

## KT-Drucks. Nr. 031/2024

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**  
30.01.2024

### **Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung zum 01.08.2024**

Anlage 1: Tarifierpassungen Verbände  
Anlage 2: Preistabelle 01.08.2024

#### **I. Vorlage** an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Beschlussfassung

11.03.2024  
**öffentlich**

#### **II. Beschlussantrag**

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss stimmt einer Anpassung der Tarife im VVS zum 01. August 2024 von 7,9 Prozent zu.
2. Herr Landrat Roland Bernhard wird beauftragt, als Vertreter des Landkreises Böblingens nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der VVS-Gesellschafterversammlung 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 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. August 2024

##### 2.1 Kostenentwicklung

Der VVS hat entsprechend des Gesellschaftervertrages - wie jedes Jahr - die Kostenentwicklung des Jahres 2023 gegenüber dem Vorjahr für die jeweiligen Unternehmensgruppen zusammengetragen und aufbereitet. Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine finalen Daten für das Wirtschaftsjahr 2023 vorliegen, wurde mit vorläufigen Ist-Werten, die sich nach Aussagen der Verkehrsunternehmen aber nicht mehr signifikant ändern dürften, gerechnet.

Entsprechend der vereinbarten Berechnungsmethode wurde eine durchschnittliche Kostensteigerung über die verschiedenen Unternehmenstypen in Höhe von **6,4 Prozent** festgestellt.

## **2.2 Zeitpunkt und Höhe der Anpassung**

Nach vorhergegangenen Gesprächen des VVS mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern hat der VVS-Tarifausschuss in seiner Sitzung am 31. Januar 2024 beschlossen, dem Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung zu empfehlen, eine Tarifierhöhung in Höhe von **7,9 Prozent** zum **1. August 2024** zu beschließen. Damit wären dann auch noch ausstehende Tarifzuschläge für Mindereinnahmen aus der Tarifzonenreform (2,1 Prozent), die vereinbarungsgemäß aus dem Kundenmarkt kommen sollten, abschließend abgegolten. Das Land Baden-Württemberg wird sich ab dem Jahr 2025 aus der Finanzierung der Tarifzonenreform zurückziehen. Damit verbleibt die notwendige Finanzierung ab 2025 bei den Landkreisen, der Landeshauptstadt und den Kunden.

Die Höhe von 7,9 Prozent und der Zeitpunkt im 3. Quartal stellt aus Sicht der Verkehrsunternehmen bereits einen wesentlichen Kompromiss dar. Würde sich die Höhe der Tarifierhöhung alleine aus der Kostenentwicklung und der ausstehenden Tarifierhöhung zur Tarifzonenreform ergeben, so ergäbe sich rechnerisch ein Wert in Höhe von 8,5 Prozent. Der Abschlag um 0,6 Prozent stellt bereits ein Zugeständnis dar.

Der Zeitpunkt der Tarifmaßnahme liegt knapp ein Jahr nach der letzten Tarifmaßnahme zum 1. September 2023 und fällt mit Beginn im August mit dem Zeitpunkt für Vergaben von Busverkehren in den Verbundlandkreisen zusammen. Künftige Tarifierhöhungsmaßnahmen sollen, wenn möglich, einmal jährlich stattfinden.

Mit 7,9 Prozent liegt man knapp unter der max. möglichen Tarifierhöhrungsrate gemäß der Musterförderrichtlinie zum Deutschland-Ticket (8 Prozent) und ist somit förderunschädlich unterwegs. Im Vergleich zu bereits beschlossenen Tarifmaßnahmen Ende 2023 bzw. im Jahr 2024 anderer deutscher Verkehrsverbünde (s. Anlage 1), liegt der VVS damit im Mittelfeld der Tabelle. Vor dem Hintergrund aktueller Tarifabschlüsse in zahlreichen Branchen erscheint eine solche Tarifierhöhung als marktverträglich.

Der Beschluss zu Zeitpunkt, Höhe und Tarifstruktur (Umsetzung der Preisanpassung bei den einzelnen Tarifpositionen) soll in einer VVS-Aufsichtsratssitzung im April 2024 erfolgen.

Die ursprünglich angestrebte Beschlussfassung einer Tarifierhöhung über mehrere Jahre soll weiterhin zurückgestellt werden.

## **2.3 Verbesserung der Mobilitätsgarantie**

Der VVS-Tarifausschuss ist sich einig darin, als positive Botschaft an die Fahrgäste, die Konditionen der VVS-Mobilitätsgarantie zu verbessern, indem diese bereits ab einer vom

Verkehrsunternehmen verschuldeten Verspätung von mehr als 20 Minuten greift (bisher: mehr als 30 Minuten).

