



Vorlage TA_16/2011
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 27.06.2011

mit 1 Anlage

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Metropolitarif in der Metropolregion Stuttgart hier: Einführung und Finanzierung

I. Sachverhalt

Durch die Zahl der Verbünde in Baden-Württemberg und der daraus resultierenden Tarifvielfalt steigt die Nachfrage nach verbundübergreifenden Tarifangeboten. In der Vergangenheit wurde auf diese Situation bereits durch die Einführung des Baden-Württemberg-Tickets (BW-Ticket) reagiert. Sowohl für Einzelpersonen wie auch für Gruppen bietet dieses Ticket die Möglichkeit, alle Verkehrsmittel im Land inklusive der Verkehrsmittel in allen Verbänden mit nur einer Tageskarte zu nutzen.

Der Koordinierungsausschuss der Europäischen Metropolregion Stuttgart vertritt die Auffassung, dass neben dem BW-Ticket ein weiteres Ticket mit auf die Metropolregion Stuttgart beschränkter Gültigkeit benötigt wird. Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, VVS, wurde daher vom Koordinierungsausschuss beauftragt, in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden in der Metropolregion ein Konzept für einen Metropolitarif zu erstellen.

Die beteiligten Verbünde haben nun vorgeschlagen, ein MetropolEinzelTicket und in Anlehnung an die tariflichen Regelungen des BW-Tickets ein MetropolTagesTicket einzuführen, über das nun die zuständigen Finanzierungsträger zu entscheiden haben.

Das MetropolEinzelTicket soll im Einzelfahrscheinbereich ein neues Tarifangebot innerhalb der Metropolregion bieten und – mit Ausnahme der Einführungskosten (s.u. Ziffer II) – über einen Tarifzuschlag komplett von den zukünftigen Nutzern finanziert werden. Das MetropolTagesTicket stellt kein neues Tarifangebot dar. Es handelt sich vielmehr nur um ein subventioniertes und auf die Metropolregion beschränktes BW-Ticket. Die Subventionierung muss von den beteiligten Gebietskörperschaften jährlich finanziert werden (s.u. Ziffer III). Trotz der Tatsache, dass durch den jährlichen Finanzierungsbeitrag nur ein bestehender Tarif subventioniert und kein neues Tarifangebot

geschaffen wird, unterstützen wir die Einführung des MetropolTagesTicket als ein „Signal“, um die Metropolregion voran zu bringen.

Der Geltungsbereich des Metropoltarifs soll insgesamt neun Verbundräume mit einer Gesamtbevölkerung von rund 5,4 Millionen Einwohnern umfassen (Anlage 1).

II. MetropolEinzelTicket

Nach Verhandlungen zwischen den Verbänden und der DB hat sich die DB bereit erklärt, einen Metropoltarif als neues Tarifangebot einzuführen. Der Metropoltarif soll in allen Nahverkehrszügen der DB AG sowie in allen Stadtbahnen und Bussen am Start- und Zielort der Metropolregion gelten. In jedem DB Nahverkehrsticket innerhalb der Metropolregion ist mit Lösen des MetropolTickets die Nutzung des örtlichen Nahverkehrs am Start- und Zielbahnhof obligatorisch enthalten. Somit kann jeder Fahrgast, der mit verbundüberschreitenden Zügen innerhalb der Metropolregion mit einem Einzelfahrschein fährt, den Nahverkehr am Start- und Zielort mitnutzen.

Der Fahrgast hat hierfür allerdings einen Zuschlag in Höhe von 0,85 Euro zu tragen. Diese Finanzierung erfolgt damit ähnlich dem Prinzip des KombiTickets im VVS für Veranstaltungen durch den Fahrgast (Nutzerfinanzierung). Dabei spielt es keine Rolle, ob er den örtlichen Nahverkehr am Start- bzw. Zielort auch tatsächlich nutzt. Beim MetropolEinzelTicket würde es sich um ein DB Tarifangebot handeln, das in den Verbänden und damit auch dem VVS anerkannt und über DB - Fahrscheinautomaten vertrieben würde. Die verschiedenen Formen der BahnCard würden dabei anerkannt.

