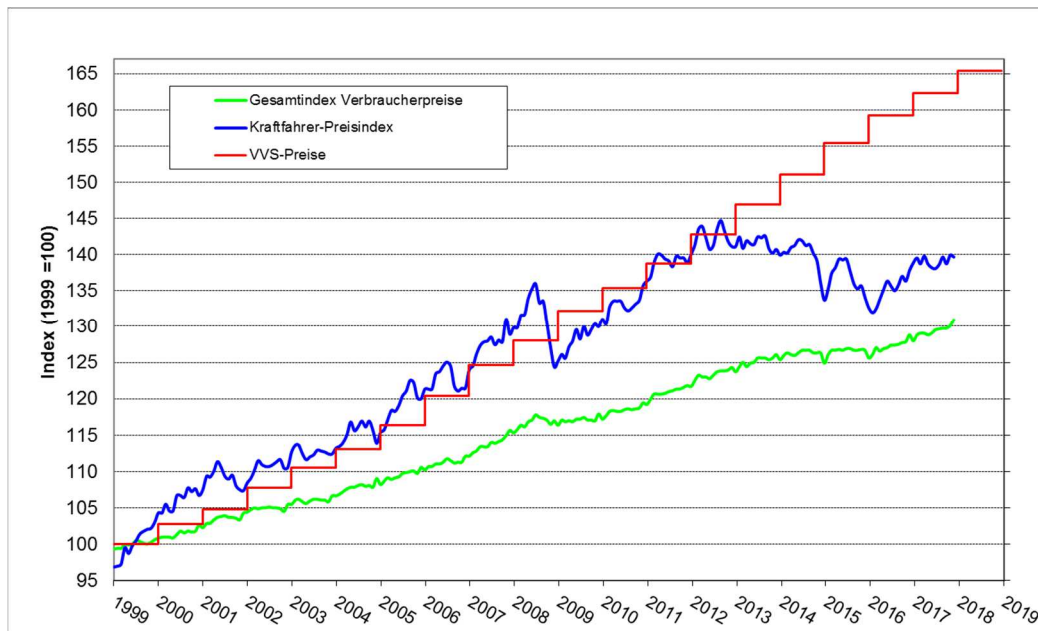


Themenvorschläge für die Sitzung des Fahrgastbeirats am 8.03.2018

Hauptthema Tarif:



Grфик: Vergleich der Preisentwicklung der Verbraucherpreise, der Autokosten (Kraftfahrerpreisindex des Statistischen Bundesamts) und des VVS-Tarifs

- Seit sechs Jahren entwickeln sich die Fahrpreise im ÖPNV und die Kosten des Autofahrens immer weiter auseinander. Dadurch wird ein Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, wie es gerade für die Region Stuttgart wegen der Luftsituation und den häufigen Staus von allen Politikern immer propagiert wird, unattraktiv gemacht. Um dieses Auseinanderdriften wieder zu korrigieren, wäre eine Tarifsenkung um ca. 20 % notwendig. Dadurch würde der Kostendeckungsgrad von 60 % auf 50 % sinken, was durch höhere Zuschüsse von Stadt, Landkreis und Region aufgefangen werden müsste. In Frankfurt wurden erste Tarifsenkungen bei Einzelkarten umgesetzt und andere Städte stellen ebenfalls Überlegungen an, die nicht mehr marktgerechten Tarife zu korrigieren. Gibt es auch im VVS solche Überlegungen?
- Wann erfolgt die Einführung des Sozialticket in allen Landkreisen (bisher nur in Stuttgart)?
- Forderung: Jugendtarif für alle Jugendlichen ohne Scoolabo nach dem Vorbild des Jugendtarifs für unter 21-jährige in München (für Einzelfahrten). Status: Jugendticket-Antrag wurde vom Jugendrat gestellt. Wie ist die Haltung des VVS?
- Als Angebot für Häufigfahrer (z. B. Teilzeitkräfte) wird ein degressiver Rabatt für persönliche Tickets mit Smartphone (auch wechselnde Zonen) mit Deckelung diskutiert. Beim Tarifsymposium im Januar 2017 wurden dazu Ergebnisse einer Marktuntersuchung im Gelegenheitsverkehr vorgestellt:
Es gibt eine Nachfrage nach einem „FlexTicket“ (z. B. 20 % Rabatt auf jede weitere Fahrt ab 10. Fahrt im Monat) auf Basis eines HandyTickets
Wann kommt so ein Ticket? Alternative könnte auch Kundenkarte mit Punkten sein (analog BC) oder Tarifmodelle, wie sie ab Frühjahr 2018 im NVV getestet werden:
 - Modell 1: Im HandyFlexTarif 50 wird ein Abonnement über einen Grundbeitrag in Höhe von monatlich 5,- Euro abgeschlossen. Die Mindestlaufzeit beträgt 3 Monate. Einzelfahr-