Dies erscheint vor dem Hintergrund der schwierigen Betriebslage im Eisenbahnverkehr - unter anderem bedingt durch die Bauarbeiten für S 21 - auch angezeigt. Die aktuellen Konditionen der VVS-Mobilitätsgarantie, die Bestandteil des VVS-Gemeinschaftstarifs sind (Gemeinsame Beförderungsbedingungen, § 16 Mobilitätsgarantie) lauten wie folgt:

- Inhaber von VVS-Zeittickets (ausgenommen Ausbildungsverkehr) können bei Fahrtausfällen und Verspätungen auf ein Taxi oder andere öffentlich zugängliche Verkehrsmittel (Carsharing, Bikesharing), deren Betreiber Kooperationspartner von polygo sind, umsteigen und sich Taxikosten bzw. Nutzungsentgelte im Nachhinein über den VVS erstatten lassen (max. 50 € beim JahresTicketPlus, max. 35 € bei persönlichen Zeittickets).
- Voraussetzung: Fahrziel würde um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesen erreicht und es besteht keine andere geeignete Fahrmöglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Inanspruchnahme Mobilitätsgarantie mittels Erstattungsformular und Originalbeleg der Taxiquittung bzw. einem Nachweis der angefallenen Nutzungsentgelte über den VVS.
- VVS-Mobilitätsgarantie gilt auch für Fahrten mit dem Deutschland-Ticket innerhalb des VVS, allerdings nur für Kundinnen und Kunden, die im Gebiet des VVS ihren Wohnsitz haben und ihr Deutschland-Ticket bei einem Verkehrsunternehmen im VVS erworben haben. Wer nur ein Upgrade TicketPlus im VVS für den VVS erwirbt, sein Deutschland-Ticket außerhalb des VVS erworben hat, hat ebenfalls Anspruch auf die Mobilitätsgarantie (bis zu 50 Euro).

Die prognostizierten Kosten für die Mobilitätsgarantie (Aufwand für Kosten für die Nutzung von Taxis oder anderen öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln (Carsharing, Bikesharing)) in Höhe von 69 Tsd. Euro pro Jahr (Verdreifachung der aktuellen Kosten) würde wie bislang der VVS aus eigenen Wirtschaftsplanmitteln tragen. Der VVS wird die Entwicklung der Inanspruchnahme der Mobilitätsgarantie aktiv reporten.

## **2.4 Deutschland-Ticket und Deutschland-Ticket JugendBW**

Die Preise für das Deutschland-Ticket (D-Ticket) und das D-Ticket JugendBW werden von übergeordneter Stelle festgelegt und durch den Beschluss des VVS über eine Tarifierfassung auch nicht berührt. Gleichsam würde eine Steigerung des Preises des D-Tickets nicht ohne Weiteres finanzielle Rückflüsse in den VVS bedeuten, sondern diese Erträge würden eher zur Minderung der Zuschüsse auf der Bund-/Länder-Ebene führen. Maßgeblich für die Finanzierung ist derzeit die Musterrichtlinie des Bundes. Die Richtlinie des Landes Baden-Württemberg steht noch aus.

Erhöht wird allerdings der Ausgleichsanspruch. Die Tarifierfassung wirkt derzeit unter Rettungsschirmbedingungen praktisch nur auf die Tickets des Gelegenheitsverkehrs. Etwa

85 Prozent der Fahrten im VVS werden mittlerweile jedoch mit dem D-Ticket und dem D-Ticket JugendBW durchgeführt.

Die Musterförderrichtlinie des Bundes sieht vor, dass die Tarifierpassung „gleichmäßig für alle Kartenarten und Preisstufen“ vorgenommen werden soll. Eine „Schonung“ der Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu Lasten von nur noch wenig nachgefragten VVS-Zeittickets ist daher nicht möglich, ohne die Ausgleichsmittel zu gefährden.

### **3. Vorschläge zur Umsetzung der pauschalen Tarifierpassung bei den einzelnen Positionen**

Wie unter Ziffer 2 dargelegt, soll der VVS-Gemeinschaftstarif um durchschnittlich 7,9 Prozent erhöht werden. Der VVS-Tarifausschuss hat sich am 31. Januar 2024 auf einen Vorschlag zur Umsetzung der Tarifierhöhung auf die einzelnen Tarifpositionen geeinigt (S. Anlage 2). Der Beschluss zur Tarifstruktur soll, wie auch der Beschluss zu Zeitpunkt und Höhe (Beschluss durch die Verbundunternehmensgesellschafter), in der Sitzung im April 2024 nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der Gesellschafterversammlung am gleichen Tag gefasst werden.

Die Preiserhöhungen wirken aufgrund des D-Tickets schwerpunktmäßig in den unteren Preisstufen. Durch die niedrige Preissetzung des D-Tickets wird es in den allermeisten Fällen für die Kunden, die größere Preisstufen erwerben müssten, attraktiver sein, direkt in das D-Ticket einzusteigen.

Entsprechend den Bestimmungen der Musterförderrichtlinie zum D-Ticket wurde versucht, die Tarifierpassungsrate in Höhe von 7,9 Prozent weitgehend gleichmäßig bei den einzelnen Ticketarten umzusetzen. Wegen der vertrieblich notwendigen Rundungen auf volle 10 Cent ist es bei den Tickets des Gelegenheitsverkehrs allerdings nicht exakt möglich, jeweils eine Tarifsteigerung von exakt 7,9 Prozent zu erzielen. Hier wurden die Anpassungen auch im Kontext der in den letzten Jahren erfolgten Tarifierpassungen vorgenommen. Die Preise für die VVS-Zeittickets, die nahezu keine Rolle spielen, wurden ebenfalls in der Größenordnung von 7,9 Prozent erhöht.