Der Zuschlag in Höhe von 0,85 Euro würde zwischen den beteiligten Verbänden nach dem Verteilungsschlüssel „Anteil Ein- und Aussteiger je Verbund“ aufgeteilt, so dass auf Seiten der Verbände keine Einnahmeverluste entstehen werden.

Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich beim MetropolEinzelTicket um ein ausgewogenes Angebot, dessen Einführung im Gebiet des VVS – auch vor dem Hintergrund der Finanzierung durch die Nutzer – zugestimmt werden kann. Ein vergleichbares Ticket für Einzelfahrten gibt es bisher nicht, da das BW-Ticket nur als Tageskarte erhältlich ist.

Bei einigen Gebietskörperschaften außerhalb des Großraums Stuttgart führt die Erhebung des Zuschlags von 0,85 Cent auf alle DB-Einzelfahrschein zu einer kritischen Einschätzung dieses Tarifangebots. Hintergrund in diesen Gebieten ist, dass dort die Züge der DB im Vergleich zum Verbundraum Stuttgart deutlich häufiger mit Einzelfahrschein des DB-Tarifs genutzt werden. Die Gebietskörperschaften befürchten daher für ihre Fahrgäste eine Verteuerung des Fahrpreises ohne zusätzlichen Nutzen. Da sich bei allen Gebietskörperschaften die Gremien mit dem Thema befassen werden, sind noch nicht überall die Entscheidungen gefallen.

Vergleichspreise

(Preisstand 2011 – alle Preise Normalpreis, d.h. ohne BahnCard-Ermäßigungen)

1. Beispiel: Relation Ludwigsburg – Heilbronn

heutiger Preis:	Stadtverkehr Ludwigsburg	2,00 €
	DB-Fahrkarte Ludwigsburg - Heilbronn	7,20 €
	Stadtverkehr Heilbronn	2,10 €
	Gesamtpreis	11,30 €

künftiger Preis:	DB-Fahrkarte Ludwigsburg - Heilbronn	7,20 €
	Zuschlag	0,85 €
	MetropolEinzelTicket	8,05 €

→ Kunde spart 3,25 € mit MetropolEinzelTicket, sofern er den ÖPNV im Stadtverkehr nutzt.

2. Beispiel: Relation Bietigheim – Calw

heutiger Preis:	Stadtverkehr Bietigheim	2,00 €
	DB-Fahrkarte Bietigheim – Calw	11,70 €
	Stadtverkehr Calw	1,90 €
	Gesamtpreis	15,60 €
künftiger Preis:	DB-Fahrkarte Bietigheim – Calw	11,70 €
	Zuschlag	0,85 €
	MetropolEinzelTicket	12,55 €

→ Kunde spart 3,05 € mit MetropolEinzelTicket, sofern er den ÖPNV im Stadtverkehr nutzt.

III. MetropolTagesTicket

Beim MetropolTagesTicket handelt es sich um ein subventioniertes Tageskartenangebot, das für alle Busse und Bahnen in der Metropolregion gilt und sich an die Tarifmerkmale des BW-Tickets anlehnt. Das MetropolTagesTicket würde damit von Montag - Freitag von 9:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 0:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages gelten. Das MetropolTagesTicket wäre ein Angebot für Einzel- und Gruppenreisende innerhalb aller neun Verbände der Metropolregion Stuttgart. Es würde für Einzelpersonen und Gruppen (bis 5 Personen) zu folgenden Konditionen angeboten:

Aktueller Preisstand	Einzelperson	Gruppe
BW-Ticket	21 €	29 €
MetropolTagesTicket	19 €	26 €
Auszugleichende Preisdifferenz	2 €	3 €
Nachrichtlich:		
VVS-TagesTicket Netz	13,50 €	17,90 €

