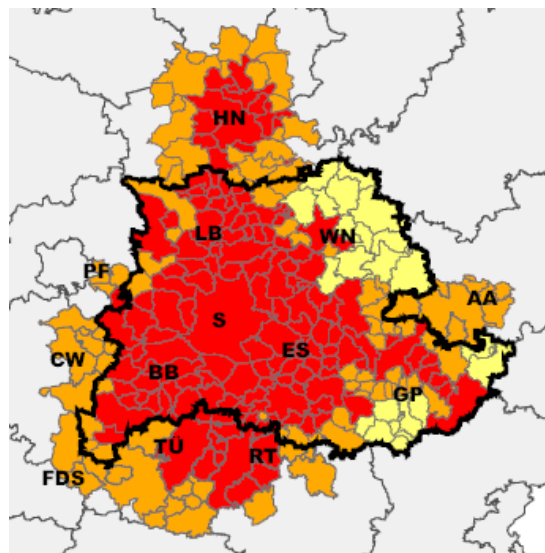


Integriertes Tarifsystem in der Metropolregion Stuttgart - Metropoltarif

1. Allgemeines

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 Verbünde, 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.

Diese Zielsetzung wird in den einzelnen Regionen auf unterschiedlicher Weise verfolgt. In der Metropolregion Nürnberg wird der Verkehrsverbund Nürnberg (VGN) mit seinem angestammten Kernbereich Mittelfranken und Oberpfalz in den nächsten Jahren in Richtung Bamberg und Bayreuth erweitert. Die weitere Ausdehnung in das restliche Oberfranken ist nicht ausgeschlossen. Weitere Landkreise haben ihr Interesse an einer tariflichen Integration erklärt. Mittelfristig wäre es dem VGN damit möglich, den größten Teil der Metropolregion Nürnberg mit einer einheitlichen Tarifstruktur abzudecken.

Die Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen mit ihren drei großen Verkehrsverbänden Süd-Niedersachsen (VSN), Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) und Großraum-Verkehr Hannover (GVH) sowie weiteren sechs Landkreisen verfolgt andere Wege. Da wegen der unterschiedlichen Tarifstruktur der Verbände eine weitreichende Annäherung der Tarife ausscheidet wird derzeit diskutiert, das Niedersachsenticket (vergleichbar dem Baden-Württemberg Ticket) auch in den Verkehrsmitteln der lokalen Unternehmen im Bereich verschiedener noch nicht tariflich integrierter Landkreise anzuerkennen. Weitergehende Maßnahmen sind allerdings vorerst nicht geplant.

In der Metropolregion München mit ihren großen Verbänden, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MUV) und dem Augsburgischer Verkehrs- und Tarifverbund (AVV) und den nicht tariflich integrierten Bereichen um Rosenheim, Landshut und Ingolstadt werden ebenfalls seit einiger Zeit Überlegungen über die Einführung eines Metropoltickets (EMM-Ticket) angestellt. Nach ersten Informationen ist angesichts der Komplexität des Projekts jedoch nicht mit raschen Ergebnissen zu rechnen.

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 Verbände 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. Der VVS sollte als ältester und zentraler Verbund in der Metropolregion bei der Kooperation mit anderen Verbänden hierbei eine Vorreiterrolle einnehmen. Zur Finanzierung partieller Kooperationsmaßnahmen an den Rändern zu den angrenzenden Verbänden stehen seit diesem Jahr durch einen Tarifzuschlag von 0,1 % rd. 340.000 € jährlich zur Verfügung.

2. 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 ein- und ausbrechenden 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. Seit 2004 gibt es außerdem für alle Fahrgäste aus dem Kreis Göppingen in die VVS-Zonen 10 und 20 über das rabattierte KombiTicket Plus im Einzelfahrschein und Zeitkartenbereich ein vergleichbares Tarifangebot. Anlage 1 zeigt die in den letzten Jahren eingeführten Tarifangebote und Sondermaßnahmen zur Überbrückung einzelner Tarifhürden.

Punktuelle Tariflücken, die z. B. durch die Schaffung gemeinsamer Tarifpunkte noch beseitigt werden müssen, gibt es jedoch innerhalb der Metropolregion zwischen dem VVS und angrenzenden Verbänden/Räumen nach wie vor. Der VVS will diese Problembereiche - die wie z. B. bei Bempflingen (Übergangsproblem VVS/naldo - Lösung mit Einführung eines gemeinsamen Tarifpunktes), im Bereich des Heckengäus (Übergangsproblem VVS/VPE) und Oberes Gäu (Übergangsproblem VVS/Verkehrsgemeinschaft Calw) jeweils spezielle Lösungen erfordern - nach und nach mit Hilfe der Mittel aus dem Tarifzuschlag 2008 und in Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden bzw. Verkehrsunternehmen beseitigen. Derartige kleinräumige Tariflösungen beseitigen zwar punktuelle tarifliche Barrieren, sie sind jedoch stets individuelle Sonderlösungen, weil sie entweder auf die speziellen Bedürfnisse einzelner Fahrgastgruppen ausgerichtet sind und/oder auf die Belange der verschiedenen Verbände/Räume abgestimmt werden müssen.

Großräumige Tarifintegrationen mit den an den VVS angrenzenden Räumen/Verbänden in der Metropolregion werden sich am Erschließungsbereich am Schienenverkehr bzw. der S-Bahn orientieren müssen. Derzeit wird im Zusammenhang mit der betrieblich technischen Untersuchung für eine S-Bahn in den Kreis Göppingen geprüft, inwieweit neben einer Vollintegration aller Verkehrsmittel des Kreises Göppingen auch einfacher zu realisierende Formen einer Tarifintegration möglich sind, die in erster Linie die tariflichen Bedürfnisse der Fahrgäste im kreisüberschreitenden Schienenverkehr zum VVS im Auge haben. Dabei soll z. B. der VVS-Tarif ausschließlich auf der Schiene in den Landkreis Göppingen bis Geislingen ausgedehnt werden. Der VVS-Tarif käme in der S-Bahn und zusätzlich in allen anderen Nahverkehrszügen für Fahrten in den VVS bzw. aus dem VVS zur Anwendung und würde den DB -Tarif bzw. das Göppinger KombiTicket ablösen. Im Binnenverkehr der Schiene im Kreis Göppingen würde allerdings weiter der DB-Tarif anerkannt. Entstehende Tarifverluste aus dieser Integration wären vom Landkreis Göppingen zu tragen. Eine Einbeziehung in die solidarische Finanzierung der Tarifverluste über das heutige Finanzierungssystem im VVS – wie im Falle der Verbundstufe 2 - wäre ausgeschlossen. Damit besteht auch kein Grund, den „assozierten Raum“ an der Finanzierung der Grundlasten im VVS zu beteiligen. Die vom VVS-Aufsichtsrat beschlossene Beteiligung an der Grundlastenfinanzierung ist derzeit ein Hemmschuh bei tariflichen Kooperationen zwischen dem VVS und angrenzenden Räumen/Verbänden innerhalb der Metropolregion und sollte deshalb vor dem Hintergrund der Auswirkung auf die Verbundförderung des Landes neu diskutiert werden.

Neben der Integration des Landkreises Göppingen in den VVS-Tarif ist auch mit den anderen Teilen der Metropolregion Stuttgart eine engere Zusammenarbeit auf tariflichem Gebiet zu forcieren. Die

Nutzung des ÖPNV mit einem gemeinsamen (VVS)Ticket bietet eine große Chance identitätsstiftend für einen Metropolraum zu wirken. In Frage käme dabei eine weiträumige Ausdehnung des VVS Tarifs im Bereich **verbundüberschreitender Linien** (Bahnen und Buslinien) zu den Räumen der Oberzentren Heilbronn, Pforzheim und Tübingen/Reutlingen (mit Mittelzentrum Metzingen) und der Mittelzentren Calw, Schwäbisch Gmünd und Schwäbisch Hall in der Metropolregion Stuttgart. Für alle verbundüberschreitenden Fahrten von und zu diesen Räumen wäre der VVS-Tarif damit der Leittarif. Fahrten im Binnenbereich dieser Räume/Verbünde wären weiterhin mit dem jeweiligen räumlichen Verbundtarif (naldo-Tarif, VGC-Tarif usw.) möglich. Fahrten von Pendlern aus Zentren an den Rändern der Metropolregion in Richtung des Oberzentrums Stuttgart, aber auch kürzere Fahrbeziehungen im täglichen Berufs- und Freizeitverkehr von und zu heute an den VVS angrenzenden Mittelbereichen in das heutige VVS-Gebiet wären ohne tarifliche Hürden möglich.

Um dieses Ziel zu erreichen sollte bei derartigen Kooperationen bzw. Integrationen folgende Grundsätze beachtet werden:

- **Die Anwendung des VVS-Tarifs außerhalb des bisherigen Verbundraumes soll auf allen Linien ermöglicht werden, die Verbundübergreifend verkehren.**
- **Außerhalb des VVS-Verbundgebietes entstehende Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste durch die Anwendung des VVS-Tarifs sind von den integrierten Räumen zu übernehmen.**
- **Die tarifliche Integration bzw. Assoziierung soll auf vertraglicher Basis mit den angrenzenden Verbänden/Räumen geregelt werden, so dass keine weiteren Gesellschafter im VVS aufgenommen werden müssen.**

- **Da die tariflich integrierten bzw. assoziierten Räume nicht als Gesellschafter in den Verbund eintreten und die aus der Anwendung des VVS-Tarifs auf ihrem Gebiet entstehenden Verluste selbst tragen, müssen sie sich nicht an den Grundfinanzierungslasten im VVS (Verkehrs- und Verbundlastenausgleich usw.) beteiligen.**

Damit wäre eine pragmatische Lastenverteilung zwischen den finanzierenden Gebietskörperschaften im VVS und den zu integrierenden Räumen als Voraussetzung für eine Anwendung des VVS-Tarifs als Metropolitarrif möglich.

Die dargelegte Möglichkeit der engeren tariflichen Kooperation wäre mit den Partnern außerhalb des VVS in der Metropolregion eingehend zu erörtern. Die Verbandsgeschäftsstelle schlägt deshalb vor, den skizzierten Vorschlag in den Koordinierungsausschuss der Metropolregion Stuttgart einzubringen und dort mit den Beteiligten zu diskutieren.