VVS-Tarifzonenreform

Projektverantwortung:

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH
Dirk Dietz
Abteilungsleiter Tarif
Rotebühlstr. 121
70178 Stuttgart

Kurzbeschreibung:

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) führt zum 01.04.2019 eine umfassende Tarifzonenreform durch. Aus bisher 52 Tarifzonen werden 5 Ringe (zuzüglich 10 Außenzonen im Bereich benachbarter Landkreise). Das VVS-Tarifzonensystem wird damit nicht nur radikal einfacher, sondern es ergeben sich für viele Fahrgäste erhebliche Preissenkungen. Die Preisreduktionen belaufen sich auf fast 50 Mio. Euro. Flankierend zur Vereinfachung des Zonensystems wird ein günstiges TagesTicket dauerhaft am Markt platziert. Zudem wird es im Jahr 2019 keine Preisanpassung geben. Der VVS und seine Gesellschafter machen den Umstieg auf den umweltfreundlichen ÖPNV noch attraktiver. Die Umsetzung der größten Tarifzonenreform in Deutschland wird möglich, weil sich neben den kommunalen Aufgabenträgern auch das Land Baden-Württemberg an der Finanzierung mit erheblichen Mitteln beteiligt. Es stellt über einen Zeitraum von 6 Jahren einen Gesamtfinanzierungsbetrag in Höhe von 42 Mio. Euro zur Verfügung. Der Beitrag der Verkehrsunternehmen besteht in einer gedämpften Einnahmenentwicklung in den Jahren 2019 bis 2021, die auch über die Folgejahre wirken wird und im Umstellungsaufwand der Systeme.

Ausgangslage

Der VVS ist der größte Verkehrsverbund in Baden-Württemberg. Er umfasst die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Landkreises Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis. Im Jahr 2017 konnte der VVS Fahrgastzahlen in Höhe von 382 Mio. und Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 533 Mio. Euro verzeichnen. Innerhalb des Stadtgebietes Stuttgart wird der ÖPNV durch das städtische Verkehrsunternehmen Stuttgarter Straßenbahnen AG betrieben. Das Rückgrat für den öffentlichen Verkehr in der Region Stuttgart sowie für Verkehre zwischen den Verbundlandkreisen und der Landeshauptstadt Stuttgart bildet die S-Bahn Stuttgart, die über ein dichtes Angebot im Regionalzugverkehr sowie über attraktive Nebenbahnen- und Busverkehre ergänzt wird. Der VVS ist als sogenannter Mischverbund organisiert. Die Gesellschaftsanteile der GmbH werden jeweils zur Hälfte durch die öffentliche Hand (das Land, die Landeshauptstadt, die Verbundlandkreise und der Verband Region Stuttgart) sowie durch die Verkehrsunternehmen gehalten. Die Gesellschaftsanteile der Verkehrsunternehmen sind mehrheitlich durch Beteiligungen des Bundes und der Landeshauptstadt Stuttgart ebenfalls durch die öffentliche Hand bestimmt. Das Verfahren zur Festlegung des VVS-Tarifes erfolgt zweistufig in der Gesellschafterversammlung der VVS GmbH: Zunächst wird mit der Mehrheit der Verkehrsunternehmensgesellschafter die Tarifhöhe beschlossen. Die Festlegung der Tarifstruktur erfolgt mit den Stimmen aller Gesellschafter. Die öffentliche Hand hat jedoch abweichend vom Grundsatz, dass die Verkehrsunternehmen über die Tarifhöhe beschließen, auch diesbezüglich das Letztbestimmungsrecht. Sie muss für den Fall, dass sie einer von den Verkehrsunternehmen beschlossenen Tariferhöhung nicht zustimmt, die finanziellen Folgen aus dem Widerspruch tragen.

Projektbeschreibung

Bisherige Tarifzoneneinteilung im VVS

Der VVS-Tarif ist wie die allermeisten Verbundtarifsysteme als Flächenzonentarif ausgestaltet. Die Preisgestaltung erfolgt mit Ausnahme der Verbundnetzkarten in Abhängigkeit von der Zahl der durchfahrenen Tarifzonen.

Im Kern des Verbundgebietes liegt die Landeshauptstadt Stuttgart, die heute in zwei Tarifzonen unterteilt ist. Die Tarifzone 10 bildet hierbei ziemlich deckungsgleich den sogenannten Stuttgarter Talkessel ab, in dem die Luftbelastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid besonders hoch ist. Die restlichen Stadtteile sowie die Stadt Fellbach und Korntal bilden die Tarifzone 20. Um die Tarifzone 20 sind fünf Ringe gelegt, die noch durch Außenzonen in benachbarten Landkreisen, die nicht zum

VVS gehören, ergänzt werden. Während die Tarifzonen 10 und 20 jeweils eine Einheit bilden sind die Außenringe in sogenannte Sektoren unterteilt. Insgesamt weist der Tarifzonenplan des VVS derzeit 52 Tarifzonen auf. Die Zuordnung der Kommunen zu den einzelnen Tarifzonen erfolgt entsprechend der weitgehend monozentrischen Ausrichtung der Verkehrsströme auf die Landeshauptstadt Stuttgart hin, in Abhängigkeit von deren Entfernung vom Stuttgarter Hauptbahnhof. Das VVS-Tarifzonensystem ist seit der Verbundgründung weitgehend unverändert. Es hat sich im Großen und Ganzen bewährt.

