



Vorlage TA_39/2013
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 11.10.2013

mit 3 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
Anpassung des Gemeinschaftstarifs des VVS an die Kostenentwicklung zum 01.01.2014**

Auf die allgemeinen Regelungen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart zum Verfahren bei der Anpassung und Änderung des Verbundtarifs (Anlage 1) wird verwiesen.

I. Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 1. Januar 2014

1. Anpassungsrate 2014

Die Kostenentwicklung im ÖPNV ist aus Sicht der Unternehmen von spürbaren Preiserhöhungen geprägt, besonders bei den Kraftstoffen und den Personalkosten. Die Kosten für das Personal, dem größten Kostenblock im ÖPNV, sind um 4,8 Prozent (regionale Verkehrsunternehmen) bzw. 3,0 Prozent (DB und SSB) gestiegen. Bei den Energiekosten (Bahnstrom, Diesel) sind Erhöhungen um 4,0 Prozent (SSB), 3,1 Prozent (DB) und 2,5 Prozent (regionale Verkehrsunternehmen) zu verzeichnen.

In der Sitzung der VVS-Gesellschafterversammlung am 09. Juli 2013 wurde für das Jahr 2014 eine Tarifierungsrate von 2,8 Prozent beschlossen. Das bedeutet rechnerische Mehreinnahmen in Höhe von rund 11,7 Millionen Euro.

Der VVS hält die Erhöhung um 2,8 Prozent angesichts der steigenden Kosten der Verkehrsbedienung und der umfangreichen und kostenintensiven Angebotsverbesserungen (siehe Ziffer 2) für unumgänglich, wenn die Finanzierungsträger für den ÖPNV finanziell nicht zusätzlich belastet werden sollen. Er verweist auch darauf, dass die in den letzten Jahren erzielten Tarifierungen immer über den Tarifierungsraten lagen, d.h. die jeweiligen Erhöhungen haben sich am Markt durchgesetzt. Dies gilt bisher auch für die Erhöhung um 2,9 Prozent zum 01.01.2013.

Auf den in Anlage 2 beigefügten Vergleich der Tarifierpassungen der Verbände im Zeitraum 2000 – 2013 wird verwiesen.

Der Kostendeckungsgrad des VVS ist im Jahr 2012 mit 58,3 Prozent leicht gesunken (Vorjahr 2011: 58,9 Prozent). Die nicht über Tarifeinnahmen gedeckten Kosten sind von den Gebietskörperschaften gemeinsam mit dem Land zu tragen. Allein der Landkreis Ludwigsburg leistet im Jahr 2013 rund 25,9 Mio. Euro Transferzahlungen an den VVS, VRS und die Stadt Stuttgart (Verbund- und Verkehrslastenausgleich, VRS-Verkehrsumlage, Zuschussvereinbarung VVS). Diese Leistungen garantieren allen Kreiseinwohnern, dass sie das VVS-Angebot im gesamten Verbundraum nutzen können. Sie belasten den Kreishaushalt aber auch mit rund 4,3 Punkten Kreisumlage.

2. Angebotsverbesserungen 2014

Für das kommende Jahr sind unter anderem folgende strukturelle Verbesserungen vorgesehen:

Fahrplan

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 soll unter anderem der Stadtbahnverkehr abends und am Wochenende verdichtet werden. So wird beispielsweise abends ab circa 19:30 Uhr bis Betriebsschluss ein 15-Minuten Takt angeboten.

Fahrzeuge

Die SSB beschafft 20 neue Stadtbahnwagen. Zur Verbesserung des Umweltschutzes beschaffen regionale Busunternehmen erste Omnibusse mit Euro-6-Norm.

Fahrgastinformation

In den Stadtbahnen und S-Bahnen werden Monitore eingebaut, die in Echtzeit über die Anschlüsse informieren. Auch bei den regionalen Verkehrsunternehmen wird die für die Echtzeitinformation benötigte Infrastruktur ausgebaut und soll 2014 flächendeckend für den gesamten VVS zur Verfügung stehen.

Tarif

Die bisherige morgendliche Sperrzeit beim **Scool-Abo** entfällt ab dem Schuljahr 2013/2014, das heißt, das Ticket gilt rund um die Uhr im gesamten Verbund. Wir haben den Ausschuss hierüber in der Sitzung am 04.03.2013 (TA_11/2013) informiert.

