

KT-Drucks. Nr. 154/2023

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

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

Az: 797.621
21.06.2023

Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung zum 01.09.2023

Anlage 1: Übersicht einzelne Tarifpositionen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

10.07.2023
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss stimmt einer Anpassung der Tarife im VVS zum 01. September 2023 von 7,5 Prozent zu.
2. Herr Landrat Roland Bernhard wird beauftragt, als Vertreter des Landkreises Böblingens nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der VVS-Gesellschafterversammlung der vorgeschlagenen Tarifierhöhung 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 Prozent 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. Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 1. September 2023

2. 1 Kostenentwicklung

Der VVS hat entsprechend des Gesellschaftervertrages - wie jedes Jahr - die Kostenentwicklung des Jahres 2022 gegenüber dem Vorjahr für die jeweiligen Unternehmensgruppen zusammengetragen. Entsprechend der vereinbarten Berechnungsmethode wurde eine durchschnittliche Kostensteigerung in Höhe von 14,9 Prozent festgestellt.

Die außergewöhnlich hohe Kostensteigerung bei den Verkehrsunternehmen in 2022 ist vor allem auf die Entwicklung bei den Energiepreisen zurückzuführen. In 2023 hat sich die Lage

bei den Energiekosten teilweise wieder beruhigt. Dies betrifft sowohl die Kraftstoffpreise, als auch die Preise für Bahnstrom. Ebenso greift in diesem Jahr die Strompreisbremse. Hinzu kommt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest in den Verkehrsverträgen mit dem Land gegen steigende Energiepreise weitgehend abgesichert sind, die Kostenerhöhungen insoweit durch die öffentliche Hand getragen werden. Gleichwohl belastet die Energiepreisentwicklung die Unternehmensergebnisse stark.

Eine Anpassung des VVS-Tarifes um 14,9 Prozent ist im Augenblick nicht marktgerecht. Es ist auch im Hinblick auf die vorgenannten Effekte nicht sicher, ob eine solche Tarifierhöhung genehmigungsfähig wäre.

Das im VVS seit 2011 praktizierte kostenorientierte Verfahren zur Tarifierhöhung hat sich über die Jahre hinweg grundsätzlich bewährt. Die Kostensteigerungen blieben moderat, auch unter Berücksichtigung von Marktlage und Fahrgastinteressen konnte die Kostensteigerung in aller Regel als Basis für die Tarifierhöhung herangezogen und auf dem Markt auch erwirtschaftet werden. Bei stark schwankenden Kosten ist die komplette Übernahme der Kostensteigerung in die Tarifierhöhungsrate allerdings problematisch. Unbestritten ist jedoch, dass angesichts der vorliegenden massiven Kostensteigerung die Einnahmenseite der erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gestärkt werden muss, um Unterdeckungen und ggf. Leistungseinschränkungen zu vermeiden, allerdings möglichst ohne negative Effekte wie eine deutliche Abwanderung von Gelegenheitskunden hervorzurufen.

Die Musterförderrichtlinie zum Deutschland-Ticket sieht für 2023 die Erhöhung des Ausgleichsanspruchs entsprechend der Tarifierhöhungsrate vor. Die Förderrichtlinie für das Jahr 2024 liegt noch nicht vor. Somit kann derzeit noch keine Aussage dazu getroffen werden, ob 2024 erneut eine Steigerung des Ausgleichsanspruchs entsprechend der Tarifierhöhung erfolgen wird.

Die Preise für das Deutschland-Ticket und das JugendTicketBW sind festgelegt und werden durch den Beschluss des VVS über eine Tarifierhöhung auch nicht berührt. Etwa 70 Prozent der Fahrten im VVS werden mit dem Deutschland-Ticket und dem JugendTicketBW durchgeführt, der Anteil dieser beiden Tickets wird wahrscheinlich noch steigen. Die verbleibenden VVS-Zeittickets spielen nur noch eine untergeordnete Rolle. Eine Tarifierhöhung wirkt somit in der Praxis nur auf die Tickets des Gelegenheitsverkehrs. Eine „Schonung“ der Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu Lasten von nur noch wenig nachgefragten VVS-Zeittickets ist allerdings nicht möglich, da die Tarifierhöhung zwar den Ausgleichsanspruch nach der Musterförderrichtlinie zum Deutschland-Ticket erhöht, nach den Vorgaben der Richtlinie die Tarifierhöhung allerdings „gleichmäßig für alle Kartenarten und Preisstufen“ vorgenommen werden soll.