Tarifliche Entwicklungen und verkehrliche Entwicklungen der vergangenen Jahre

Der VVS-Tarif gilt als vergleichsweise hochpreisig. Das im Vergleich zu anderen Verkehrsverbünden in Baden-Württemberg und Deutschland höhere Preisniveau rechtfertigt sich durch das höhere Einkommensniveau in der Region Stuttgart sowie durch ein sehr gutes ÖPNV- und SPNV-Angebot: Innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart verkehren die Stadtbahnen tagsüber grundsätzlich im 10-Minuten-Takt. Es findet ein stetiger Ausbau des SSB-Stadtbahnsystems statt. Im Bereich der S-Bahnen ergibt sich auf der Stammstrecke überlagernd über die 6 S-Bahnlinien in den Hauptverkehrszeiten ein 2,5 Minuten-Takt, der stufenweise bis Ende 2021 auch tagsüber zwischen den Spitzen am Morgen und Abend realisiert werden wird. Im Zuge der Ausschreibungsverfahren verbessert das Land Baden-Württemberg auch spürbar das Regionalzugverkehrsangebot. Ab Mitte 2019 führt es den MetropolExpress ein, der im 30-Minuten-Takt von Ober- und Mittelzenten der Metropolregion in die Landeshauptstadt fährt, ein. Auch das Angebot an Busverkehren in der Stadt Stuttgart und den Landkreisen ist deutlich besser als in anderen Teilen des Landes Baden-Württemberg und wird weiter ausgebaut.
Dennoch ist der VVS bei der Fortschreibung seiner Tarife in den vergangenen Jahren maßvoll vorgegangen. Seit 2011 greift zudem ein transparentes, kostenbasiertes Verfahren zur Tariffortschreibung. In der Folge lagen die vorgenommen Tarifanpassungen im VVS unter denen des Landesdurchschnitts. Geprägt war die Tarifgestaltung der letzten Jahre zudem durch die Schaffung neuer, passgenauer Angebote. So wurde beispielsweise das SeniorenTicket neu gestaltet. Die Sperrzeit entfiel und das Jahres-Abo für Senioren beinhaltet eine Verbundnetzgeltung. Außerdem wurde ein preisgünstiges Jahresnetz-Abo für Auszubildende geschaffen, das am Markt sehr gut angenommen wird. Eine Erfolgsgeschichte schreibt auch das Tarifangebot FirmenTicket. Insbesondere das Zuschussmodell, an dem sich auch das Land Baden-Württemberg beteiligt, bei dem der Arbeitgeber einen Mindestzuschuss von 10 Euro je Monat und abgenommenem FirmenTicket zahlt, weist stark steigende Absatzzahlen aus. Mittlerweile konnten die Gesamt-Abonnentenzahlen über alle Ticketgattungen auf über 200.000 gesteigert werden (ohne Scool-Abos für Schüler). Die Aboquote konnte von bescheidenen 16 % auf nunmehr 67 % gesteigert

werden. Sowohl die Einnahmen als auch die Fahrgastzahlen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen.

Kritik an der Tarifgestaltung im VVS

Trotz der moderaten Tariffortschreibung und deutlich verbessertem Ticket- und Leistungsangebot und stetig steigenden Fahrgastzahlen wurde immer wieder die Tarifgestaltung im VVS kritisiert. Dies betrifft sowohl die Tarifhöhe als auch die Tarifstruktur. Hinsichtlich der Tarifhöhe wird insbesondere der Automatismus der jährlichen Tarifanpassung bemängelt. Ebenso wurde in den Landkreisen auf eine wahrgenommene Schieflage zwischen dem Leistungsangebot in der Fläche und in der Landeshauptstadt Stuttgart und der jeweiligen Preishöhe hingewiesen. Hinsichtlich der Tarifstruktur wurde insbesondere im Landkreis Esslingen eine Ungleichbehandlung zwischen den Landkreisen diskutiert. So weist der Landkreis Esslingen 15 Tarifzonen auf, während es im räumlich vergleichbar großen Landkreis Böblingen derzeit nur 9 Tarifzonen gibt. Landkreisseitig wurde auch eine Ungleichbehandlung im Vergleich mit der Landeshauptstadt Stuttgart mit (nur) zwei Tarifzonen attestiert, während in Stuttgart selbst schon die Unterteilung des Stadtgebietes in zwei Tarifzonen bemängelt wurde.