Das **SeniorenTicket** soll ab 2014 – wie das Scool- und das StudiTicket – verbundweit gelten. Da auch hier das Ziel ist, die Kunden längerfristig zu halten, soll die generelle verbundweite Gültigkeit auf das JahresTicket (Barkauf) und das Abonnement (Einmalzahlung, monatliche Abbuchung) beschränkt werden. Da sich das Renteneintrittsalter seit einiger Zeit nach hinten verschiebt, soll die Altergrenze beim SeniorenTicket von 63 auf 65 Jahre angehoben werden. „Echte“ Rentner oder Pensionäre sollen das Ticket weiterhin ab 60 Jahren erwerben können. Kunden, die bereits ein SeniorenTicket besitzen und nicht mehr bezugsberechtigt wären, erhalten „Bestandsschutz“.

Auch das **FirmenTicket** soll attraktiver gestaltet werden. Der derzeitige Rabatt beträgt fünf Prozent bei monatlicher Abbuchung und sieben Prozent bei einmaliger Zahlung im Voraus. In Zukunft soll er einheitlich bei fünf Prozent liegen. Wenn Firmen ihren Mitarbeitern einen Zuschuss gewähren, soll das Ticket einen zusätzlichen Rabatt in Höhe von fünf Prozent erhalten. Die Rabattierung würde dann bei insgesamt zehn Prozent zuzüglich des Zuschusses des Arbeit-

gebers liegen. So soll für Firmen ein Anreiz geschaffen werden, Ihren Mitarbeitern Fahrtkostenzuschüsse zu gewähren. Des Weiteren soll es kleineren Firmen ermöglicht werden, durch einen Zusammenschluss die erforderliche Mindestbestellmenge von 50 Tickets zu erreichen und somit am FirmenTicket teilzunehmen.

3. Umsetzung der pauschalen Tarifierfassung in den einzelnen Positionen

Die abschließende Entscheidung, wie die Erhöhung des Gemeinschaftstarifs bei den einzelnen Tarifarten umgesetzt wird, wurde nach Vorberatung im VVS-Aufsichtsrat von der Gesellschafterversammlung am 8. Oktober 2013 getroffen. Dabei wurden nicht alle Tarifgruppen im gleichen Umfang erhöht, sondern es wird auf die Marktverträglichkeit und ein angemessenes Verhältnis zwischen den einzelnen Tarifstufen geachtet. Die Änderungen bei den einzelnen Tarifpositionen sind in der Anlage 3 dargestellt.

4. Zukünftige Ermittlung der Kostenentwicklung

Um die Tariffortschreibungen transparenter zu gestalten, erfasst der VVS seit 2011 die spezifische Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen systematisch nach verschiedenen Kostengruppen (Personal-, Energie-, Kapital-, Materialkosten, etc.) und gewichtet diese entsprechend dem Verkehrsanteil der einzelnen Unternehmen. Der VVS hat sich nun mit den Verkehrsunternehmen darauf verständigt, für die Berechnung der Kostenentwicklung künftig ein einheitliches Bezugsjahr zu wählen. So sollen ab der Tarifierfassung 2015 zur Berechnung die nachprüfbarsten Werte aus dem Vorjahr herangezogen werden. Bisher wurden für die DB und SSB die jeweils aktuellsten verfügbaren Werte herangezogen, was bei den verschiedenen Kostengruppen zu unterschiedlichen Bezugsjahren führte.

II. Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs

Neben der jährlichen Tarifierfassung befassen sich die Aufgabenträger im Verkehrsverbund Stuttgart kontinuierlich mit der Weiterentwicklung des Verbundtarifs. Konkret geht es bei diesen Überlegungen beispielsweise um die Frage, mit welchen tariflichen Maßnahmen neue Fahrgastpotentiale erschlossen oder weitere Fahrgastzuwächse in bestehenden Segmenten erreicht werden können. Weiter wird regelmäßig geprüft, wo beim Tarif Ungerechtigkeiten bestehen oder ob es Möglichkeiten gibt, die Tarifstruktur zu vereinfachen und verständlich zu gestalten. Der Tarifausschuss des VVS-Aufsichtsrats ist hier das zuständige Gremium.

1. Alternative Tarifmodelle

Herr Landrat Dr. Haas hat letztes Jahr im VVS-Aufsichtsrat darum gebeten zu untersuchen, wie sich unterschiedliche Entwicklungen der VVS-Tarife auf die Nachfrage auswirken würden. Die Prüfung umfasst auch Untersuchungen zur Optimierung des Tarifangebots. Der Tarifausschuss wurde mit der Untersuchung beauftragt.

Inzwischen liegen die ersten Erkenntnisse vor. Zunächst hat der VVS aktuelle Tarifmaßnahmen aus Wien und Nürnberg untersucht und eine erste Bewertung vorgenommen. Die Tarifmaßnahmen in den genannten Städten waren außergewöhnlich und in Bezug auf die Preiselastizität der Nachfrage sehr interessant.

