



**Zu Tagesordnungspunkt 1**

**Tarifzonenreform im VVS**

**I. Sachvortrag**

**1. Aktueller Sachstand**

Die Reduzierung der Tarifzonen im VVS ist seit Jahren ein Anliegen der Regionalpolitik. Im Zusammenhang mit der Diskussion zur Luftreinhaltung hat das Thema erhebliche Bedeutung gewonnen. Der Stuttgarter Wunsch nach einer Zusammenlegung der beiden Kernzonen 10 und 20 des VVS-Tarifzonenplanes und der Wunsch nach einer Verbesserung der Tarifzoneneinteilung in der regionalen Fläche hat zwischenzeitlich zu einer umfassenden Diskussion in den Gremien des VVS und seiner Gesellschafter geführt.

Ausgehend von dem Anfang 2017 durchgeführten VVS-Tarifsymposium bei der IHK Stuttgart wurde vom VVS eine Untersuchung (Büro: Probst & Consorten, Dresden) durchgeführt, die von Vertretern des Landes, der Landeshauptstadt, der Region, der Landkreise und Verkehrsunternehmen begleitet wurde. Dabei wurden in einem umfangreichen Bewertungs- und Diskussionsprozess eine Vielzahl möglicher Modelle untersucht und letztlich sechs Modelle vertieft bewertet. Es handelt sich dabei um die nachfolgenden Modellvarianten (detaillierte Beschreibung der Varianten vgl. auch Sitzungsvorlage Nr. 260/2018 – nö Verkehrsausschuss am 07.03.2018):

Variante 1	<b>Wegfall Sektorengrenzen</b> in den Außenringen	zu rd. 5,0 Mio.€/Jahr
Variante 2	<b>Stuttgart eine Zone für alle</b> - Stuttgart eine Zone weniger für Ein- und Auspendler und mit Außenringen ohne Sektorengrenzen	zu rd. 41,0 Mio.€/Jahr
Variante 3	a) <b>3-Zonen-Modell</b> – ohne Sektorengrenzen – mit Preisbildung nach heutigen Preisstufen <b>1-2-4</b>	zu rd. 58,7 Mio.€/Jahr
	b) <b>3-Zonen-Modell</b> – ohne Sektorengrenzen – mit Preisbildung nach heutigen Preisstufen <b>1-3-5</b>	zu rd. 22,3 Mio.€/Jahr
Variante 4	<b>Kombi-Modell</b> - Stuttgart eine Zone (zu Mischpreisen) sowie Wegfall der Sektorengrenzen und mit Zusammenlegung der Ringzonen 60/70 sowie ergänzenden Tarifmaßnahmen (preislich begünstigtes TagesTicket)	zu rd. 19,6 Mio.€/Jahr
Variante 5	<b>3-Preisstufen-Modell</b> – keine Änderung des Tarifzonenplanes, aber mit wandernder Tarifbildung mit drei Preisstufen	zu rd. 30,3 Mio. €/Jahr

Anmerkung: In den vorstehenden Beträgen sind erwartete Fahrgeld-Mehreinnahmen bereits gegengerechnet.

In der Klausur-Sitzung des VVS-Aufsichtsrates am 21.02.2018 wurde eine Tendenz zur Variante 2 („Stuttgart eine Zone für alle“) unter der Voraussetzung einer nachhaltigen Finanzierung erkennbar. Auf Wunsch des VVS-Aufsichtsrates sollte zusätzlich die Zusammenführung des 60er- und 70er-Außenrings (neu: „Variante 2 plus“) aufgenommen werden. Diese Kombination führt zu einer Erhöhung der Kosten von rd. 41,0 Mio. auf 42,1 Mio.€/Jahr.

Neben der präferierten Variante 2 plus sollte auch die Variante 4 („Kombi-Modell“) weiterverfolgt werden.

Die Beschreibungen beider Varianten sind in der Anlage 1 beigefügt.

