

Drucksache

VVS-Tarife			
verantwortlich: Amt für ÖPNV		Drucksache 2017/072	
		14.03.2018	
Beschlussfassung:	Ö	03.04.2017	Umwelt- und Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt von dem Bericht Kenntnis

1 Zusammenfassung

Am 19.01.2017 hat der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) auf Initiative der Verbundlandkreise und des Verbands Region Stuttgart ein Tarifsymposium u. a. mit Mitgliedern der Regionalversammlung und Kreisräten der Verbundlandkreise durchgeführt. In einer außerordentlichen Aufsichtsratsklausur (Tarifklausur) am 13.02.2017 wurden die Ergebnisse des Tarifsymposiums vorgestellt und beraten.

Folgende Themen für die mittel- und langfristige Entwicklung des VVS-Tarifs wurden diskutiert:

- Höhe der jährlichen Tarifierhöhung/Verfahren zur Tarifierhöhung
- Zusammenlegung der Tarifzonen 10 und 20 in Stuttgart zu einer Tarifzone
- Wegfall der Sektorengrenzen außen, d. h. es gibt nur noch 9 Ringe anstelle 52 Tarifzonen
- Kapazitätssteigerung durch Steuerung des 9-Uhr-UmweltTickets
- Tarifangebot für Ab-und-zu-Fahrer (z. B. Teilzeitkräfte)
- Überprüfung der Jugendangebote
- SozialTicket – Einführung in den Verbundlandkreisen?
- FeinstaubTicket – Wirksamkeit im Kampf gegen Feinstaub und NO₂ in Stuttgart?

VVS-Geschäftsführer Horst Stammler wird an der Sitzung teilnehmen, den aktuellen Stand der Diskussionen näher erläutern und für Fragen zur Verfügung stehen. Ziel soll es sein, Themen vor der Beschlussfassung über die Tarifierhöhung zu diskutieren.

2 Sachverhalt

Seit vielen Jahren wird im Umwelt- und Verkehrsausschuss zumindest einmal jährlich über den VVS-Tarif diskutiert. Mit dem o. g. Tarifsymposiums sollte der Raum geboten werden, sich insbesondere mit den kommunalpolitischen Mandatsträgern in der gebotenen Tiefe mit den einzelnen Fragestellungen rund um den VVS-Tarif auseinanderzusetzen. Ziel war es, über die künftige Zielrichtung des VVS-Tarifs frühzeitig zu informieren und zu debattieren sowie Themen zur weiteren Bearbeitung zu benennen.

Zu den Punkten im Einzelnen:

2.1 Höhe der jährlichen Tarifierhöhung

Die Verkehrsunternehmen im VVS haben sich 2011 verpflichtet, die Erhöhung der Tarife auf die durchschnittliche Kostensteigerung aller Verkehrsunternehmen zu begrenzen. Durch die Orientierung an den Kostensteigerungen bei steigenden Fahrgastzahlen hat sich in den letzten 10 Jahren der Kostendeckungsgrad von ca. 55 Prozent auf 60 Prozent erhöht. Da der Tarif jedoch nur einen Teil der Gesamtkosten deckt, sind die von den öffentlichen Händen abzudeckenden Fehlbeträge nicht zurückgegangen, sondern steigen jährlich weiter (2013: 289,6 Mio. Euro, 2016: 308,6 Mio. Euro). Bei zurückgehenden Fahrgastzahlen oder Tarifierhöhungen unterhalb der Kostenentwicklung würden diese Defizite weiter steigen.

Die finanziellen Auswirkungen für die öffentliche Kasse, z. B. einer „Nullrunde“ wären beachtlich. Bei der für 2017 beschlossenen Anpassung von 1,9 Prozent hätte die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Landkreise an Einnahmeausfällen von rund 9,3 Mio. Euro zu tragen gehabt, sofern sie den Beschluss herbeigeführt hätten. Die Ausgleichspflicht hätte dabei nicht nur für das Jahr 2017 gegolten, sondern auch für alle künftigen Jahre.

2.2 Verfahren zur Tarifierhöhung

Die Regional- und Kreisträte fordern seit Jahren mehr Einfluss der politischen Gremien auf die Höhe der Tarifierhöhung. Heute legen die Verkehrsunternehmen die Höhe der Tarifierhöhung selbstständig fest. Aus Sicht der Verwaltung sollte das gegenwärtige Tarifbildungsmodell beibehalten werden, da es marktwirtschaftlichen Grundsätzen entspricht. Die Tarifberechnungsmethode sollte jedoch transparent und nachvollziehbar sein.

