



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 254/17

Federführung:
Öffentlicher Personennahverkehr
FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:
Scheuermann, Martin
Behnsen, Sascha

Datum:
07.07.2017

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	13.07.2017	ÖFFENTLICH

Betreff: Stadtticket Ludwigsburg - Zwischenstand
Bezug SEK: MP 08 - Mobilität

Bezug: Antrag 518/15 der SPD-Fraktion vom 23.11.2015
Antrag 184/17 der SPD-Fraktion vom 16.04.2017

Anlagen:

Beschluss:

1. Der Zwischenstand zum Stadtticket Ludwigsburg wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Stadt Ludwigsburg wird beauftragt, mit dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) weiter zu verhandeln, mit dem Ziel, Lösungen zu einem vergünstigten Tarifmodell für Ludwigsburg zu entwickeln.

Sachverhalt:

Mit den Anträgen 518/15 vom 23.11.2015 (SPD), 487/16 vom 22.11.2016 (interfraktionell) und 184/17 vom 16.04.2017 (SPD) wurde die Verwaltung gebeten, die Einführung eines Stadttickets zu prüfen. Ziel des Antrags war es, durch ein öffentlich subventioniertes Stadtticket noch mehr Fahrgäste in Ludwigsburg zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Die Stadt unterstützt den Ansatz, die umweltfreundliche Mobilität weiter auszubauen und entsprechende Maßnahmen voranzutreiben. Sie hat daher den VVS gebeten, die Voraussetzungen bzw. Folgen eines vergünstigten Stadttickets speziell für Ludwigsburg zu berechnen. Diese Kalkulation hat der VVS durchgeführt und in diesem Zusammenhang auch auf weitere, nicht-monetäre Auswirkungen hingewiesen. In einem Gespräch am 19. Mai 2017 haben Vertreter des VVS und der Stadtverwaltung – darunter VVS-Geschäftsführer Horst Stammler und Bürgermeister Michael Ilk – das Thema vertiefend beraten.

Für die Gesamtabwägung, ein stark rabattiertes Ticket in Ludwigsburg einzuführen, sind folgende Aspekte zu beachten.

1. Monetäre Betrachtung:

Die Einführung eines Stadttickets hätte für die Stadt Ludwigsburg erhebliche finanzielle Auswirkungen. Im Falle eines 1-Euro-Tickets läge der von der Stadt zu tragende Minderertrag bei rund 2.500.000 Euro pro Jahr. Dieser setzt sich lt. VVS folgendermaßen zusammen:

990.000 Euro	Mindereinnahmen aus den Tickets des Gelegenheitsverkehrs, z.B. durch Umstieg von Nutzenden von Einzel- oder Kurzstreckentickets auf das 1€-Ticket. Einschließlich Berücksichtigung Mehrabsatz von bis zu 15 Prozent.
+ 1.500.000 Euro	Mindereinnahmen bei den Zeittickets, da z.B. ein Stadtticket bei Nutzung von Montag bis Freitag (22 Arbeitstage/Monat x 2 Fahrten/Tag x 1 €/Ticket = 44 €/Monat) günstiger wäre als ein Monatsticket „Jedermann“, 1 Zone (65,70 €).
= 2.490.000 Euro	von der Stadt jährlich auszugleichende Mindererträge

2. Strategische Betrachtung, Nutzerbindung

Laut VVS reduziert die zu erwartende erhöhte Zahl von Umsteigenden von Zeittickets auf ein Stadtticket folglich die Zahl der Zeitticketinhaber. Ein günstiges Stadtticket erhöht sicher die Zahl der Gelegenheitsfahrer. Es bietet allerdings kein „Upgrade“. Darüber hinaus ist schwer einzuschätzen, wie stark der Zuwachs, vor allem im Bereich des Gelegenheitsverkehrs, sein wird.

Für eine grobe Einordnung können Erfahrungen aus den Tagen mit Feinstaubalarm gezogen werden: Hier waren die Einzel- und Vierertickets um rund 50% rabattiert, d.h. zum Kinderpreis statt zum Erwachsenenpreis. Im November 2016 und Dezember 2016 – mit 13 bzw. 19 Feinstaubtagen – wurden mehr Einzeltickets verkauft. Gleichzeitig gingen jedoch die Verkäufe anderer Tickets zurück. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum war in den genannten Monaten die Zahl der Fahrten um 5% gestiegen (Quelle: vvs.de).