Berücksichtigt dabei ist bereits ein optimistischerer Ansatz in Bezug auf die Nachfrageveränderungen der beiden Modelle. Dies führt zu folgenden Ergebnissen:

	Variante 2 plus	Variante 4
Konservativer Ansatz Preiselastizität – 0,2	42,1 Mio. Euro	19,6 Mio. Euro
Optimistischer Ansatz Preiselastizität - 0,3	38,3 Mio. Euro	17,7 Mio. Euro

Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Modellen ist, dass in der Variante 2 plus („Stuttgart eine Zone für alle“) die Landeshauptstadt auch für die Ein- und Auspendler zu einer einzigen Zone zusammengefasst wird und diese somit bei ihren Fahrten in den Talkessel eine volle Zone bzw. Preisstufe sparen. Bei der anderen Variante („Kombi-Modell“) gilt lediglich für Fahrten innerhalb der Landeshauptstadt ein einheitlicher Preis, für Ein- und Auspendler bleibt es dagegen bei zwei Zonen („Stuttgart AB“), wie dies zum Beispiel auch in Berlin der Fall ist. Zu beachten ist ferner, dass bei der Variante 2 plus für Fahrten innerhalb von Stuttgart die heutige Preisstufe 1 unterstellt ist, während bei der Variante 4 ein Mischpreis zwischen den Preisstufen 1 und 2 zum Ansatz gebracht wurde. Der Beschluss des Gemeinderates der Landeshauptstadt (Haushaltsansatz ab 2019: 9 Mio. Euro) deckt bisher nur einen Mischpreis ab.

Die von PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, im Auftrag des VVS ermittelten verkehrlichen Wirkungen erfolgten auf Basis des multimodalen Nachfragemodells für die Region Stuttgart. Dabei konnte für die Variante 2 plus („Stuttgart eine Zone für alle“) ein Mehrverkehr im ÖPNV von über 8,8 Mio. Fahrten und für die Variante 4 (Kombi-Modell) von rd. 1 Mio. Fahrten ermittelt werden. Die Verlagerung kommt dabei ganz überwiegend aus dem Autoverkehr. Der Wert für den Mehrverkehr der Variante 2 plus liegt über dem Wert, wie er sich aus der Preiselastizität (Werte -0,2 und -0,3) ergibt. Der Zuwachs aus der Tarifzonenreform kommt also „on top“ zu den normalen Fahrgastzuwächsen, die in den letzten Jahren regelmäßig in einer Größenordnung von 2 bis 3 Prozent zu verzeichnen waren und die überwiegend auf Verbesserungen im Leistungsangebot, die positive wirtschaftliche Entwicklung mit mehr Beschäftigung und dem Bevölkerungswachstum zurückzuführen sind.

**Der VVS-Aufsichtsrat hat sich daraufhin in seiner Sitzung am 10.04.2018 einstimmig für Variante 2 plus („Stuttgart eine Zone für alle“) ausgesprochen. Mit dem Beschluss war die klare Erwartung verbunden, dass eine nachhaltige Finanzierung gesichert werden kann. Gleichzeitig wurden Oberbürgermeister Kuhn, als Vorsitzender des VVS-Aufsichtsrates, und die VVS-Geschäftsführung beauftragt, mit den Gesellschaftern Gespräche über die Finanzierung der Tarifzonenreform zu führen, um eine endgültige Entscheidung in den Gremien des VVS vorzubereiten.**

In welcher Form und Höhe sich das Land finanziell an der Tarifzonenreform beteiligt, ist noch zu verhandeln. Aktuell gibt es Signale, dass eine (zeitlich befristete) finanzielle Unterstützung vorstellbar ist, wenn die präferierte Variante zur Luftreinhaltung im von Schadstoffen besonders belasteten Talkessel der Landeshauptstadt beiträgt und große tarifliche Anreize für alle Ein- und Auspendler in den Talkessel bietet. Dies scheint am ehesten bei der Variante 2 plus gegeben.

## **2. Wertung der vom VVS-Aufsichtsrat präferierten Variante**

Die Variante 2 plus („Stuttgart eine Zone für alle“) vereint sowohl die Forderung der Region nach einem Wegfall der Sektorengrenzen in den Außenringen und stärkt damit die Tangentialverbindungen, sie bringt durch die Zusammenlegung der Ringzonen 60/70 auch tarifliche Vorteile für Pendler aus dem Rand der Region. Mit der Zusammenlegung der Zonen 10/20 zu einer Einheitszone (zum Preis für eine Zone) und der für alle Pendler und Fahrgäste radial nach Stuttgart durchtarifierten Verbindungen, bringt sie erhebliche preisliche Vorteile für die Fahrgäste aus der Region (Wegfall mindestens einer Zone) und für Stuttgart selbst. Daneben werden die Wünsche der Landkreise erfüllt, die auf eine deutliche Reduzierung der Tarifzonenzahl in ihren Kreisgebieten gedrängt haben. Trotz der hohen Kosten zwischen 38,3 Mio. € und 42,1 Mio. € bildet diese Variante den bestmöglichen Kompromiss auch gegenüber früheren weitergehenden Forderungen.

