

Der neue bwtarif

Hintergründe und erste Erfahrungen mit dem neuen Dachtarif im Südwesten

Dipl.-Geogr. Thomas Balsler, Stuttgart; Dr. Arne Beck, Hamburg; Dipl.-Ing. Jens Gertsen, Berlin; Dipl.-Ing. Frank Schäfer, München; Tarik Shah, Berlin

Am 9. Dezember 2018 startete der landesweite Baden-Württemberg-Tarif (kurz: bwtarif), der die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg deutlich vereinfacht und attraktiver macht. Der bwtarif gilt für nahezu alle Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Baden-Württemberg, die über die Grenzen eines Verkehrsverbunds hinausgehen. Die Fahrgäste können dabei sämtliche Nah- und Regionalverkehrszüge (inklusive S-Bahnen), Regiobusse sowie Stadt-, Straßenbahn- und Buslinien am Start- und Zielort ihrer Fahrt („integrierte Anschlussmobilität“) nutzen. Der Kauf separater Fahrscheine für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) am Start- und Zielort entfällt somit.

Seit der Einführung des bwtarif gilt in Baden-Württemberg daher bei jeder Fahrt im Nahverkehr das einfache Prinzip **„Ein Ziel, ein Ticket“**: entweder innerhalb eines der 22 Verbünde mit einem Verbundfahrschein – oder bei verbundübergreifenden Fahrten mit einem Fahrschein des bwtarif.

Mit dem bwtarif haben die Projektbeteiligten – das Land Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart (VRS) als Aufgabenträger des SPNV, die im Regionalverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Verkehrsverbünde und die für den Tarif verantwortliche Baden-Württemberg-Tarif GmbH – ein attraktives neues Tarifangebot entwickelt:

- Mit der integrierten und regionalen Anschlussmobilität können nun alle Ziele im Bundesland mit nur einem Ticket erreicht werden – unabhängig davon, ob in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde eine Bahnstation existiert oder nicht.
- Mit dem Kauf von E-Tickets kann der ÖPNV auch am Startort der Reise genutzt werden.
- Der neue Tarif startete mit sehr attraktiven Preisen: Trotz der nun integrierten ÖPNV-Nutzung am Start- und Zielort sind die Preise der Einzelfahrscheine des bwtarif in der Regel spürbar niedriger als der bisherige SPNV-Tarif. Das wurde möglich, weil die Landesregie-

rung im Rahmen ihres Engagements für die Mobilitätswende entsprechende finanzielle Mittel bereitgestellt hat, um potenzielle Erlösminderungen auszugleichen.

Die Ersparnis für die Kunden beträgt ab einer Fahrtweite von 80 km zwischen 35 und 50 Prozent, je nachdem, ob der ÖPNV mit genutzt wird oder nicht. Auf kürzeren Relationen wurden die Tarife in geringerem Umfang abgesenkt, um die bestehenden Verbundtarife nicht zu unterlaufen. Für die einfache Fahrt in der zweiten Klasse kostet darüber hinaus kein Einzelticket mehr als 29,80 Euro. Dafür sorgt die eingeführte Preisobergrenze, die ab einer Tarifentfernung von 250 km wirksam wird.

Die Fahrgäste müssen aber keinen neuen Tarif „lernen“: Bei Eingabe von Start- und Zielort wird automatisch ein passendes bwtarif-Ticket ausgegeben, wenn die Strecke den Geltungsbereich des Startverbunds überschreitet. Bei Fahrten innerhalb eines Verkehrsverbunds ändert sich für die

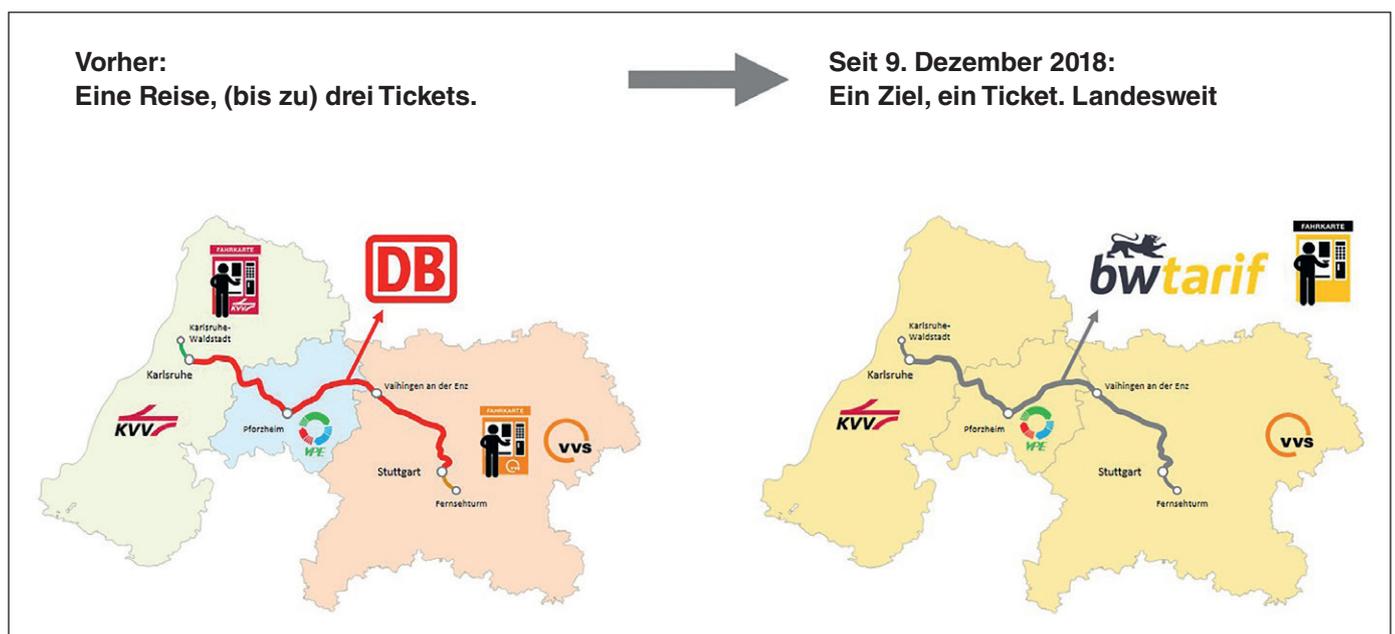


Abb. 1: Verbundübergreifende Fahrten in Baden-Württemberg aus Kundensicht.

