preise für die regionale Anschlussmobilität erfolgte in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden. Die endgültige Kalkulation der Preise für die regionale Anschlussmobilität erfolgt im Jahr vor dem marktseitigen Start des Baden-Württemberg-Tarifs auf Basis der dann geltenden Verbundfahrpreise. Die tarifgebietsspezifischen Regelungen zur regionalen Anschlussmobilität sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

III.3.4 Fortschreibung der Preise für die Anschlussmobilität

- Preisfortschreibung zum Versionstermin im Dezember erfolgt auf Grundlage der Preise des vorangegangenen Jahres, um kritische Abhängigkeiten zwischen der Festlegung der Verbundpreise und der Festlegung der Preise des BW-Tarifs auszuschließen.
- Zur Berücksichtigung der Weiterentwicklung der Preise: Berücksichtigung einer Pauschale von 2% auf die jeweils aktuellen Preise.
- Änderungen bei den in der Kalkulation anzusetzenden Übersteigerquoten je SPNV-Station sind frühzeitig anzumelden.
- Information der TEV-Verkehrsunternehmen über die Änderung von Übersteigerquoten. Widerspruch ist möglich. Im Falle eines nicht über Verhandlungen auflösbaren Dissenses sind Erhebungen nach einem noch festzulegenden Standard durchzuführen.

III.4 Festlegung der Preise zwischen den Tarifgebieten für den bwZeitkarten-Tarif

Entsprechend den noch abzustimmenden Regelungen zu dokumentieren.

IV VERSIONSTERMINE

- Einspielen der allgemeine Preismaßnahme in der Regel einmal jährlich zum großen Fahrplanwechsel im Dezember
- Technisch keine Begrenzung der Anzahl an Auslieferungsterminen
- Zur Begrenzung des Aufwands, Beschränkung auf (Regel-) Versionstermine:
 - 1.4. (i.d.R. nur Korrekturbedarf)
 - Anfang/Mitte Juni (zum kleinen Fahrplanwechsel, ggf. Ergänzung für neue Stationen oder Strecken erforderlich)
 - September (zunächst nur Korrekturbedarf, in Stufe 2 ggfs. Anpassung für neue Angebote im ÖSPV zum Schuljahresbeginn)
 - Anfang/Mitte Dezember (großer Fahrplanwechsel)
- Korrekturlieferung bei Bedarf jederzeit möglich
- Update des Stationsverzeichnisses Bahn und Bus mit Zuordnung der Stationen zu den Tarifpunkten des BW-Tarifs nach Bedarf auch zwischen den Versionsterminen