

Baden-Württemberg-Tarif

Tarifkonzept

Anlage zu Grundsätzen der Zusammenarbeit

gültig ab 10. Oktober 2018

Stand 09.10.2018

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.3	Sortiment Zielzustand	5
II.3.1	Relationsbezogene Einzelfahrausweise.....	5
II.3.1.1	Ermäßigungen.....	6
II.3.1.2	Sonderregelungen für Gruppenkarten	6
II.3.1.3	Anschlussmobilität	6
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.....	11
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.....	12
II.4	Übergang in Produktklassen des Fernverkehrs	13
II.5	Technische Spezifikation des Tarifs.....	14
II.5.1	Sortiment	14
II.5.2	Tarifbildende Einheiten (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise).....	14
II.5.3	Preisstufen (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise)	16
II.5.3.1	Preisstufen für den Teilweg im verbundüberschreitenden Verkehr.....	16
II.5.3.2	Preisstufen für die Anschlussmobilität.....	17
II.5.4	Preistabelle	17
II.6	Kalkulation der Fahrpreise	18
II.6.1	Fahrpreise für verbundüberschreitende Verbindungen.....	18
II.6.2	Fahrpreise für die integrierte lokale Anschlussmobilität.....	18
II.6.3	Fahrpreise für die regionale Anschlussmobilität	19

III INHALTLICHE AUSGESTALTUNG	21
III.1 Fahrausweissortiment.....	21
III.2 Definition der Tarifgebiete (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise).....	21
III.3 Festlegung der Tarifentfernungen zwischen den Tarifgebieten (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise).....	21
III.3.1 Festlegung der Preise für verbundüberschreitende Verbindungen	21
III.3.2 Festlegung der Preise für die integrierte lokale Anschlussmobilität	21
III.3.3 Festlegung der Preise für die regionale Anschlussmobilität.....	26
III.3.4 Fortschreibung der Preise für die Anschlussmobilität.....	27
III.4 Versionstermine.....	27

Anhang 1: Sortiment des Baden-Württemberg-Tarifs, Stufe 1

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 Tarifsysteem 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 soll für alle Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten ein landesweiter Schienentarif („Stufe 1“) eingeführt werden. Dieser soll an den derzeitigen C-Tarif der DB mit Bahn-Card-Anerkennung angelehnt werden und insbesondere die durchgängige Nutzung von SPNV und ÖSPV ermöglichen. Der Fokus liegt dabei zunächst auf dem Bartarif.

Der Baden-Württemberg-Tarif soll mit den betroffenen Verkehrsverbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen einvernehmlich weiterentwickelt werden. Im Rahmen der Stufe 2 soll spätestens innerhalb von 3 Jahren nach Einführung von Stufe 1 die Anschlussmobilität flächendeckend auch am Start der Fahrt eingeführt werden und zusätzlich relationslose Fahrausweise, insbesondere die bestehende Tageskarte des Baden-Württemberg-Tickets, in das Fahrausweissortiment integriert werden. Darüber hinaus sollen in der Stufe 2 Zeitfahrausweise integriert werden.

II DER BADEN-WÜRTTEMBERG-TARIF

II.1 Ziel

Im Baden-Württemberg-Tarif 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 Baden-Württemberg-Tarifs wurden als wesentliche Mankos der Tarifangebote im verbundüberschreitenden Verkehr geäußert

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

Im Rahmen der Entwicklung des Baden-Württemberg-Tarifs 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 Tarifkooperationen werden geprüft und können gegebenenfalls bestehen bleiben. Die Prüfung und die Vorgehensweise erfolgen im Einvernehmen mit den betroffenen Verkehrsverbänden. Grundsätzlich steht der Baden-Württemberg-Tarif 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 Baden-Württemberg-Tarifs sein.
- Preishärten für den Kunden sind zu vermeiden.
- Die Tarifergiebigkeit darf nicht sinken.

