

Sitzung am 05.07.2010

TOP 1: Änderung des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 01.01.2011		
verantwortlich: Geschäftsbereich Verkehr	Drucksache 50/2010	
	keine Anlage(n)	
	22.06.2010	
<u>Beratung:</u>	05.07.2010	Umwelt- und Verkehrsausschuss
<u>Beschlussfassung:</u>		

<u>Beschlussvorschlag:</u>	Kenntnisnahme
-----------------------------------	----------------------

I. Verfahren zur Fortschreibung des VVS-Gemeinschaftstarifs

Das Verfahren für die Anpassung des Verbundtarifs ist in § 10 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) festgeschrieben. Danach ist ein zweistufiges Vorgehen vorgesehen.

In einem ersten Schritt beschließt die Gesellschafterversammlung nach Vorbehandlung im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschafter den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierhöhung. Die Gebietskörperschaften-Gesellschafter (Aufgabenträger) haben die Möglichkeit, mehrheitlich der Tarifierhöhung zu widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierhöhung festzulegen. Sich hieraus ergebende Einnahmeausfälle müssen in diesem Fall von den Gebietskörperschaften-Gesellschaftern ausgeglichen werden.

In einem zweiten Schritt wird nach Vorberatung durch den Aufsichtsrat von der Gesellschafterversammlung beschlossen, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird bzw. welche Tarifpositionen geändert werden. Sie ist hierbei an die prozentuale Vorgabe gebunden.

II. Vorgeschlagene Tarifierhöhung

Die Verbundunternehmen-Gesellschafter haben beschlossen, die Fahrpreise des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 01.01.2011 um durchschnittlich 2,5 % zu erhöhen.

Begründet wird die Erhöhung mit Belastungen der Verkehrsunternehmen durch Preiserhöhungen insbesondere bei den Personal- und Energiekosten. Im Einzelnen verweisen die Verbundunternehmen auf die nachfolgende Kostenentwicklung:

- Bei den Personalkosten – der größte Kostenblock im ÖPNV – rechnet die DB Regio bei den noch ausstehenden Tarifverhandlungen mit einem Abschluss in Höhe von 3 %. Die

Forderung der Gewerkschaften liegt bei 6 %. Die Verhandlungen im privaten Busgewerbe stehen ebenfalls noch aus. Hier fordert die Gewerkschaft gegenüber dem WBO eine Tarifsteigerung von 5 %. Die SSB gibt an, dass die Personalkosten in diesem Jahr um 1,9 % steigen.

- Bei den Kraftstoffen wird vermeldet, dass in den ersten Monaten des Jahres 2010 wieder deutliche Steigerungen zu verzeichnen sind. Im Mai 2010 sei gegenüber dem Vorjahresmonat eine Steigerung von 14,7 % zu verzeichnen. Die SSB erwartet bei den Energiekosten 2011 einen Anstieg der Kosten von bis zu 2 %. Die DB meldet beim Bahnstrom, dass die Kosten zum Jahresbeginn 2010 knapp unter denen des Vorjahres liegen, jedoch die weitere Entwicklung offen sei.
- Im Bereich Material- und Sachkosten erwarten die SSB und die regionalen Busunternehmen einen Kostenanstieg von bis zu 2 %.
- Der für Verkehrsleistungen relevante bundesweite Verkehrsindex stieg im April 2010 gegenüber dem Vorjahresmonat um 4,7 %.

III. Umsetzung der Tarifierpassung von 2,5 %

Der Tarifausschuss des VVS hatte im Juni 2008 beschlossen, dass zukünftig erst nach den Sommerferien die Festlegung der Umsetzung der Erhöhungen auf die einzelnen Tarifpositionen erfolgen wird. Bis zu diesem Zeitpunkt eingegangene Anregungen und Vorschläge der Gremien der Gesellschafter zur strukturellen Fortentwicklung des Tarifangebots sollen dabei im Tarifausschuss bewertet werden und ggf. in die Beratungen des Aufsichtsrats bzw. der Gesellschafterversammlung am 5. Oktober (Herbstsitzung) einfließen. Abschließend beschließt die Gesellschafterversammlung auf der Herbstsitzung auf Basis der Ergebnisse der Tarifausschusssitzung nach Vorberatung im Aufsichtsrat die Umsetzung der am 7. Juli beschlossenen Tarifierpassung bei den einzelnen Positionen.

Die Herbstsitzung des Aufsichtsrats bzw. der Gesellschafterversammlung wird in diesem Jahr vor der nächsten Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses nach den Sommerferien (25. Oktober 2010) stattfinden. Damit kann dem Umwelt- und Verkehrsausschuss vor dem Beschluss der Gesellschafterversammlung kein ausgearbeitetes Verteilungskonzept zur Beratung vorgelegt werden. Aus Sicht der Verwaltung sollte bei der anstehenden Umsetzung der Tarifierpassung von 2,5 % für das Jahr 2010 folgendes beachtet werden:

Fahrscheine des Gelegenheitsverkehrs

Auffällig ist, dass bei den Fahrscheinen des Gelegenheitsverkehrs (Einzelfahrscheine und 4er-Tickets) der Preisabstand zwischen den ersten beiden Zonen gegenüber den Preisabständen bei Fahrscheinen mit mehr als zwei Zonen deutlich geringer ist. Dies führt zu einer preislichen Bevorzugung des Stadtverkehrs und benachteiligt die Fahrgäste des Umlands mit weiten Entfernungen. Anhand des Preisstands 2010 ergibt dies auf einigen Beispielrelationen folgendes Bild:

EinzelTicket Waiblingen-Hohenacker – WN-Stadtmitte = 1 Zone	Fahrpreis 2,00 €
EinzelTicket Berglen-Oppelsbohm – Winnenden = 2 Zonen	Fahrpreis 2,45 € - Differenz: 0,45 €
EinzelTicket Urbach – Waiblingen = 3 Zonen	Fahrpreis 3,30 € - Differenz: 0,85 €
EinzelTicket Oppenweiler – Waiblingen = 4 Zonen	Fahrpreis 4,40 € - Differenz: 1,10 €

Die Beispielreihe könnte noch beliebig fortgesetzt werden und dem Grunde nach gilt dieses Ungleichgewicht auch für die Preisstaffelung bei den Zeitkarten. Grundsätzlich sollte das beschriebene tarifliche Ungleichgewicht durch eine lineare Staffelung der einzelnen Zonenpreise behoben werden. Zumindest sollte die Anhebung der Preise um 2,5 % gleichmäßig über alle Zonenstaffelungen verteilt werden, damit die Bevorzugung des Stadtverkehrs gegenüber dem Umland nicht noch weiter verstärkt wird.

Auch die Schülermonatskarten sollten nach Auffassung der Landkreisverwaltung nicht überproportional erhöht werden, damit die Eltern bzw. Schüler nicht weiter belastet werden.

IV. Geplante strukturelle Tarifmaßnahmen zum 01.01.2011

Als wichtige strukturelle Tarifmaßnahmen sind nach Vorberatung im Tarifausschuss für 2011 die Einführung eines Jahrestickets mit monatlicher Abbuchung und die Differenzierung der TagesTickets vorgesehen.

Einführung eines Jahrestickets mit monatlicher Abbuchung

Wie auch bei den meisten anderen Verkehrsverbänden in Deutschland soll ein Jahresabonnement mit monatlicher Abbuchung eingeführt werden. Der Preis soll das Zehnfache eines MonatsTickets betragen („zehn Monate zahlen – zwölf Monate fahren“). Den Kunden soll ermöglicht werden, das JahresTicket entweder bar im Voraus oder in zwölf Monatsraten vom Konto abbuchen zu lassen. Von Seiten der Fahrgäste wird ein solches Angebot seit längerem gewünscht, da die Vorfinanzierung des JahresTickets (Einmalkosten von bis zu 1.947 Euro) manche Fahrgäste finanziell überfordert. Gelten soll das Abo-Angebot bei den JahresTickets „Jedermann“, „9-Uhr-UmweltTicket“, „Senioren“ und „14-Uhr-JuniorTicket“

Nach Mitteilung des VVS wird das bisherige MonatsTicket im Abonnement wenig nachgefragt, da es keinen spürbaren preislichen Anreiz bietet. Daher würde das neue Abo-Angebot zu einer wesentlich höheren Kundenbindung beitragen. Nach einer Marktforschungsstudie des VVS und Analyse von SSB-Vertriebsdaten ist mit einem Minderertragsrisiko von rd. 1,0 Mio. Euro/Jahr zu rechnen. Diese Mindereinnahmen müssen bei der Umsetzung der durchschnittlichen Tarifierhöhung berücksichtigt werden.

Differenzierung der TagesTickets

Derzeit wird das TagesTicket des VVS in zwei Preisstufen angeboten (Gültigkeit für 1-2 Zonen und netzweite Gültigkeit). Der VVS hat festgestellt, dass das Angebot im mittleren Entfernungsbereich wenig attraktiv ist. Daher hat der Tarifausschuss beschlossen, dem Aufsichtsrat vorzuschlagen, dass ab Jahr 2011 folgende Preisstufen angeboten werden.

- 1 – 2 Zonen
- **3 – 4 Zonen (neu)**
- Netz (ab 5 Zonen)

Damit sollen zusätzliche Fahrgäste im mittleren Entfernungsbereich (z. B. Verbindungen zwischen Waiblingen – Stuttgart, Backnang – Waiblingen oder Schorndorf – Waiblingen) gewonnen und der seit einigen Jahren zu verzeichnende Absatzrückgang bei den TagesTickets gestoppt werden. Mindereinnahmen erwartet der VVS nicht.

Kurzstreckenticket

Nachdem im Zuge der Neuregelung zum 1. Januar 2006 der Kurzstreckentarif nur noch in Bussen und Stadtbahnen gilt, jedoch nicht mehr in allen Verkehrsmitteln des VVS, setzt sich der Verband Region Stuttgart (VRS) für eine Gültigkeitserweiterung auf die S-Bahn ein. Vorgeschlagen wird, das Kurzstreckenticket auf die S-Bahn sowie die Nebenbahnen im VVS auszudehnen.

