

# ÖPNV in Stuttgart: wie finanzieren wir das? Die finanzielle Situation der SSB

21. April 2016, Turmforum Stuttgart

Stefanie Haaks, kfm. Vorständin der Stuttgarter Straßenbahnen AG



Regionalisierungsmittel

GVFG-Bundesprogramm

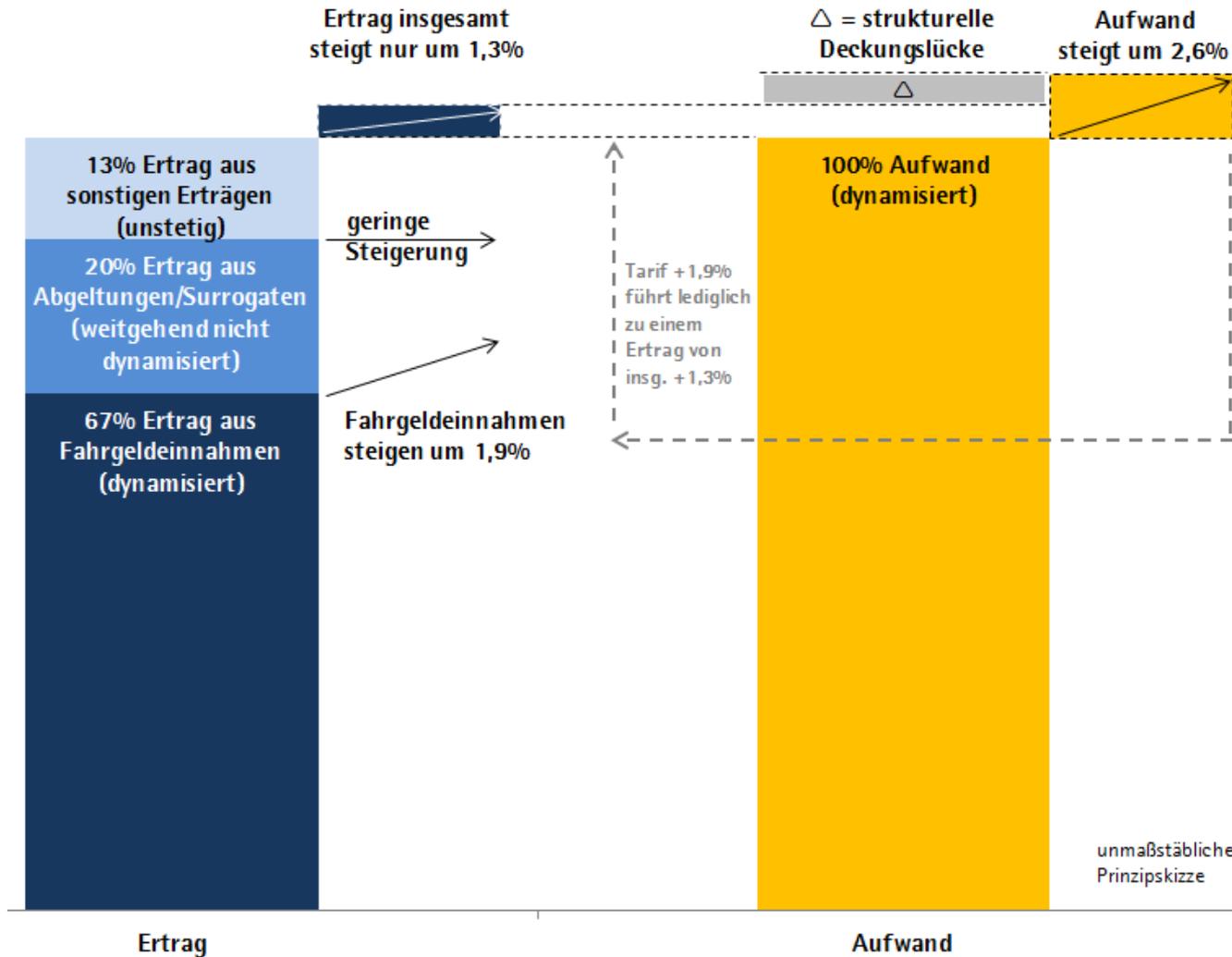
LGVFG-BW

Abgeltungen und Surrogate

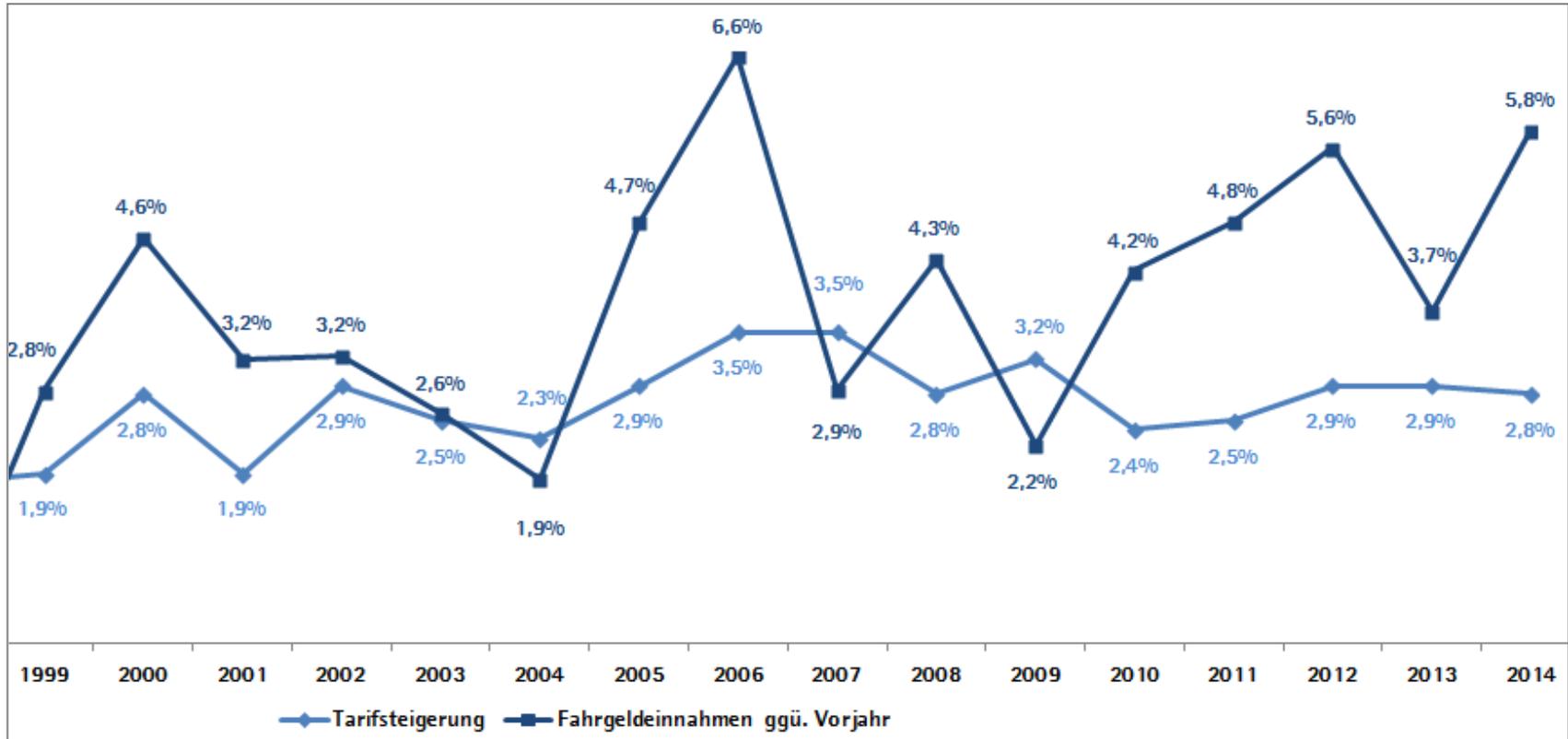
Fahrgeldeinnahmen



# Durch nicht-dynamisierte Ertragsbestandteile entsteht eine „strukturelle Deckungslücke“



Die Tarifsteigerungen im VVS lagen in den letzten 15 Jahren stetig zwischen 2 und 3,5% und wurden vom Markt stets angenommen.



Die positive durchschnittliche Mengenentwicklung zeigt, dass die Tarifierhöhungen marktverträglich waren.

Der VVS war mit unterdurchschnittlichen Anpassungsraten seit 2001 sehr moderat in der Tarifierung.



## Tarifierungen anderer Verbände

Verband	Tarifierungen in %															Summe Tarifierungen 2001 - 2015	Durch- schnitt
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
VRR (Rhein-Ruhr)	3,4	2,9	2,5	2,5	4,5	8,3	3,9	5,5	3,4	0,0	3,9	3,9	3,9	3,3	3,8	55,7	3,7
naldo (Neckar-Alb-Donau)*	-	-	3,7	2,5	3,8	4,9	4,6	3,3	3,4	3,2	2,6	3,9	4,3	3,4	3,2	46,8	3,6