II.2 Geltungsbereich

Der Baden-Württemberg-Tarif ist im verbundüberschreitenden Verkehr innerhalb Baden-Württembergs sowie zu ausgewählten Zielen außerhalb des Landes Baden-Württemberg gültig. Er gilt im gesamten SPNV des Landes sowie in ausgewählten Angeboten des ÖSPV. Der ÖSPV ist in Stufe 1 vorrangig über die integrierte Anschlussmobilität eingebunden (s. Abschnitt II.3.1.3). Er gilt in Stufe 1 aber auch für ausgewählte Buslinien, sogenannte Regiobuslinien, die mit Fördermitteln des Landes betrieben werden. Der Baden-Württemberg-Tarif 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.3 Sortiment Zielzustand

In Stufe 1 werden relationsbezogene Einzelfahrausweise in den Baden-Württemberg-Tarif überführt. Ergänzt wird das Sortiment um eine Fahrradkarte. Auf Grundlage einer Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Regio und mit Beschluss des Baden-Württemberg-Tarif-Ausschusses vom 14.12.2017 sollen zudem die Produkte der Baden-Württemberg-Ticketfamilie (s. Abschnitt II.3.2) mit dem Start der Stufe 1 in den Baden-Württemberg-Tarif integriert werden. Ebenso werden Kombi-Tickets, deren Geltungsbereich ausschließlich in Baden-Württemberg liegt, in den BW-Tarif überführt.

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

II.3.1 Relationsbezogene Einzelfahrausweise

Einzelfahrausweise können unterschieden werden nach:

- Einfache Fahrt für eine Person, 1. Klasse
- Einfache Fahrt für eine Person, 2. Klasse
- Einfache Fahrt für eine Person, Übergang 1. Klasse
- Übergang FV (Einfache Fahrt für eine Person), 1. Klasse (zurückgestellt)
- Übergang FV (Einfache Fahrt für eine Person), 2. Klasse (zurückgestellt)
- Hin- und Rückfahrt für eine Person, 1. Klasse
- Hin- und Rückfahrt für eine Person, 2. Klasse
- Hin- und Rückfahrt für eine Person, Übergang 1. Klasse
- Fahrkarte zur Weiterfahrt für eine Person, 1. Klasse
- Fahrkarte zur Weiterfahrt für eine Person, 2. Klasse
- Fahrkarte zur Weiterfahrt Hin- und Rückfahrt für eine Person, 1. Klasse
- Fahrkarte zur Weiterfahrt Hin- und Rückfahrt für eine Person, 2. Klasse
- Gruppenkarte ab 6 Personen, einfache Fahrt, 2. Klasse
- Gruppenkarte ab 6 Personen, Hin- und Rückfahrt, 2. Klasse
- Option: Fahrradkarte, einfache Fahrt, 2. Klasse (zurückgestellt)
- Option: Fahrradkarte, Hin- und Rückfahrt, 2. Klasse (zurückgestellt)

Hinweis: Fahrkarten zur Weiterfahrt decken auch 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 Verbundfahrchein 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 „Einfache Fahrt“ und „Hin- und Rückfahrt“ sowie „Fahrkarte zur Weiterfahrt“ 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 Sonderregelungen 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 Anschlussmobilität

Die Fahrausweisarten „Einfache Fahrt“ und „Fahrkarte zur Weiterfahrt“ entsprechen in ihren Grundzügen dem Normalpreis nach den Beförderungsbedingungen der DB (BB DB) und werden, mit Ausnahme der Stationen auf Schweizer Landesgebiet, mit einer Anschlussmobilität ausgestattet:

- Die räumliche und tarifliche Gleichstellung werden neu definiert. Die hierfür erforderlichen Informationen werden über eine Tarifdatenschnittstelle bereitgestellt.
- Neu ist ein Preisbestandteil für die integrierte Anschlussmobilität. Mit der integrierten Anschlussmobilität erhalten alle Kunden die Möglichkeit, den ÖPNV im Anschluss zu einer verbundüberschreitenden Fahrt in einem definierten Zielgebiet zu nutzen.
- Der Mehrwertsteueranteil für die Anschlussmobilität ist gesondert auf dem Fahrausweis auszuweisen (ggf. unterschiedlicher MwSt.-Anteil für verbundüberschreitenden Verkehr und Anschlussmobilität).