- **Situation in Wien**

In Wien wollte man durch tarifliche Maßnahmen die Fahrgastbindung besonders durch eine Steigerung der Stammkundenquote erhöhen. Dazu wurde der Preis für das JahresTicket um rund 20 Prozent reduziert. Gleichzeitig wurden die Preise für das EinzelTicket deutlich erhöht. Tatsächlich konnte man mit dieser Maßnahme die Zahl der Stammkunden um ein Drittel steigern. Ob diese Maßnahmen jedoch zu Mehr- oder Mindereinnahmen geführt haben beziehungsweise wie sich das Defizit der Wiener Linien dadurch verändert, kann derzeit noch nicht abschließend gesagt werden.

Erste Auswertungen deuten aber darauf hin, dass es in der Summe nicht zu einem Fahrgastzuwachs gekommen ist. Vielmehr erfolgte eine „Umwanderung“ der Fahrgäste von Wochen- und Monatskarten zu den stark reduzierten Jahresfahrkarten. Auch die Erlössteigerung war eher gering. Die endgültigen Daten des ersten Jahres liegen allerdings noch nicht vor (Beginn der Maßnahme Mai 2012).

- **Situation in Nürnberg**

In Nürnberg hatte man das Ziel, durch tarifliche Maßnahmen die Einnahmesituation deutlich zu verbessern. Hierfür wurden die Tarife über alle Tarifangebote um rund zwölf Prozent erhöht. Dabei wurden auch bewusst Fahrgastverluste in Kauf genommen. Das Ziel wurde erreicht, die Tarifeinnahmen stiegen im ersten Jahr um rund zehn Prozent. Der Fahrgastrückgang hielt sich mit 2,2 Prozent dabei in Grenzen.

Mit beiden Modellen wird sich der Tarifausschuss noch eingehender befassen. Neben der reinen Betrachtung der Tarifmaßnahmen selbst muss das Thema ganzheitlich betrachtet werden. Hier sind z.B. auch die ordnungs- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Angebotsoffensive im ÖPNV) der jeweiligen Regionen einzubeziehen. Zudem müssen eventuell notwendige Investitionen berücksichtigt werden. Auch tarifliche Maßnahmen in anderen Verbänden wie in Freiburg oder im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr werden noch ausgewertet.

Der Ausschuss wird über die weiteren Ergebnisse auf dem Laufenden gehalten.

2. Ansätze für die Weiterentwicklung des VVS-Tarifs

Aktuell befasst sich der Tarifausschuss im Rahmen der Weiterentwicklung des SeniorenTickets auf Anregung des Landkreises Ludwigsburg mit der Frage, ob Autofahrer beim freiwilligen Verzicht auf den Führerschein kostenlos für ein Jahr ein Ticket des VVS erhalten können.

Wir sehen einen solchen Ansatz als Werbung für den ÖPNV. Im Landkreis existiert heute durch die kontinuierliche Verbesserung des Angebots durch den Kreis und die Kommunen in weiten Bereichen ein so gutes ÖPNV-Angebot, dass viele Bürgerinnen und Bürger nicht mehr auf die Nutzung eines eigenen PKW angewiesen sind. Der ÖPNV ist hier eine ernst zu nehmende Alternative. Wir sehen es daher als sinnvoll an, die Personen, die auf Ihren Führerschein und die Nutzung eines PKW verzichten und somit auch die Straßen in unserem Raum entlasten, mit einer für ein Jahr kostenlosen VVS-Fahrkarte als Nutzer für den ÖPNV zu gewinnen. Insbesondere im Seniorenbereich sehen wir künftig ein stetig wachsendes Potential, um das wir uns kümmern müssen.

Daneben wollen wir im Tarifausschuss folgende Themen einbringen, die sowohl aus Sicht des Landkreises wie auch aus Sicht unserer Fahrgäste sinnvolle Weiterentwicklungen des VVS-Gemeinschaftstarifs darstellen.

- **Lokaltarif**

Für die Fahrten innerhalb einer Stadt oder Gemeinde muss im Regelfall eine Fahrkarte für eine Zone gelöst werden. Eine Ausnahme ist die Stadt Stuttgart, hier besteht das Stadtgebiet aus zwei Zonen (Kernzone 10 und die Innenringzone 20).

Für Fahrten innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Städte und Gemeinden beträgt daher in den Landkreisen der Preis für eine Einzelfahrt derzeit in der Regel 2,20 Euro. Soweit sich das Ziel maximal drei Haltestellen von der Einstiegshaltestelle entfernt befindet, kostet die Fahrt mit dem Kurzstreckenticket 1,20 Euro.

