



RV-Drucksache Nr. VIII-54

Verbandsversammlung

19.07.2011

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Sachstandsbericht zum geplanten „Metropolticket“

- **Vortrag Herr Dieter Pfeffer, Geschäftsführer von naldo (Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau)**

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Vorgang:

Der Verdichtungsraum Stuttgart und die angrenzenden Räume um Heilbronn und Reutlingen/Tübingen sind im Landesentwicklungsplan als Europäische Metropolregion ausgewiesen. Die Entwicklung der Europäischen Metropolregion Stuttgart soll sich auf dezentrale räumliche und organisatorische Strukturen stützen. Die Vernetzung innerhalb des Landes ist durch leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen im öffentlichen Verkehr zu fördern. Einen Beitrag zur Umsetzung dieser Zielsetzung kann eine Verknüpfung innerhalb der Metropolregion mit nachfragegerechten Tarifangeboten für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel leisten.

Im zentralen Bereich der Metropolregion Stuttgart sind die Voraussetzungen mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) geschaffen. Die Vorteile solcher Tarifangebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben innerhalb der Metropolregion die Räume Reutlingen/Tübingen sowie Heilbronn, aber auch verschiedene an die Metropolregion angrenzende Räume erkannt. So sind im unmittelbaren Umfeld der Kernregion Stuttgart und des VVS in den letzten Jahren Verbände, wie der Heilbronner Verkehrsverbund (HNV), der Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo), der Kreisverkehr Schwäbisch Hall und der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) gebildet worden. Im Landkreis Calw besteht mit der Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC) - einem Zusammenschluss der dortigen Busunternehmen - noch kein vergleichbares Verbundsystem. In der Kernregion Stuttgart ist der Landkreis Göppingen noch nicht in den VVS integriert. Die dortigen Verkehrsunternehmen - die sich in der Verkehrsgemeinschaft Stauferkreis (VGS) zusammengeschlossen haben - planen zusammen mit der DB derzeit die Gründung eines Verbundes. Die Überbrückung der tariflichen Schnittstellen zwischen dem VVS und anderen Verbänden innerhalb der Metropolregion Stuttgart und an deren Rändern zu anderen Tarifräumen muss angesichts der zunehmenden Mobilitätsanforderungen ein zentrales Anliegen sein. Die Schaffung von einheitlichen Tarifstrukturen bzw. der Abbau von tariflichen Barrieren innerhalb einer Metropolregion können mit zur Entwicklung einer einheitlichen regionalen Identität beitragen.

Die Menschen in der Metropolregion Stuttgart mit ihren Mobilitätsansprüchen wollen einen möglichst einfachen Zugang zum Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche unkomplizierte Tarife. Dies kann nur erreicht werden, wenn die heute zum Teil bestehenden Tarifbarrieren schrittweise

beseitigt werden. Die Verbünde in Baden-Württemberg - und damit auch die innerhalb der Metropolregion Stuttgart - stehen heute untereinander im Wettbewerb um die begrenzten Verbundfördermittel des Landes. Deren Ausschüttung bemisst sich u. a. nach dem Erfolg der vereinbarten Tarifkooperationen.

Tarifliche Struktur in der Metropolregion Stuttgart und Lösungsansätze

Zwischen dem VVS-Gebiet und den angrenzenden Räumen/Verbänden innerhalb der Metropolregion Stuttgart bestehen vielfach durchgehende Schienenverbindungen, aber auch Busverbindungen, die mit einem Fahrausweis des jeweiligen Verkehrsunternehmens (DB-Tarif bzw. Haustarife der Omnibusunternehmen) benutzt werden können. Mit dem „Cityticket“, dem „Schönes Wochenende-Ticket“, dem „Baden-Württemberg-Ticket“ und dem „City Mobil Ticket“ der DB AG gibt es heute Angebote, die auch ein Umsteigen von und zu Verkehrsmitteln im verkehrsverbundüberschreitenden Verkehr erlauben. Für Monatskarteninhaber sind seit 2006 mit Einführung des „AboPlus Baden-Württemberg Ticket“, mit dem bis zu drei verschiedene Zeitkarten von den Verkehrsverbänden und der DB AG (additiv) erworben werden können, tarifliche Barrieren beseitigt.

Die Idee eines Metropoltarifs wurde im Verkehrsausschuss der Regionalversammlung der Region Stuttgart, im Koordinierungsausschuss der Europäischen Metropolregion Stuttgart und im VVS-Aufsichtsrat mehrfach diskutiert. Der Koordinierungsausschuss hat den VVS gebeten, in Abstimmung mit den Verkehrsverbänden in der Metropolregion ein Konzept für einen Metropoltarif zu erstellen. Der Geltungsbereich des Metropoltarifs soll insgesamt neun Verbundräume umfassen. Es werden davon rd. 5,4 Mio. Menschen profitieren.

