

## Das Regionalticket – Fragen und Antworten

### 1. Wozu ein Regionalticket und eine (einzige) Regionaltarifzone?

Die Region ist Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum für mehr als 2,6 Millionen Menschen, die alle hochgradig über Kreisgrenzen hinweg mobil sind. Die 47 Tarifzonen im VVS tragen dieser Lebenswirklichkeit schon lange nicht mehr Rechnung. Anstatt die Region zu teilen, vereint das Regionalticket die Region: eine Tarifzone, ein Fahrpreis.

### 2. Zu welchem Preis ist das realisierbar?

Das regionalgrüne Modell geht von einem Fahrpreis für Einzeltickets von 1,50 EUR und einem Jahreskartenpreis von ca. 500 EUR aus. Zum Vergleich: die 2-Zonenjahreskarte kostet als TicketPlus 775 EUR. Diese Zahlen orientieren sich an den Einnahmezahlen des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) der Jahre 2006 und 2007. Werden diese zu Grunde gelegt, kommt man auf einen Einzelpreis von 1,11 EUR – allerdings fallen dann alle anderen Karten, auch und gerade die Monats- und Jahreskarten, weg. Dies wollen wir nicht, sondern durch einen höheren Einzelticketpreis günstige Monats- und Jahreskarten finanzieren (s. Anhang). Noch einmal: bei diesem Modell, wie auch bei der Berechnung durch den VVS, kommt es zu keinen Einnahmeausfällen. Der Kostendeckungsgrad bleibt gleich. Was entfällt sind allerdings alle rabattierten Karten.

### 3. Was geschieht dann mit den Schülertickets?

Bislang kostet die Schülermonatskarte für eine Zone 37,80 EUR, das macht 450 EUR im Jahr. Das neue Ticket wäre für Schüler zwar teurer, hätte aber einen deutlich höheren Nutzen durch seine Netzwirkung. Eine weitere Rabattierung ist aber durchaus denkbar, wenn die öffentliche Hand mehr Geld für den ÖPNV ausgibt. Ein Beispiel: die Absenkung des Kostendeckungsgrads um einen Prozentpunkt bringt ca. 3,5 Millionen EUR.

### 4. Wie erklärt sich die große Differenz zu den jetzigen Preisen?

Mehr als die Hälfte der Fahrten im VVS werden mit rabattierten Karten im Ausbildungsverkehr und bei den Senioren gemacht. Die Jahreskarten der Pendler und die Einzelfahrkarten der Gelegenheitsfahrer subventionieren diesen Bereich. Gleichzeitig werden im VVS insbesondere 2-Zonen- und 3-Zonentickets verkauft. Wer weitere Strecken zurücklegt fährt mit dem eigenen Auto. Dies zeigt sich auch daran, dass der Anteil des ÖPNV an allen Fahrten in der Region seit Jahren bei 18 Prozent stagniert. Mit anderen Worten: für Pendler aus Plochingen, aus Backnang, aus Bietigheim, aus Herrenberg ist der VVS preislich unattraktiv und wird nicht als Alternative zum PKW wahrgenommen. Werden nun alle rabattierten Fahrkarten abgeschafft, bekommen wir im Tarifsystem neuen Verteilungsspielraum. Dies ist angesichts der Herausforderungen beim Klima- und Umweltschutz, aber auch beim Thema Feinstaubbelastung in den Ballungszentren, unablässlich.

### 5. Ist das Regionalticket eine ÖV-Pendlerpauschale für lange Wege?

In keinsten Weise. Die langen Pendlerwege in der Region finden jetzt schon statt, allerdings meistens mit dem privaten PKW. Das Regionalticket ist ein starkes Angebot an die Pendler endlich umzusteigen. Es geht also darum, dass diejenigen, die schon draußen wohnen, sich umweltfreundlich bewegen können.

### 6. Können wir den Schritt wagen?

Ja. Sowohl finanziell als auch technisch ist es realisierbar. Die eigentliche Frage lautet: Wollen wir den Schritt wagen? In den anstehenden Wahlkämpfen auf Kommunal-, Regional-, Bundes- und Europaebene müssen wir Grünen zeigen, warum man uns eigentlich noch braucht. Neue grüne Ideen, mutige grüne Innovationen sind dazu nötig. Mit dem Regionalticket legen wir eine solche mutige Idee vor, mit der wir in einem Kernbereich unserer Kompetenzen, dem ÖPNV, erfolgreich im politischen Wettbewerb unsere Wählerinnen und Wähler erreichen können.

## **Anhang: Rechenbeispiel mit Zahlen des VVS**

*Wie kommt der VVS auf den Durchschnittspreis von 1,11 EUR?*

Dies war der Mittelwert aller von Januar bis Mai 2008 ermittelten "Durchschnittseinnahmen pro Fahrt". So lag z.B. der Mittelwert (MW) beim Gelegenheitsverkehr (Einzel- und Stempelkarten mit ca. 57,5 Mio Fahrten) bei 2,16 EUR, bei den Zeittickets (Berufsverkehr gesamt mit ca. 96 Mio Fahrten) bei 1,22 EUR, bei den Zeittickets im Ausbildungsverkehr (ca. 119 Mio Fahrten) bei 0,75 EUR und bei den Zeittickets Senioren und Sonstige (ca. 38.25 Mio Fahrten) bei 0,62 EUR. Bei allen Zeittickets gesamt lag der MW bei 0,91 EUR.

*Wie werden in so einem Modell Jahreskarten kalkuliert?*

Der VVS kalkuliert nicht mit einem „Durchschnittsfahrgast“, sondern mit mehreren, je nach Fahrkarte. Bei den Zeitkarten für Pendler werden dazu die durchschnittlichen Arbeitstage genommen und mit zwei multipliziert, sowie eine gewisse Anzahl an Freizeitfahrten. Werden nun alle „Durchschnittsfahrgäste“ zusammengenommen, so kann für eine Jahreskarte im 1,11-EUR-Fall eine Fahrtenanzahl im Jahr von ca. 640 Fahrten kalkuliert werden. Das würde dann auf einen Jahreskartenpreis von ca. 710 EUR hinauslaufen.

*Wie kommt man dann auf den wesentlich niedrigeren Jahreskartenpreis von 480 bis 520 EUR?*

Wir sind vom 1,11-EUR-Ticket, ebenso wie vom diskutierten 1-EUR-Ticket, abgekommen, weil wir ein einfaches Tarifsystem mit einer Zone wollen, das gleichzeitig für möglichst viele eine attraktive Jahreskarte bereithält. Wird nun der Preis für das Einzelticket erhöht, ergeben sich hier große Spielräume. Bei einer Steigerung um ca. 35 Prozent auf 1,50 EUR würde sich ein Jahreskartenpreis von ca. 460 EUR ergeben. Wir kalkulieren aber vorsichtig und wollen uns auf eine Bandbreite um die 500 EUR einlassen, die ggf. auch abgesenkt werden kann.