Forderungen aus der Politik

Durch den Verband Region Stuttgart und durch die Landkreise wurde seit Jahren eine deutliche Reduktion der Tarifzonen in den Verbundlandkreisen gefordert. Zumindest sollten die Sektorengrenzen in den Außenringen entfallen. Der Landkreis Esslingen forderte eine Gleichbehandlung mit den anderen Verbundlandkreisen in Bezug auf die Anzahl der auf ihn entfallenden Tarifzonen. In Stuttgart besteht seit langem der Wunsch das Stadtgebiet zu einer tariflichen Einheit zu machen, indem man die bisherigen Tarifzonen 10 und 20 verschmilzt. Im Zuge der Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2018/2019 brachten die drei großen Ratsfraktionen CDU, GRÜNE und SPD einen gemeinsamen verkehrspolitischen Antrag ein, der unter anderem vorsieht die Tarifzonen 10 und 20 zu einer Einheitszone zusammenzulegen. Hierfür wurde für das Jahr 2019 ein Finanzierungsbeitrag in Höhe von 9 Mio. Euro eingestellt. Mit diesem Betrag hätte für Fahrten innerhalb Stuttgarts ein Mischpreis zwischen der Preisstufe 1 und 2 gebildet werden können, der näher am Preis der Preisstufe1 als am Preis der Preisstufe 2 gelegen hätte. Für ein- und ausbrechende Fahrten hätte dagegen bei Fahrten in die Stuttgarter Innenstadt weiterhin gegolten, dass bei der Fahrpreisermittlung für den Stuttgarter Teil der Fahrt zwei Zonen anzusetzen wären. Aus der Sicht der Landkreise und des Verbandes Region Stuttgart ergab sich nunmehr eine komplette Schieflage zwischen der Tarifierung in der Landeshauptstadt einerseits und der

Tarifierung in den Landkreisen andererseits. Einigkeit zwischen der Landeshauptstadt, den Landkreisen und dem Verband Region Stuttgart herrschte darüber, dass das VVS-Tarifsystem insgesamt einfacher und preisgünstiger werden sollte, um noch mehr Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Der VVS erhielt daher den Auftrag die Möglichkeiten einer Tarifzonenreform zu untersuchen.

Weites Betrachtungsfeld und breiter Beteiligungsprozess

Um dem Auftrag zur Untersuchung möglicher Varianten einer Tarifzonenreform nachzukommen, wurde eine Arbeitsgruppe gebildet. In dieser Arbeitsgruppe waren alle Gesellschafter des VVS vertreten, neben Vertretern der Aufgabenträger natürlich auch Vertreter der Verkehrsunternehmen. Die Arbeitsgruppe hat mit gutachterlicher Begleitung durch Probst & Consorten, Dresden, 14 verschiedene tarifliche Varianten betrachtet. Dabei wurden fünf Varianten ausgewählt, die vertieft in Bezug auf ihre finanziellen und verkehrlichen Wirkungen untersucht wurden. Diese Varianten wurden im VVS-Aufsichtsrat und in den Gremien der Gesellschafter zur Diskussion gestellt. Am 21. Februar 2018 hat der VVS-Aufsichtsrat eine Tarifklausur durchgeführt, in der er sich intensiv mit den verschiedenen Varianten auseinandergesetzt hat. Im weiteren Verlauf kristallisierten sich zwei Varianten einer Tarifzonenreform heraus, die sich im Wesentlichen durch die Tarifierung zwischen dem Stuttgarter Talkessel (Tarifzone 10) und dem Umland unterscheiden. Bei der großen Lösung wird hierbei für ein- und ausbrechende Fahrten das Stadtgebiet Stuttgart mit einer Tarifzone berechnet, während die kleinere Lösung im Binnenverkehr der Stadt Stuttgart ein Zone vorsieht, während für ein- und ausbrechende Verkehre in den Talkessel zwei Tarifzonen für den Stuttgarter Teil der Fahrt anzusetzen sind. Hinsichtlich der Einnahmenwirkungen unterscheiden sich beide Varianten erheblich: die kleine Lösung erfordert einen Finanzierungsbedarf von ca. 20 Mio. Euro p. a., während die große Lösung mit 42,1 Mio. Euro p. a. zu Buche schlägt (Werte jeweils unter Berücksichtigung von durch die Tarifzonenreform induziertem Mehrverkehr; Preiselastizität -0,2). Zeitweise sah es deshalb so aus, dass eher die kleine Lösung Chancen auf eine Realisierung hätte.

Bundesverwaltungsgerichtsurteil und die Rolle des Landes bei der Tarifzonenreform

Mit dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 27.02.2018 zu den Luftreinhalteplänen der Städte Düsseldorf und Stuttgart, das als Ultima Ratio auch Fahrverbote für dieselbetriebene Kraftfahrzeuge vorsieht, sofern auf andere Weise nicht die schnellstmögliche Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte erreicht werden kann, kam neue Bewegung in die Diskussion um die Tarifzonen-

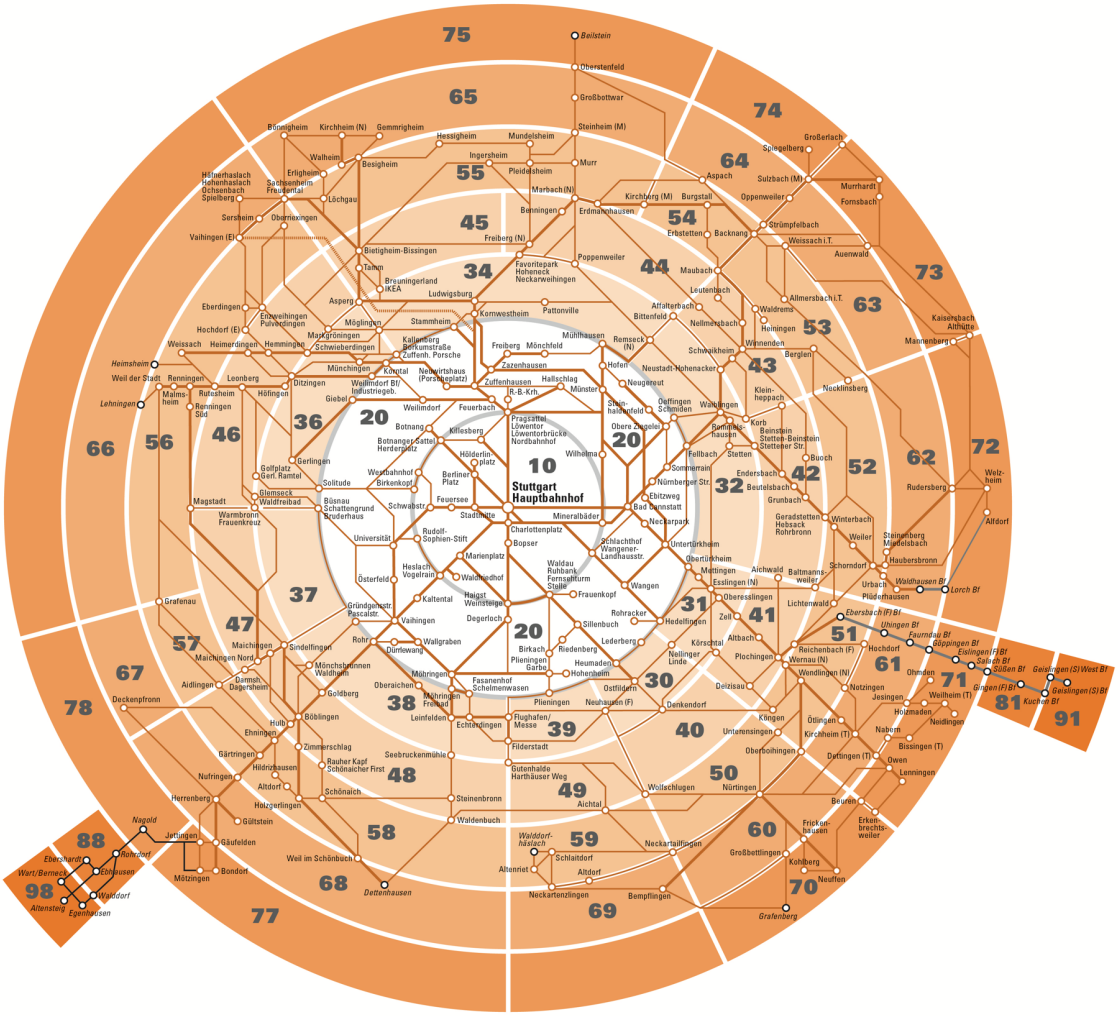
reform. Der ÖPNV rückte noch stärker als maßgeblicher Problemlöser im Hinblick auf die Luftschadstoffbelastung in den Fokus. Nachdem das Land seine Bereitschaft signalisiert hatte, sich zeitlich befristet an den finanziellen Lasten der großen Lösung zur Tarifzonenreform zu beteiligen, fasste der Aufsichtsrat am 10. April 2018 den Grundsatzbeschluss die große Lösung „Stuttgart eine Zone für alle“ weiter zu verfolgen. Und nachdem mit allen Finanzierungsträgern (Land, Landeshauptstadt, Landkreise) der Tarifzonenreform die Aufteilung der Finanzierungsbeiträge geklärt war, machten der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung in ihren Sitzungen am 24. Juli 2018 durch entsprechende Beschlussfassungen den Weg frei zur Umsetzung der VVS-Tarifzonenreform zum 01. April 2019.