Das Hin- und Rückfahrtticket unterliegt folgenden Regelungen:

- 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.
- Für Hin- und Rückfahrttickets gilt die Anschlussmobilität bei der Hinfahrt im Zieltarifgebiet der Hinfahrt, für die Rückfahrt im Startgebiet der Rückfahrt (=Zielgebiet der Hinfahrt).

In Stufe 2 ist die Erweiterung der Anschlussmobilität auf Start- und Zielgebiet vorgesehen.

Der Einzelfahrausweis mit dem Aufdruck „+ ÖPNV in [Tarifgebiet(e)]“ berechtigt am Geltungstag innerhalb des/der auf dem Fahrschein angegebenen Tarifgebiete(s) zur einmaligen Weiterfahrt in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum aufgedruckten Zielgebiet.

Das Hin- und Rückfahrtticket mit dem Aufdruck „+ÖPNV in [Tarifgebiet(e)]“ berechtigt am Geltungstag innerhalb des/der auf dem Fahrschein angegebenen Zieltarifgebiete(s) zu einer einmaligen Weiterfahrt in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum aufgedruckten Zielgebiet sowie an dem auf dem Fahrausweis angegebenen Datum für die Rückfahrt zur einmaligen Fahrt von einem beliebigen Einstiegspunkt innerhalb der angegebenen Zieltarifgebiete(s) zu einem beliebigen, in diesen Tarifgebieten liegenden Bahnhof.

Mit der regionalen Anschlussmobilität wird die Weiterfahrt für Kunden, deren Ziel außerhalb dieses Tarifgebiets der SPNV bzw. Regiobuslinien-Ausstiegsstation liegt, ermöglicht. Weitere Ausführungen zur Anschlussmobilität siehe Abschnitt II.6.2 und II.6.3 II.6.3.

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
- Kulturbahn-Ticket

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 – Schnellldorf
- 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 ein Baden-Württemberg-Ticket auch zu beliebig vielen Fahrten mit Stadtbahnen, Straßenbahnen und Bussen innerhalb von Baden-Württemberg.

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 des Schienenpersonennahverkehrs 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. Verkehrsverbände.

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

Alle Zeitkarten werden mit Relationsbezug ausgegeben. Der Baden-Württemberg-Tarif soll auf folgendes Ticketangebot hin weiterentwickelt werden:

- Wochenkarte, nicht übertragbar, 1. Klasse
- Wochenkarte, nicht übertragbar, 2. Klasse

- Wochenkarte, nicht übertragbar, Übergang 1. Klasse
- Wochenkarte, übertragbar, 1. Klasse
- Wochenkarte, übertragbar, 2. Klasse
- Schülerwochenkarte, nicht übertragbar, 2. Klasse
- Monatskarte, nicht übertragbar, 1. Klasse
- Monatskarte, nicht übertragbar, 2. Klasse
- Monatskarte, nicht übertragbar, Übergang 1. Klasse
- Monatskarte, übertragbar, 1. Klasse
- Monatskarte, übertragbar, 2. Klasse
- Schülermonatskarte, nicht übertragbar, 2. Klasse
- Abo-Monatskarte, nicht übertragbar, 1. Klasse
- Abo-Monatskarte, nicht übertragbar, 2. Klasse
- Abo-Monatskarte, nicht übertragbar, Übergang 1. Klasse
- Abo-Monatskarte, übertragbar, 1. Klasse
- Abo-Monatskarte, übertragbar, 2. Klasse
- Abo-Schülermonatskarte, nicht übertragbar, 2. Klasse
- Optional: Job-Ticket, nicht übertragbar, 1. Klasse, mit festzulegendem Rabattsatz
- Optional: Job-Ticket, nicht übertragbar, 2. Klasse, mit festzulegendem Rabattsatz
- Optional: Schülerferienticket
- Optional: Semesterticket