Um die ÖPNV-Nutzung in Ihren Gebieten im Gelegenheitsverkehr attraktiver zu machen, subventionieren einige Kommunen Fahrkarten für Ihre Bürger. In der Regel handelt es sich dabei um 4er-Tickets für eine Zone. Im Landkreis Ludwigsburg sind dies die Kommunen Markgröningen und Gerlingen. Die Gemeinde Hemmingen subventioniert das Kurzstreckenticket. Das Verfahren ist jedoch relativ aufwändig, da der Fahrgast die subventionierten Fahrkarten nur über Ausgabestellen des Bürgermeisteramts und nicht beim Fahrer oder am Automat bekommt. Auch für die Kommunen ist die Ausgabe mit entsprechendem Verwaltungsaufwand verbunden.

Um die Kommunen bei diesen sinnvollen Aktivitäten zu unterstützen, wollen wir den Verkehrsverbund bitten, ein für den gesamten Verbundraum gültiges Konzept zu erarbeiten, dass es den Kommunen mit geringem Aufwand ermöglicht, in ihren Gebieten subventionierte Fahrkarten anzubieten. Dabei sollen, soweit von der jeweiligen Kommune gewünscht, für den Verkauf des subventionierten „Lokaltarifs“ möglichst alle Vertriebswege offen stehen.

- **EinzelTagesTicket und GruppenTagesTicket**

Diese Tickets gelten einen Tag lang jeweils bis Betriebsschluss (inkl. Nachtbusse) für beliebig viele Fahrten. Die EinzelTagesTickets gelten für eine Person. Die GruppenTagesTickets gelten für bis zu 5 Personen unabhängig vom Alter oder für Eltern/einen Elternteil mit beliebig vielen eigenen Kindern bis einschließlich 17 Jahre. Anstelle einer Person kann ein Hund oder ein Fahrrad mitgenommen werden.

Angeboten werden drei verschiedene TagesTickets für 1 – 2 Zonen, für 3 – 4 Zonen und für das gesamte Netz.

TagesTickets	Einzel	Gruppen
1–2 aneinandergrenzende Zonen	6,30 €	10,90 €
3–4 aneinandergrenzende Zonen	10,10 €	15,30 €
Gesamtes Netz	14,30 €	18,50 €

Wir wollen den Verkehrsverbund bitten, folgende tariflichen Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit und die tariflichen Wirkungen zu untersuchen:

- Die Familien-Regelungen des GruppenTagesTickets (Mitnahme beliebig vieler Kinder) gelten nur für die Eltern bzw. einen Elternteil. Beim Baden-Württemberg-Ticket sowie dem Metropolticket, die beide auch im Verbundraum gelten, sind die Großeltern ebenfalls von der Regelung umfasst. Hier sollte eine Angleichung der Regelungen geprüft werden.
- Die TagesTickets werden vor allem von Gelegenheitsnutzer in Anspruch genommen. Hier sollte geprüft werden, ob bei dieser Nutzergruppe durch tarifliche Maßnahmen eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung erreicht werden könnte. Würde man zum Beispiel den Preis des TagesTickets so gestalten, dass der Nutzer in den von ihm benötigten Tarifzonen für den Preis von zwei Einzelfahrkarten bereits ein TagesTicket bekommt, wäre unter Umständen eine Verhaltensänderung möglich, dass das Ticket – und damit der ÖPNV – für weitere Aktivitäten genutzt wird. Wer z.B. tagsüber zwei Fahrten mit dem ÖPNV unternimmt, könnte dann zum gleichen Preis das Ticket auch abends noch einmal im Freizeitverkehr nutzen. Dadurch könnte die Nutzung des IV eingeschränkt und ein höherer ModalSplit erreicht werden.
- Es soll weiter geprüft werden, die TagesTickets auch als Mehrfahrtenkarten anzubieten.

Über die Ergebnisse der Prüfungen werden wir dem Ausschuss berichten. Der für den Tarifbereich zuständige Geschäftsführer des VVS, Herr Stammler, steht in der Sitzung für weitere Erläuterungen zur Tarifierpassung 2014 sowie der Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs zur Verfügung.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt die prozentuale Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs um 2,8 Prozent sowie die Verteilung auf die einzelnen Tarifpositionen zum 01. Januar 2014 zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die unter II. Ziffer 2 in dieser Vorlage dargestellten Vorschläge zur Weiterentwicklung des VVS-Tarifs bei der Verbundgesellschaft einzubringen.