Inhalte der Tarifzonenreform

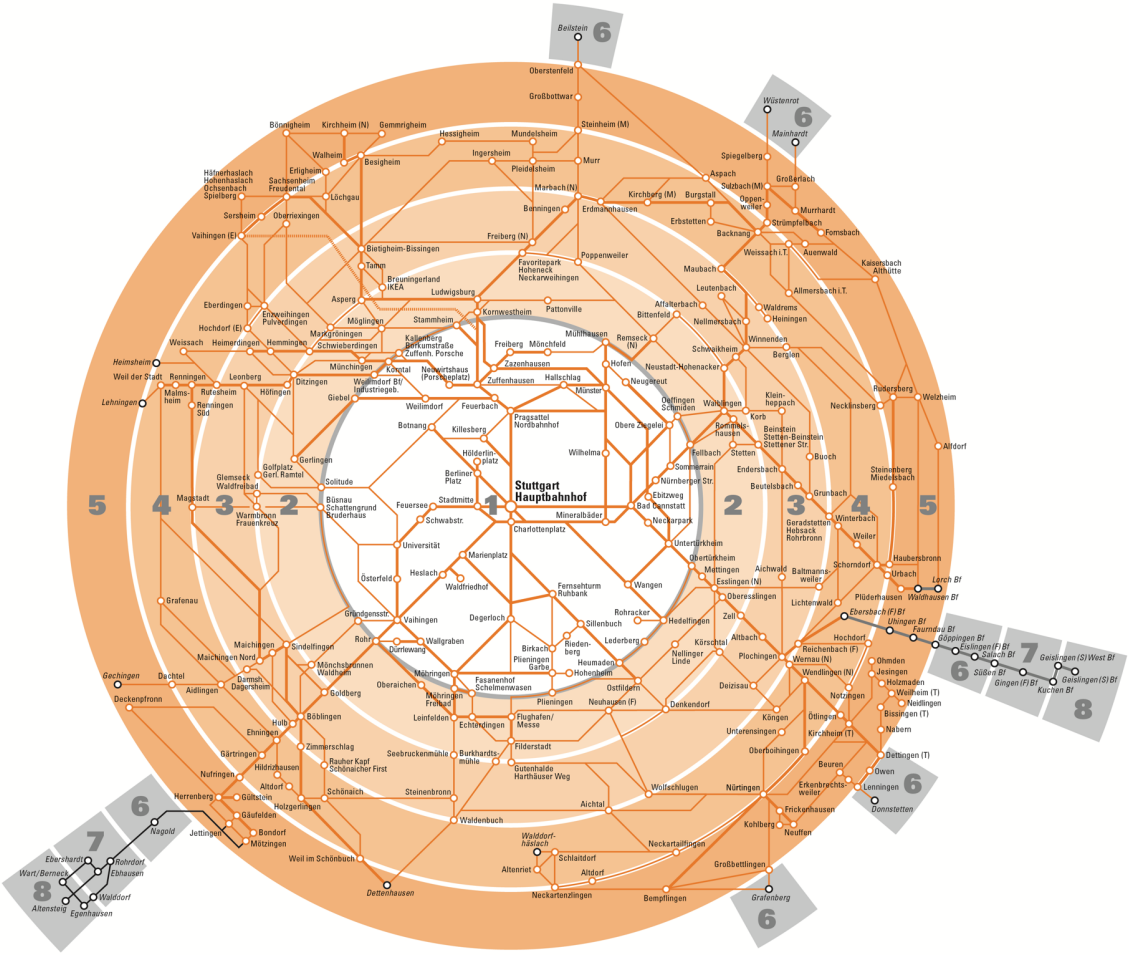
Die Variante „Stuttgart eine Zone für alle“ sieht Folgendes vor:
Die Zonen 10 und 20 in der Landeshauptstadt werden zu einer einheitlichen Zone zusammengefasst. Es gibt damit innerhalb von Stuttgart keine Tarifzonengrenze mehr. Für Fahrten innerhalb der Landeshauptstadt gilt der Preis der bisherigen Preisstufe 1. Ein- und Auspendler in den bzw. aus dem besonders belasteten Stuttgart Talkessel (heutige Zone 10) sparen mindestens eine Zone ein. Damit wird der Preis für diese Fahrgäste deutlich gesenkt und ein starker Anreiz zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr gesetzt.

In den Außenringen werden die so genannten Sektorengrenzen abgeschafft. Gleichzeitig werden der heutige 60er- und 70er-Ring in den Verbundlandkreisen zusammengefasst. Damit wird die Zahl der Tarifzonen deutlich reduziert und das Tarifsystem radikal vereinfacht. An Stelle der 52 Tarifzonen treten damit im Verbundkerngebiet des VVS fünf Ringzonen. Hinzu kommen 10 Außenzonen, die die tariflichen Arrondierungen zu Landkreisen außerhalb des Verbundkerngebietes abbilden.

Tarifzonenplan heute:



Tarifzonenplan künftig:



Anstelle von bis zu 15 Tarifzonen (im Landkreis Esslingen) gibt es künftig pro Landkreis maximal vier Ringzonen. Bislang waren bis zu fünf Zonen für eine Fahrt innerhalb eines Landkreises zur jeweiligen Kreisstadt notwendig. Durch die Bildung der Stuttgarter Einheitszone profitieren alle Einpendler aus den Landkreisen ins Zentrum von Stuttgart (bisherige Zone 10), indem sie mindestens eine Zone sparen. Insbesondere lange Fahrten aus den Randgebieten der Verbundlandkreise (70er-Zonen) in den Stuttgarter Talkessel, für die heute sieben Zonen durchfahren werden, werden spürbar günstiger, da gleich zwei Zonen weniger zu bezahlen sind. Die Ersparnis bei diesen Fahrten liegt bei 25 bis 30 %.

Mit dem Wegfall der Sektorengrenzen werden aber auch tangentiale Verbindungen zum Teil erheblich günstiger. Hier ist zum Beispiel die Fahrt mit der S60 von Böblingen nach Leonberg zu nennen (heute vier Zonen, künftig nur noch zwei Zonen) oder die Fahrt mit dem Bus von Esslingen zum Flughafen (heute drei Zonen, künftig nur noch eine Zone).