Der Tarifausschuss des VVS hat sich mit Ausnahme des VRS sowohl in seiner Sitzung am 19. Januar 2010, wie auch am 23. April 2010 gegen eine Ausweitung des Kurzstreckentarifs auf die S-Bahn und die Nebenbahnen bzw. den gesamten Schienennahverkehr ausgesprochen. Der VVS wurde vom Tarifausschuss jedoch aufgefordert, bis zur nächsten Tarifausschuss-Sitzung am 14. Juli 2010 nochmals verschiedene Modelle zu bewerten. Sollte es zu einer Ausweitung des Kurzstreckentickets auf die S-Bahn und die Nebenbahnen bzw. den gesamten Schienennahverkehr kommen, ist angedacht, die dadurch entstehenden Mindereinnahmen über einen Tarifzuschlag zusätzlich auf die vorgeschlagene Tarifanpassung von 2,5 % aufzuschlagen.

Ob lediglich der Preis für das Kurzstreckenticket nach einer Preisstabilität von 5 Jahren angepasst wird oder auch die Gültigkeit des Kurzstreckentickets auf den Schienenverkehr ausgeweitet wird, entscheidet der Aufsichtsrat des VVS auf seiner Sitzung am 5. Oktober 2010.

Eine Ausdehnung des Kurzstreckentickets auf die S-Bahn lehnen die Verbundlandkreise aus folgenden kurz zusammengefassten Gründen ab:

1. Die Haltestellenabstände bei der S-Bahn (im Durchschnitt 2,3 km) bzw. im übrigen Schienenpersonennahverkehr (im Durchschnitt 2,9 km) ist deutlich länger als bei der Stadtbahn oder dem Busverkehr (jeweils rd. 0,7 km). Eine Übertragung der derzeit gültigen Drei-Haltestellen-Regelung auf den Schienenpersonennahverkehr würde daher wegen teilweiser zu großer Haltestellenabstände zu Ungerechtigkeiten führen. In Betracht käme daher nur, die Kurzstreckenregelung für eine S-Bahn-Haltestelle anzuwenden. Aber selbst dies würde zu teilweise recht langen Kurzstrecken führen.

2. Durch die oft sehr langen Haltestellenabstände im Schienenpersonennahverkehr würden auch tarifliche Ungerechtigkeiten entstehen. Eine Busfahrt von Waiblingen-Hohenacker nach Waiblingen kostet den Fahrgast 2 Euro (Einzelfahrt 1 Zone). Bei einer Ausweitung der Kurzstreckenregelung würde die schnellere S-Bahnfahrt über 4,3 km nur noch 1 Euro kosten. Die Fahrt mit der Stadtbahn von Stuttgart-Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof kostet 2,45 Euro (Einzelfahrt 2 Zonen), die Fahrt mit der S-Bahn würde nur noch 1 Euro kosten.
3. Analog zum Busverkehr müsste auch das Ausschließen überlanger Kurzstreckenrelationen geregelt werden. Diese Ausnahmen müssten an den entsprechenden Haltestellen bekannt gemacht werden, worunter wiederum die Übersichtlichkeit des Tarifs leiden würde.
4. Nach Mitteilung des VVS wird die heute bestehende Kurzstreckenregelung von den Kunden akzeptiert. Kundenbeschwerden diesbezüglich gibt es mittlerweile so gut wie keine. Die Kunden würden eine Eisenbahnfahrt von einer Haltestelle zur nächsten nicht als Kurzstrecke empfinden, weshalb von Ihnen auch keinerlei Forderungen nach Einführung dieses Tickets im Schienenpersonennahverkehr vorliegen. Ein Handlungsdruck zur Einführung eines Kurzstreckentickets im Schienenpersonennahverkehr ist damit nicht gegeben.
5. Der Hauptnutzen eines Kurzstreckentickets würde nicht in den Verbundlandkreisen entstehen. Vor der Einführung der neuen Kurzstreckenregelung zum 1. Januar 2006 wurden im S-Bahn-Netz lediglich 14 Fahrstrecken in den vier Verbundlandkreisen (7 im Rems-Murr-Kreis) als Kurzstrecke anerkannt, im Stadtgebiet von Stuttgart hingegen waren es 15 Fahrstrecken.
6. Vor dem 1. Januar 2006 wurden lediglich 10 % der mit dem Kurzstreckenticket absolvierten Fahrten mit der S-Bahn zurückgelegt. Dies untermauert, dass kein tatsächlicher Bedarf hinsichtlich dieses Ticketangebots besteht.
7. Nach Berechnungen des VVS würde trotz der Berücksichtigung zusätzlicher Fahrgäste die Ausweitung des Kurzstreckentarifs auf die S-Bahn und den weiteren Schienenpersonennahverkehr zu einem Minderertragsrisiko von bis zu 1,8 Mio. Euro führen. Selbst bei einer Erhöhung des Kurzstreckenticket-Preises auf 1,20 Euro würde das Minderertragsrisiko noch bei bis zu 1,15 Mio. Euro liegen.

Ein Vertreter des VVS wird zur Beantwortung vertiefender Fragen zur Verfügung stehen.