2.3 Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 („Stadtgebiet Stuttgart“) zu einer Zone

Bei einer Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 würden sich Fahrten innerhalb Stuttgarts deutlich verbilligen. Das Minderertragsrisiko liegt bei 13,7 Mio €. Insbesondere bei der Umsetzung des Vorschlags „eine Zone nur für Fahrten innerhalb Stuttgarts“ würde von Seiten der Fahrgäste aus den Verbundlandkreisen als weitere Benachteiligung empfunden, da sie für Fahrten von außerhalb nach Stuttgart weiterhin zwei Zonen zu zahlen hätten. Eine isolierte

Umsetzung wäre aus Sicht der Verwaltung nur dann tragbar, wenn die Mindererlöse der Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 in vollem Umfang von der Stadt Stuttgart getragen würden.

Eine Finanzierung der Zusammenlegung der beiden Stuttgarter Zonen über den Tarif, z. B. durch eine Preisanhebung bei den Fahrkarten für eine Zone, sollten aufgrund der negativen Wirkungen auf das Kreisgebiet aus hiesiger Sicht abgelehnt werden. Die Höhe der Fahrtkosten für eine Zone wird insbesondere in ländlichem Bereich, wo es nicht so viele Fahrmöglichkeiten wie z.B. in der Stadt Stuttgart gibt, häufig kritisiert.

2.4 Wegfall Sektorengrenzen außen

Bei diesem Modell gibt es keine Grenzen mehr zwischen den Zonen in der 30er, 40er, 50er, 60er und 70er-Zonen (= Ringzonen). Es gibt dann nur noch neun Ringe anstelle von 52 Zonen. Für das Stadtgebiet Stuttgart würde sich nichts ändern. Die Mindereinnahmen würden bei rd. 5 Mio. Euro/Jahr liegen, das Nachfragepotenzial wird als gering eingeschätzt.

Da das ÖPNV-Netz im VVS radial in/aus Richtung Stuttgart ausgerichtet ist und es wenig markante tangentielle Verbindungen gibt, würden im Rems-Murr-Kreis die Bürger nur wenig von einer Umsetzung profitieren. Im Kreisgebiet wären dies vor allem die S-Bahn Backnang – Marbach und die Busverbindung von Weinstadt über Korb nach Winnenden (Klinikum).

Im Verhältnis zum Stadtgebiet Stuttgart sollte aus Sicht der Landkreisverwaltung die Zonenzahl und ihre generelle Abgrenzung in den Landkreisen überprüft werden. Während Stuttgart sein gesamtes Verkehrsgebiet mit zwei Zonen abdeckt, liegt der Rems-Murr-Kreis auf dem Gebiet von 11 Tarifzonen. Evtl. könnten die Zonen in den Landkreisen neu zugeschnitten und dabei die Zahl der Zonen in den Landkreisen verringert werden.

2.5 Tarifangebot für Ab-und-zu-Fahrer (z. B. Teilzeitkräfte)

Viele Menschen nutzen Busse und Bahnen ab und zu, aber nicht so häufig, dass sich ein Monatsticket oder ein Abo lohnt. Teilzeitkräfte fahren regelmäßig aber nicht zwingend so oft wie Vollzeitkräfte. Für diese Personengruppen soll ein Flex-Tarif mit Rabatt geschaffen werden.

2.6 Überprüfung der Jugendangebote

Im Ausbildungsverkehr gibt es das School-Abo, das Ausbildungs-Abo sowie das StudiTicket. Außerdem wird im Freizeitverkehr das 14-Uhr-JuniorTicket angeboten. Das Ticket für Erwachsene gilt bereits ab 15 Jahren. Ob für die Jugendlichen ab diesem Alter ein weiteres vergünstigtes Angebot geschaffen werden kann, wird geprüft.

2.7 SozialTicket und FeinstaubTicket

Nach Mitteilung des VVS können gewünschte Informationen über die Entwicklungen beim SozialTicket und beim FeinstaubTicket der Stadt Stuttgart bis zur Sitzung am 03.04.2017 noch

nicht zur Verfügung gestellt werden. Der VVS geht davon aus, dass erst ab Anfang/Mitte Mai 2017 die entsprechenden Informationen und Auswertungen vorliegen.

2.8 Ticket für die interkommunale Gartenschau (IKG)

Es war auch der Wunsch des UVA, dass für die IKG ein extra „IKG-Ticket“ angeboten wird. Die Verwaltung hat den Auftrag, die Machbarkeit zu prüfen. Die konkreten Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein solches Ticket sollen in den kommenden Monaten mit dem VVS und der IKG-Geschäftsstelle geklärt werden.

3 Weiteres Vorgehen

In der Sitzung sollen die Vorschläge zur Weiterentwicklung des Tarifs vorgestellt und die Möglichkeit zur Diskussion geboten werden. Die Ergebnisse der Diskussion im UVA sollen auch dem Tarifausschuss des VVS als Anregungen dienen, der sich mit diesen Themen weiterhin intensiv beschäftigen wird.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Richard Sigel', written in a cursive style.

Dr. Richard Sigel