Die vom VVS-Aufsichtsrat präferierte Variante zeigt einen hohen verkehrlichen und tariflichen Nutzen. Sie bietet damit einen deutlichen Anreiz für die Autofahrer für einen Umstieg auf den ÖPNV und damit die Chance, zusätzliche Fahrgäste für die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen. Sie trägt dazu bei, Luft und Straßen in der Region - insbesondere im Stuttgart Kessel – zu entlasten.

**Der Verkehrsausschuss hat sich mit der Tarifzonenreform bereits mehrfach auseinandergesetzt und sich in seiner Sitzung am 07.03.2018 tendenziell für eine große Lösung ausgesprochen. In der Sitzung am 19.04.2018 hat der Verkehrsausschuss nunmehr der Regionalversammlung empfohlen, sich für die Weiterverfolgung und Umsetzung der Variante 2 plus („Stuttgart eine Zone für alle“), unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung, auszusprechen.**

## **3. Weiteres Vorgehen und Finanzierung**

Die Beteiligten im VVS wollen die Tarifreform im 1. Halbjahr 2019 umsetzen.

Um dies gewährleisten zu können, allein die vertrieblichen Vorbereitungen benötigen einen Zeitraum von rd. 6 – 9 Monaten, sollen die notwendigen Gespräche über die Finanzierung unter Leitung von OB Kuhn zwischen den Aufgabenträgern (Land, Stuttgart, Region, Landkreise) zeitnah angegangen werden.

Ziel ist es, im VVS-Aufsichtsrat am 24.07.2018 eine möglichst abschließende Finanzierungslösung zu präsentieren. Dies setzt aber voraus, dass sich bis zu diesem Zeitpunkt die Beteiligten über Art und Umfang ihrer Finanzierungsbeteiligung verständigen und die notwendigen vorauslaufenden Gremienbeschlüsse sicherstellen.

Zu beachten sind dabei auch Themen wie der Finanztransfer von den öffentlichen Händen über den VVS-Einnahmepool bis zu den Verkehrsunternehmen, inklusive steuerlicher Fragen.

## **4. Antrag der FDP-Fraktion vom 16.04.2018 – „Tarifzonenreform VVS – Rechtliche Rahmenbedingungen für die Beschlussfassung“ – vgl. Anlage 2**

Die FDP-Fraktion hat in ihrem Antrag mehrere Fragen im Zusammenhang mit der Tarifreform gestellt, zu denen die Geschäftsstelle nachfolgend Stellung nimmt:

a) *Welches Kräfteverhältnis zwischen dem VVS-Aufsichtsrat und dem Verband Region Stuttgart besteht?*

Zusammen mit den anderen Aufgabenträgern, dem Land (Regionalzugverkehr), der Landeshauptstadt Stuttgart (Stadtbahnen und Omnibusse in Stuttgart), den Verbundlandkreisen (Stadtbahn, Busse und Nebenbahnen in ihren Kreisen) ist der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn, den regionalbedeutsamen Schienenpersonennahverkehr sowie für die Expressbuslinien innerhalb des Verbandsgebietes einerseits und die SSB, die DB Regio und die regionalen Verkehrsunternehmen andererseits, Gesellschafter im VVS. Der Verband Region Stuttgart kann im Rahmen seiner gesellschaftsrechtlichen Beteiligung über seine Vertreter im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung Einfluss auf die Entscheidungen der VVS-Gremien (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung) nehmen. Der Verband Region Stuttgart entsendet als ordentliche Mitglieder in den VVS-Aufsichtsrat ausschließlich Vertreter aus der Mitte der Regionalversammlung. Diese Vertreter sind weisungsfrei. Hingegen unterliegt der gesetzliche Vertreter des Verbandes Region Stuttgart in der Gesellschafterversammlung der Weisung bzw. den Beschlüssen der regionalen Gremien.

b) *Welches Mitspracherecht bzw. welche Möglichkeiten haben die Regionalversammlung und die Kreistage der Region als Gesellschafter eigene Vorstellungen einbringen zu können bzw. welche finanzielle Folgen hat ein Abweichen von den Beschlüssen des Aufsichtsrates?*

Der aktuelle Beschluss des VVS-Aufsichtsrates hat keine unmittelbaren finanziellen Folgen, da er unter dem Vorbehalt einer Finanzierungseinigung steht.