VRN (Rhein-Neckar)	5,0	3,2	3,0	2,6	4,8	4,1	5,4	2,9	3,9	2,9	2,8	3,5	3,3	3,5	2,9	53,8	3,6
KVV (Karlsruhe)	4,0	3,3	3,0	2,7	4,5	3,4	4,7	2,5	3,7	3,3	3,4	3,9	4,2	3,9	2,8	53,3	3,6
VRS (Rhein-Sieg)	2,5	2,5	2,3	2,8	3,9	4,5	5,4	4,5	2,9	3,0	2,7	3,4	3,9	3,6	2,8	50,7	3,4
HNV (Heilbronn)	3,5	4,0	3,4	2,2	3,5	3,9	3,9	2,9	3,9	1,9	3,9	3,9	3,9	2,9	2,6	50,3	3,4
VPE (Pforzheim)	4,0	0,0	3,2	5,0	4,4	4,3	0,0	5,3	2,9	2,7	3,2	4,0	2,8	4,0	2,7	48,5	3,2
DING (Ulm)	3,2	3,0	2,8	3,0	3,9	3,0	3,8	3,2	3,0	3,2	1,8	3,9	4,2	2,7	2,8	47,5	3,2
MVV (München)	5,6	0,0	3,8	2,9	3,5	3,9	3,1	3,8	0,0	4,4	2,8	2,3	3,7	2,9	3,6	46,3	3,1
GVH (Hannover)	1,7	1,8	2,6	3,4	4,5	3,8	3,1	3,1	4,0	2,0	2,5	2,4	3,1	3,1	3,1	44,2	2,9
RMV (Rhein-Main)	3,3	2,6	2,4	1,9	2,5	2,5	5,9	2,4	2,9	2,8	1,7	2,7	4,0	2,4	3,5	43,5	2,9
<b>VVS (Stuttgart)</b>	<b>1,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,5</b>	<b>2,3</b>	<b>2,9</b>	<b>3,5</b>	<b>3,5</b>	<b>2,8</b>	<b>3,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>41,9</b>	<b>2,8</b>
RVF (Freiburg)	0,0	4,3	0,0	2,1	3,3	5,2	3,1	2,4	2,2	2,5	0,0	2,4	4,3	2,6	1,3	35,7	2,4
VBB (Berlin-Brandenburg)**	3,0	-0,5	3,0	3,3	3,1	0,0	2,6	2,0	0,0	0,0	2,8	2,8	2,8	0,0	2,3	27,2	1,8
Durchschnitt	3,2	2,3	2,7	2,8	3,8	4,0	3,8	3,3	2,8	2,5	2,6	3,3	3,7	2,9	2,9		

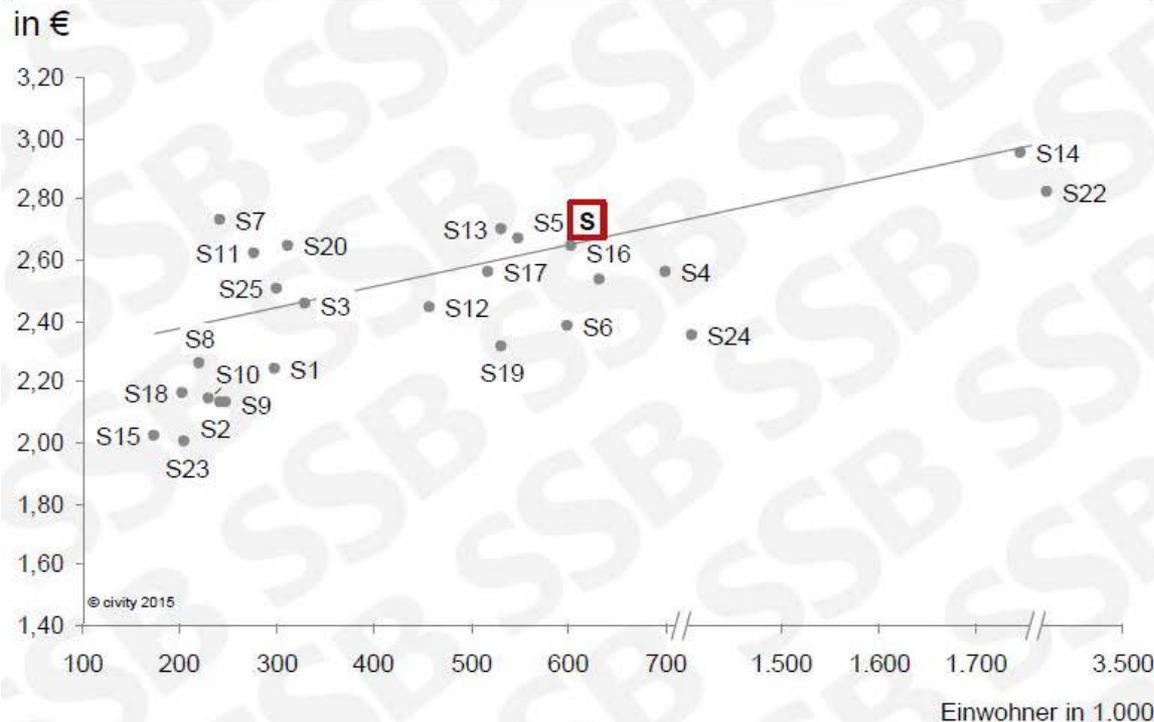
\* Summe naldo nur bedingt vergleichbar, da Verbundstart erst 2002

\*\* 2002 negative Preisanpassung im Zuge Euro-Umstellung

Kaufkraftbereinigt sind die Preise des VVS in ihrer Höhe vergleichbar mit denen anderer deutscher Großstädte. Der Preis des Einzelfahrscheins liegt genau auf dem Erwartungswert.

## Preisvergleich Einzelfahrschein

Preis Stadtgebiet<sup>1)</sup>, per 1.8.2015, kaufkraftbereinigt



### Erläuterungen

Preis, kaufkraftbereinigt:

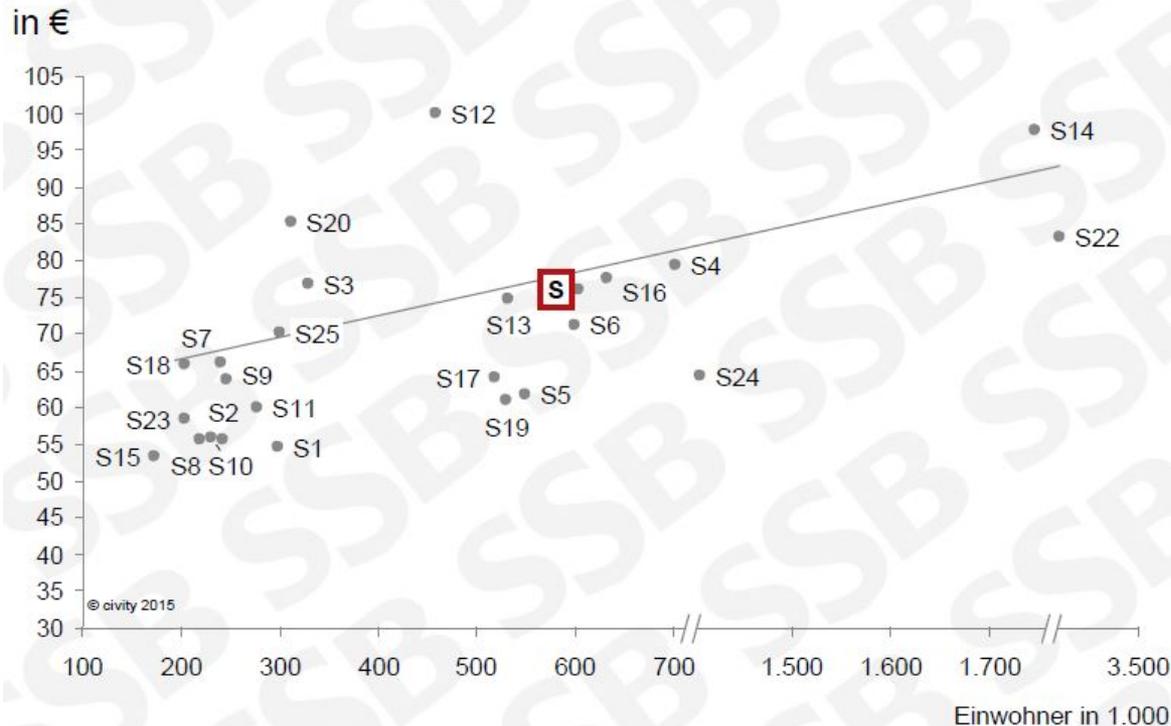
- Max: 2,95 €
- Min: 2,00 €
- Ø: 2,44 €

1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

Der Preis der Monatskarte liegt kaufkraftbereinigt sogar leicht unter dem deutschlandweiten Erwartungswert.

## Preisvergleich Monatsfahrkarten

Preis Stadtgebiet<sup>1)</sup>, per 1.8.2015, kaufkraftbereinigt



## Erläuterungen

Preis, kaufkraftbereinigt:

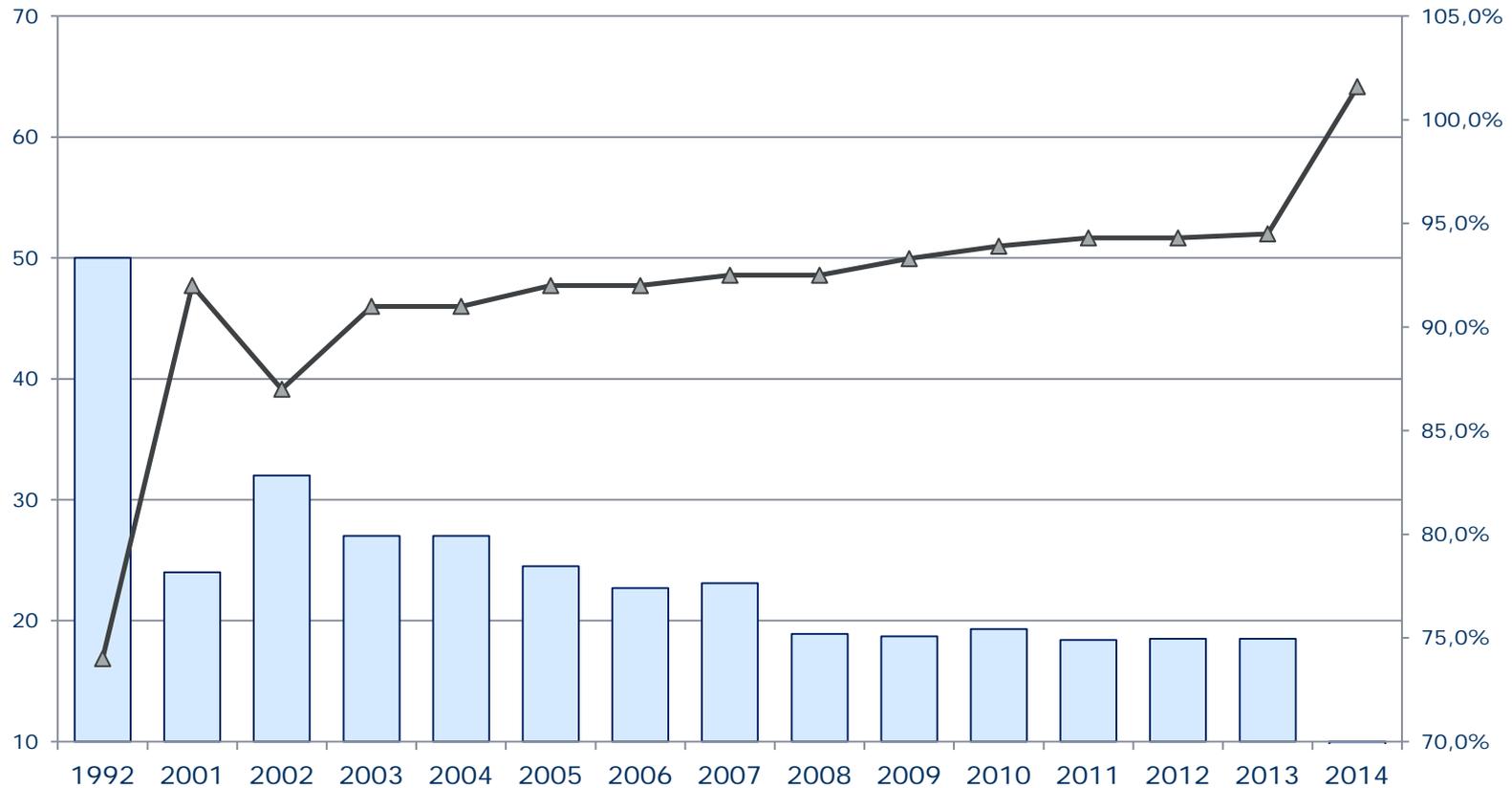
- Max: 99,95 €
- Min: 53,19 €
- Ø: 69,19 €

1) Preise für Fahrten im gesamten Stadtgebiet

2) Wenn als Standard- und Premiumvariante angeboten, ist der Preis der Premiumvariante dargestellt

# Entwicklung Defizit SSB

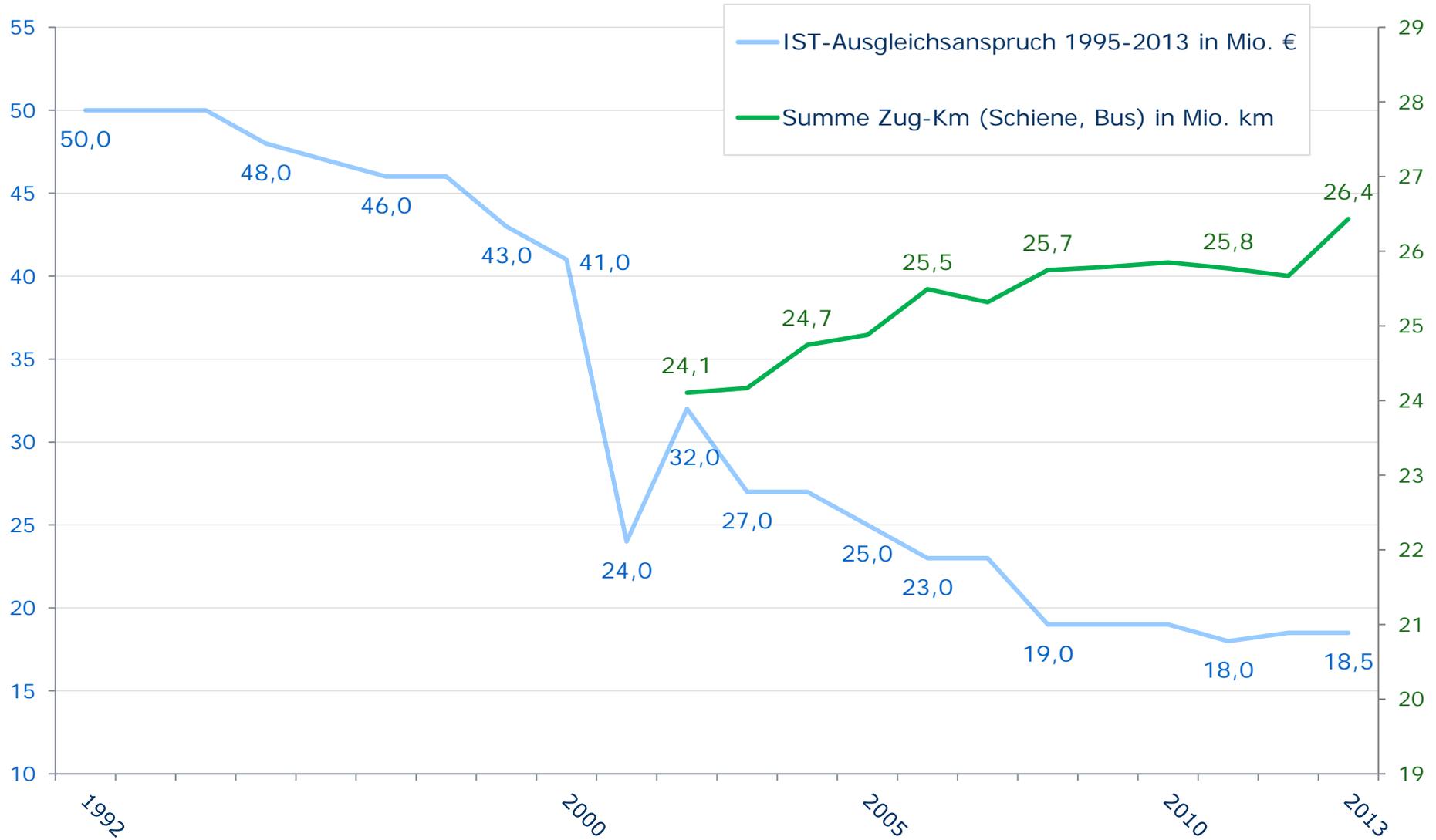
## Große Fortschritte erreicht



■ Ausgleichsanspruch in Mio. Euro

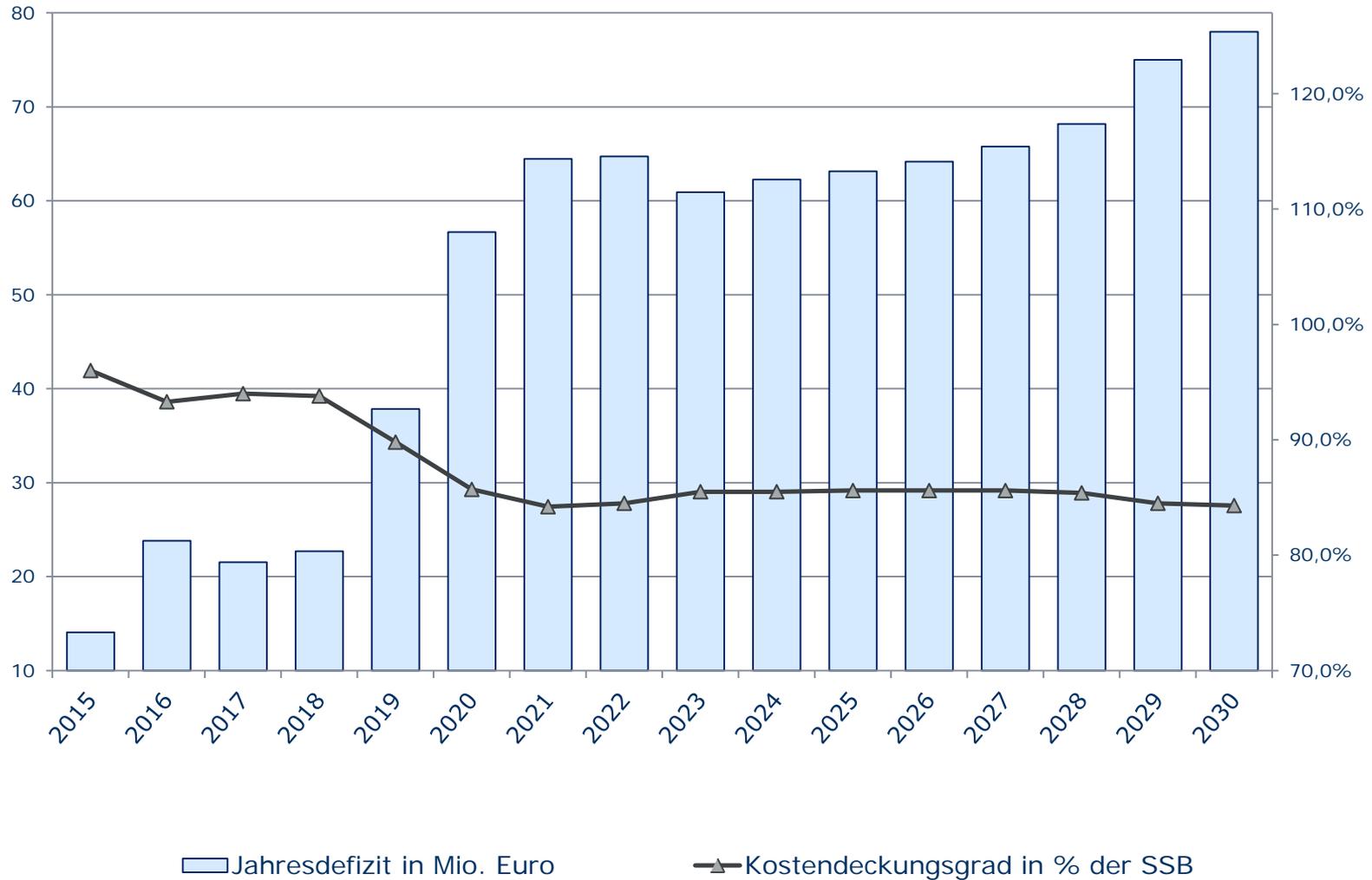
—▲ Kostendeckungsgrad in % der SSB

# Entwicklung Ausgleichsanspruch und Betriebsleistungen

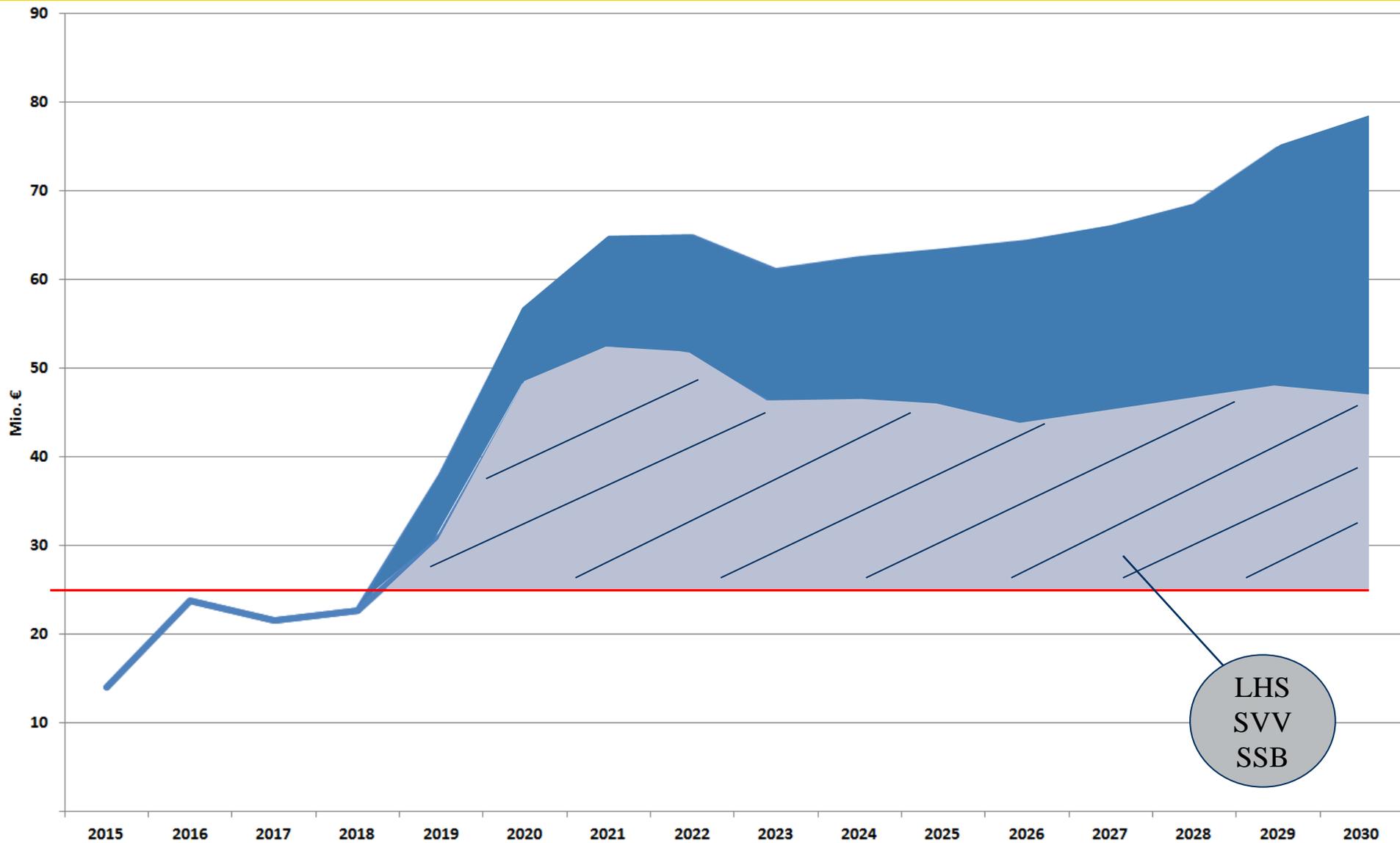


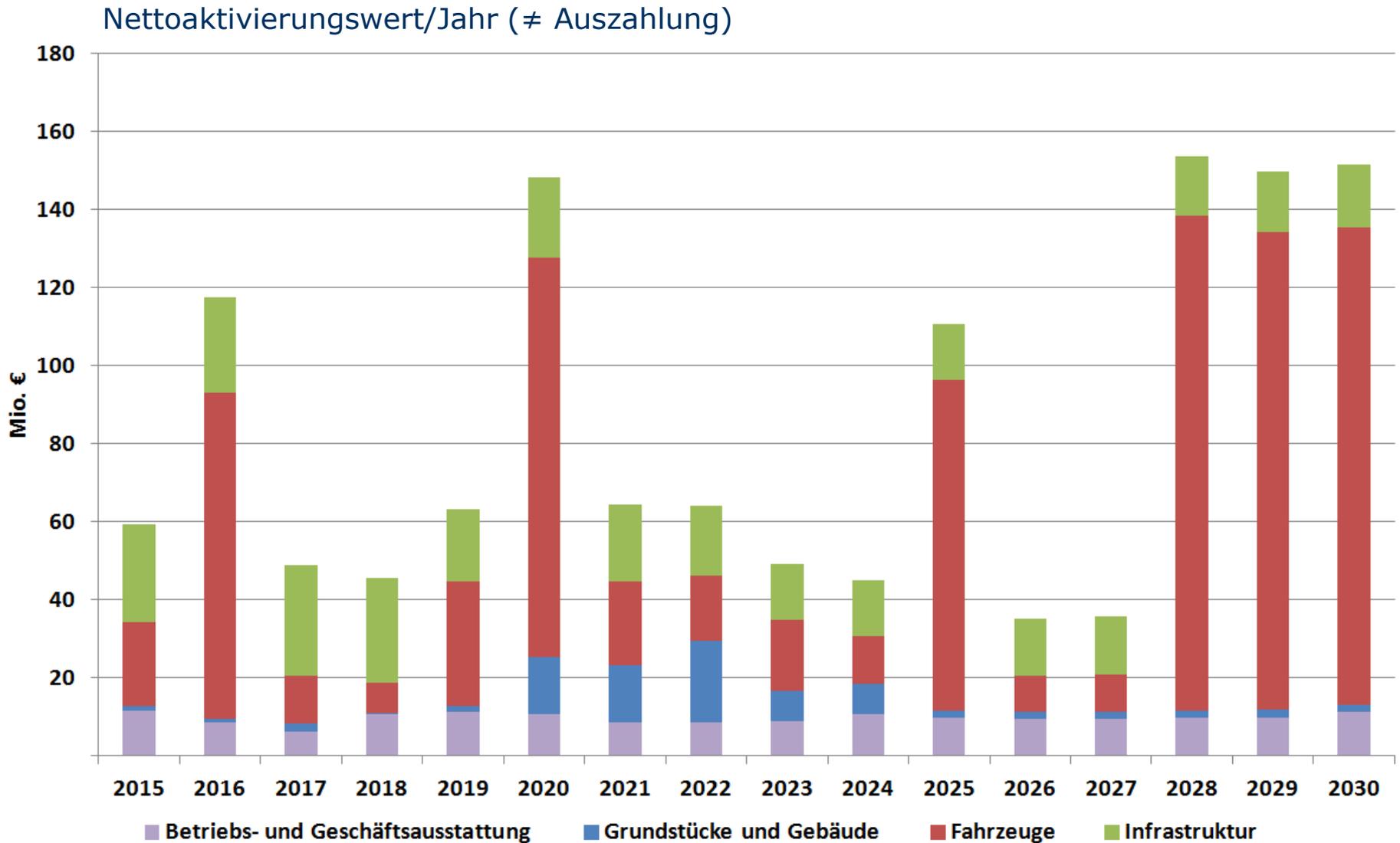
# Entwicklung Defizit SSB

## Schwierige Zukunftsaussichten



# Jahresdefizit (alle Szenarien)





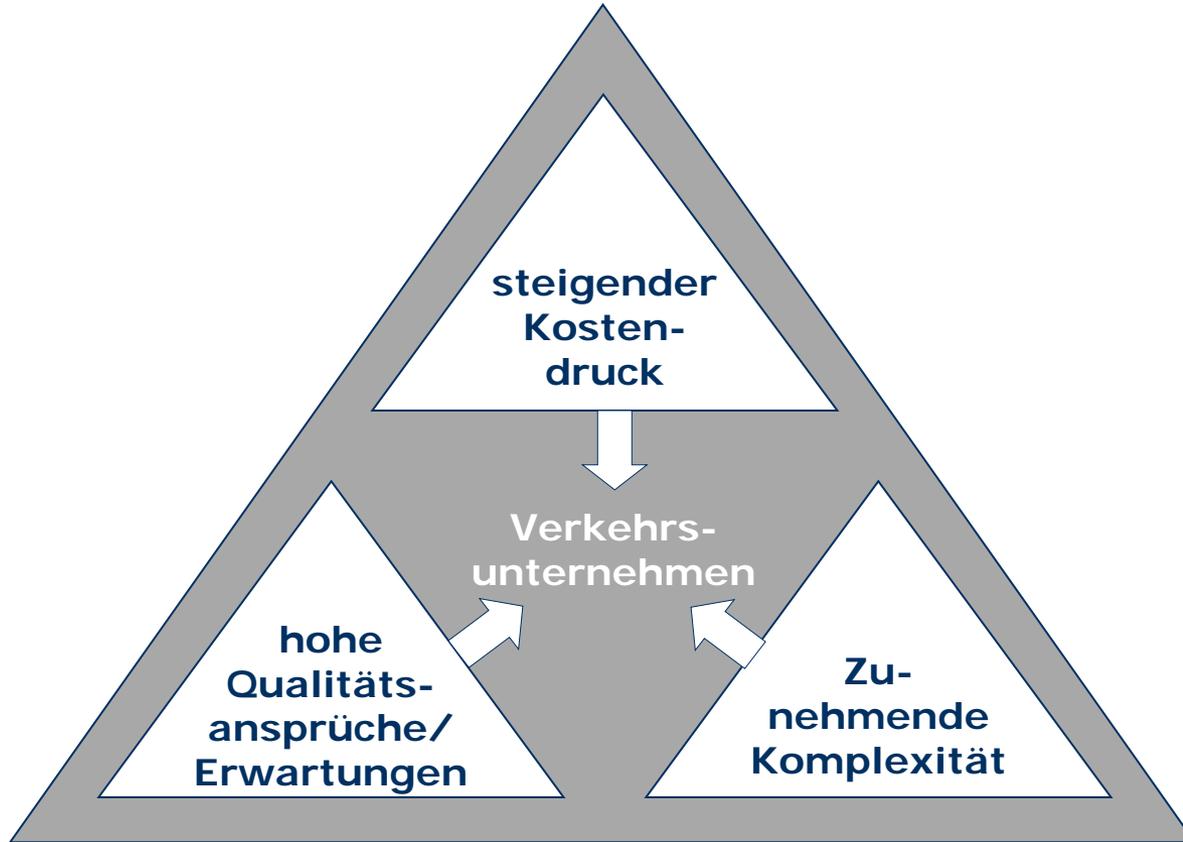