2.2 Zeitpunkt und Höhe der Anpassung

In Folge von Gesprächen des VVS mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern hat der VVS-Tarifausschuss in seiner Sitzung am 24. Mai 2023 nach längerer Diskussion beschlossen, dem Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung zu empfehlen, unter

Berücksichtigung von Fahrgastinteressen und Marktlage eine Tarifierhöhung in Höhe von 7,5 Prozent zum 01. September 2023 zu beschließen.

Diese Rate entspricht in etwa der Hälfte der festgestellten durchschnittlichen Kostensteigerung und bewegt sich im Rahmen der aktuellen allgemeinen Inflationsrate. Eine weitere Erhöhung im Jahr 2024 soll möglich bleiben. Aufgrund der aktuellen Tarifabschlüsse in zahlreichen Branchen erscheint eine solche Tarifierhöhung auch marktverträglich.

Da die vorgeschlagene Tarifierhöhungsraten deutlich unter der festgestellten Kostensteigerung liegt, soll die Tarifierhöhung, die üblicherweise zum 01. Januar eines Jahres vorgenommen wird, auf den 01. September 2023 vorgezogen werden.

Die Beschlussfassung über Zeitpunkt und Volumen einer Tarifierhöhung obliegt den Verkehrsunternehmen. Über die strukturelle Umsetzung entscheiden alle Gesellschafter des VVS. Da die Tarifierhöhung bereits zum 01. September 2023 erfolgen soll, muss der Beschluss über den Zeitpunkt und Höhe der Tarifierhöhung als auch die Umsetzung der pauschalen Tarifierhöhung bei den einzelnen Positionen in der Sitzung der VVS-Gremien am 11. Juli 2023 gefasst werden.

In der Vergangenheit konnte festgehalten werden, dass die bis 2018 erfolgten, maßvollen Tarifierhöhungen vom Markt akzeptiert wurden. Es konnte darüber hinaus regelmäßig ein Mengenwachstum und damit einhergehend auch eine Einnahmensteigerung über die Tarifierhöhung hinaus realisiert werden. Dadurch konnte der Kostendeckungsgrad des VVS, d.h. der Anteil, der über Fahrgeldeinnahmen finanziert wird, kontinuierlich verbessert werden. So lag im Jahr 2018 der Kostendeckungsgrad des VVS bei 56,3 Prozent.

Bereits 2019 ist der Kostendeckungsgrad – resultierend aus der Tarifzonenreform und daher eingehend der tariflichen „Nullrunde“ – auf 49,5 Prozent gesunken. Dies bedeutet, dass sich der Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand von 2018 auf 2019 um nahezu 7 Prozentpunkte erhöht hat. Seit 2020 hat sich die Situation der öffentlichen Hand aufgrund der Corona-Pandemie noch weiter verschlechtert. Der Kostendeckungsgrad beträgt aktuell nur noch rund 40 Prozent.

3. Vorschläge zur Umsetzung der pauschalen Tarifierhöhung bei den einzelnen Positionen

Wie unter Ziffer 2 dargelegt, soll der VVS-Gemeinschaftstarif um durchschnittlich 7,5 Prozent erhöht werden. Der VVS-Tarifausschuss hat sich am 24. Mai 2023 auf einen Vorschlag zur Umsetzung der Tarifierhöhung auf die einzelnen Tarifpositionen geeinigt (s. Anlage), der den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Der Beschluss zur Tarifstruktur muss nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der Gesellschafterversammlung am 11. Juli 2023 durch alle Gesellschafter gefasst werden, um die rechtzeitige Umsetzung zum 01. September 2023 zu gewährleisten.

Die rechnerischen Mehreinnahmen des Tarifvorschlages - bestehend aus beim Kunden wirksamen Tarifierhöhungen und erhöhten Ausgleichsleistungen beim Deutschlandticket und beim Jugendticket BW - betragen rund 21,2 Mio. Euro im Jahr.

Aufgrund der Bestimmungen der Musterförderrichtlinie zum Deutschland-Ticket wurde die Tarif-anpassungsrate in Höhe von 7,5 Prozent weitgehend gleichmäßig bei den einzelnen Ticketarten umgesetzt.

