



Metropoltarif für die Metropolregion Stuttgart Mitteilungsvorlage

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

--

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Ein Metropoltarif kann eine erhebliche Chance für das Vorankommen der Europäischen Metropolregion Stuttgart sein. Gegenwärtig wird ein konkreter Vorschlag für ein MetropolEinzelTicket und ein MetropolTagesTicket diskutiert. Die KT-Drucksache berichtet über den aktuellen Stand dieser Diskussion.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Vorgeschichte zum Thema Metropoltarif

Der Koordinierungsausschuss der Metropolregion Stuttgart hat in seiner Sitzung am 03.03.2009 den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) beauftragt, sein Modell für einen Metropoltarif zusammen mit den anderen Verkehrsverbänden der Metropolregion und der Deutschen Bahn AG (DB AG) weiter zu entwickeln. Mit dem Metropoltarif soll ein neues zusätzliches Tarifangebot für Fahrten innerhalb der Metropolregion geschaffen werden. Basis für den Metropoltarif soll der DB-Tarif mit allen Vergünstigungen (z. B. BahnCard) sein. Die Grundidee ist, dass in jedem Schienennahverkehrsticket einer Relation innerhalb der Metropolregion bei Einzel- und Zeittickets am Start- und Zielbahnhof jeweils der ÖPNV (Bus und Stadtbahn) obligatorisch eingeschlossen und der Fahrgast am Zielort damit automatisch im Besitz eines ÖPNV-Tickets (des jeweiligen Verbundes) ist. Ausgangspunkt war ferner, dass die Finanzierung des Metropoltarifs (Ausgleich der Tarifverluste für die Nutzung der jeweils örtlichen Verbundtarife) über einen Zuschlag zum entfernungsabhängigen DB-Tarif erfolgen sollte, den alle Fahrgäste zu bezahlen haben.

2. Was ist der Metropoltarif?

Unter Federführung des VVS hat eine Arbeitsgruppe der Verkehrsverbände aus der Metropolregion zusammen mit der DB AG nach unterschiedlichen tariflichen Lösungsansätzen für einen Metropoltarif gesucht. Da durch einen Metropoltarif die Tarifangebote

der DB AG ersetzt werden, war auch diese in die Untersuchungen eingebunden.

Derzeit bietet der DB-Tarif bereits folgende preiswerte Ticketangebote:

- Einzelfahrten mit BahnCard-Rabatt (25 % bzw. 50 %)
- Regioticket (Montag – Freitag ab 9 Uhr, sonst ganztags): Hin- und Rückfahrt bis 50 km für 11 EUR/Person.

Zudem existiert bereits mit dem Baden-Württemberg-Ticket ein attraktives Angebot für alle Nahverkehrszüge und Verbundverkehrsmittel in ganz Baden-Württemberg, gültig Montag bis Freitag ab 9 Uhr, Samstag/Sonntag/Feiertag ganztägig, für Singles (21 EUR) und für Gruppen bis 5 Personen (29 EUR).

In seiner Sitzung am 01.04.2011 sprach sich der Koordinierungsausschuss der Europäischen Metropolregion Stuttgart unter dem Vorbehalt einer Finanzierung durch die Gebietskörperschaften für folgenden Metropoltarif aus:

	MetropolEinzelTicket	MetropolTagesTicket
Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • MetropolEinzelTicket löst DB-Tarif ab und wird zum Nahverkehrsticket mit 1 Wabe im Startverbund (Bus und Bahn) + Bahnverbindung (DB) + 1 Wabe im Zielverbund (Bus und Bahn) • gültig an jedem Tag, 0 – 24 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsames Tagesticket löst innerhalb von 9 Verbänden (VVS, HVN, Kreisverkehr SHA, OstalbMobil, Filisland Mobilitätsverbund, naldo, vgfriedenstadt, VGCalw, VPenzkreis) Baden-Württemberg-Ticket ab, • gilt für Bus und Bahn • als Single- und Gruppenticket bis 5 Personen • von Montag – Freitag ab 9 Uhr, Samstag/Sonntag/Feiertag ganztägig
Bezug/ Kauf	Bahnautomat und -schalter Internet	Bahnautomat und -schalter Internet Bus
Tarif	Zuschlag von 0,85 EUR auf alle Schienennahverkehrstickets einer Relation in der Metropolregion	Single-Ticket 19,00 EUR Gruppenticket 26,00 EUR
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • Das Einzelticket gilt rund um die Uhr • Es muss nur 1 Ticket anstatt 2 oder 3 Tickets gekauft werden und es ist dadurch günstiger (vorausgesetzt es wurden bisher mehrere Tickets benötigt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Preis ist 2 – 3 EUR günstiger als Baden-Württemberg-Ticket, wenn nur innerhalb der Metropolregion gefahren wird • Gilt im gesamten Metropolbereich, auch Fahrgäste in Waben ohne Bahnanschluss profitieren davon
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Auch die Fahrgäste bezahlen einen Aufschlag von 0,85 EUR, die nur von Bahnhof zu Bahnhof fahren und keine Anschlusswabe benötigen • Kein Erwerb im Bus möglich • Für DB-Grundtarif bleibt Tarifhöhe bei DB AG 	<ul style="list-style-type: none"> • Gilt nicht ganztägig, sondern wie das Baden-Württemberg-Ticket erst ab 9 Uhr • Das MetropolTagesTicket erweitert die große Angebotspalette der Fahrscheine und kann in der Kommunikation mit den Fahrgästen nicht ohne weiteres gegenüber dem B-W-Ticket abgegrenzt werden

3. Welche Kosten fallen für die Einführung des Metropoltarifs an?

Neben den verkehrlichen wurden auch die finanziellen Auswirkungen der Einführung eines Metropoltarifs untersucht:

- Für ein MetropolEinzelTicket müssten einmalig Kosten in Höhe von rund 375.000 EUR für die Programmierung des Vertriebssystems der DB AG und für ein Gutachten zur künftigen Einnahmeverteilung aufgewendet werden. Der Anteil des naldo wäre rund 66.000 EUR. Auf den Landkreis Reutlingen entfielen rund 16.500 EUR.
- Bei einem MetropolTagesTicket müssten die Landkreise der DB AG jährlich rund 1 Mio. EUR Einnahmeverluste in Folge von Verlagerungen vom teureren Baden-Württemberg-Ticket zum günstigeren MetropolTagesTicket ersetzen. Der Anteil des naldo wäre rund 190.000 EUR/Jahr. Auf den Landkreis Reutlingen entfielen rund 81.000 EUR/Jahr. Eine Steigerung der Verkaufszahlen gegenüber dem Baden-Württemberg-Ticket würde die Ausgleichszahlungen verringern. So würde sich z. B. bei einer Steigerung um rund 5 % der kalkulierte Verlustausgleich halbieren.

4. Wie ist die Haltung der naldo-Landkreise zu diesem Vorschlag?

Die vier Landkreise in naldo sehen im Metropoltarif eine erhebliche Chance für das Vorkommen unserer Metropolregion. Gleichwohl hat der vorgelegte Vorschlag überrascht. Bislang ging man davon aus, dass neue Tarifangebote für die Metropolregion nutzerfinanziert werden sollen und somit kostenneutral für die Landkreise und Verkehrsverbände sind.

Das nun vorgeschlagene MetropolTagesTicket würde eine Ausfallgarantie der vier Landkreise in Höhe von 190.000 EUR pro Jahr erfordern. Auch wenn dieser Betrag durch eine Steigerung von Verkaufszahlen reduziert werden kann, so kann dieses Ausfallrisiko – zumal in der derzeitigen angespannten Haushaltssituation – nicht übernommen werden.

Die naldo-Landkreise halten gleichwohl einen Start in Sachen Metropoltarif für wichtig. Sie haben sich daher dafür ausgesprochen, zunächst mit der Umsetzung des Metropol-EinzelTickets zu beginnen. Sie haben dafür ihre Bereitschaft signalisiert, die auf naldo entfallenden Anteile an den Einmalkosten zu übernehmen.

In den nächsten Wochen werden weitere Gespräche in dieser Angelegenheit geführt. Die Verwaltung wird über das Ergebnis dieser Gespräche in der Sitzung berichten.