Eine wichtige Prämisse der Tarifzonenreform war, dass kein Kunde schlechter gestellt wird. Es wird zwar nicht für alle Kunden günstiger, aber es muss auch niemand mehr bezahlen. Nachfolgend finden sich ausgewählte Beispielrelationen nebst den dazugehörigen Preisen:

Preisbeispiele EinzelTicket

von	nach	Zonen		Preis		gespart	
		heute	neu	heute	neu		
Zuffenhausen	S-City	2	1	2,90 €	2,50 €	0,40 €	14%
Bondorf	Stuttgart	7	5	8,60 €	6,50 €	2,10 €	24%
Böblingen	Waiblingen	5	3	6,50 €	4,20 €	2,30 €	35%
Holzgerlingen	Leonberg	5	2	6,50 €	2,90 €	3,60 €	55%
Welzheim	Stuttgart	7	5	8,60 €	6,50 €	2,10 €	24%
Lenningen	Stuttgart	7	5	8,60 €	6,50 €	2,10 €	24%
Nürtingen	Stuttgart	6	4	7,70 €	5,30 €	2,40 €	31%
Vaihingen (E)	Stuttgart	6	4	7,70 €	5,30 €	2,40 €	31%
Esslingen	Flughafen (per Bus)	3	1	4,20 €	2,50 €	1,70 €	40%
Ludwigsburg	Esslingen	4	2	5,30 €	2,90 €	2,40 €	45%

Preisbeispiele MonatsTicket

von	nach	Zonen		Preis		gespart	
		heute	neu	heute	neu		
Zuffenhausen	S-City	2	1	86,50 €	67,60 €	18,90 €	22%
Bondorf	Stuttgart	7	5	221,00 €	167,00 €	54,00 €	24%
Böblingen	Waiblingen	5	3	167,00 €	115,20 €	51,80 €	31%
Holzgerlingen	Leonberg	5	2	167,00 €	86,50 €	80,50 €	48%
Welzheim	Stuttgart	7	5	221,00 €	167,00 €	54,00 €	24%
Lenningen	Stuttgart	7	5	221,00 €	167,00 €	54,00 €	24%
Nürtingen	Stuttgart	6	4	196,00 €	143,00 €	53,00 €	27%
Vaihingen (E)	Stuttgart	6	4	196,00 €	143,00 €	53,00 €	27%
Esslingen	Flughafen (per Bus)	3	1	115,20 €	67,60 €	47,60 €	41%
Ludwigsburg	Esslingen	4	2	143,00 €	86,50 €	56,50 €	40%

Preisbeispiele JahresTicket

von	nach	Zonen		Preis		gespart	
		heute	neu	heute	neu		
Zuffenhausen	S-City	2	1	865 €	676 €	189,00 €	22%
Bondorf	Stuttgart	7	5	2.210 €	1.670 €	540,00 €	24%
Böblingen	Waiblingen	5	3	1.670 €	1.152 €	518,00 €	31%
Holzgerlingen	Leonberg	5	2	1.670 €	865 €	805,00 €	48%
Welzheim	Stuttgart	7	5	2.210 €	1.670 €	540,00 €	24%
Lenningen	Stuttgart	7	5	2.210 €	1.670 €	540,00 €	24%
Nürtingen	Stuttgart	6	4	1.960 €	1.430 €	530,00 €	27%
Vaihingen (E)	Stuttgart	6	4	1.960 €	1.430 €	530,00 €	27%
Esslingen	Flughafen (per Bus)	3	1	1.152 €	676 €	476,00 €	41%
Ludwigsburg	Esslingen	4	2	1.430 €	865 €	565,00 €	40%

Im Zuge der Tarifzonenreform wird auch das TagesTicket neu gestaltet. Dessen Preisgestaltung folgt dem Grundsatz, dass ein TagesTicket nicht mehr kostet als zwei EinzelTickets der entsprechenden Preisstufe. Ein GruppentagesTicket für bis zu 5 Personen kostet nicht mehr als zwei EinzelTagesTickets.

Eine Gegenüberstellung der Preise heute und künftig ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Preise EinzelTagesTickets (ETT)

Geltungsbereich	*Preis EinzelTicket*	*Preis ETT heute*	**Preis ETT neu online**	**Preis ETT neu Vertrieb konventionell**
1 Zone	*2,50 €*	*7,00 €*	**5,00 €**	**5,20 €**
2 Zonen	*2,90 €*		**5,80 €**	**6,00 €**
3 Zonen	*4,20 €*	*11,20 €*	**8,40 €**	**8,60 €**
4 Zonen	*5,30 €*		**10,60 €**	**10,80 €**
5 Zonen und mehr (Netz)	*6,50 €*	*15,50 €*	**13,00 €**	**13,20 €**

Preise GruppenTagesTickets (GTT)

Geltungsbereich	*Preis ETT neu*	*Preis GTT heute*	**Preis GTT neu online**	***Preis GTT neu Vertrieb konventionell***
1 Zone	*10,40 €*	*12,30 €*	**10,20 €**	**10,40 €**
2 Zonen	*12,00 €*		**11,80 €**	**12,00 €**
3 Zonen	*15,50 €*	*17,10 €*	**15,50 €**	**15,70 €**
4 Zonen	*17,00 €*		**16,80 €**	**17,00 €**
5 Zonen und mehr (Netz)	*19,90 €*	*19,90 €*	**19,50 €**	**19,70 €**

Mit der Neugestaltung des TagesTickets beabsichtigt der VVS besonders Kunden, die bisher nicht oder nur gelegentlich den ÖPNV nutzen, anzusprechen. Das TagesTicket soll als das Ticket der ersten Wahl am Markt platziert werden. Auch hier spielt der Aspekt, die Nutzung des ÖPNV möglichst einfach zu gestalten eine wesentliche Rolle.

Für die Fahrgäste ergeben sich aus der Tarifzonenreform Preisermäßigungen von rund 50 Mio. Euro.

Bestandteil der Beschlussfassungen zur Tarifzonenreform im VVS war auch, dass zum ersten Mal in der 40-jährigen Verbundgeschichte zum 01.01.2019 keine Tariferhöhung erfolgt. Es wäre schlichtweg nicht vermittelbar gewesen zum 01.01.2019 die Fahrpreise anzuheben um sie dann am 01.04.2019 für viele (aber nicht alle) Kunden zum Teil deutlich abzusenken. Die unterbleibende Tariferhöhung ist jedoch in den Regularien zur Finanzierung der Tarifzonenreform mit abgebildet. Aus der unterbleibenden Tariferhöhung resultieren zusätzlich zu den oben genannten rund 50 Mio. Euro noch einmal rund 14 Mio. Euro Entlastungswirkungen für die Fahrgäste im VVS.

Die Nutzung der VVS-Verkehrsmittel wird damit nicht nur wesentlich einfacher, sondern für die Kunden auch preislich wesentlich attraktiver. In Kombination mit dem sehr guten ÖPNV- und SPNV-Angebot erwartet der VVS deutlich steigende Fahrgastzahlen durch Verlagerungen aus dem MIV heraus. Aus der VVS-Tarifzonenreform resultieren positive verkehrs- und umweltpolitische Effekte. Die VVS-Tarifzonenreform entfaltet zugleich sozialpolitische Wirkung.

Finanzierung der Tarifzonenreform

Die Reduzierung der Fahrpreise erzeugt Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen. Die Mindereinnahmen betragen im gesamten VVS nach der Berechnung des beauftragten Gutachters Probst & Consorten, Dresden, auf Basis von VVS-Verkaufsdaten und der VVS-Verkehrserhebungsdaten 42,1 Millionen Euro pro Jahr (Preisstand 2018). In dieser Summe ist bereits eine Nachfragesteigerung von 5 Mio. Fahrten auf Basis einer angenommenen Preiselastizität von - 0,2 eingerechnet. Bei einem höheren Mengenwachstum könnten sich die Mindereinahmen verringern. Diese kommen dann der Landeshauptstadt Stuttgart und den Landkreisen zu Gute. Der Betrag von 42,1 Mio. Euro bildet die Basis für die Kostenaufteilung zwischen den Finanzierungsträgern.
Das Land Baden-Württemberg stellt zur Finanzierung der Tarifzonenreform einen Zuschuss von insgesamt 42 Millionen Euro als Pauschalbetrag („eine Jahressscheibe“) über einen Zeitraum von sechs Jahren zur Verfügung. Dieser Zuschuss ist befristet (2019 bis 2024) und wird abgeschmolzen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise haben vereinbart, die nach Abzug des Landeszuschusses verbleibenden Kosten im Verhältnis 45 % (LHS) und 55 % (Landkreise) aufzuteilen. Dieses Verhältnis entspricht der Entlastungswirkung der Tarifzonenreform für den jeweiligen Interessensbereich der Stadt Stuttgart und der Verbundlandkreise. Sollte ein höheres Mengenwachstum erzielt und der Ausgleichsbetrag reduziert werden können, wird der Unterschiedsbetrag zwischen der Stadt Stuttgart und den Verbundlandkreisen verursachergerecht aufgeteilt. Das heißt, wenn durch die Tarifabsenkung in Stuttgart ein höheres verkehrliches Wachstum zu verzeichnen ist als im Umland, profitiert die Landeshauptstadt entsprechend.

Die Verkehrsunternehmen werden im Grundsatz so gestellt, dass ihre Einnahmen des Jahres 2018 in den Jahren 2019 - 2021 mit den jeweiligen Tarifanpassungsraten einschließlich der unterbleibenden kalkulatorischen Tarifanpassung 2019 (2,62 %) fortgeschrieben werden. Ihre Einnahmen werden insoweit begrenzt auf das mit den Tarifanpassungsraten dieser Jahre fortgeschriebene Niveau des Jahres 2018. Die Verkehrsunternehmen akzeptieren, dass die öffentliche Hand den Zuschuss auf maximal 42,1 Mio. Euro deckelt. Sollte der Deckel überschritten werden, haben die Verkehrsunternehmen jedoch die Möglichkeit in den Folgejahren entsprechende Tarifzuschläge zusätzlich auf die „normale“ Preisanpassung aufzuschlagen. Ganz wesentlicher Beitrag der Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der Tarifzonenreform ist, dass sie auf zu erwartende Fahrgastzahlensteigerungen aus den heutigen Bestandsverkehren für die Jahre 2019 bis 2021 verzichten. Durch Festschreibung des Finanzierungsbeitrages der öffentlichen Hand mit Wirkung ab 2022 wirkt dieser Verzicht auch dauerhaft. Im Gegenzug kann jedoch erwartet werden, dass Tarifanpassungen in Zukunft am Markt einfacher realisiert werden können. Schließlich setzen die künftigen Tarifanpassungen auf dem aus der Tarifzonenreform resultierenden niedrigeren Preisniveau auf. Insofern erwachsen den Verkehrsunternehmen aus der Tarifzonenreform auch Chancen auf eine künftig bessere Einnahmenentwicklung. Wichtig war den Verkehrsunternehmen, dass sich die Dämpfung der Einnahmenentwicklung nur auf die Bestandsverkehre bezieht und dass sie zusätzliche Einnahmen aus Neuverkehren (Leistungsverbesserungen) in den Jahren 2019 - 2021 zusätzlich erhalten. Dies ist in den Finanzierungsregularien zur Tarifzonenreform auch abgebildet.