karten werden dafür mit einem Rabatt in Höhe von 50 Prozent gegenüber normalen Preisen ausgegeben.

- Modell 2: Beim HandyFlexTarif 25 erhält der Kunde ab einem Mindestumsatz von 10 Euro für Käufe von Einzelfahrkarten innerhalb eines Kalendermonats eine Gutschrift in Höhe von 25 Prozent des Umsatzes als Guthaben für Käufe von HandyTickets im darauf folgenden Kalendermonat. Guthaben, das in diesem Kalendermonat nicht genutzt wird, verfällt.

Vorschlag VVS: „Bestprice-Ticket“. Wie soll das Ticket genau funktionieren? Wenn nur eine Deckelung beim Monatskartenpreis stattfindet, dann gibt es kaum einen Anreiz für eine häufigere ÖPNV-Nutzung! Keine Lösung für wechselnde Zonen.

- Weiteres Ergebnis aus dem Tarifsymposium: Wunsch nach Kurzstrecke mit mehr als drei Haltestellen (z. B. bis zu sechs, wie in Berlin) als Alternative zu Stadtteiltarifen. Im MVV gilt Kurzstrecke generell als Ortstarif in den Ortschaften außerhalb von München.
- Alternative Tarifmodelle:
 - Monatsticket mit 5 oder 10 Tagen im Monat.
 - Ticket+ für 3 oder 4 Monate. Monatlich kündbar.
 - Wochenendticket? Von Freitag ab 19 Uhr bis Sonntag Betriebsschluss, inkl. Mitnahmeregelung.
 - Wie sind Erfahrungen anderer Verbände (v.a. RMV) mit Luftlinientarifen?
- Stadttarife:
 - Wann gibt es eine einheitliche Regelung von Stadttarifen im VVS?
 - Warum ist der Stadttarif noch nicht als Handyticket erhältlich?
- Geplante VVS-Tarifreform
Weiterentwicklung VVS-Tarif, bisher diskutiert¹:
 - Wegfall der Sektorengrenzen
 - Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 zu einer Einheitszone
 - Neuzuschnitt der Zonen in den Landkreisen und Reduzierung der Zonenzahl

Wegfall der Sektorengrenzen:

Durchmesserfahrten (z. B. WN - BB) sind dann gleich teuer wie Fahrten ins Zentrum (z. B. WN - Stuttgart). Das steht im deutlichen Widerspruch zur Tarifgerechtigkeit! Wie soll das im VVS umgesetzt werden? In München wird z. B. bei Einzelfahrten das erneute Befahren eines Rings nochmal gezählt, bei Zeitkarten jedoch nicht.

Einheitszone für Stuttgart:

Eine Verschiebung des Modal-Splits bei Einpendlern wird es nur geben, wenn eine Zone nicht nur für Binnenfahrten wegfällt. Ab wann soll das umgesetzt werden?