Aktuell wird bei der DB AG und in den Verbänden über eine Änderung beim Baden-Württemberg-Tarif der DB zum Dezember 2011 diskutiert. Das Ticket soll an die anderen Sondertickets der DB angeglichen werden. Die Tarifstruktur würde so ausgestaltet, dass der Grundpreis des Tickets (21,-- Euro) für eine Person gilt und für jede weitere Person bis maximal 5 Personen ein Aufpreis von 4,-- Euro zu bezahlen ist. Nachdem das MetropolTagesTicket im Prinzip ein subventioniertes BW-Ticket darstellt, müsste der Metropoltarif entsprechend angepasst werden:

	Einzelperson	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 Pers.
BW-Ticket	21,-- €	25,-- €	29,-- €	33,-- €	37 €
MetropolTagesTicket	18,50 €	22,50 €	26,50 €	30,50 €	34,50 €

Auszugleichende Preisdifferenz 2,50 €(für alle Tickets)

Wir bereits oben ausgeführt, stellt das MetropolTagesTicket im Gegensatz zum MetropolEinzelTicket kein neues Tarifangebot dar, sondern nur ein subventioniertes und auf die Metropolregion beschränktes BW-Ticket. Wir erwarten daher vom VVS und dem VRS als Geschäftsstelle der Metropolregion Stuttgart in regelmäßigen Abständen Berichte dazu, ob es zukünftig in diesem Bereich lediglich zu Verlagerungen vom BW-Ticket zum MetropolTagesTicket kommt oder ob durch das subventionierte Tarifangebot tatsächlich neue Fahrgäste gewonnen werden.

IV. Kosten

1. MetropolEinzelTicket

Wie unter Ziffer II ausgeführt, wird das MetropolEinzelTickets nutzerfinanziert. Allerdings fallen für die Einführung einmalige Vertriebskosten in Höhe von insgesamt rund 349.000 Euro an. Basierend auf dem Verteilungsschlüssel „Anteil Ein- und Aussteiger je Verbund“ hat der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, VVS, einen Betrag in Höhe von rund 164.000 Euro zu übernehmen (Anteil Ludwigsburg: 35.000 Euro).

2. MetropolTagesTicket

Durch das günstigere MetropolTagesTicket kommt es innerhalb der Metropolregion zu Verlagerungen vom teureren BW-Ticket und damit zu Tarifverlusten (Preisdifferenz x verkaufte Stückzahl), die der DB auszugleichen sind. Zur Ermittlung der Höhe dieser Verluste wurde auf Basis einer Erhebung des VVS ermittelt, dass rund 50 Prozent der Baden-WürttembergTicket-Käufer auf das neue MetropolTagesTicket umsteigen. Daraus ergibt sich für die DB ein jährliches Minderertragsrisiko in Höhe von maximal 989.000 Euro (433.000 Euro für das Einzelpersonen-Ticket und 556.000 Euro für das Gruppen-Ticket). Der Anteil des VVS beträgt hier rund 442.000 Euro; dieser Anteil wurde aus den bisherigen Verkaufszahlen des Baden-WürttembergTickets ermittelt (Anteil Ludwigsburg: 94.300 Euro).

Der prognostizierte Verlustausgleich von maximal 989.000 Euro kann sich jedoch vermindern, wenn Mehrverkäufe durch das MetropolTagesTicket entstehen. So würde sich bei einer Steigerung des Verkaufs des MetropolTagesTickets gegenüber dem BW-Ticket um rund fünf Prozent der kalkulierte Verlustausgleich halbieren. Durch ein gemeinsam mit der DB entwickeltes Monitoringverfahren sollen die realen Tarifverlagerungen überwacht werden. Damit ist auch gewährleistet, dass nur die tatsächlich dem MetropolTagesTickets anzulastenden Einnahmeverluste ausgeglichen werden.

