

KT-Drucks. Nr. 102/2021

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

14.09.2021

Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung zum 01.04.2022

- Anlage 1: Tarifierpassungen Verbände
Anlage 2: Preistabelle 01.04.2022
Anlage 3: Marktoffensive Liste Maßnahmen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

27.09.2021
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss stimmt einer Anpassung der Tarife im VVS zum 01.04.2022 von 2,5 % zu.
2. Herr Landrat Roland Bernhard wird beauftragt, als Vertreter des Landkreises Böblingens nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der VVS-Gesellschafter-versammlung der vorgeschlagenen Tarifierpassung bei den einzelnen Tarifarten zuzustimmen.

III. Begründung

1. Regularien zur Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs nach dem Gesellschaftsvertrag

Der VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH) besteht seit 1996 als sogenannter Mischverbund, an dem neben der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), der Deutschen Bahn AG (DB) und den regionalen Verkehrsunternehmen auch die Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis, die Landeshauptstadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg und der Verband Region Stuttgart beteiligt sind. Verkehrsunternehmen und die Gebietskörperschaften halten zusammen jeweils 50 % der Anteile an der VVS GmbH.

Zu den Aufgaben des VVS zählt unter anderem die Sicherstellung und Entwicklung der tariflichen Integration des Verkehrs im Verbundgebiet durch einen Gemeinschaftstarif. Nach dem VVS-Gesellschaftsvertrag läuft das Tarifbildungsverfahren im VVS nach bestimmten Regularien (§ 10 Abs. 2 und 3 des Gesellschaftsvertrages) wie folgt ab:

- a) Die Gesellschafterversammlung beschließt nach Vorbehandlung im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der Stimmen der 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. Sie ist hierbei grundsätzlich an die prozentuale Vorgabe gebunden.
- b) Die Gesellschafterversammlung kann mit mindestens 40 v. H. der Stimmen der Gebietskörperschaften-Gesellschafter eine höhere prozentuale Tarifierhöhung oder eine frühere Tarifierhöhung beschließen. Sie kann ferner mit mindestens 50 v. H. der Stimmen der Gebietskörperschaften-Gesellschafter der mit den Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschaft beschlossenen Höhe der Tarifierhöhung widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierhöhung festlegen, wenn die Gebietskörperschaften, welche mit ihren Stimmrechten einen solchen Beschluss herbeiführen, den Verbundunternehmen die sich hieraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.

2. Tarifierhöhung 2022

a) Tarifierhöhung während der Corona-Pandemie

Eine Entscheidung über eine Fortschreibung des VVS-Gemeinschaftstarifs ist nach § 10 des Gesellschaftsvertrages unter der Berücksichtigung der Kostenentwicklung und der Marktlage zu treffen. Die Marktlage ist angesichts der Corona-Pandemie weiterhin schwierig einzuschätzen. Die Fahrgastzahlen sind im 2. bzw. 3. Quartal 2020 und dem neuerlichen Lockdown zwischen Ende 2020 und Mai 2021 zunächst stark eingebrochen, konnten sich mittlerweile wieder leicht erholen. Die Zahlen liegen aber immer noch deutlich unter dem Niveau „vor Corona“.

Die meisten Stammkunden sind dem ÖPNV zwar zunächst treu geblieben, allerdings ist inzwischen die Zahl der Abonnements spürbar rückläufig, vor allem weil seit Ausbruch der Corona-Pandemie kaum neue Abonnements abgeschlossen werden.

Auch im Ausbildungsverkehr sind aufgrund einer geringeren Zahl an Ausbildungsverträgen, rückläufigen Studierendenzahlen und Online-Vorlesungen Rückgänge zu verzeichnen.

Größere Veranstaltungen fanden und finden aktuell immer noch nicht statt, was sich im Gelegenheitsverkehr bemerkbar macht. Viele Arbeitnehmer sind nach wie vor in Kurzarbeit oder im Home-Office.

Die Corona-Situation ist nach wie vor fragil, ein Anstieg der Infektionszahlen im Herbst und ggf. wieder Einschränkungen des öffentlichen Lebens sind nicht ausgeschlossen. Eine schnelle Erholung der Nachfrage im ÖPNV ist daher leider nicht zu erwarten.

b) Tarifierpassung

Die Höhe der Tariffortschreibung basiert im VVS regelmäßig auf den durch die Verkehrsunternehmen gemeldeten Entwicklungen der Kostengruppen Personal-, Energie-, Kapital- und Materialkosten.

Die Verkehrsunternehmen haben sich im Jahr 2011 verpflichtet, vor der Beschlussfassung über Tarifmaßnahmen die Entwicklung ihrer Kosten transparent darzustellen. Dabei wird ein einheitliches Bezugsjahr für alle Verkehrsunternehmen im VVS gewählt, nämlich jeweils das zurückliegende Wirtschaftsjahr.

In der Sitzung des Aufsichtsrates am 20. Juli 2021 wurde nach Vorberatung im Tarifausschuss eine durchschnittliche **Kostensteigerung** im Verbundverkehr von **1,64 %** festgestellt (Wirtschaftsjahr 2020 zu 2019). Die Entscheidung über eine Tarifierhöhung treffen die Verkehrsunternehmen in der Gesellschafterversammlung des VVS. Da in der Gruppe der Verkehrsunternehmen-Gesellschafter die SSB eine Mehrheit hat, kommt der Entscheidung im SSB-Aufsichtsrat eine wichtige Rolle zu.

Wie der Presse zu entnehmen war, hat der Aufsichtsrat der SSB in seiner Sitzung am 25. Juni 2021 einer **Tarifierpassung** in Höhe von **2,5 %** zugestimmt. Sie soll zum 01. April 2022 umgesetzt werden.

In der 176. Sitzung der VVS-Gesellschafterversammlung am 20. Juli 2021 haben die Verkehrsunternehmen aufgrund der gestiegenen Kosten für Personal, Kraftstoffe/Energie und Material folgenden Beschluss zur Tarifierpassung im Jahr 2022 gefasst:

- 1. Der VVS-Gemeinschaftstarif wird zum 1. April 2022 um durchschnittlich 2,5 Prozent erhöht. Der VVS wird beauftragt, einen Vorschlag zur Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen zu unterbreiten.*
- 2. Ab 1. Januar 2023 soll die Beschlussfassung über Tarifierpassungen für mehrjährige Zeiträume gefasst werden. Die Rahmenbedingungen für mehrjährige Beschlüsse werden zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern abgestimmt.*
- 3. Ab Sommer 2021 soll zur Überwindung der Corona-bedingten Nachfrageschwäche eine Marktoffensive gestartet werden. Der VVS wird beauftragt,*

in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern einen Maßnahmenkatalog vorzuschlagen.

In der Gesellschafterversammlung des VVS am 12. Oktober 2021 entscheiden alle Gesellschafter über die Umsetzung der Tarifierpassung auf die einzelnen Tarifpositionen.

Daher beschäftigen sich die Gremien der Gesellschafter vor der Entscheidung in der Gesellschafterversammlung mit diesem Thema und geben ihren Vertretern einen entsprechenden Auftrag.

3. Zeitpunkt und Höhe der Tarifierpassung 2022

Für das Jahr 2022 ergibt die gemittelte Kostenentwicklung (Wirtschaftsjahr 2020 zu 2019) über alle Verkehrsunternehmen hinweg einen Wert von 1,64 %.

Die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen spielt für die Tarifierpassung 2022 eine zentrale Rolle. Außerdem ist die Kostenentwicklung für die Fortschreibung des Referenzwertes relevant.

In der Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform ist vorgesehen, dass zur Berechnung der tatsächlichen Finanzierungsbeiträge der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise „ein Referenzwert zu bilden ist, der grundsätzlich abbilden soll, wie sich die Fahrgeldeinnahmen ohne die Tarifzonenreform entwickelt hätten“.

Des Weiteren ist dort vereinbart, dass der Referenzwert für die Jahre 2020 und 2021 mit der durchschnittlichen Kostensteigerung des Verbundverkehrs fortgeschrieben wird. Sofern der veranschlagte Ausgleichsbetrag von 42,1 Mio. € für die Tarifzonenreform nicht ausreicht, um auch das Delta zwischen Referenzwert und tatsächlichen Einnahmen zu decken, sind die Verkehrsunternehmen zudem gemäß der Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform berechtigt, über vier Jahre hinweg Tarifaufschläge auf die durchschnittliche Kostensteigerung zu erheben, sofern diese marktverträglich zu realisieren sind.

Im Jahr 2019 betrug der Fehlbetrag gegenüber dem Referenzwert, der durch den Zuschuss durch die Finanzierungsträger nicht abgedeckt wurde, elf Millionen Euro. Im vergangenen Jahr wurde jedoch von einem Tarifzuschlag durch die Verkehrsunternehmen abgesehen, weil zum einen die Kostensteigerung deutlich höher (2,66 Prozent) und zum anderen die Pandemiesituation noch schwieriger war.

Die Tarifierpassung in Höhe von 2,5 % setzt sich zusammen aus 1,64 % Kostensteigerung sowie 0,86 % als Finanzierungsanteil des Fehlbetrages aus der Tarifzonenreform für das Jahr 2019 in Höhe von elf Millionen Euro. Sie soll erst zum 01. April 2022 erfolgen.

Für eine Tarifierpassung müssen nach dem Gesellschaftsvertrag neben der Kostenentwicklung auch die Marktlage und die Fahrgastinteressen berücksichtigt werden. In den letzten Jahren war die Einschätzung stets, dass der über die Kostenentwicklung ermittelte Wert auf dem Markt durchgesetzt werden kann, da er zuletzt auch nur knapp über der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten bzw. des Verkehrskostenindex lag.

Die Verkehrsunternehmen gehen davon aus, dass sich die Nachfrage, sofern kein weiterer Lockdown erfolgt, sukzessive erholt. Sie rechnen damit, dass die moderate Erhöhung keine negativen Auswirkungen auf die Nachfrageentwicklung haben wird.

Der Prozentsatz von 2,5 Prozent liegt leicht unter der Anpassungsrate des Vorjahres (2,7 Prozent) und deutlich unter der aktuellen Inflationsrate in Deutschland.

Auch andere Verkehrsverbünde haben für Ende 2021/Anfang 2022 Tarifierpassungen beschlossen bzw. beraten diese aktuell. Die Anpassungsraten liegen teilweise über, teilweise unter dem Vorschlag für den VVS. Eine Übersicht der Tarifierpassung anderer Verbünde ist in Anlage 1 dargestellt.

4. Vorschlag zur Umsetzung der Tarifierpassung 2022

Um das Gesamtvolumen der Tarifierpassung von 2,5 Prozent zu erwirtschaften, ist eine maßvolle Anpassung über (nahezu) alle Ticketgattungen hinweg notwendig (s. Anlage 2). Der Gelegenheitsverkehr wird insgesamt etwas stärker belastet als die Zeittickets, da diese zuletzt stärker rückläufig waren. Auf Kindertickets soll weiterhin ein Rabatt gegenüber den Tickets für Erwachsene von mindestens 50 Prozent gewährt werden. 4er-Tickets werden mit einem Rabatt von mindestens 5 Prozent gegenüber den EinzelTickets ausgegeben. EinzelTickets, die mit dem Handy gekauft werden, sollen weiterhin zum günstigeren Preis eines 4er-Ticket-Abschnitts ausgegeben werden. Ziel ist es, damit den digitalen Vertriebsweg zu stärken, da dieser bei steigenden Mengen vergleichsweise kostengünstig ist und die Busfahrer vom Verkauf entlastet. Ebenso wird das aufwändige Bargeldhandling in den Verkaufsstellen, in den Bussen und an den Fahrausweisautomaten reduziert. Das TicketPlus, das verschiedene Zusatzleistungen (z. B. Übertragbarkeit, Mitnahmemöglichkeiten, erweiterter Geltungsbereich am Wochenende, höhere Mobilitätsgarantie) beinhaltet, soll bewusst preislich attraktiver gestaltet werden.

Die rechnerischen Mehreinnahmen des Tarifvorschlags betragen – je nach Erholung der Nachfrage – zwischen 10 Mio. und 14 Mio. Euro.

Gelegenheitsverkehr:

Im Bartarif (Verkauf beim Busfahrer, den Verkaufsstellen und Automaten) ist zu beachten, dass man sich im VVS darauf verständigt hat, aufgrund der Wechselgeldproblematik grundsätzlich auf Preise mit Fünf-Cent-Beträgen zu verzichten. Daher besteht bei manchen Preis-stufen nur die Möglichkeit, den Betrag entweder um zehn Cent zu erhöhen oder ihn unverändert zu belassen. Falls dadurch bei einzelnen Positionen eine höhere prozentuale Erhöhung nicht zu vermeiden ist, wird in den Folgejahren darauf geachtet, dass dieses Angebot langfristig nicht über Gebühr ansteigt. Zum Beispiel wird im Kindertarif eine Position um zehn Cent erhöht, was rechnerisch eine prozentuale Erhöhung von 7,69 Prozent ergibt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass dieser Preis zuvor fünf Jahre unverändert blieb. Zu den einzelnen Angeboten:

- Kurzstrecke: Hier ist keine Erhöhung zum 1. April 2021 erfolgt, deshalb wird nun eine Anpassung um 0,10 Euro vorgeschlagen.

- EinzelTicket Erwachsene: In den Preisstufen 1, 3 und 4 sollen die Preise um 0,10 Euro erhöht werden, in den Preisstufen 2, 5, 6 und 7 um 0,20 Euro. Die Erhöhung in der Preisstufe 2 wird dadurch begründet, dass der Abstand zur Preisstufe 1 zu niedrig und zur Preisstufe 3 zu hoch ist.
- EinzelTicket Kinder: Es wird ein Rabatt von mindestens 50 Prozent gegenüber dem Preis für Erwachsene angestrebt. Der Preis für eine Zone war seit 2017 unverändert und muss, damit die Balance zu anderen Preisstufen und Angeboten stimmt, um 0,10 Euro erhöht werden.
- 4er-Ticket: Der Rabatt gegenüber dem EinzelTicket soll mindestens 5 Prozent betragen. Die Preiserhöhung orientiert sich daher an der Erhöhung des EinzelTickets. Das EinzelTicket online entspricht exakt dem Preis einer Einzelfahrt beim 4er-Ticket.
- EinzelTagesTicket: Der Preis entspricht exakt dem doppelten Preis des EinzelTickets (Vertrieb konventionell und online). Da die Fahrgäste in der Regel an einem Tag hin und zurück fahren, ist das TagesTicket das attraktive Ticket der Wahl im Bereich des Gelegenheitsverkehrs (beliebig viele kostenfreie Zusatzfahrten innerhalb der gelösten Preisstufe bis 7 Uhr am nächsten Tag inbegriffen).
- GruppenTagesTicket: Es wird ein Preis angestrebt, der maximal dem doppelten Preis des EinzelTagesTickets entspricht. Das Netzticket wird im Preis nicht erhöht und bleibt bei 20 Euro stabil. Zu bedenken ist dabei, dass die Preise für das MetropolTagesTicket und Baden-Württemberg-Ticket seit längerem nicht erhöht wurden.
- StadtTicket: Dieses Ticket, das mittlerweile in rund 50 Kommunen der Region Stuttgart zum Preis von 3 Euro (für eine Person) und 6 Euro (für Gruppen mit bis zu fünf Personen) für das jeweilige Stadtgebiet ausgegeben wird, ist in der Anlage 2 nicht aufgeführt, da noch Gespräche mit den Kommunen bezüglich einer Anpassung des Preises zu führen sind.

Berufsverkehr:

- 10er-TagesTicket: In Anbetracht der gestiegenen Nutzung des mobilen Arbeitens sowie der Diversifizierung von Arbeitsverhältnissen (unter anderem vermehrt Teilzeitarbeit) und seit Beginn der Corona-Pandemie kontinuierlich rückläufiger Abzahlen wurde dieses Angebot zum 1. April 2021 neu eingeführt. Innerhalb eines Monats können zehn Tage frei gewählt werden, dafür gibt es einen Rabatt gegenüber einzelnen TagesTickets von 21 bis 25 Prozent. Der Absatz der Tickets steigt seit der Einführung kontinuierlich an – von 1.200 Tickets im Monat auf mittlerweile das Doppelte. Dabei entfallen rund drei Viertel aller Ticketverkäufe auf die Preisstufen 1 (43 Prozent) und 2 (30 Prozent). Der Signalpreis von 39,90 Euro für die Preisstufe 1 soll zum 1. April 2022 belassen werden, in den höheren Preisstufen 4 und 5 ist ebenfalls Preisstabilität vorgesehen (maximaler Preis: 99,90 Euro). Die

Preisstufen 2 und 3 sollen um 3 bzw. 2 Euro erhöht werden. Der mit diesen Preisen gewährte Rabatt ist weiterhin sehr attraktiv (zwischen 23 und 25 %).

- WochenTicket: Die durchschnittliche Erhöhung liegt bei 2,58 Prozent.
- MonatsTicket: Die durchschnittliche Erhöhung liegt bei 2,33 Prozent.
- JahresTicket: Die Preise ergeben sich automatisch aus den Preisen für das Monats-Ticket (Faktor 10). Für das Firmen-Abo werden 5 bzw. 10 Prozent Rabatt gewährt (ohne bzw. mit Arbeitgeber-Zuschuss). Durch die geplante Reduzierung des Aufschlags (siehe unten) ergeben sich hierbei deutlich geringere Preissteigerungen bzw. sogar Reduzierungen.
- TicketPlus: Das TicketPlus soll bewusst attraktiver gestaltet werden. Der derzeitige Aufschlag in Höhe von 11,50 Euro pro Monat soll reduziert werden auf 9,90 Euro (beim Firmen-Abo abzüglich 5 bzw. 10 Prozent Rabatt). Zudem sollen TicketPlus-Kunden künftig den 1. Klasse-Zuschlag um 20 Euro je Monat günstiger erhalten. Das TicketPlus mit seinen bisherigen attraktiven Zusatznutzen (Übertragbarkeit, erweiterte Mitnahmeregelung, netzweite Gültigkeit am Wochenende, günstigere Anschlussfahrten, bessere Mobilitätsgarantie) hat derzeit einen Anteil von 22 Prozent, der damit weiter gesteigert werden soll.
- 9-Uhr-Ticket: Die durchschnittliche Erhöhung beträgt 1,91 Prozent. Der Rabatt gegenüber dem Jedermann-Tarif ist weiterhin attraktiv und beträgt zwischen 22 und 30 Prozent.

Ausbildungsverkehr:

- Die monatliche Abo-Rate des rund um die Uhr netzweit gültigen Ausbildungs-Abos soll um 1 Euro erhöht werden und beträgt dann 62,50 Euro.
- Der Eigenanteil der Eltern bzw. Schüler beim Scool-Abo soll ab dem Schuljahr 2022/23 um 1 Euro erhöht werden. Der Zuschuss der Schulwegkostenträger wurde im Frühjahr 2021 zum 01.09.2021 von 11,50 auf 15 Euro erhöht und bleibt stabil. Damit liegt der Eigenanteil immer noch unter dem Wert vom Schuljahr 2020/21.
- Das Studi-Ticket soll um 1 Euro und das Anschluss-StudiTicket um 2 Euro erhöht werden. Der Solidarbeitrag steigt zum WS 22/23 um 1,20 Euro.
- Das MonatsTicket für Schüler, Azubis und Studierende, das nur noch in geringem Umfang genutzt wird (durchschnittlich 3.400 Tickets/Monat), soll durchschnittlich um 2,84 Prozent erhöht werden.
- Beim 14-Junior-Ticket ist keine Preisanpassung vorgesehen.

Senioren:

- Das SeniorenTicket soll durchschnittlich um 2,13 Prozent und damit leicht unterdurchschnittlich erhöht werden.

5. Beschlussfassung für mehrere Jahre

Künftig sollen die Beschlüsse über Tarifmaßnahmen für mehrere Jahre getroffen werden. Dies sorgt für eine höhere Planungssicherheit sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch die Kunden. Die Verkehrsunternehmen haben darum gebeten, dieses Jahr noch davon abzusehen, weil die Kosten- und Nachfrageentwicklung in der Pandemie noch sehr volatil ist. Ab 2023 soll jedoch ein Beschluss über mehrere Jahre gefasst werden. Eine Arbeitsgruppe aus Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern beschäftigt sich mit den Rahmenbedingungen.

6. Marktoffensive ab Sommer 2021

Während des zweiten Lockdowns (November 2020 bis Ende Mai 2021) ist die Nachfrage nach einer gewissen Erholung im Sommer und Herbst 2020 wieder deutlich zurückgegangen. Seit Juni steigen die Fahrgastzahlen wieder an. Aufgrund von Home-Office, Kurzarbeit, abgesagten Großveranstaltungen und Besucherbeschränkungen ist die Nachfrage jedoch immer noch ca. 30 Prozent niedriger als vor der Pandemie. Daher sollen neben anderen Marketingmaßnahmen tarifliche und vertriebliche Anreize geschaffen werden, um die Bürgerinnen und Bürger zum Wiedereinstieg in den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Es ist enorm wichtig, dass bis Jahresende 2021 die Nachfrage deutlich gesteigert wird, um auf einem möglichst hohen Niveau in das neue Jahr zu gehen. Aktuell ist fraglich, ob es auch im Jahr 2022 einen weiteren Rettungsschirm geben wird. Daher sollen 2021 ausreichend Marktanreize gesetzt werden, um Bestandskunden zu halten, verlorene Kunden zurückzuholen, neue Abonnenten zu gewinnen, den Gelegenheitsverkehr zu aktivieren und auch die Studierenden wieder in die Bahnen und Busse zu bringen.

Hierzu wurde vom VVS in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern ein umfangreiches Paket mit kurzfristig wirkenden Marktbearbeitungsmaßnahmen ab dem Sommer 2021 geschnürt und vom Tarifausschuss einstimmig zur Umsetzung beschlossen. Einzelne Maßnahmen sind bereits in der Umsetzung, wie der Freimonat für neue Abonnenten („bwWillkommensbonus“) oder die Wiederholung der erfolgreichen Aktion „bwAboSommer“, bei der alle VVS-Abonnenten sowie Inhaber von JahresTickets und StudiTickets in den Sommerferien den Nahverkehr in ganz Baden-Württemberg nutzen können. Auch die Ausgabe ermäßigter StudiTickets zum Wiedereinstieg im Wintersemester 2021/22 läuft bereits. Die Gesamtheit der Maßnahmen in chronologischer Reihenfolge ist der Anlage 3 zu entnehmen. Es handelt sich um ein attraktives Paket von 15 Einzelmaßnahmen, das sowohl Bestands- als auch Neukunden sowie verschiedene Zielgruppen (z. B. Studierende, Abonnenten, Gelegenheitsverkehr, Fahrgäste aus dem neuen Verbundlandkreis Göppingen) anspricht. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, die dauerhaft wirken und ebenfalls dafür sorgen sollen, mehr Fahrgäste in die Bahnen und Busse der Region Stuttgart zu bringen.

7. Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung hält die vorgesehene Umsetzung der Tarifierpassung bei den einzelnen Tarifpositionen für sachgerecht. Sie folgt der bislang gängigen Systematik, die gestiegenen Kosten mittels einer moderaten Tarifierpassung von 2,5 % durch eine Nutzerfinanzierung auszugleichen. Sie schlägt deshalb vor, Herrn Landrat Bernhard als Vertreter des Gesellschafters Landkreis Böblingen zu beauftragen, nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der Gesellschafterversammlung des VVS am 12.10.2021 dieser zuzustimmen.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Keine finanziellen Auswirkungen.



Roland Bernhard