Zum gegebenen Zeitpunkt sind weiterhin zu konkretisieren:

- Sortiment Zeitkarten
- Rabattsätze Job-Ticket (sofern Ticketart angeboten wird)
- Mitnahmeregelungen

II.4 Übergang in Produktklassen des Fernverkehrs

Für den Übergang von Nah- zu Fernverkehrsprodukten wird 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 Tarifenwendungs- und Einnahmenaufteilungsvertrages (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 Tarifs an den Niedersachsen-Tarif an.

Die Umsetzung einer Datenschnittstelle auf Grundlage des Produkt- und Kontrollmoduls (PKM) ist in Vorbereitung.

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.^{1,2}

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),

¹ Hinweis: SPNV-Aufgabenträger nehmen ihre Verantwortung/Zuständigkeit im Rahmen der Verkehrsverträge wahr.

² 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.

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.

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 (nur für relationsbezogene Einzelfahrausweise)

Die Preisstufe stellt eine interne Kennung dar. Preisstufen werden für zwei Elemente des Baden-Württemberg-Tarifs definiert:

- Preisstufen für den Teilweg im verbundüberschreitenden Verkehr und
- Preisstufen für die Anschlussmobilität.

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 Gammertingen – Münsingen – Schelklingen (Schwäbische Albbahn) mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr und zusätzlicher Bedienung am Wochenende und in den Ferien,

- 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. 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 ebenfalls 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.5.4 Preistabelle

Für jede zugelassene Kombination aus

- Preisstufe und
- Fahrausweisart

wird ein Preis hinterlegt.

Es werden zwei Preisbestandteile unterschieden:

- Relationspreise für verbundüberschreitende Verbindungen und

- Preise für die integrierte Anschlussmobilität

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

II.6 Kalkulation der Fahrpreise

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 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 relationspezifische 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 Verkehrsbünden zu. Die Aufteilung der relationspezifischen 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 Verbünde

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. 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.

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 Tarifzonen³ entspricht.
- 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

³ 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.

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.

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)

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 (nur 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.