Pendler, die auf ein rabattiertes Stadtticket umsteigen, müssten künftig auch am Wochenende oder für ihren Freizeitverkehr stets ein Ticket lösen. Zeittickets hingegen decken grundsätzlich den ganzen Zeitraum ab. Für Zeitticketinhaber ist die Hürde niedriger, ihre Wege in Ludwigsburg mit dem ÖPNV zurückzulegen.

Letztlich sollte es Ziel sein, dass möglichst viele ÖPNV-Nutzer ein Zeitticket besitzen. Ein zu stark rabattiertes Stadtticket würde letztlich die erfolgreiche Strategie des VVS, die Fahrgäste mittels Zeittickets/Abos möglichst dauerhaft zu binden, konterkarieren.

Ein Ansatz könnte daher sein, Monatstickets für Ludwigsburg zu rabattierten Konditionen anzubieten.

3. Vergleichende Betrachtung mit den Pilotkommunen Marbach am Neckar und Herrenberg

Der VVS hält einen Vergleich mit Marbach, wo es derzeit ein vergünstigtes Stadtticket gibt, für „nicht zulässig.“ In Marbach gebe es nur einen vergleichsweise geringen Binnenverkehr. Das einfache Hochrechnen der Ausgleichszahlen der Stadt Marbach auf Ludwigsburg scheidet daher aus. Dies gilt analog für Herrenberg, welches alleine von der Netzgröße nicht vergleichbar ist.

4. Busbetriebliche Abwicklung

Der Busverkehr in Ludwigsburg wird gut angenommen. Allerdings ist er in vielen Bereichen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Schon heute kann die Fahrplanstabilität auf einigen Linien bzw. in bestimmten Zeiträumen nicht gehalten werden, zum Beispiel aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens oder fehlender Busbevorrechtigungen.

Das 1-Euro-Ticket würde zu einem starken Anstieg der Verkaufsvorgänge im Bus führen.

Dadurch ist mit weiteren negativen Folgen für die Einhaltung der Fahrpläne zu rechnen. Es ist deshalb von hoher Bedeutung, die Zahl der beim Fahrpersonal zu lösenden Tickets so klein wie möglich zu halten.

Die Zusammenhänge und Berechnungsgrundlagen wurden der Stadt bei dem VVS-Termin umfassend und transparent vorgestellt. Nach Auffassung der Stadtverwaltung waren diese schlüssig dargestellt.

Angesichts der oben genannten Wirkungen kann der VVS für eine Stadt in der Größenordnung Ludwigsburgs, mit sechs Millionen Binnenfahrten pro Jahr, nicht empfehlen, ein derart stark rabattiertes Einzelticket einzuführen. Die Stadt schließt sich dieser Haltung an, nimmt es aber zum Anlass, weitere Varianten zu prüfen bzw. prüfen zu lassen.

Nächste Schritte

a) Ticket-Varianten

- Der VVS wird untersuchen, welche Auswirkungen die Einführung eines preislich vergünstigten Monatstickets für Ludwigsburg hätte. Ein solches Ticket wäre dann auch für Gelegenheitsfahrgäste interessant, da es die Vorteile eines Zeittickets beinhaltet. Gleichzeitig würde ein „Abwandern“ von Zeitkarteninhabern unterbleiben. Ausgestellt als PolygoCard wäre das Ticket außerdem busbetrieblich ohne Probleme einsetzbar.
Ist dieses Ticket zudem übertragbar bzw. besitzt eine Mitnahmeregelung (sog. TicketPlus), erhöht das den Anreiz, auch noch von bzw. mit anderen Personen, zum Beispiel Haushaltsmitgliedern, genutzt zu werden.
- Ein möglicher Ansatz könnte auch ein ÖPNV-Guthaben für Ludwigsburgerinnen und Ludwigsburger sein. In Form eines Prepaid-Systems könnte ein bestimmter Zuschuss monatlich auf das Fahrgastkonto gebucht werden. Der Nutzer entscheidet dann selbst, welche Art von Ticket er damit lösen möchte. Dies ist seitens des VVS auch in Bezug auf technische Machbarkeit zu prüfen.
- Alternativ könnte auch eine Bestpreis-Abrechnung sein: Nutzende erwerben ihre Handytickets nach Bedarf und ohne Rabatt. Am Monatsende erfolgt dann eine Bestpreis-Abrechnung, d.h. nach den für die Fahrgäste im Nachhinein günstigsten Tarifen. Ein derartiges System (Arbeitstitel „FlexTicket“) soll probeweise von den SSB eingeführt werden.
- Denkbar sind zudem andere Anreize, bei denen ein Preisvorteil in Form zusätzlicher Tickets gewährt wird. Wer sich beispielsweise ein Zeitticket für Ludwigsburg kauft, dessen Partner erhält ein weiteres Zeitticket rabattiert oder umsonst.
- Im Bereich der Tickets für Einzelfahrten könnte das 4er Ticket für die Zone 34 bezuschusst werden.
- Ein weiterer Ansatz kann die Rabattierung spezieller Kombitickets sein.