Neuzuschnitt der Zonen (weniger Ringe):

Die Vereinfachung geht zulasten der Tarifgerechtigkeit. Kurze Fahrten über Zonengrenzen werden überproportional teuer. Beispiel RMV: dort gibt es relativ wenige Ringe mit hohen Preissprüngen. Daran gibt es Kritik und man führt gerade wieder Zwischenstufen ein²:

¹ <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=63155>

In Frankfurt (und geplant in München) werden Fahrkarten für Gelegenheitsfahrgäste billiger. Warum wird keine Wabenstruktur mit generell niedrigerem Tarif, wie z. B. beim VRN diskutiert? Vorteil: Gerech und kompatibel mit den angrenzenden Verbänden.

- Verbesserungsvorschläge:
 - Vorschlag des Fahrgastbeirats: Ausdehnung der Tageskartenregelung während Feinstaubsaison auf das ganze Jahr.
 - Handy-Ticket: könnte die Polygokarte (kein Ticket Plus) auch auf dem Handy als elektronisches Ticket angezeigt werden?
 - Warum wird die BahnCard im VVS nicht anerkannt?
 - Die P-Bus-Linie soll ab Herbst 2018 kommen. Als Einführungspreis und im Vorgriff auf die Zusammenlegung von Zone 10 und 20 sollte für diese Linie nur der Preis für eine Zone berechnet werden, um das Angebot schnell populär zu machen.
 - Das 9Uhr-Umwelt-Ticket sollte noch günstiger werden. Die Preissenkung zwischen 0,9 und 1,5 % beim letzten Fahrplanwechsel war zu gering, um noch mehr potenzielle Kunden von diesem Ticket zu überzeugen. Ausgabe als Firmenticket ist ein großer Fortschritt, aber nicht alle kommen dafür in Frage.
- Welche Zukunft hat die 4er Karte und die stempelbaren VVS-Tagestickets? Viele Fahrgäste schätzen die unkomplizierte Möglichkeit für spontane Fahrten, deshalb sollten diese Tickets unbedingt beibehalten werden.
- Entschädigungen bei Fahrtausfällen auch bei Einzelfahrscheinen.
Wo kann man die Erstattungswünsche einreichen? (Ab 1h 1,50 Euro, mind. 4 Euro)

Thema Barrierefreiheit

Der Beauftragte der Stadt Stuttgart für die Belange von Menschen mit Behinderung Herr Tattermusch wird als Gast an der Sitzung teilnehmen.

- Im Netz der SSB gibt es immer noch Schwachstellen bei der Barrierefreiheit:
 - Die Haltestellen Bopser und Vaihingen Viadukt sind immer noch nicht barrierefrei.
 - Welche Pläne hat die SSB, um die Barrierefreiheit herzustellen?
 - Der Bahnsteig an der Haltestelle Cannstatter Wasen (U11, U19) hat eine zu hohe Stufe und müsste dringend nachgebessert werden.
- Wie oft waren bei U- und S-Bahn die Aufzüge defekt? Gibt es regelmäßig erhobene Kennzahlen und könnten diese dem Fahrgastbeirat regelmäßig zur Verfügung gestellt werden? Eine solche regelmäßige Information wäre z. B. auch für die Pünktlichkeitsstatistiken bei der SSB (Stadtbahn und Busse) wünschenswert.

Sonstiges

- Bei den Innenstadtlinien hat sich im Alltagsbetrieb gezeigt, dass der Vordereinstieg bei stärkerem Fahrgastandrang nicht praktikabel ist. Er wird deshalb auch nicht mehr durchgesetzt, die Regelung bleibt aber offiziell immer noch in Kraft. Neuere Busse sind jetzt auch mit vier Türen ausgestattet, so dass das Einsteigen nur an der vordersten Türe zu völlig unnötigen Verzögerungen

² <http://www.fr.de/rhein-main/verkehr/preise-baustelle-tarifreform-a-1435238>

führen würde. Wir empfehlen, den obligatorischen Vordereinstieg offiziell aufheben, wenn mehr als zehn Fahrgäste an der Haltestelle warten.

- Können Protokolle des Fahrgastbeirats im Internet veröffentlicht werden? (Wiedervorlage)