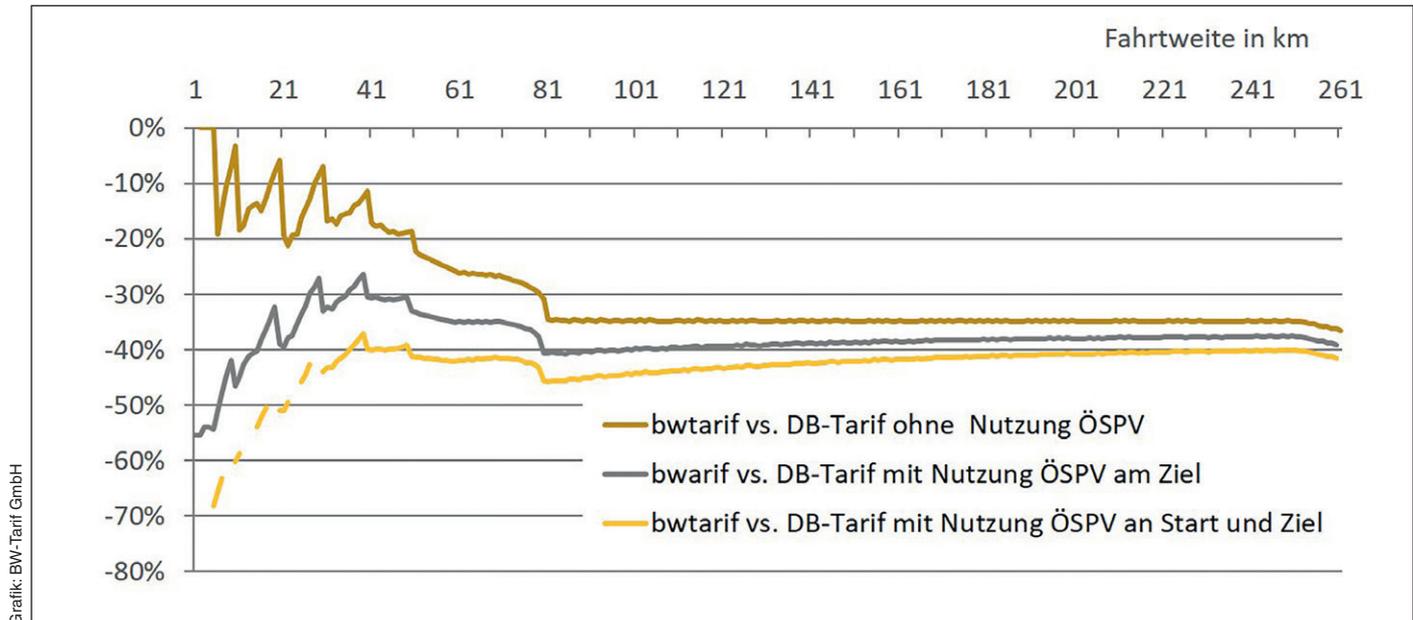


Abb. 2: Preisreduzierung bwtarif zum 9. Dezember 2018.

Fahrgäste durch die Einführung des bwtarif dagegen nichts – sie reisen weiterhin wie gewohnt mit ihrem jeweiligen Verbundfahrausweis.

Das seit dem Tarifstart am 9. Dezember 2018 verbesserte Preis-Leistungsverhältnis auf verbundübergreifenden Fahrten ist in der Öffentlichkeit auf sehr positive Resonanz gestoßen. Die Einführung des bwtarif und die zeitgleiche Tarifabsenkung machen Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Verbundgrenzen hinweg günstiger, einfacher und damit insgesamt attraktiver. Steigende Nachfragezahlen belegen dies: Im ersten Halbjahr 2019 stieg die Nach-

frage nach Einzel- und Tagestickets gegenüber dem Vorjahr um durchschnittlich sechs Prozent.

Aller Anfang ist schwer: Die Ausgangslage

Mit der Gründung des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) Ende der 70er Jahre begann eine neue Ära des ÖPNV in der Verkehrsgeschichte Stuttgarts und des Landes Baden-Württemberg. Der Regionalverkehr auf der Schiene, die regionalen Busverkehre der Deutschen Bundesbahn und der Stuttgarter Straßenbahnen AG sowie alle städtischen Straßenbahn- und

Buslinien können seit dem 1. Oktober 1978 mit nur noch einem Fahrschein gemeinsam genutzt werden.

Nach und nach wurden weitere Verkehrsverbünde gegründet und wie der VVS schrittweise ausgebaut, sodass es Anfang 2011 in allen Landesteilen Baden-Württembergs Verbundkooperationen zwischen Schiene und Bus gab. Überproportionale Nachfragesteigerungen waren die Folge und gaben den Gründern recht.

