

Presse-Information 07.03.2012

VVS-Tarife - transparent, bezahlbar und gerecht

Region möchte bei der Tarifgestaltung stärker mitreden – Verband Region Stuttgart streckt drei Millionen Euro für den Weiterbau der S 60 vor

STUTTGART: Der Verband Region Stuttgart möchte bei der Festsetzung der Ticketpreise für Busse und Bahnen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) mehr Mitsprache und mehr Transparenz. Diese Forderung haben die Regionalpolitiker heute in einem nicht öffentlichen Tarif-Workshop des Verkehrsausschusses gegenüber den Vertretern von VVS, Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und Deutscher Bahn AG/S-Bahn Stuttgart formuliert. Damit will der Verband Region Stuttgart im Sinne aller öffentlichen Gesellschafter eine Diskussion auf Augenhöhe mit den Verkehrsunternehmen in Gang bringen. Einstimmig sprachen sich die Regionalpolitiker für weitere tarifliche Verbesserungen aus.

Verkehrsunternehmen geben Tarifierhöhung vor

Wie hoch die jährliche Erhöhung des VVS-Tarifs ausfällt, bestimmt derzeit maßgeblich die SSB AG, die innerhalb der VVS-Verkehrsunternehmen die Stimmenmehrheit hat. Grundlage dafür ist die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen. Nur, wenn Tarifierhöhungen transparent sind sowie schlüssig und nachvollziehbar begründet werden, sind diese vermittelbar. Das haben die Verkehrsunternehmen erkannt. Sie stellten deshalb im letzten Jahr erstmals ihre Erkenntnisse zur Kosten- und Marktentwicklung dar, um die Tarifierhöhung von 2,9 im Prozent für das Jahr 2012 zu begründen. Die Einnahmen aus dem Verkauf der VVS-Tickets decken die Kosten des ÖPNV derzeit zu 58 Prozent. Damit ist eine Schmerzgrenze für die Fahrgäste erreicht, so die mehrheitliche Auffassung der Regionalpolitiker. Statt die Kosten an die Fahrgäste Jahr für Jahr durchzureichen, sollte über attraktive Angebote, die Zahl der Fahrgäste insgesamt erhöht werden. Das Geld, das nicht über Fahrgeldeinnahmen erzielt wird, muss vom Steuerzahler draufgelegt werden. Die Höhe des VVS-Tarifs stellt also eine wichtige Stellschraube bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs dar. Um es den öffentlichen Gesellschaftern im VVS zu ermöglichen, gleichberechtigt bei der Höhe des VVS-Tarifs mitzubestimmen, wäre eine Änderung des VVS-Gesellschaftsvertrages mit einer $\frac{3}{4}$ -Mehrheit notwendig. Dies scheint in nächster Zeit

nicht realistisch. Vielmehr signalisierten die Vertreter von SSB und Deutscher Bahn Gesprächsbereitschaft, was die Struktur des VVS-Tarifs angeht.

Tarifliche Hürden bei der S 60 und S 4 senken

40 Eine langjährige Forderung der Regionalpolitiker ist im Jahr 2012 erfüllt worden: Das Kurzstreckenticket gilt nun auch wieder in der S-Bahn. Auf diesem Erfolg möchte sich der Verband Region Stuttgart nicht ausruhen. Handlungsbedarf besteht mit Blick auf die neuen S-Bahn-Querverbindungen S 60 (Böblingen – Renningen) und S 4 (Marbach – Backnang). Für Fahrgäste aus den Anliegergemeinden sollten die Tarife so vereinheitlicht werden, dass Alternativwege mit allen Fahrscheinen frei zu wählen sind. Entlang der S 60 sollte es also möglich werden, entweder mit der S 6 über Renningen – Leonberg nach Stuttgart zu fahren oder zu gleichen Konditionen mit der S 1 über Böblingen. Entsprechend sollten die Fahrgäste entlang der verlängerten S 4 über Marbach – Ludwigsburg nach Stuttgart fahren können ebenso wie mit der S 3 über Backnang – Waiblingen nach Stuttgart. Die Abschaffung der Sektorengrenzen innerhalb der äußeren Tarifränge bleibt für die Mitglieder des Verkehrsausschusses weiter-
50 hin ein erstrebenswertes Ziel.

Stichwort vernetzte Mobilität: Als vordringlich bewerten die Mitglieder des Verkehrsausschusses die Aufwertung des PlusTickets zu einer Mobilitätskarte, mit der weitere Angebote und Dienstleistungen verknüpft sind. Wie das neu strukturierte FirmenTicket angenommen wird, soll in der Tarifrunde 2014 unter die Lupe genommen werden. Dabei sollen Möglichkeiten geprüft werden, wie das FirmenTicket mit seinen Rabatten allen Jahres- und Monatskarteninhabern angeboten werden kann. Das Scool-Abo soll dadurch attraktiver werden, dass zehn Monate gezahlt und zwölf Monate gefahren werden kann. Der zunehmende Freizeitverkehr soll sich auch im Tarif widerspiegeln,
60 so die Auffassung des Verbands Region Stuttgart. Ziel soll deshalb sein, durch Tarifangebote mehr Fahrgäste außerhalb der Hauptverkehrszeit zu gewinnen. Als unübersichtlich werden die Regelungen zur Fahrradmitnahme in den Landkreisen beurteilt. Wünschenswert wäre es daher, diese betrieblich und tariflich zu vereinheitlichen.

S 60: Region geht finanziell in Vorleistung

Verband Region Stuttgart finanziert erneut drei Millionen Euro vor, um die Inbetriebnahme der S 60 zu sichern

70 STUTTGART: Der Verband Region Stuttgart ist bereit, drei Millionen Euro vorzufinanzieren, damit der letzte Abschnitt der S 60 (Renningen – Böblingen) weitergebaut werden kann. Das hat der Verkehrsausschuss heute in einer nicht öffentlichen Sitzung einstimmig, aber zähneknirschend beschlossen. Damit springt die Region Stuttgart für die Deutsche Bahn in die Bresche, um die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, damit die S 60 planmäßig bis Dezember dieses Jahres fertig gebaut werden kann. Die Kosten bleiben nach Informationen der Deutschen Bahn unverändert im Gesamtrahmen von rund 150 Millionen Euro. Die Region geht deshalb in Vorleistung, weil kurzfristig bekannt wurde, dass noch Finanzierungsfreigaben ausstehen. Wirtschaftsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler verwies darauf, dass die Region keine vertragliche Pflicht
80

zur Vorfinanzierung hat. Ebenso wenig habe die Bahn eine Verpflichtung weiterzubauen. Um Verzögerungen zu vermeiden und die Inbetriebnahme nicht zu gefährden, geht der Verband Region Stuttgart in Vorleistung. „Erneut unternimmt die Region alles, um im Zeitplan zu bleiben. Jetzt ist es Sache der Deutschen Bahn, ihrer Verantwortung für die pünktliche Fertigstellung im Dezember gerecht zu werden“, sagte Dr. Wurmthaler.

Mittwoch, 7.März 2012/la