b) Sonstige Aktivitäten

- Mit der „**Doppelstrategie**“ im ÖPNV werden Rahmenbedingungen geschaffen, die aus städtischer und regionaler Sicht Vorteile bieten:
Zum einen, indem von den Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur (Trassen, Steuerung Signaltechnik etc.) auch der Stadtbusverkehr profitiert.
Zum anderen, weil im Falle des Wegfalls von Sektorengrenzen, wie es derzeit im VVS diskutiert wird, voraussichtlich mit einer Verbesserung hinsichtlich der Ticketpreise auf den zahlreichen, im Konzept vorgesehenen, tangentialen Verkehrsachsen wie Markgröningen – Ludwigsburg – Remseck-Aldingen oder Ludwigsburg – Remseck-Neckargröningen – Waiblingen/Fellbach zu rechnen ist.
Die Systeme erreichen darüber hinaus dadurch eine hohe Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit, weil Fahrscheine nicht beim Fahrer, sondern an Automaten in den Fahrzeugen oder an den Haltestellen zu lösen sind. Im Umkehrschluss bedeutet das für die Konzeption eines Stadttickets, dass es zwingend Vertriebswege unabhängig vom Fahrpersonal geben muss, um nicht durch Warteschlangen die Abfahrt zu verzögern.
- Schon heute gibt es diverse Ticketaktionen im Ludwigsburger ÖPNV. So gilt seit Juni 2012 die „Parkeschön“-Initiative der Ludwigsburger Einzelhändler, Gastronomen und Dienstleister auch für den ÖPNV. Hier wird bei einem Einkauf in der Innenstadt ein Rabatt auf die Nutzung des Busverkehrs gewährt. Der Parkeschön-Gutschein kann dazu im Bus eingelöst werden, Innenstadtkunden erhalten das Busticket (Einzelticket) um 50 Cent günstiger.
Während des Weihnachtsmarktes subventioniert die Stadt Ludwigsburg darüber hinaus das Gruppentagesticket für 1-2 Zonen.
- Die Stadtverwaltung beabsichtigt, das Budget für die Öffentlichkeitsarbeit im ÖPNV-Bereich aufzustocken und wird für 2018 entsprechende Mittel anmelden. So können die oben genannten Maßnahmen noch wirkungsvoller kommuniziert werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass vor allem aufgrund der elektronischen Medien (Handyticket, PolygoCard,...) grundsätzlich das Potential besteht, neue Formen von Tickets für Gelegenheitsfahrer einzuführen, um einen Umstieg zum ÖPNV attraktiv zu gestalten. Deren Auswirkungen sind jedoch genau zu prüfen.

Demgegenüber steht die Option offen, bestehende Angebote wie die Parkeschön-Gutscheine weiter zu rabattieren.

Zwei entscheidende Fragen sind von hoher Bedeutung:

- Wieviel möchte man für die Rabattierung von Tickets aufwenden und ab welchen Summen sollte eine Investition in die Infrastruktur eines attraktiven ÖPNV fließen?
- Für welche Nutzergruppen und in welchem Gültigkeitsbereich sollten diese Tickets gelten?

Zuletzt wird stets zu überlegen sein, ob manche Ansätze für die lokale Ebene überhaupt sinnvoll sind oder ob sie eher im gesamten VVS-Gebiet eingeführt werden sollten. Diese Fragen und Aspekte werden von hoher Bedeutung bei der Entwicklung von Lösungsansätzen gemeinsam mit dem VVS sein.

Die Stadt steht mit dem VVS in Kontakt und wird weitere Möglichkeiten ausloten. Sie wird anschließend wieder in den Gremien berichten.

Unterschriften:

Anne Mayer-Dukart

Finanzielle Auswirkungen?				
☐ Ja	☒ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		☐ Ja ☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: DI, DII, DIII, NSE, 17, 20, 61, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN