

Stuttgart, 07.11.2019

## **Haushalt 2020/2021**

### **Unterlage für die 1. Lesung des Verwaltungsausschusses zur nichtöffentlichen Behandlung am 18.11.2019**

#### **Haushalt 2020/2021: Mit Stadtteiltickets das Fahren mit dem ÖPNV attraktiver machen und den Einzelhandel stärken!**

#### **Beantwortung / Stellungnahme**

Die derzeitige Kurzstreckenticketregelung sieht vor, dass mit einem Kurzstreckenticket bis zu drei Stadtbahnhaltestellen oder drei Bushaltestellen (jeweils ohne Einstieghaltestelle) gefahren werden kann. Im SPNV gilt die Kurzstrecke eine Haltestelle. Durchfahrene Haltestellen werden mitgezählt. Außerdem gibt es eine Kilometerbegrenzung: ein Kurzstreckenticket gilt maximal fünf Kilometer. Relationen, die dem Grundprinzip der Kurzstrecke entsprechen, jedoch über fünf Kilometer gehen, sind von der Kurzstreckenticketregelung ausgeschlossen. Ebenso ausgeschlossen ist der Umstieg zwischen mehreren Linien. Im Regelfall bewegen sich Kurzstreckenrelationen im Bereich von bis zu zwei Kilometern, also gerade noch im Bereich fußläufiger Entfernung. Der Preis des KurzstreckenTickets ist mit 1,40 Euro sehr günstig. Dies ist der günstigste Preis unter den deutschen Großstädten. Aus Sicht der Verwaltung hat das KurzstreckenTicket, das in dieser Form seit 2006 angeboten wird, grundsätzlich bewährt. Im vergangenen Jahr wurden verbundweit mehr als 7,6 Mio. KurzstreckenTickets verkauft.

Eine Erweiterung der Gültigkeit des KurzstreckenTickets auf fünf Bushaltestellen hätte notwendigerweise eine Preisanpassung bei diesem Ticket zur Folge, weil ansonsten das Spannungsverhältnis zum EinzelTicketpreis, zum 4er-Ticketpreis und zum MonatsTicketpreis der Preisstufe 1 nicht mehr passte. Zudem wäre eine Anpassung nur innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Stadt Stuttgart im Hinblick auf die Einheitlichkeit des Verbundtarifes nicht vermittelbar. Es wäre auch relativ kompliziert, nur für den Bus fünf Haltestellen zuzulassen, für die Stadtbahn es bei drei Haltestellen zu belassen. Eine Anpassung der Regelung des KurzstreckenTickets entsprechend dem Antrag stellte demnach einen erheblichen Eingriff in die Tarifstruktur des VVS dar, nachdem erst zum 1. April 2019 mit der Tarifreform eine komplett neue Tarifstruktur geschaffen wurde. Die Wirkungen der Tarifreform haben sich bisher noch nicht voll einstellen können. Dazu ist die seither verstrichene Zeit zu kurz.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass derzeit in verschiedenen Verbundräumen (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Rhein-Main-Verkehrsverbund, Verkehrsverbund Rhein-Neckar) Smartphone-basierte entfernungsabhängige Tarife in Pilotprojekten getestet werden (so genannte „eTarife“). Diese sind grundsätzlich geeignet, die Tarifzongrenzen und auch die bisherigen Kurzstrecken-Regelungen in den Verbänden aufzulösen. Man bezahlt dabei einen Grundpreis und einen Preis pro Kilometer. Mit einem solchen Tarif wäre man wesentlich flexibler und könnte dem Anliegen der Antragsteller grundsätzlich gerecht werden. In der Perspektive käme ein solcher eTarif sicher auch für den VVS in Betracht.

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

821/2019 SPD-Gemeinderatsfraktion

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Fritz Kuhn

Anlagen

<Anlagen>