Was jetzt noch fehlte, war eine Lösung für Fahrten über die Verbundgrenzen hinweg. Im Verbundgrenzen überschreitenden Ei-

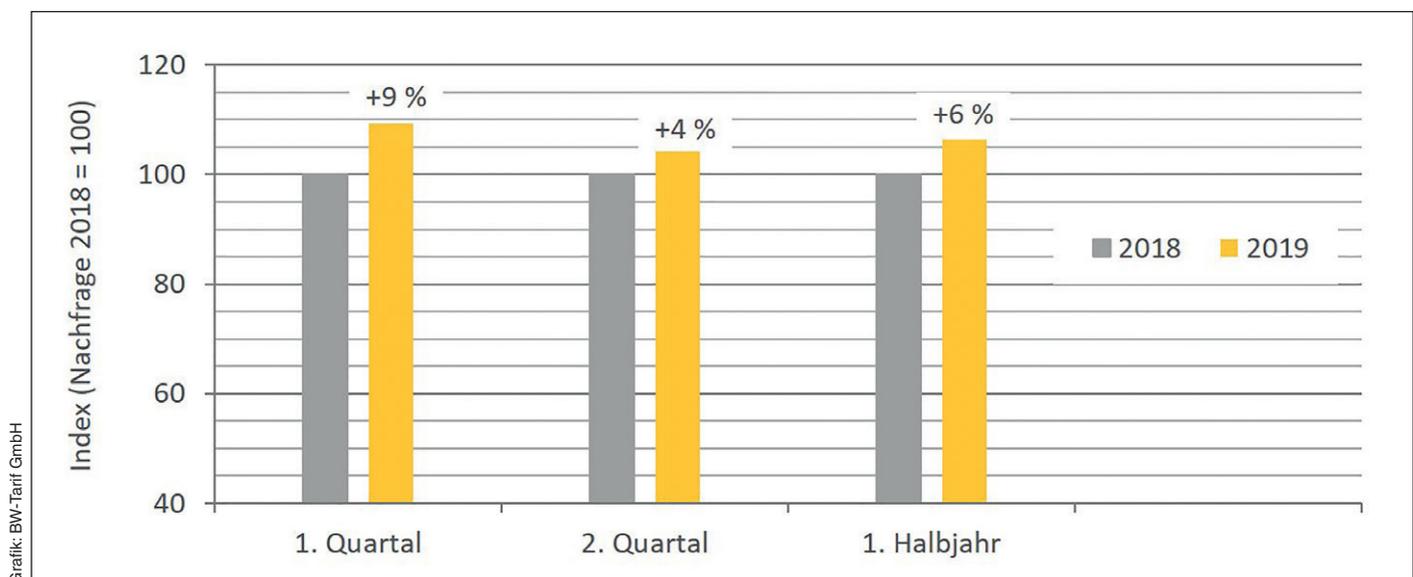


Abb. 3: Entwicklung der Nachfrage vor und nach der Einführung des bwtarif.

senbahnverkehr galt zwar der C-Tarif der Deutschen Bahn (DB), wenn aber Start und Ziel der jeweiligen Fahrt nicht unmittelbar am Bahnhof lagen, mussten die Fahrgäste bis zu drei separate Fahrscheine erwerben: einen Verbundfahrausweis für den Weg vom Startpunkt der Fahrt bis zum Bahnhof, einen Fahrschein für die Bahnfahrt und einen weiteren Verbundfahrausweis für die Fahrt vom Ausstiegsbahnhof zum Ziel. Bei 22 verschiedenen Verbundgebieten im Land trat diese Situation nicht selten auf. Die fehlende Durchtarifierung war preislich unattraktiv. Zudem waren die mehrfachen Ticketkäufe ein Nutzungshindernis, insbesondere bei Anschlussverbindungen mit kurzen Übergangszeiten.

Zusätzlicher Handlungsdruck entstand, da in Folge weiterer SPNV-Ausschreibungen neue EVU in den Markt eintraten, für die der C-Preis der DB nicht die Kriterien eines wettbewerbsneutralen Tarifs erfüllte. Wie Erfahrungen in anderen Bundesländern zeigten, hätte dies zu eigenen Tarifangeboten der neuen EVU und größerer tariflicher Komplexität führen können. Um vor diesem Hintergrund die Attraktivität im Nahverkehr weiter zu steigern, wurde im Koalitionsvertrag 2011–2016 der Landesregierung das Ziel eines Landestarifs verankert.

Mit langem Atem: Der Entstehungsprozess des bwtarif

Nach intensiven Vorgesprächen und -untersuchungen unter Führung des Verkehrsministeriums unterzeichneten das Land, die 22 Verkehrsverbünde sowie Verkehrsunternehmen und Verbände im Januar 2016 eine Absichtserklärung über die Einführung des bwtarif für alle verbundübergreifenden Verkehre im Nahverkehr zum Fahrplanwechsel 2018/2019.

Bereits Anfang 2014 startete unter Führung des Verkehrsministeriums und des Kompetenzzentrums Landestarif bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ein umfangreiches Beteiligungsverfahren mit allen relevanten Akteuren des regionalen ÖPNV. Ziel des Partizipationsprozesses war es, den bwtarif auf Augenhöhe mit allen beteiligten Akteuren zu entwickeln. Auf zwei großen Fachforen wurden die Planungen zum bwtarif der Fachöffentlichkeit vorgestellt und Fragen und Anregungen diskutiert. In zahlreichen Facharbeitskreissitzungen mit Vertretern



Zum Autor

Dipl.-Geogr. Thomas Balse (51) ist Geschäftsführer der Baden-Württemberg-Tarif GmbH. Nach dem Abschluss des Studiums an der Philipps-Universität Marburg 1996 war er zunächst bis 2000 im Ortenaukreis in Baden-Württemberg für den dortigen Tarifverbund tätig. Es folgte eine langjährige Tätigkeit bis 2014 bei einem Karlsruher Beratungsunternehmen mit der Leitung verschiedener Projekte im Bereich des ÖPNV. Seit 2014 beschäftigt sich Balse, zunächst als Mitarbeiter der NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, mit der Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs.



Zum Autor

Dr. Arne Beck (43) ist Partner der civity Management Consultants und dort zuständig für die Themenfelder Markt-, Verbund- und Vertragsorganisation sowie Finanzierung und strategische Aufgabenträgerberatung. Im Zuge seiner wissenschaftlichen Laufbahn befasste er sich mit Fragen der Markt- und Vergabeorganisation von SPNV- und Bus-ÖPNV-Leistungen aus volkswirtschaftlicher Sicht. Er berät seit über 15 Jahren ÖV-Unternehmen und Institutionen sowohl strategisch im Bereich des Marketing-Mixes als auch im Bereich der Organisation funktionsfähiger ÖV-Märkte.



Zum Autor

Dipl.-Ing. Jens Gertsen (50) arbeitet seit über 20 Jahren als Berater für den Öffentlichen Verkehr. Im Team der civity Management Consultants wirkt er seit 2014 an der Entwicklung des bwtarif mit. Sein Schwerpunkt liegt in der Projektentwicklung und dem Projektmanagement unter anderem zu Themen im Vertrieb und Organisationsaufbau. Darüber hinaus arbeitet er als Stadtplaner an Mobilitätskonzepten sowie Angebots- und Tarifstrategien.



Zum Autor

Dipl.-Ing. Frank Schäfer (53) ist seit 1991 bei der Intraplan Consult GmbH tätig. Er studierte Bauingenieurwesen mit Schwerpunkt Verkehrswesen an der Universität Stuttgart. Sein Aufgabenschwerpunkt ist die Beratung von Aufgabenträgern, Verbänden und Verkehrsunternehmen in den Themenfeldern Verkehrsnachfrage, Tarife, Einnahmenaufteilung und Angebotsplanung. Zu seinem Verantwortungsbereich gehört die Entwicklung entsprechender Analyse-, Prognose- und Planungsverfahren sowie Softwareprodukte.



Zum Autor

Tarik Shah (41) ist Projektleiter bei civity Management Consultants und verantwortet in dieser Funktion bei der Entwicklung und Weiterführung des bwtarif die Bereiche Gesamtprojektsteuerung und Kommunikation. Er ist seit 13 Jahren als Berater tätig und leitet aktuell Projekte für verschiedene Kunden aus der ÖPNV-Branche mit inhaltlichen Schwerpunkten in den Feldern strategische und politische Kommunikation, Stakeholdermanagement und Organisationsentwicklung.

der EVU, des Landes und des Verbands Region Stuttgart als SPNV-Aufgabenträger, der Verbünde (als Vertreter der ÖSPV-Unternehmen) sowie der kommunalen Spitzenverbände wurden tarifliche, vertriebliche und organisatorische Lösungen entwickelt. Fachlich und methodisch wurde das Verfahren bis zur Einführung des bwtarif durch die Beratungsunternehmen

civity Management Consultants und Intraplan begleitet.

Unternehmerische Ausrichtung: Die Struktur der BW-Tarif GmbH

Verantwortlich für den bwtarif ist die Baden-Württemberg-Tarif GmbH (BW-Tarif



Abb. 4: Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in der BW-Tarif GmbH.

Einer der Schlüssel zum Erfolg des bw-tarif war mit Sicherheit die integrierte Erarbeitung der vertraglichen Grundlagen und Organisationsstrukturen mit der inhaltlichen Ausgestaltung des neuen Tarifs. Dadurch, dass die beteiligten Akteure diese beiden Säulen des bw-tarif in einem strukturierten, abgestuften Verhandlungsverfahren eng verzahnt bearbeiteten, war letztlich eine Lösung „aus einem Guss“ möglich, bei der eine hohe Kohärenz zwischen den Aufgaben und den dafür geschaffenen Organisationsstrukturen der GmbH und ihrer Partner gesichert wurde. Eine leistungsfähige, zentrale Projektsteuerung war eine wichtige Voraussetzung für dieses Ergebnis.

GmbH), die am 1. Januar 2018 ihren Geschäftsbetrieb aufnahm. Ihre Hauptaufgabe ist es, den Tarif zu steuern und strategisch weiterzuentwickeln in den Bereichen Tarifgestaltung, Vertrieb und Kommunikation. Sie erbringt zudem Dienstleistungen für die Gesellschafter.

Die Gesellschaft wird zu 51 Prozent von den im Regionalverkehr Baden-Württembergs tätigen EVU und zu 49 Prozent von den beiden SPNV-Aufgabenträgern (Land BW und Verband Region Stuttgart) getragen. Die Ausgestaltung der Gesellschafteranteile unterstreicht, dass beim bw-tarif die unternehmerische Ausrichtung im Vordergrund steht.

Die gesellschaftsrechtliche Grundlage der BW-Tarif GmbH bilden der Gesellschaftsvertrag und die Finanzierungs- und Zuschussvereinbarung zwischen den Gesellschaftern. Die Finanzierung erfolgt anteilig durch die Gesellschafter über nicht rückzahlbare Zuschüsse (Aufgabenträger) und Finanzierungsbeiträge (Verkehrsunternehmen). Inhaltlich ausgestaltet wird der bw-tarif durch Verträge zu den Bereichen Tarif und Einnahmenaufteilung, Vertrieb, Kommunikation und Organisation zwischen den Verkehrsunternehmen und der GmbH.

Die Verkehrsverbände sind über einen eigenen Vertrag zur Anschlussmobilität (VAM) in den Tarif eingebunden.