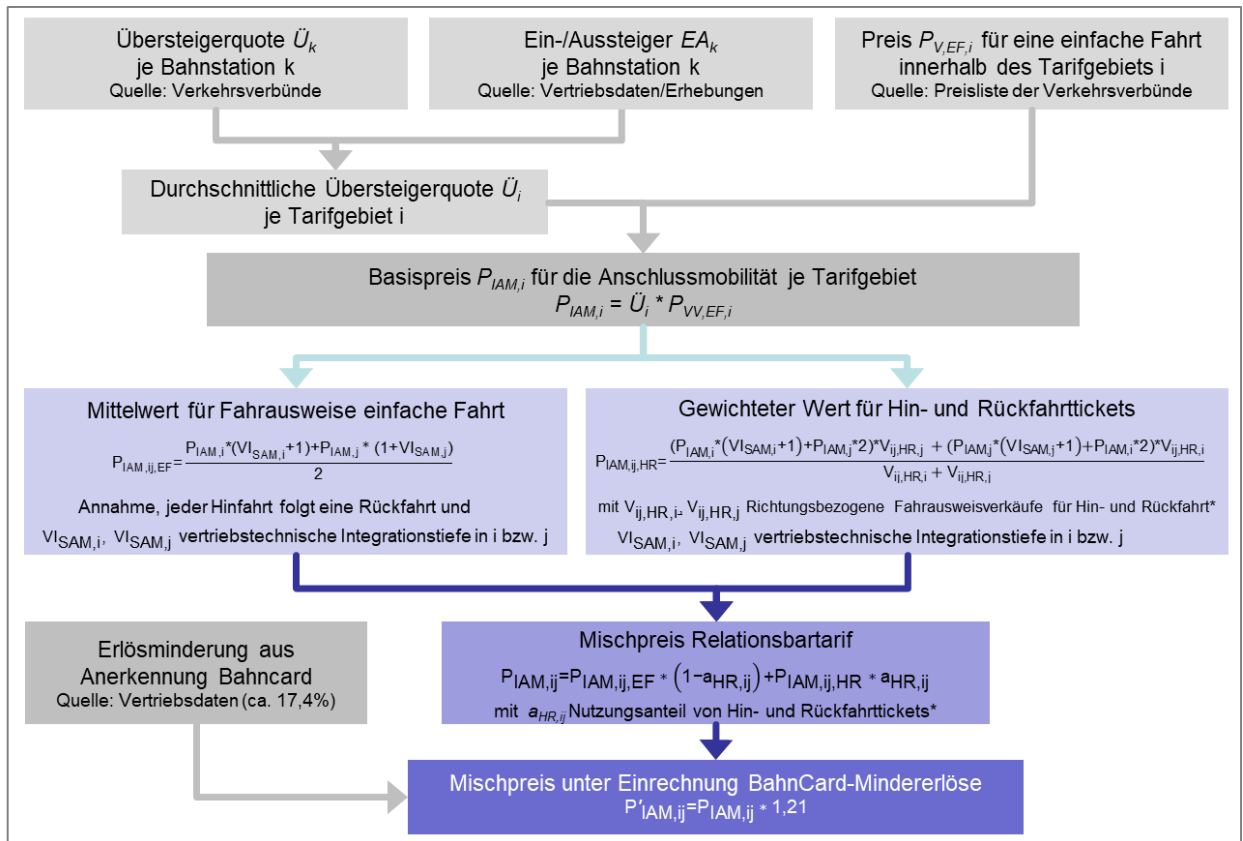


Abbildung 1: Kalkulationsschema für die Fahrpreise der integrierten lokalen Anschlussmobilität

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.

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

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 nichtrabattierten Preise für die Anschlussmobilität ausgeglichen werden müssen.

Die tarifgebietsspezifischen 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.

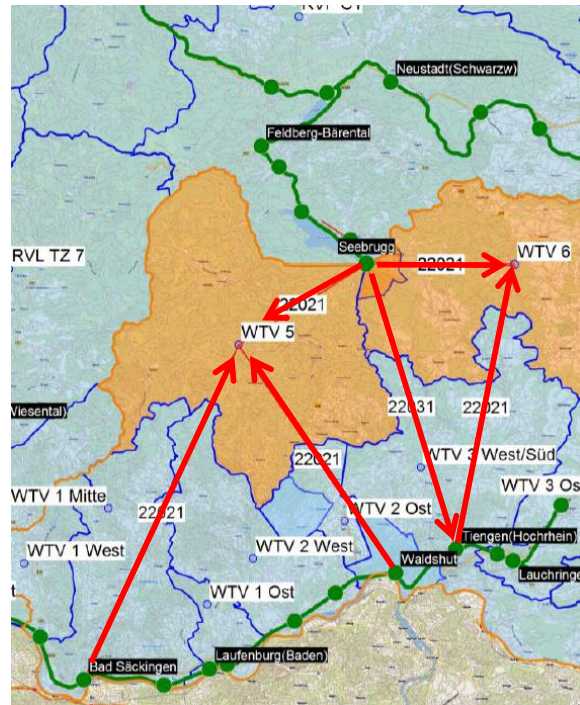


Abbildung 2: Beispiel regionale Anschlussmobilität

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 abgegoltenen 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 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