

III. Begründung

1. Allgemeines

Der VVS besteht seit 1996 als Mischgesellschaft, an der neben der Stuttgarter Straßenbahnen AG, der Deutschen Bahn AG und den regionalen Verkehrsunternehmen auch die Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis, die Landeshauptstadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart mit zusammen 50 % beteiligt sind.

Zu den Aufgaben des VVS zählt die Sicherstellung und Entwicklung der tariflichen Integration des Verkehrs im Verbundgebiet durch einen Gemeinschaftstarif.

2. Verfahren bei Anpassung und Änderung des Verbundtarifs

Nach § 10 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags ist bei Anpassungen und Änderungen des Verbundtarifs ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. Nach Vorberatung im Aufsichtsrat beschließen die Verbundunternehmen-Gesellschafter den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierhöhung. In einem weiteren Schritt beschließt die Gesellschafterversammlung nach Vorberatung durch den Aufsichtsrat, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird bzw. welche Tarifpositionen geändert werden (Tarifstruktur). Sie ist hierbei an die prozentuale Vorgabe gebunden.

Der Gesellschaftsvertrag für die VVS-GmbH sieht vor, dass die Gesellschafterversammlung mit mindestens 40 % der Stimmen der Gebietskörperschaften - Gesellschafter eine höhere prozentuale Tarifierhöhung oder eine frühere Tarifierhöhung beschließen kann. Mit 50 % der Stimmen der Gebietskörperschaften – Gesellschafter kann die Gesellschafterversammlung der beschlossenen Höhe der Tarifierhöhung auch widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierhöhung festlegen. In diesem Fall müssen die Gebietskörperschaften, die mit ihren Stimmrechten den Beschluss herbeigeführt haben, den Verbundunternehmen die sich daraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.

3. Zeitpunkt und Höhe der nächsten Tarifierhöhung

Die VVS-Unternehmensgesellschafter haben in der Gesellschafterversammlung am 09. Juli 2013 eine prozentuale Tarifierhöhung in Höhe von 2,8 % zum 01.01.2014 beschlossen.

Folgende Gründe waren hierfür im Wesentlichen ausschlaggebend:

Die Kostenentwicklung bei den Unternehmen im ÖPNV ist geprägt von Preiserhöhungen für Energie sowie steigenden Personalkosten. Die Kosten für das Personal sind um 4,8 Prozent (Regionale Verkehrsunternehmen) bzw. 3 Prozent (DB und SSB) gestiegen. Bei den Energiekosten (Strom/Diesel) sind Steigerungen von 4,0 % (SSB), 3,1 % (DB) bzw. 2,5 % (regionale Verkehrsunternehmen) zu verzeichnen. Hinzu

kommen höhere Kosten bei Material und Sachkosten, in Höhe von 2,5 Prozent (SSB), 2,0 % bei der DB bzw. 1,0 % bei den regionalen Verkehrsunternehmen. Die Preisanpassungsrate von 2,8 % führt rechnerisch zu Mehreinnahmen in Höhe von rund 11,7 Mio. €.

Der VVS hält eine Tarifierungsrate von 2,8 % für marktverträglich. Die Tarifierungen der Verbände im Zeitraum 2001 - 2013 sind in der Anlage 1 dargestellt. Die Tarifierungsraten verschiedener Verbände für das Jahr 2014 sind aus Anlage 2 ersichtlich. Daraus wird ersichtlich, dass der VVS für den Zeitraum von 2001 bis 2013 mit einer durchschnittlichen Tarifierungsrate von 2,8 % den zweitniedrigsten Wert unter den aufgeführten 13 Verbänden aufweist.

4. Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs / Strukturelle Änderungen

Nachdem im Zusammenhang mit den Ringschlüssen bei S60 und S4 zum Fahrplanwechsel am 09.12.2012 die tarifliche Gleichbehandlung von alternativen Fahrwegen auf den „S-Bahn-Ringen“ S6 - S1 - S60 bzw. S4 - S3 umgesetzt wurde, sind für 2014 weitere strukturelle Verbesserungen im Bereich FirmenTicket und SeniorenTicket geplant sowie die Ausdehnung des VVS-Tarifs in den Landkreis Göppingen (bis Geislingen/Steige) und den Ostalbkreis (bis Lorch).

• FirmenTicket:

Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern einen Zuschuss zum FirmenTicket bezahlen, sollen einen erhöhten Rabatt (10%) erhalten. Zudem soll unter bestimmten Voraussetzungen kleineren Firmen (wieder) die Möglichkeit eingeräumt werden, sich zusammenzuschließen, um die Mindestbestellmenge von unverändert 50 FirmenTickets zu erreichen. Aufgrund des erforderlichen Vorlaufs zur vertrieblichen Umsetzung erfolgt die strukturelle Anpassung beim FirmenTicket erst zum 01.04.2014.

• SeniorenTicket:

Basierend auf den Ergebnissen des Instituts Skopos soll das JahresTicket (Barkauf und Abonnement) obligatorisch im gesamten VVS-Netz gelten.

• Ausdehnung des VVS-Tarifs in den Landkreis Göppingen u. den Ostalbkreis

Durch die Ausdehnung des VVS-Tarifs ist eine zusätzliche Preisstufe im Gelegenheitsverkehr erforderlich. Damit haben Tickets des Gelegenheitsverkehrs und Zeittickets einheitlich jeweils sieben Preisstufen.

5. Umsetzung der Tarifierung bei den einzelnen Tarifpositionen

Die abschließende Entscheidung, wie die Erhöhung des Gemeinschaftstarifs bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird, wird nach Vorberatung im VVS-Aufsichtsrat von der Gesellschafterversammlung am 08.10.13 getroffen.

Die Umsetzung der Erhöhung von 2,8 % wird in den einzelnen Tarifpositionen wie in Anlage 3 dargestellt vorgeschlagen:

EinzelTickets Erwachsene incl. Kurzstrecken Ticket

Im ersten Halbjahr 2013 waren wieder steigende Verkaufszahlen zu verzeichnen (+ 2,4 %). Dies ist überwiegend auf den Mehrverkauf bei der DB zurückzuführen (die Bekanntheit des Kurzstreckentickets im Eisenbahnverkehr steigt), während bei der SSB weiterhin ein Rückgang (- 2,2 %) zu verzeichnen ist. Um den insgesamt positiven Trend nicht zu gefährden, wird vorgeschlagen, den Preis des Kurzstreckentickets 2014 (wie bereits 2013) nicht anzupassen.

Der Preis des Einzeltickets für eine Zone wurde 2012 und 2013 jeweils überdurchschnittlich erhöht (2012 von 2,00 auf 2,10 und 2013 von 2,10 auf 2,20 Euro). Der Preis des Einzeltickets für zwei Zonen wurde 2013 dagegen nicht erhöht. Um die allgemeine Anpassungsrate von 2,8 % zu erreichen, muss auch der Gelegenheitsverkehr einen Beitrag leisten. Da in den höheren Preisstufen die Verkaufszahlen deutlich niedriger sind, ist eine Anpassung im Bereich der mengenstarken niedrigen Preisstufen unvermeidlich. Da die Kurzstrecke und der Preis für eine Zone nicht angepasst werden sollen, wird eine Erhöhung des Preises für zwei Zonen vorgeschlagen. Dies führt zu Mehreinnahmen in Höhe von rund 800.000 Euro (ohne Erhöhung könnte auch der Preis des 4er-Tickets nicht erhöht werden, was nochmals Mehreinnahmen von rund 500.000 Euro bringt). 5-Cent-Sprünge sind aufgrund der Wechselgeldproblematik nicht sinnvoll. Daher hat der Aufsichtsrat 2011 beschlossen, auf 5-Cent-Beträge bei den Einzeltickets grundsätzlich zu verzichten. Beim Einzelticket für drei Zonen beläuft sich die vorgeschlagene Preisanpassung auf 10 Cent (2,8 %). Beim Ticket für vier Zonen beträgt der Preisanstieg 20 Cent (4,3 %), während das Ticket für fünf Zonen nicht erhöht werden soll. Beim Einzelticket für sechs Zonen beträgt die vorgeschlagene Preisanpassung 20 Cent (2,8 %).

Im Zuge der Teilintegration des Landkreises Göppingen (auf der Schiene bis Geislingen/Steige) werden die Fahrtentfernungen im VVS größer. So sind es von Geislingen/Steige über 60 Kilometer nach Stuttgart. Deshalb soll - wie bei den Zeittickets - auch bei den Einzel- und 4er-Tickets eine siebte Preisstufe eingeführt werden. Der VVS schlägt für diese siebte Preisstufe einen Preis von 8,20 Euro vor. Davon sind in geringem Umfang auch Bestandskunden betroffen, die bereits heute im „alten“ VVS-Gebiet sieben oder mehr Zonen befahren. In größerem Umfang werden aber Fahrgäste aus dem Landkreis Göppingen diese Preisstufe nutzen. Für diese Fahrgäste ist der Preis in der Regel geringer als der aktuelle DB-Tarif. Die zusätzliche Preisstufe ist erforderlich, um den „Abmangel“ zum DB-Tarif nicht zu groß werden zu lassen.

4er-Tickets Erwachsene

Beim 4er-Ticket bewegen sich die vorgeschlagenen Anpassungen zwischen 0,5 und 3,3 % (entspricht 10 bis 80 Cent). Der Rabatt der 4er-Tickets gegenüber den Einzeltickets bewegt sich zwischen 5 und 6 %. Einzeltickets, die mit dem Handy gekauft werden, sollen weiterhin zum Preis eines entsprechenden 4er-Ticket-Abschnitts ausgegeben werden. Damit soll der kostengünstige Vertriebsweg HandyTicket gestärkt und die Busfahrer vom Verkauf entlastet werden.

TagesTickets

Bei den TagesTickets wird eine durchschnittliche Preisanpassung von 3,0% vorgeschlagen. Die Preisanpassungen reichen von unterdurchschnittlichen 2,1% beim EinzelTagesTicket Netz bis hin zu rd. 3,7% beim GruppenTagesTicket für eine bis zwei Zonen. Mit der vergleichsweise geringen Anpassung beim EinzelTagesTicket Netz soll der stark negativen Absatzentwicklung (- 11%) bei diesem Angebot im Jahr 2012 begegnet werden. Im ersten Halbjahr 2013 haben sich die TagesTickets leicht positiv entwickelt (+ 0,5%). Wie im vergangenen Jahr werden die TagesTickets in den Oster-, Sommer und Weihnachtsferien als Spezial-Angebote ausgegeben. Dabei gelten innerhalb dieser Ferienzeiträume sämtliche TagesTickets grundsätzlich auch am nächsten Tag.

Tarife für Kinder

2013 blieben die Preise für eine und zwei Zonen stabil, während die Tickets für die höheren Preisstufen erhöht wurden. Für 2014 wird daher für eine und zwei Zonen die (geringstmögliche) Preisanpassung von 10 Cent empfohlen, was allerdings einem prozentualen Anstieg von 9,1 bzw. 8,3 % entspricht (4er-Ticket 1 Zone: + 9,5 %, 4er-Ticket 2 Zonen: + 8,7 %). Im Hinblick auf das Verhältnis zum Eigenanteil beim Scool-Abo ist eine Erhöhung aber geboten, weil sonst in Monaten mit wenig Schultagen (z. B. in den Weihnachts- oder Osterferien) die Gefahr besteht, das Scool-Abos gekündigt werden und die Schüler stattdessen mit Einzel- oder 4er-Tickets fahren. Bei den Einzel- und 4er-Tickets für drei bis sechs Zonen sollen die Preise nach der Erhöhung im vergangenen Jahr 2014 stabil bleiben. Die siebte Preisstufe soll mit 3,90 Euro neu ins Tariffeld aufgenommen werden. Gegenüber dem 6 Zonen-Ticket ist diese Preisstufe um 0,50 Euro teurer.

Die Ermäßigung der EinzelTickets Kind gegenüber den entsprechenden Erwachsenentickets bewegt sich zwischen 45 % und 55 %.

Zeittickets Jedermann

Die durchschnittliche Anpassungsrate liegt zwischen 3,2 % (WochenTickets) und 3,5 % (Monats- und JahresTickets). Die Preise der JahresTickets betragen unverändert das 10-fache des entsprechenden MonatsTicketpreises. Das Abo ist mittlerweile im VVS gut etabliert, fast jeder zweite Fahrgast, der mit Monats- oder JahresTickets Jedermann unterwegs ist, ist im Abo und damit dauerhaft an den VVS gebunden (46 %).

Der Aufpreis für das TicketPlus Jedermann mit seinen Zusatznutzen (Mitnahme, Übertragbarkeit, netzweite Gültigkeit am Wochenende) wurde um 2,6 % erhöht und beträgt nun 118,00 Euro bzw. 9,83 Euro/Monat. Der Anteil der TicketPlus-Verkäufe beträgt knapp 20 %. Dieser Anteil ist noch ausbaufähig, sodass empfohlen wird, das TicketPlus mit der Ausweitung der netzweiten Gültigkeit auf den Freitagabend ab 19 Uhr noch attraktiver zu machen.

FirmenTicket

Zum 1. Januar 2012 wurde das FirmenTicket einer Modifizierung unterzogen. Die Konditionen wurden angepasst (z. B. monatliche Abbuchung, flexibler Einstieg, Reduzierung Mindestbestellmenge von 100 auf 50 Tickets) und das Bestellverfahren auf ein online-basiertes Abonnement umgestellt. Die Kundenbindung und die Kundenbetreuung konnte durch die Umstellung auf das online-basierte Abonnement deutlich verbessert werden. Die Behörden und Betriebe, die ihren Mitarbeitern das neue FirmenTicket anbieten, sind mit dem vereinfachten Verfahren sehr zufrieden. Auch im 1. Halbjahr 2013 hält der positive Trend im Berufsverkehr weiter an (Einnahmen: + 8,0 %, Fahrten: + 4,2 %). Die Zahl der FirmenTickets konnte weiter gesteigert werden: Ende Juni 2013 hatten 47.470 Kunden ein FirmenTicket.

Ein Kritikpunkt am FirmenTicket ist nach wie vor, dass kleinere Firmen nicht (mehr) an der Bestellung von FirmenTickets teilnehmen können. Daher soll das FirmenTicket weiterentwickelt werden. Insbesondere soll den Firmen ein Anreiz gegeben werden, sich selbst zu engagieren und ihren Mitarbeitern einen Zuschuss zu den Fahrtkosten zu zahlen. Der Vorschlag sieht wie folgt aus:

- Anreizkomponente: Der Rabatt des FirmenTickets soll auf 5 % (heute 7 % für einmalige Zahlung im Voraus, 5 % für monatliche Abbuchung) vereinheitlicht werden. Der von der Zahlweise unabhängige, einheitliche Rabatt entspricht dann den Konditionen des regulären Abos und erleichtert die Kommunikation. Durch eine Anreizkomponente sollen Firmen animiert werden, ihren Mitarbeitern einen Zuschuss zu den Fahrtkosten zu gewähren. In diesem Falle erhält die Firma bzw. deren Mitarbeiter einen weiteren Rabatt von 5 %, also insgesamt 10 %. Um in den Genuss des höheren Rabattes zu kommen, soll der Arbeitgeber einen bestimmten Zuschuss zu den Fahrtkosten des ÖPNV leisten. Dabei wird ein Betrag von 10 Euro vorgeschlagen. Bei einer durchschnittlichen Einnahme von 945 Euro pro FirmenTicket (über alle Tarifzonen) entspricht das in etwa 10 %. Ein fixer Betrag hat für die Kalkulation der Firmen Vorteile.
- Zusammenschlüsse: Die bisherige Mindestbestellmenge von 50 FirmenTickets soll grundsätzlich bestehen bleiben. Damit aber auch kleinere Firmen (wieder) am FirmenTicket teilnehmen können, sollen sich künftig mehrere Firmen zusammenschließen können, wobei gegenüber dem betreuenden Verkehrsunternehmen eine einzige Stelle als verantwortlicher Vertragspartner (z. B. eine größere Firma, die IHK oder Handwerkskammer) auftritt. Dieser muss zusichern, dass alle Besteller von FirmenTickets auch Mitarbeiter der beteiligten Firmen sind und alle beteiligten Firmen ihren Mitarbeitern den ÖPNV-Zuschuss bezahlen. DB und SSB, als das FirmenTicket abwickelnde Verkehrsunternehmen, sollen dabei entsprechende Prüfungs- und Kündigungsrechte im Falle eines Missbrauchs eingeräumt werden.

Die Einführung des neuen Zuschussmodells führt durch den höheren Rabatt teilweise zu einer Fahrpreissenkung von 1,9 bis 2,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Mitarbeiter von Firmen, die keinen Zuschuss bezahlen, müssen bei der Variante monatliche Abbuchung künftig zwischen 3,0 und 3,6 % mehr bezahlen, bei der Variante Einmalzahlung beträgt der Anstieg durch die Rabattvereinheitlichung auf 5 % zwischen 5,2 und

5,9 %. Durch den teilweise höheren Rabatt (10 anstelle 5 bzw. 7 %) wurde bei den Bestandskunden ein Minus von rund 350.000,- Euro kalkuliert, der durch Absatzsteigerungen auszugleichen ist. Der Aufpreis beim FirmenTicketPlus soll bei der monatlichen Aborate um 2,5 % erhöht werden und beträgt dann 9,34 €/Monat (5 % Rabatt) bzw. 8,85 Euro (10 % Rabatt).

9-Uhr-UmweltTicket

Der Rabatt der 9-Uhr-UmweltTickets gegenüber den Tickets für Jedermann soll in Einzelpositionen leicht abgesenkt werden, liegt aber weiterhin bei relativ hohen 22 bis 29 %. Damit liegt die vorgeschlagene Erhöhung bei durchschnittlich 3,7 %. Der Aufpreis des TicketPlus 9-Uhr-Umwelt wird um 2,6 % erhöht und beträgt dann 118,00 Euro bzw. 9,83 Euro/Monat.

Tarife im Ausbildungsverkehr

Das bezuschusste Scool-Abo gilt seit 1. September 2013 rund um die Uhr bundweit. Der Pauschalpreis des Scool-Abos (Summe aus Eigenanteil und Zuschuss) erhöht sich zum 01.01.2014 um 1,30 Euro bzw. 2,6 %. Damit erhöht sich der Eigenanteil von heute 38,40 Euro auf 39,70 Euro.

Die Preise für MonatsTickets im Ausbildungsverkehr, die nicht über das bezuschusste Scool-Abo ausgegeben werden, sollen um 2,9 % angepasst werden. Die vorgeschlagenen Erhöhungen für die Studierenden liegen ebenfalls bei durchschnittlich 2,9 %. Für das 14-Uhr-JuniorTicket wird eine Anpassungsrate von 3,1 % vorgeschlagen.

SeniorenTicket

Beim SeniorenTicket ist auch 2013 ein - wenn auch etwas abgeschwächter - positiver Trend festzustellen. Die Einnahmen konnten in den ersten sechs Monaten 2013 um 6,9 % zulegen, bei den Fahrgästen betrug der Zuwachs 2,7 %. Wie vom Gutachter Skopos bei der Vorstellung der Ergebnisse der Marktforschung in der Sitzung des Tarifausschusses am 23. April 2013 empfohlen, soll das SeniorenTicket - wie bereits das Scool-Abo oder das StudiTicket - grundsätzlich bundweit gelten. Wie bei diesen Angeboten, sollte sich der Kunde jedoch längerfristig binden. Die generelle bundweite Gültigkeit soll daher auf das JahresTicket (Barkauf) und das Abonnement (Einmalzahlung, monatliche Abbuchung) beschränkt werden. Ein MonatsTicket für 3 Zonen - mit der Option zum Zukauf der netzweiten Gültigkeit - ist weiterhin erhältlich. Die Preisbildungsformel („12 für 10“) schafft aber einen großen Anreiz, auf das Abonnement umzusteigen. Durch die damit beabsichtigte längerfristige Bindung des Kunden sind perspektivisch Umsatzsteigerungen zu erwarten.

Zur Finanzierung der bundweiten Gültigkeit wird vorgeschlagen, das SeniorenTicket etwas stärker anzupassen (statt um 2,8 % entsprechend der allgemeinen Preissteigerungsrate um 6,3 %). Der Preis für das neue SeniorenTicket beträgt damit monatlich 41,00 Euro im Abonnement (492,00 Euro bei Einmalzahlung) und ist damit immer noch äußerst günstig, vor allem in Hinblick auf die obligatorische bundweite Gültigkeit. Der Preis für das MonatsTicket beträgt künftig 49,20 Euro.

Da sich das Renteneintrittsalter durch die neue Rentengesetzgebung seit einiger Zeit nach hinten verschiebt, schlägt der Tarifausschuss eine Anhebung der Altersgrenze beim Seniorenticket von 63 auf 65 Jahre vor. „Echte“ Rentner bzw. Pensionäre sollen weithin bereits ab 60 Jahren das Seniorenticket erwerben können. Kunden, die bereits ein Seniorenticket besitzen und nicht mehr bezugsberechtigt wären, erhalten einen „Bestandsschutz“.

Zur Information liegt Anlage 4 bei. Diese enthält einen auf den Landkreis Böblingen bezogenen Preisvergleich PKW-VVS.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung hält die vorgesehene Umsetzung der Tarifierhebung bei den einzelnen Tarifpositionen für angemessen und schlägt deshalb vor, Herrn Landrat Bernhard als Vertreter des Gesellschafters Landkreis Böblingen zu beauftragen, im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung des VVS am 08.10.2013 dieser zuzustimmen.

IV. Finanzielle Auswirkung

Siehe III, Ziffer 2.



Roland Bernhard