Die in Frage kommenden tariflichen Möglichkeiten eines MetropolTarifs wurden von den beteiligten Verbänden diskutiert und weiterentwickelt. Sie wurden in der Sitzung des Koordinierungsausschusses der Metropolregion Stuttgart am 01.04.2011 beraten. Dort wurden folgende Umsetzungsschritte vorgeschlagen, die bezüglich des MetropolTagesTickets und des MetropolEinzelTickets in den Verbänden bzw. von den Finanzierungsträgern grundsätzlich zu entscheiden sind:

MetropolTagesTicket

Dabei würde es sich um ein neues Tarifangebot der jeweiligen Verbände handeln, das für alle Busse und Bahnen in der Metropolregion gilt und sich eng an die Tarifmerkmale des Baden-Württemberg-Tickets anlehnt. Das MetropolTagesTicket würde damit von Montag bis Freitag von 9:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetags sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 0:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetags gelten. Das MetropolTagesTicket wäre ein Angebot für Einzel- und Gruppenreisende innerhalb aller neun Verbände der Metropolregion Stuttgart und wäre damit preislich oberhalb des VVS-TagesTickets und unterhalb des Baden-Württemberg-Tickets angesiedelt. Es würde für Einzelpersonen und Gruppen (bis 5 Personen) zu folgenden Konditionen angeboten (aktueller Preisstand 2011):

- Einzelperson/Gruppe Baden-Württemberg-Ticket 21 €/29 €
- Einzelperson/Gruppe MetropolTagesTicket 19 €/26 €
- Auszugleichende Preisdifferenz 2 € bzw. 3 €
- Einzelperson/Gruppe VVS-TagesTicket Netz 13,50 €/17,90 €

Durch das günstigere MetropolTagesTicket kommt es innerhalb der Metropolregion zu Verlagerungen vom teureren Baden-Württemberg-Ticket und damit zu Harmonisierungsverlusten (Preisdifferenz x verkaufte Stückzahl), die der DB auszugleichen sind. Zur Ermittlung der Höhe dieser Verluste wurde auf Basis einer Erhebung des VVS ermittelt, dass rd. 50 % der Baden-Württemberg-Ticket-Käufer auf die neuen MetropolTagesTickets umsteigen würden. Eine Einführung des MetropolTagesTickets wäre - sofern die Finanzierung der jährlich wiederkehrenden Minderertragsrisiken durch die öffentlichen Finanzierungsträger gewährleistet würde - bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 möglich. Von dem geschätzten jährlichen Gesamtminderertragsrisiko von 989.000 € würde der Anteil für den naldo bei ca. 190.000 € liegen.

MetropolEinzelTicket

Dieses neue Tarifangebot würde in allen Stadtbahnen und Bussen am Start- und Zielort der Metropolregion gelten und im Übrigen auf dem DB-Tarif aufbauen. Die Idee dabei ist, dass jeder Fahrgast, der mit verbundüberschreitenden Zügen innerhalb der Metropolregion mit einem Einzelfahrschein fährt, über einen Zuschlag von 0,85 € den Nahverkehr am Start- und Zielort mitnutzen kann. Die 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. Eine für die öffentliche Hand kostenneutrale Tariflösung - weil nutzerfinanziert - wäre gewährleistet. Das MetropolEinzelTicket wäre ein DB-Tarifangebot, das in den Verbänden und damit auch dem VVS anerkannt und über DB-Fahrscheinautomaten vertrieben würde. Die verschiedenen Formen der BahnCard würden dabei anerkannt. Für die Einführung entstehen Einmalkosten in Höhe von ca. 350.000 €. Der Anteil des naldo wird sich auf ca. 70.000 € belaufen.

MetropolZeitTicket

Hierbei handelt es sich um die Entwicklung eines Zeitkartenangebots für Pendler innerhalb der Metropolregion. Dieses Angebot soll jedoch wegen der sehr differenzierten Ausgangsposition erst zu einem späteren Zeitpunkt und in einem zweiten Schritt eingeführt werden.

Das MetropolEinzelTicket wäre damit ein Angebot für Fahrten über kurze bis mittlere Entfernungen zwischen den Verbundräumen der Metropolregion und preislich unterhalb des MetropolTagesTickets angesiedelt. Hingegen würde bei langen Fahrten über mehrere Verbünde der Metropolregion - insbesondere im Freizeitverkehr - das MetropolTagesTicket seine tariflichen Vorteile entfalten.

Das MetropolEinzelTicket wurde von den Vertretern der Region Neckar-Alb im Koordinierungsausschuss befürwortet. Die jährlichen Belastungen von 190.000 € beim MetropolTagesTicket bereiten allerdings Sorge. Aus diesem Grunde wurde angeregt, mit der neuen Landesregierung Gespräche über die Förderung eines Pilotprojekts Metropolticket zu führen.

Herr Pfeffer, der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Neckar-Alb-Donau (naldo) wird über den aktuellen Sachstand in der Sitzung der Verbandsversammlung berichten.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Verkehr