Wegen der Rundungen auf volle 10 Cent ist dies bei den Tickets des Gelegenheitsverkehrs allerdings nicht exakt möglich. Hier wurden die Anpassungen auch im Kontext der in den letzten Jahren erfolgten Tarifierungen vorgenommen. Die Preise für die VVS-Zeittickets, die keine allzu große Rolle mehr spielen, wurden ebenfalls in der Größenordnung von 7,5 Prozent erhöht. Der Preis für das TicketPlus von 9,90 Euro wurde nicht verändert, da er gerade im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket vermarktet wurde.

Auch im Ausbildungsverkehr ergab sich durch die Einführung des JugendTicketsBW zum 01. März 2023 eine grundlegende Änderung des Tarifsystems und der Finanzierung. Nach der „Durchführungsbestimmung zur Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets“ orientiert sich die Fortschreibung des vereinbarten Zuschussbetrags an der durchschnittlichen Tarifierungsrate der (anderen) VVS-Zeittickets.

Die Umsetzung des Gesamtvolumens von 7,5 Prozent auf die einzelnen Tarifpositionen führt zu folgenden Ergebnissen:

Gelegenheitsverkehr:

- Der gesamte Gelegenheitsverkehr wird um durchschnittlich 7,5 Prozent erhöht.
- Kurzstrecke: Preisanpassung um 0,10 Euro auf 1,80 Euro (5,9 Prozent).
- EinzelTicket Erwachsene: Die Tarifierungsraten bewegen sich zwischen 6,9 und 8,5 Prozent. Dies bedeutet eine Preisspanne zwischen 20 und 70 Cent. Dabei soll die Preisstufe 1 um 0,20 Euro erhöht werden, die Preisstufe 2 um 0,30 Euro. Damit wird der Weg fortgesetzt, den Abstand zwischen Preisstufe 1 und 2 weiter zu vergrößern. Beim HandyTicket und beim 4er-Ticket der Preisstufe 1 bewegt sich die Preiserhöhung im Bereich der Erhöhung anderer Preis-stufen. Die „Zurückhaltung“ beim Preis der Preisstufe 1 rechtfertigt sich dadurch, dass dieser in den Jahren seit der Tarifzonenreform überdurchschnittlich stark erhöht wurde.
- EinzelTicket Kinder: Die Tarifierungsraten bewegen sich zwischen 4,4 und 7,5 Prozent (Preisanpassung: 10 bis 30 Cent). Der Rabatt gegenüber dem Preis für Erwachsene beträgt weiter mindestens 50 Prozent.
- 4er-Ticket: Die Preise sollen um 6,5 bis 8,2 Prozent erhöht werden (Preisanpassung: 0,80 bis 2,30 Euro). Der Rabatt beträgt damit weiterhin mindestens rund 5 Prozent gegenüber dem EinzelTicket. Das EinzelTicket online entspricht exakt dem Preis einer Einzelfahrt beim 4er-Ticket.
- EinzelTagesTicket: Der Preis entspricht dem doppelten Preis des EinzelTickets (Vertrieb konventionell und online).

- GruppenTagesTicket: Die durchschnittliche Preisanpassung liegt bei 7,4 Prozent.

Berufsverkehr:

- Die verbleibenden VVS-Tickets des Berufsverkehrs werden nach Einführung des Deutschland-Tickets deutlich weniger nachgefragt. In Summe wird der Berufsverkehr relativ gleichmäßig um durchschnittlich 7,5 Prozent erhöht.
- 10er-TagesTicket: Der Rabatt gegenüber zehn regulären EinzelTagesTickets (online) beträgt weiterhin attraktive 24 bis 26 Prozent. Mittlerweile wurden bis zu 9.000 Tickets pro Monat aus-gegeben. Um das Ticket attraktiver zu machen, ist mit Einführung des Deutschland-Tickets die bisherige Monatsbindung entfallen.
- TicketPlus: Der Preis von 9,90 Euro soll belassen werden. Der Geltungsbereich des Upgrades ist bekanntlich auf den VVS beschränkt.

Senioren:

- Das SeniorenTicket soll durchschnittlich um 7,5 Prozent erhöht werden. In Summe beträgt somit die Fortschreibungsrate bei den Zeittickets (Berufsverkehr und Senioren) 7,5 Prozent. Diese Rate dient als Basis für die Fortschreibung/Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets.

Ausbildungsverkehr/Junge Menschen:

Im Ausbildungsverkehr ergab sich durch die Einführung des JugendTicketBW zum 01. März 2023 eine Neuordnung. Die Fortschreibung des Zuschussbetrags orientiert sich an der durchschnittlichen Tarifierungsrate der VVS-Zeittickets. Die Tickets des Ausbildungsverkehrs werden daher nur nachrichtlich am Ende der Kalkulationstabelle aufgeführt und nicht in die Kalkulationstabelle mit einbezogen.

Weiterhin angeboten wird das 14-Uhr Jugendticket mit Verbundnetzgeltung für die Gruppe der jungen Menschen, die nur im Freizeitverkehr unterwegs mit dem ÖPNV sein wollen. Hier beträgt die Tarifierung 7,76 Prozent.

Das StudiTicket und das Anschluss-StudiTicket werden perspektivisch entfallen. Der größte Vertragspartner, das Studierendenwerk Stuttgart, hat mitgeteilt, dass die bisherige Vereinbarung zum StudiTicket auslaufen soll und nicht mehr verlängert wird. Aufgrund der neuen Angebote JugendTicketBW und Deutschland-Tickets sei ein Solidarmodell nicht mehr notwendig. Der VVS strebt mit allen Hochschulen eine einheitliche Lösung an und geht daher derzeit davon aus, dass die bisherige Solidarfinanzierung ausläuft. Abzuwarten ist dabei auch, wie die Tarifangebote für Studierende bundesweit im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket gestaltet werden.

4. Tarifzonenreform; Mehrjährigkeit von Tarifierungen

Die Verkehrsunternehmen sind berechtigt, in die Tarifierpassung einen noch auszugleichenden Fehlbetrag aus der Tarifzonenreform 2019 einzubeziehen. Dieser Fehlbetrag in Höhe von elf Millionen Euro gegenüber dem Referenzwert ist durch den Zuschuss der öffentlichen Finanzierungsträger nicht abgedeckt.

Dies bedeutet, dass die Verkehrsunternehmen über den Zeitraum von vier Jahren das entstandene Delta zwischen den Auswirkungen der Tarifzonenreform und den ohne Tarifzonenreform möglichen Tarifeinnahmen über Tarifaufschläge ausgleichen dürfen, soweit diese marktverträglich zu realisieren sind. Bereits bei der Tarifierpassung zum 01.04.2022 wurde ein Tarifzuschlag in Höhe von 0,86 Prozent durch die Verkehrsunternehmen vorgenommen. Bei einer Verteilung der Finanzierungslast auf die kommenden drei Jahre, ergibt sich noch ein möglicher Tarifzuschlag in Höhe von 0,77 Prozent / Jahr. Bei der Tarifierpassung zum 01.01.2023 wurde bereits beschlossen, den Tarifzuschlag in Höhe von 0,77 Prozent pro Jahr über einen Zeitraum von drei Jahren zum nächstmöglichen Zeitpunkt nachzuholen. Aufgrund der derzeitigen Situation soll der nachzuholende Tarifzuschlag noch einmal aufgeschoben werden.

Wegen der aktuellen besonderen Situation (hohe Kostenentwicklung, angestrebte hohe Tarifierpassungsrate, Einführung Deutschland-Ticket, volatile politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen) ist die angestrebte Beschlussfassung einer Tarifierpassung über mehrere Jahre noch nicht sinnvoll und wird daher zurückgestellt.

4. 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 durch eine Nutzerfinanzierung auszugleichen. Sie empfiehlt daher, Herrn Landrat Bernhard als Vertreter des Gesellschafters Landkreis Böblingen zu beauftragen, der Anpassung nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der Gesellschafterversammlung des VVS am 11.07.2023 zuzustimmen.

IV. Klimarelevanz

1. Voreinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:
☐ Positiv ☐ Negativ ☒ keine
2. Prüfung der Auswirkungen auf den Klimaschutz (mittels Bewertungsblatt, siehe Anlage):
☐ Nein ☐ Ja

☐ Positiv ☐ Negativ

Begründung:

Eine Anpassung von Tarifen hat keine Auswirkungen auf den Klimaschutz.

V. Finanzielle Auswirkungen

Keine finanziellen Auswirkungen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Bernhard', with a stylized, flowing script.

Roland Bernhard