Die Entscheidung über die Regelungen zur Finanzierung der Tarifreform liegt in der Verantwortung der finanzierenden Aufgabenträger bzw. deren Gremien. Letztlich hängt es von deren Zustimmung ab, ob der Finanzierungsvorbehalt im Beschluss des VVS-Aufsichtsrats erfüllt werden kann.

Im Wege der weiteren Umsetzung der Tarifreform ist im VVS auch die Entscheidung über die Form der Umsetzung der neuen Tarifzoneneinteilung und die Höhe der Preisbildung im Rahmen des zu verändernden VVS-Gemeinschaftstarifs zu treffen. Diese Entscheidungen werden nach dem im VVS-Gesellschaftsvertrag festgelegten Verfahren zu treffen sein.

Nach dem VVS-Gesellschaftsvertrag läuft dabei das Tarifbildungsverfahren nach festen Regularien in einem zweistufigen Verfahren ab:

Schritt 1: Höhe und Zeitpunkt der Tarifierhöhung wird unter Berücksichtigung der Kostenentwicklung nach Vorberatung im VVS-Aufsichtsrat durch die Verkehrsunternehmen-Gesellschafter in der VVS-Gesellschafterversammlung beschlossen. Dabei können die Gesellschafter der öffentlichen Hand mit mindestens 50 % der Stimmen der Gebietskörperschaften der Höhe der Tarifierhöhung widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierhöhung festlegen, wenn sie den Verkehrsunternehmen die sich aus daraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.

Schritt 2: Die Umsetzung der in Schritt 1 beschlossenen Tarifierhöhung auf die einzelnen Tarifpositionen (Tarifstruktur) beschließt die VVS-Gesellschafterversammlung (Verkehrsunternehmen-Gesellschafter und Gesellschafter der öffentlichen Hand) nach Vorberatung im VVS-Aufsichtsrat.

Die tarifliche Umsetzung der Tarifzonenreform ist eine Frage der Gestaltung der Tarifstruktur (es werden nur Zonen angepasst und nicht Preise). Nach dem vorstehend beschriebenen Verfahren entscheidet hierüber ausschließlich die VVS-Gesellschafterversammlung. Dabei ist über die Weisungsbindung des gesetzlichen Vertreters des Verbandes Region Stuttgart gewährleistet, dass die Beschlüsse der Verbandsgremien auch in die Entscheidung der VVS-Gesellschafterversammlung einfließen.

Derzeit ist noch offen, inwieweit die jährliche Tarifierhebung zum Ausgleich der steigenden Kosten der Verkehrsunternehmen zeitgleich mit der Tarifzonenreform umgesetzt oder gar ausgesetzt wird.

c) *Inwieweit die Presseerklärung über das geplante Tarifzonenmodell ein Verstoß gegen die Nichtöffentlichkeit darstellt, da explizit Details des Tarifmodells „Große Lösung (Stuttgart eine Zone für alle)“ genannt wurden, das den Regionalräten bekannt ist, dessen Nichtöffentlichkeit aber erst heute (16.04.2018) mit der öffentlichen Sitzung des Verkehrsausschusses des Kreistages im Rems-Murr-Kreis aufgehoben wurde?*

Die zwischen den verschiedenen Partnern im VVS vereinbarte Vertraulichkeit wurde mit der im VVS-Aufsichtsrat vereinbarten VVS-Presseerklärung einvernehmlich aufgegeben. Die kommunalrechtlich und in den Satzungen vorgegebenen Regelungen zur nichtöffentlichen Vorberatung in den jeweiligen kommunalen Gremien sind durch diese Übereinkunft nicht berührt.

d) *Die Geschäftsstelle nennt einen Zeitplan für den weiteren Ablauf der Beratungen.*

Verweis auf die Ausführungen in Ziffer I 3.

## **II. Beschlussvorschlag**

Auf der Grundlage der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses vom 18.04.2018 fasst die Regionalversammlung folgenden Beschluss:

1. Der Verband Region Stuttgart spricht sich für die Weiterverfolgung und Umsetzung der Variante 2 plus („Stuttgart eine Zone für alle“), unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung, aus.
2. Gleichzeitig werden die VVS-Aufsichtsräte aus der Regionalversammlung gebeten und die Geschäftsstelle beauftragt, in den VVS-Gremien die Umsetzung der Tarifreform auf der Grundlage des Beschlusses Ziff. 1 zu unterstützen.
3. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 16.04.2018 (Anlage 2) wird für erledigt erklärt.