Auf Nachfrage teilte der VVS mit, dass die unter Ziffer III genannte Anpassung des MetropolTagesTickets an die geänderte Tarifstruktur des BW-Tickets am maximalen Minderertragsrisiko in Höhe von 989.000 Euro nichts ändert. Wir haben den VVS gebeten, dies gegenüber der DB AG vertraglich sicherzustellen und den Verlustausgleich für das MetropolTagesTicket auf maximal 989.000 € zu begrenzen.

V. Finanzierung

Der Anteil des VVS an den einmaligen Kosten der Vertriebsorganisation beläuft sich auf 164.000 Euro, der regelmäßige jährliche Anteil an den Tarifverlusten auf 442.000 Euro. Die angedachte Verteilung des Kostenanteils VVS entsprechend dem Verteilerschlüssel für die Verbundstufe II ist sachgerecht und kann empfohlen werden. Für den Landkreis Ludwigsburg bedeutet dies eine einmalige Kostenbeteiligung an den Vertriebskosten für die Einführung des MetropolEinzelTickets in Höhe von rund 35.000 Euro. Beim jährlichen Abmangel durch die Subventionierung hätte der Landkreis Ludwigsburg rund 94.300 Euro zu tragen. Diese Beträge werden in den Haushaltsplanentwurf aufgenommen. Insoweit steht die Finanzierung unter dem Vorbehalt der endgültigen Beschlussfassung über den Haushaltsplan 2012.

Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart (VRS) hat in seiner Sitzung am 13.04.2011 die Übernahme der auf das VVS-Gebiet entfallenden Kosten beschlossen. Er will dies über die Verkehrsumlage bei den Verbundlandkreisen und der Stadt Stuttgart finanzieren. Die Verbundlandkreise sind sich gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart einig, dass der Verband Region Stuttgart hier keine Zuständigkeit besitzt. Auch im Verkehrsverbund Stuttgart ist - wie bei allen anderen Verbänden, in denen der Metropoltarif eingeführt werden soll - eine Beschlussfassung der Gebietskörperschaften erforderlich, die den Tarifverlust auch tatsächlich finanzieren müssen.

Der Verband Region Stuttgart ignoriert die gesetzlichen Zuständigkeiten, konstruiert für sich eine eigene Verantwortlichkeit und nimmt die Einführung des Metropolitickets erneut zum Anlass, eine einheitliche Trägerschaft für den ÖPNV zu fordern. Angeblich würden die Landkreise den Metropoltarif „blockieren“. Dem ist aufs Schärfste zu widersprechen. Sowohl die Verbundlandkreise wie auch die Stadt Stuttgart unterstützen den Metropoltarif als notwendiges Signal für die Metropolregion. Unsere Kritik richtet sich vielmehr an das gewählte Verfahren, das den Grundsatz „wer bestellt, bezahlt“ und das Subsidiaritätsprinzip erneut außer Acht lässt.

Zum erneuten Versuch des VRS, Zuständigkeiten an sich zu ziehen, bleibt lediglich folgendes anzumerken: Wer als VRS alle Gebietskörperschaften außerhalb des VVS-Gebiets anschreibt und um Mitfinanzierung bittet, die gewählten Gremien der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart aber einmal mehr übergeht, darf sich über kritische Stimmen zu dem gewählten Verfahren nicht wundern.

Um jedoch die Einführung des sinnvollen Metropoltarifs nicht am Finanzierungsbeschluss eines unzuständigen Gremiums scheitern zu lassen, halten wir es für die richtige Vorgehensweise, die tatsächlich zuständigen Gremien der Gebietskörperschaften im VVS-Gebiet die notwendigen Beschlüsse fassen zu lassen. Weitere Diskussionen mit dem VRS sehen wir in dieser Angelegenheit nicht als zielführend an.

Daneben wird ein Beschluss des VVS-Aufsichtsrats benötigt. Da es sich bei den neuen Tarifangeboten MetropolEinzelTicket und MetropolTagesTicket um reine DB-Tarife handelt, sind die Tarife von der DB zu beantragen und auch ihr gegenüber zu genehmigen. Diese Tarife werden nicht originärer Bestandteil des VVS-Gemeinschaftstarifs, so dass über die Anerkennung im Verbundgebiet der VVS-Aufsichtsrat zu beschließen hat.