Vertriebliche Umsetzung

Die vertriebliche Umsetzung der VVS-Tarifzonenreform stellt den VVS und seine Verkehrsunternehmen vor erhebliche Voraussetzungen. Zwar wird es für den Kunden künftig viel einfacher und

vielfach auch deutlich preisgünstiger den ÖPNV im VVS zu nutzen, jedoch ist der Umsetzungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen enorm. Die Tarif- und Relationsdaten mussten neu generiert und getestet werden. Es sind sämtliche Vertriebs- und Kontrollsysteme (z. B. Hintergrundsysteme, Busdrucker, Fahrausweisautomaten, mobile Kontrollgeräte) anzupassen. Bei Abo-Bestandskunden muss geprüft werden, ob die Zonenanzahl noch stimmt oder ob diese Kunden nicht weniger Tarifzonen benötigen. Schließlich müssen Lösungen für die noch ca. 250.000 Verbundpasskunden (Käufer von Wochen- und MonatsTickets) implementiert werden; denn die alten Verbundpässe weisen noch die alten Tarifzonen aus und sind auch entsprechend codiert. Der vertriebliche Umsetzungsaufwand aus der Tarifzonenreform entspricht zwar nicht ganz dem Aufwand, der mit der Schaffung eines gänzlich neuen Verbundtarifes verbunden ist, kommt diesem aber doch schon sehr nahe. Der VVS und die Verkehrsunternehmen haben daher bereits im Frühjahr 2018 damit begonnen, die notwendigen Anpassungen und Arbeiten im Bereich des Vertriebes zu konzeptionieren und in die Wege zu leiten. Nur so kann der 01. April 2019 als Umsetzungstermin für die Tarifzonenreform eingehalten werden.

Kommunikation der Tarifzonenreform

Die VVS-Tarifzonenreform, die zuweilen auch als historisch bezeichnet wird, ist auf ein breites Medienecho gestoßen. Insofern sind schon viele Menschen im VVS-Gebiet gut mit Informationen über die Tarifzonenreform versorgt. Der VVS wird dennoch natürlich alle ihm zur Verfügung stehenden Kanäle nutzen, damit die Tarifzonenreform zu einem Erfolg wird. Dabei geht es nicht nur um rein werbliche Kommunikation, sondern auch um Information der heutigen Bestandkunden. So werden bspw. die Abo-Kunden, die kein zielgruppenspezifisches Verbundnetzticket (Senioren, Schüler, Auszubildende) haben, angeschrieben, damit sie künftig nur noch für den Geltungsbereich bezahlen müssen, den sie mit der Tarifzonenreform auch benötigen. Entsprechende Informationen und „FAQs“ werden in den elektronischen Medien des VVS und der Verkehrsunternehmen hinterlegt. Auch die Tarifinformationen an den Haltestellen werden angepasst.
Bereits im Oktober startete eine Abo-Kampagne, bei der hinsichtlich des Abopreises die Tarifzonenreform für Neukunden mit Abostart ab 01.Dezember 2018 vorweg genommen wird.

Fazit und Ausblick

Durch die gemeinsame Kraftanstrengung aller Beteiligten -Land, Landeshauptstadt, Verbundlandkreise, Verband Region Stuttgart, Verkehrsunternehmen und VVS- ist es gelungen die zum 01.

April 2019 umzusetzende Tarifzonenreform auf den Weg zu bringen. Mit der Tarifzonenreform wird es erstmals seit Verbundgründung eine breite Absenkung der durch die Kunden zu zahlenden Fahrpreise geben. Die Maßnahme ist geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und damit verkehrs- und umweltpolitische Ziele zu erreichen. Der VVS wird auch in Zukunft mit innovativen Tarifkonzepten den Bedürfnissen der Kunden entsprechen. Das Land Baden-Württemberg hat seine Bereitschaft erklärt auch andere Verkehrsverbünde bei vergleichbaren Tarifmaßnahmen zu unterstützen. Die Entscheidungen über die Realisierung entsprechender Vorhaben werden sicher auch im Lichte der Erfahrungen mit der VVS-Tarifzonenreform getroffen werden.