TYP	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
S-DT 8.4	38	38	38	38	38	18	18	18	18	18						
S-DT 8.S	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	50	25	
S-DT 8.10/ 11	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
S-DT 8.12	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
S-DT 8.14		20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Ersatz S-DT 8.4						20	20	20	20	20	38	38	38	38	38	38
Ersatz S-DT 8.S															26	51
Σ	184	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204

# Generalüberholung DT8.S – eine Maßnahme zur Verlängerung der Nutzungsdauer

- 76 Fahrzeuge der Serien DT 8.5 – 8.9 werden bis 2017 generalüberholt
- Kosten: 1,3 Mio. € pro Fahrzeug
- Weitere Nutzungszeit von bis zu 25 Jahren
- Neuzulassung durch TAB
  
- Hohe Fertigungstiefe bei der SSB
  - ❖ Austausch der Elektrik
  - ❖ Sanierung Wagenkasten und Neulackierung
  - ❖ Beseitigung von konstruktiven Mängeln
  - ❖ Fließbandartige Fahrzeugproduktion





\*Quelle: Benchmark 2013

## Finanzielle Voraussetzungen

Bestehende Finanzierungsquellen

- Fahrgeldeinnahmen
- Abgeltungen
- Zuschüsse

Zusätzliche Finanzierungsquellen

- ÖPNV-Fonds
- Haushaltsmittel

Nebenerträge

- Werbeflächen
- Haltestellennamen etc.

Weitere Optimierung der SSB

Finanzielle Ausstattung bestimmt Umfang und Umsetzbarkeit der Maßnahmen

Zwingend

## Bestandserhalt ÖPNV-System

Instandhaltung und Modernisierung

- Zur Aufrechterhaltung des bestehenden Angebots
- Zur Einhaltung von
  - Sicherheit
  - Stand der Technik
  - Gesetzlichen Vorgaben

Zusätzlich

## Ausbau und Attraktivitätssteigerung ÖPNV-System

- Ausbau Stadtbahn- und Bussystem
- Fahrplanangebot & Kapazität
- Fahrgastinformation
- Barrierefreiheit und Komfort
- Multimodalität
- Tarif, Ticketangebot und -verkauf

## Schadstofffreier und ökologischer ÖPNV

(Über gesetzliche Mindestanforderungen hinausgehende Maßnahmen)

- Schadstofffreie Antriebstechnologie beim Bus
- Stadtbahnbetrieb und Ökologie



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!