Einfach, systematisch, preiswert: Der bw-tarif in der Nahaufnahme

Tarif

Der bw-tarif wurde in seinen Grundzügen aus den bestehenden Tarifangeboten der Deutschen Bahn AG (DB) abgeleitet. Das Sortiment und die Tarifstruktur ähneln daher dem C-Tarif der DB.

Das Sortiment

Zum Start im Dezember 2018 umfasste das Fahrscheinsortiment verschiedene Relationsfahrausweise (Einzel-, Rück-

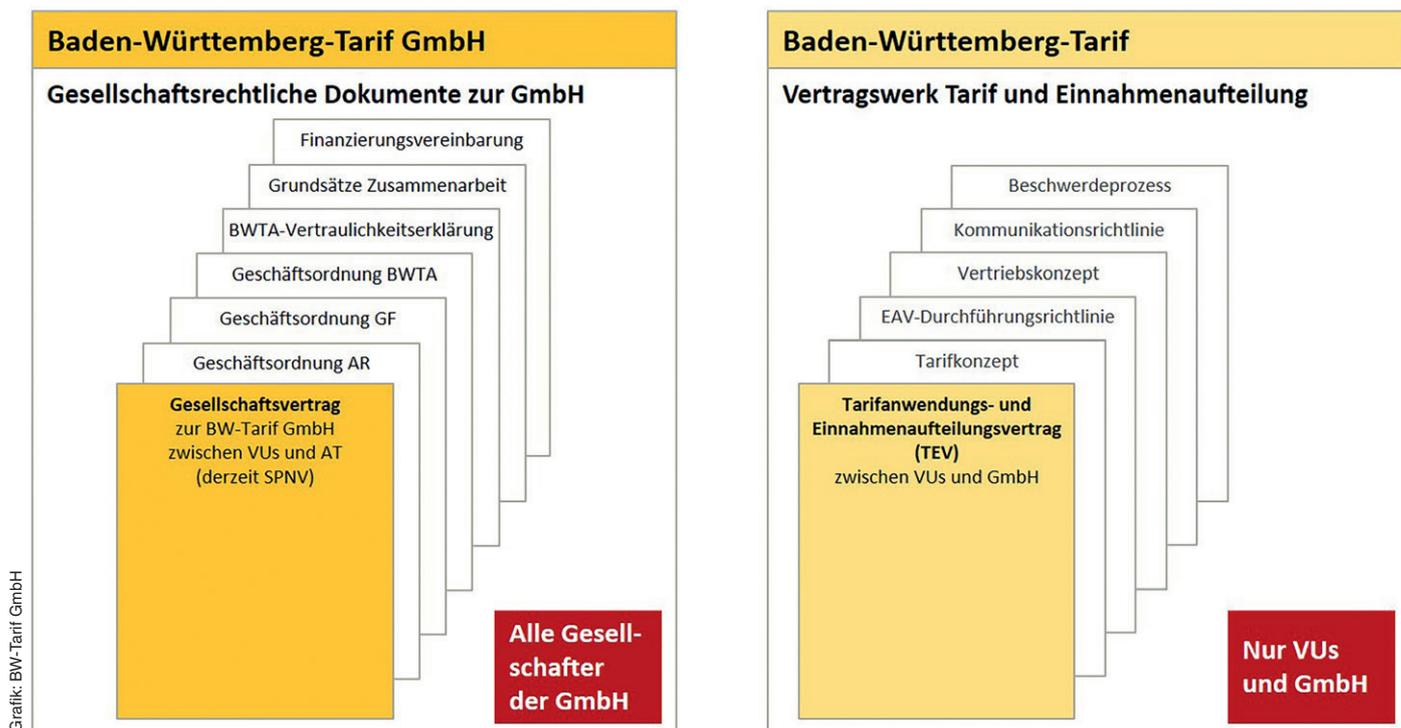


Abb. 5: Gesellschaftsinterne Vertragswerke der BW-Tarif GmbH.

fahr- und Gruppentickets). Zudem wurden die beliebten Pauschalpreisangebote Baden-Württemberg-Ticket, MetropolTagesTicket (Raum Stuttgart) und RegioX-Ticket (Raum Karlsruhe) unverändert in den bwtarif übernommen. Weitere Ticketangebote wie die Fahrkarte zur Weiterfahrt sowie Kombitickets ergänzen das Sortiment. Im Rahmen der bwtarif-Weiterentwicklung sollen bis spätestens 2021 auch Zeitkarten für verbundübergreifende Fahrten angeboten werden.

Das Tarifwerk

Im bwtarif sind zwischen allen Stationen des Eisenbahnnetzes sogenannte Tarifentfernungen definiert. Auf Basis der Tarifentfernung kann in der Preistabelle für jedes Tarifprodukt der zu entrichtende Fahrpreis abgelesen werden. Ergänzend wird bei alternativen Fahrmöglichkeiten eine Wegbeschreibung definiert, die Auskunft darüber gibt, welche Strecken befahren werden dürfen. Die Wegbeschreibung, auch „Via“ genannt, wird neben den Informationen zum Start- und Zielgebiet auf dem Fahrschein aufgedruckt. Grundsätzlich ist es möglich, dass für eine Quelle-Ziel-Relation mehr als eine Weg- und Preisalternative definiert ist. In diesem Fall muss sich der Fahrgast entscheiden, welche Alternative er wählt.

Das Tarifierungsprinzip beim bwtarif ist grundsätzlich aus dem C-Tarif bekannt. Allerdings wurden auch einige Änderungen vorgenommen. Im Gegensatz zum C-Tarif referenziert der bwtarif sogenannte Tarifgebiete. Innerhalb der Tarifgebiete ist die Nutzung des örtlichen ÖPNV freigegeben (wie beim City-Ticket des C-Tarifs). Der Zuschnitt der Tarifgebiete orientiert sich an den Tarifzonen und -waben der Verkehrsverbände. Die Tarifgebiete können sich – genau wie die Tarifzonen und -waben der Verbände – überlappen, so dass für bestimmte Gebiete je nach Fahrtrichtung für den Fahrgast immer das für ihn günstigere Tarifgebiet ausgewählt wird. Der Ticketaufdruck enthält auch die Zonen und Waben der Verbände – den Geltungsbereich der Anschlussmobilität innerhalb der Verbundgebiete im Start- und Zielgebiet.

Auch für die Gebiete abseits von Bahnstationen, die nur mit dem Bus zu erreichen sind, wurden Tarifgebiete definiert, die über die „Regionale Anschlussmobilität“ eingebunden sind. Der jeweils zusätzlich zu entrichtende Fahrpreis wird automatisch dem bwtarif-Ticketpreis zugeschlagen. Die Regionale Anschlussmobilität ist ein Ver-

bundticket, das in den bwtarif-Fahrschein integriert wird. Durch diese Regelungen wurde eine weitgehende Kompatibilität mit den zonen- und wabenbasierten Verbundtarifen hergestellt.

Universelle Tarifdatenschnittstelle

Alle Weg- und Preisalternativen des bwtarif werden vollständig vorberechnet und den Verkehrsunternehmen und Vertriebsdienstleistern über eine Tarifdatenschnittstelle zur Verfügung gestellt. Hierbei baut der bwtarif auf einer Technik auf, die sich bereits im Niedersachsentarif bewährt hat. Dadurch konnten Entwicklungszeiten und -risiken deutlich verringert werden.

In dem Planungsprozess werden die möglichen Fahrplanverbindungen zwischen den Tarifgebieten mit einem Routingverfahren ermittelt. Die Festlegung der Weg- und Preisalternativen, die dem Fahrgast angeboten werden, sowie der für die Preisbildung entscheidenden Tarifentfernung erfolgt für die wichtigsten und am meisten genutzten Verbindungen durch die Tarifmanagerin der BW-Tarif GmbH – es müssen rund 2500 Relationen intensiv bearbeitet werden. Die übrigen rund 600.000 möglichen Tarifrelationen werden automatisch über Ableitungsregeln ermittelt.

Das Vorgehen gibt der Tarifmanagerin und damit den EVU größtmögliche Freiheiten, auf das Tarifwerk gezielt Einfluss zu nehmen, um so ein möglichst marktgängiges Tarifangebot entwickeln zu können. Durch den teilautomatisierten Prozess ist es prinzipiell möglich, kleine Anpassungen am Tarifwerk (Einpflegen neuer Stationen, Änderung von Tarifentfernungen, Einspielen neuer Preise) innerhalb weniger Stunden von der Idee bis zur Auslieferung des Tarifwerks vorzunehmen.

Neue Technologien

Über die Tarifdatenschnittstelle wird der vom Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) entwickelte Tarifeditor mit den Daten versorgt, die zur Herstellung der im Rahmen des VDV-KA-Standards universell einsetzbaren Produkt- und Kontrollmodule erforderlich sind. Mit dem Kontrollmodul werden die Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt, eine elektronische Kontrolle der bwtarif-Tickets durchzuführen. Die Ausstattung der Verkehrsunternehmen mit der entsprechenden Hard- und Software wurde ebenfalls durch das Land finanziell gefördert.

Vertrieb

Die Einzelfahrschein des bwtarif sind im ersten Schritt an nahezu allen Fahrkartenautomaten und Verkaufsstellen der EVU erhältlich, die Tageskarten Baden-Württemberg-Ticket, MetropolTagesTicket und RegioXTicket wie bereits zuvor zudem an den meisten Verkaufsstellen an Stadt- und Straßenbahnhaltestellen sowie im Bus. Eine Ausweitung des Einzelticketverkaufs auf weitere Vertriebskanäle, zum Beispiel die Verkaufsstellen der Verkehrsverbände, ist für die zweite Stufe des bwtarif geplant.

Für den E-Ticketvertrieb hat die BW-Tarif GmbH zusammen mit DIKS Consult und mobilité Unternehmensberatung ein offenes Lizenzierungsverfahren entwickelt, bei dem alle qualifizierte Unternehmen eine nicht ausschließliche Lizenz zunächst für einen ersten Vertriebszeitraum bis 2023 erhalten können. Derzeit bieten fünf Unternehmen den bwtarif als E-Ticket an. Eine Vergütung wird ausschließlich als Provision auf Verkaufsumsätze gewährt. Somit entscheiden die Attraktivität und Akzeptanz der konkurrierenden Anbieter am Markt über den wirtschaftlichen Erfolg und sind daher ein permanenter Treiber für Innovationen und Verbesserungen auch während der Lizenzlaufzeit.

Die Fahrgäste nehmen den bwtarif auch digital sehr positiv auf: Die E-Ticketverkäufe sind in den ersten Monaten seit der Einfüh-



Abb. 6: Beispiel eines bwtarif-Fahrscheins.

Grafik: BW-Tarif GmbH

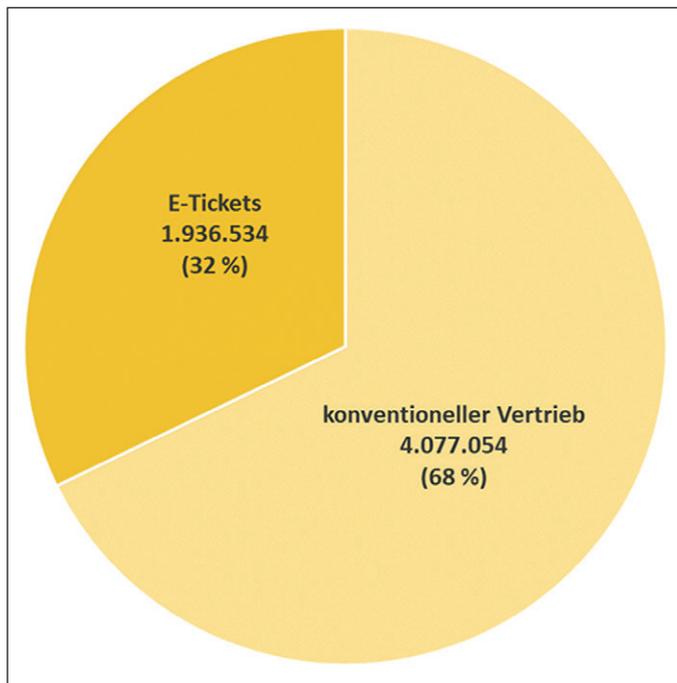


Abb. 7: Verkaufszahlen nach Vertriebskanälen, Stand September 2019.

Die Einführung des neuen Tarifs verlief bereits deutlich höher ausgefallen als erwartet: Bis September 2019 war schon fast jedes dritte verkaufte Ticket des bwtarif ein E-Ticket.

Einnahmenaufteilung

Das Verfahren für die Einnahmenaufteilung (EA) musste für den bwtarif neu entwickelt werden. Bis zur Einführung des neuen Dachtarifs wurde der Großteil der SPNV-Leistungen durch Unternehmen des DB-Konzerns erbracht. Dementsprechend gab es keine Notwendigkeit, diese extern zu regeln. Für einzelne Teilnetze gab es bilaterale Vereinbarungen zwischen der DB und den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen). Mit dem Eintritt von Abellio und Go-Ahead im Sommer 2019 änderte sich diese Situation jedoch grundlegend.

Für die Entwicklung der Einnahmenaufteilung werden vielfach bewährte Verfahren eingesetzt. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der EA für den sogenannten Relationsbartarif, unter dem bwEINFACH, bwHIN UND ZURÜCK, bwGRUPPE EINFACH, bwGRUPPE HIN UND ZURÜCK sowie bwWEITERFAHRT subsummiert sind, und den Pauschalpreistickets, zu denen unter anderem das Baden-Württemberg-Ticket, das MetropolTages-Ticket und das RegioXTicket gehören.

Vorabzuscheidung Verbundanteil

Bei beiden Fahrausweisgruppen wird der im Ticketpreis enthaltene Verbundanteil abge-

spalten und den jeweiligen EA-Verfahren der Verbünde zugeführt. Beim Relationsbartarif ermittelt sich der den Verbänden zustehende Betrag aus den Verbundpreisen für eine einfache Fahrt im Start- oder Zielgebiet und der je Tarifgebiet über Erhebungen festgestellten oder abgeschätzten Übersteigerquote (Anteil der Fahrgäste, die im Vor- oder Nachlauf zur Fahrt mit der Bahn den örtlichen ÖPNV nutzen). Bei den Pauschalpreistickets werden feste Beträge je Ticket angesetzt, wobei die Beträge aus den Altverträgen zwischen den Verbänden und der DB übernommen wurden. Nach einer Übergangszeit von zirka drei Jahren sollen die Beträge neu festgelegt werden.

Aufteilung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen

Für die Aufteilung der verbleibenden Beträge auf die EVU und die Betreiber der Regiobuslinien kommt für den Relationsbartarif ein mit einem Routingverfahren kombiniertes, vertriebsdatengestütztes Verfahren zum Einsatz. Hierbei werden vorrangig die aus dem Ticketkauf vorhandenen Informationen genutzt, wie beispielsweise Start, Ziel und Tag der Fahrt sowie ein Via. Wenn nur ein Verkehrsunternehmen die gelöste Relation bedient, kann bereits mit diesen Informationen eine direkte Zuscheidung der Einnahmen vorgenommen werden.

In allen anderen Fällen werden mit einem Routingverfahren die möglichen Fahrplan-

verbindungen ermittelt und mit einem darin integrierten Bewertungsverfahren die Nutzungswahrscheinlichkeiten bestimmt. Entsprechend dieser rechnerisch ermittelten Nutzungswahrscheinlichkeiten erfolgt die Aufteilung der Erlöse auf die Verkehrsunternehmen. Das im bwtarif eingesetzte Routingverfahren entspricht weitestgehend den im Schleswig-Holstein- und im Niedersachsentarif eingesetzten Verfahren [1]. Es ist dem bei der DB für die DB-interne EA seit mehr als zwei Jahrzehnten eingesetzten Analyse- und Aufteilungsverfahren ähnlich. Dadurch konnten wiederum die Entwicklungszeiten verkürzt und Entwicklungsrisiken minimiert werden, da den meisten EVU die Wirkungsweise des Verfahrens bekannt ist.

Für die EA aus dem Verkauf der Pauschalpreistickets wurde ein erhebungsgestütztes Verfahren entwickelt. Die hierfür erforderlichen Erhebungen sind bereits im Sommer 2019 angelaufen.

Mit diesen zentral entwickelten EA-Verfahren wird landesweit ein einheitlicher Standard umgesetzt, der auf Dauer gegenüber bilateral ausgehandelten Verträgen zu geringeren Aufwendungen für die Abstimmung und Durchführung der EA führt.

Kommunikation

Der Start des bwtarif wurde von einer durch eine externe Agentur umgesetzten landesweiten Kommunikations- und Informationskampagne begleitet, die eng mit der bereits bestehenden baden-württembergischen ÖPNV-Dachmarke bewegt abgestimmt war. So wurde den Fahrgästen der neue Tarif als integrierter Teil des „Systems ÖPNV in BW“ nähergebracht. Dabei kamen sowohl Großflächenwerbung (zum Teil regional ausdifferenziert) als auch klassische Informationsmaterialien und Online-Marketing (Website bewegt.de sowie soziale Medien) zum Einsatz.

Die direkte Kommunikation mit den Fahrgästen spielte beim bwtarif bereits von Beginn an eine zentrale Rolle: Schon vor dem Start des neuen Angebots wurde ein leistungsstarker Kundendienst eingerichtet, der sowohl telefonisch als auch per E-Mail rund um die Uhr erreichbar ist. Hier können die Kundinnen und Kunden Fahrplan- und Tarifauskünfte einholen, Gruppenreisen anmelden und Lob und Beschwerden loswerden. Auch wurden Prozesse entwickelt, um sicherzustellen, dass die BW-Tarif GmbH auch über relevantes

Kundenfeedback informiert wird, das über Kanäle der anderen Tarifpartner eingeht (EVU, Verbünde).

Fortsetzung folgt: Weiterentwicklung bereits angelaufen

Im Juli 2018 unterzeichneten das Land Baden-Württemberg, die BW-Tarif GmbH und die 22 Verkehrsverbünde eine Absichtserklärung zur Weiterentwicklung des bwtarif. In den kommenden Jahren soll das Produktportfolio um Zeitkarten ergänzt und alle verbundübergreifenden Busverkehre ebenfalls in den Tarif integriert werden. Außerdem soll der Vertrieb auf weitere ÖPNV-Verkaufsstellen in Baden-Württemberg ausgeweitet werden (auch im Stadtverkehr und in Regionalbussen).

Durch die künftigen bwZeitkarten schafft der bwtarif auch ein attraktives Produkt für Vielfahrer und Pendler auf verbundübergreifenden Strecken. Diese Fahrgäste benötigen bisher in der Regel noch mehrere Fahrkarten. Spätestens ab Ende 2021 soll das Prinzip „Ein Ziel, ein Ticket“ dann landesweit und durchgängig für alle Fahrten im ÖPNV im Bundesland gelten.

Fazit

Der Aufbau und die Weiterentwicklung des bwtarif waren und sind ein äußerst komplexes Vorhaben, das durch eine große Zahl an beteiligten Akteuren, verschiedenste Interessenslagen sowie vielfältige relevante Auswirkungen auf das bestehende tarifliche Gefüge in Baden-Württemberg gekennzeichnet ist. Der bisherige Erfolg basiert dabei auf mehreren grundlegenden Elementen, die bereits in der Beschreibung des Vorgehens angeklungen sind.



Abb. 8: Motive aus der Ankündigungs- und der Einführungskampagne 2018.

- Wesentlich für den Projekterfolg war die konsequente **Einbindung aller relevanten Akteure** in einem strukturierten, abgestuften Beteiligungsverfahren. Auf diese Weise konnten die für die Einführung des bwtarif nötige Dynamik und Einbeziehung der verschiedenen Interessen gewährleistet werden.
- Eine **umfassende fachliche und prozessuale Begleitung** durch neutrale und erfahrene **Experten** und der **Einsatz bereits erprobter Verfahrens- und Lösungsansätze** in den Kernbereichen Tarif/EAV, Vertrieb, Organisation und Kommunikation ermöglichten die nötige Strukturierung und schnelle Ausarbeitung fachlicher Vorschläge und Lösungen.

Neben der Schaffung eines leistungsfähigen Angebots spielen auch die Faktoren

Preis und Komfort (Einfachheit des Tarifsystems, durchgehende Fahrscheine) eine große Rolle dafür, die Attraktivität des ÖPNV in Deutschland zu erhöhen. Der bwtarif ist für Baden-Württemberg in diesem Sinne ein wesentlicher Schritt in die richtige Richtung und leistet einen Beitrag dazu, künftig noch mehr Menschen für klimafreundliche Mobilität zu gewinnen.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Schäfer, F.; Schmidt, R.; Seyb, W.: Jeder Fahrschein zählt: Einnahmenaufteilung im SH-Tarif, in: DER NAHVERKEHR, Heft 12 (2004)

Zusammenfassung/Summary

Der neue bwtarif

Seit dem 9. Dezember 2018 gilt der bwtarif im verbundübergreifenden Nahverkehr von Baden-Württemberg. Der landesweite Nahverkehrstarif, welcher von der hierfür gegründeten Baden-Württemberg-Tarif GmbH verantwortet wird, ergänzt die bestehenden Verbundtarife und ermöglicht die Nutzung von Bahnen und Bussen über alle 22 Verkehrsverbünde hinweg mit nur einem einzigen Ticket. Die Entwicklung und Einführung des Tarifs wurden geprägt durch die intensive Einbeziehung der Stakeholder und die Prämisse ein einfaches, attraktives und preiswertes Angebot für die Fahrgäste im verbundübergreifenden Nahverkehr zu schaffen. Dabei wurden bewährte Verfahren und innovative Ansätze in den Bereichen Tarif, Vertrieb, Organisation und Kommunikation vereint.

The new bwtarif

Since the 9th of December 2018, the bwtarif has been in effect for all local public transport trips exceeding the bounds of a transport system within Baden-Württemberg. The state-wide local public transport fare, which is managed by the Baden-Württemberg-Tarif GmbH, supplements the existing network fares and enables the use of trains and buses across all 22 transport systems with one single ticket. The development and introduction of the fare was characterised by the intensive involvement of stakeholders and the premise of creating a simple, attractive and inexpensive service for passengers in local public transport. It combines best practices and innovative approaches in the areas of fare, distribution, organisation and communication.