Eine Abwicklung der Tarifverluste über die Verkehrsumlage des Verbandes ist nicht möglich. Wir sehen es jedoch als denkbar an, dass die Abrechnung der Kostenanteile der Verbundlandkreise und der Stadt Stuttgart über den VRS als Geschäftsstelle der Metropolregion erfolgt.

Um zu verhindern, dass das Kostenrisiko zu 100 Prozent von der öffentlichen Hand getragen wird, eventuelle Mehrerlöse durch den Metropoltarif aber bei der DB AG verbleiben, haben wir an den VVS folgende Anregung:

Im Finanzierungsvertrag mit der DB soll eine Regelung aufgenommen werden, wonach sich die DB AG im Falle einer erfolgreichen Entwicklung des MetropolTickets rückwirkend an den Einführungskosten der Vertriebsorganisation beteiligt. Die tatsächliche Entwicklung, d.h. ob und in welchem Umfang zusätzlichen Verkäufe durch das neue MetropolTicket generiert werden, lässt sich mit dem in Ziffer II erwähnten Monitoring-Verfahren feststellen.

VI. Weiteres Vorgehen

Der Verband Region Stuttgart als Geschäftsstelle der Metropolregion führt derzeit gemeinsam mit dem VVS Gespräche mit den Finanzierungsträgern der anderen Verbände. Wie oben dargestellt gibt es dort zum Teil noch Überzeugungsbedarf. Nach unserer Kenntnis steht die Mehrzahl der Verbände und ihrer Gebietskörperschaften dem MetropolTagesTicket positiv gegenüber. Beim MetropolEinzelTicket, das verschiedentlich kritisch gesehen wird, bleiben die Entscheidungen abzuwarten.

Von Seiten der DB AG und der beteiligten Verbände ist geplant, den Metropoltarif Ende des Jahres 2011 einzuführen. Ob dies jedoch angesichts der kritischen Haltungen der Gebietskörperschaften außerhalb des VVS-Gebiets realisiert werden kann, ist noch offen.

Der Kreistag im Landkreis Böblingen hat in seiner Sitzung am 23.05.2011 der Mitfinanzierung zugestimmt und Herrn Landrat Bernhard ermächtigt, im VVS-Aufsichtsrat der Einführung und Mitfinanzierung des Metropolitickets zuzustimmen. Die Verwaltungen im Rems-Murr-Kreis sowie in Esslingen wollen ihren Gremien für die Sitzungen am 04.07.2011 bzw. 14.07.2011 entsprechende Beschlussempfehlungen unterbreiten.

In der Sitzung wird der Geschäftsführer des VVS, Herr Horst Stammler, den Metropoltarif vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

Beschlussvorschlag:

1. Die geplante Einführung des Metropoltarifs in der Europäischen Metropolregion Stuttgart wird begrüßt und unterstützt.
2. Der Einführung des MetropolEinzelTickets und der einmaligen Finanzierungsbeteiligung des Landkreises Ludwigsburg an dem auf das VVS-Gebiet entfallenden Kostenanteil für die Vertriebsorganisation in Höhe von 35.000 Euro wird zugestimmt.
3. Der Einführung des MetropolTagesTickets und der Finanzierungsbeteiligung des Landkreises Ludwigsburg an dem auf das VVS-Gebiet entfallenden Kostenanteil für die Tarifverluste in Höhe von 94.300 Euro jährlich wird zugestimmt
4. Im Finanzierungsvertrag ist festzulegen, dass der jährliche Verlustausgleich beim MetropolTagesTicket auf maximal 989.000 Euro (Anteil Landkreis Ludwigsburg 94.300 Euro) begrenzt wird.
5. Herr Landrat Dr. Haas wird ermächtigt, im Aufsichtsrat der VVS GmbH der Einführung des Metropoltarifs - vorbehaltlich der Bereitstellung der Haushaltsmittel 2012 - zuzustimmen.