Auch im Ausbildungsverkehr ergab sich durch die Einführung des JugendTicketsBW zum 01. März 2023 (zum 01. Dezember 2023 in das Deutschlandticket JugendBW überführt) 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 Tarifierpassungsrate der (anderen) VVS-Zeittickets.

Die Umsetzung des Gesamtvolumens von 7,9 Prozent auf die einzelnen Tarifpositionen führt zu folgenden Ergebnissen:

#### **Gelegenheitsverkehr:**

Um eine Tarifierpassung im Gelegenheitsverkehr zu erzielen, muss entweder beim

Kurzstreckenticket oder beim Einzelticket Erw. 1 Zone, den beiden absatzstärksten Tickets im Gelegenheitsverkehr, eine überdurchschnittliche Preisanpassung erfolgen.

Es wird vorgeschlagen, nicht das Einzelticket Erw. 1 Zone überdurchschnittlich zu erhöhen (dies würde + 9,68 Prozent bedeuten), sondern das Kurzstreckenticket (+ 11,11 Prozent).

Der gesamte Gelegenheitsverkehr wird um durchschnittlich 7,90 Prozent erhöht.

- Kurzstrecke: Preisanpassung um 0,20 Euro auf 2,00 Euro (+ 11,11 Prozent).
- Einzelticket Erwachsene: Die Tarifierungsleistungen bewegen sich zwischen 6,0 und 7,8 Prozent, absolut sollen die Preise zwischen 20 und 60 Cent erhöht werden. Dabei soll die Preisstufe 1 um 0,20 Euro erhöht werden, die Preisstufe 2 um 0,30 Euro. Damit wird der bereits in der Vergangenheit eingeschlagene Weg fortgesetzt, den Abstand zwischen Preisstufe 1 und 2 weiter zu vergrößern.
- Einzelticket Kinder: Die Tarifierungsleistungen bewegen sich zwischen 5,4 und 8,3 Prozent (Preisanpassung absolut: 10 bis 30 Cent). Der Rabatt gegenüber dem Preis für Erwachsene beträgt weiter mindestens 50 Prozent.
- 4er-Ticket: Die Preise sollen um 7,7 bis 8,9 Prozent erhöht werden (Preisanpassung absolut: 1,00 bis 3,10 Euro). Der Rabatt beläuft sich damit auf Werte zwischen 3,0 und 7,6 Prozent gegenüber dem Einzelticket. 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).
- StadtTicket: Um die Kommunen bei den zu leistenden Ausgleichszahlungen nicht überdurchschnittlich zu belasten, sollen die StadtTickets um 30 Cent (Tickets für eine Person) bzw. 60 Cent (Tickets für Gruppen) erhöht werden (+ 8,6 Prozent).
- GruppenTagesTicket: Die durchschnittliche Preisanpassung liegt bei 8,0 Prozent.

### **Berufsverkehr:**

VVS-Tickets des Berufsverkehrs werden nach Einführung des D-Tickets so gut wie kaum mehr nachgefragt (ausgenommen die Angebote 10er-TagesTicket, Wochen- und MonatsTicket, die sich weiterhin noch einer gewissen Nachfrage erfreuen). In Summe wird der Berufsverkehr mehr oder weniger gleichmäßig um durchschnittlich 7,93 Prozent erhöht.

- 10er-TagesTicket: Der Rabatt gegenüber zehn regulären EinzeltagesTickets (online) beträgt weiterhin attraktive 24 bis 27 Prozent. Wie zu erwarten war, waren die Absatzzahlen rückläufig. Mittlerweile werden aufgrund der preislichen Attraktivität des D-Tickets nur noch rund 2.000 Tickets pro Monat ausgegeben.

- TicketPlus: Es wird vorgeschlagen, den monatlichen Aufschlag von 9,90 Euro auf 10,67 Euro anzuheben. Der TicketPlus-Aufschlag für die „normalen“ VVS-Tarifprodukte hat angesichts des D-Tickets allerdings praktisch keine Bedeutung mehr. Das Upgrade TicketPlus zum D-Ticket (Geltungsbereich VVS) soll ebenfalls von 9,90 Euro/Monat auf 10,67 Euro/Monat (+ 7,7 Prozent) erhöht werden.

### **Senioren:**

Das SeniorenTicket soll durchschnittlich um 7,91 Prozent erhöht werden.

In Summe beträgt somit die Fortschreibungsrate bei den Zeittickets (Berufsverkehr und Senioren) 7,93 Prozent. Diese Rate dient als Basis für die Fortschreibung/Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des Deutschlandtickets JugendBW.

### **Ausbildungsverkehr:**

Im Ausbildungsverkehr ergab sich durch die Einführung des JugendTicketBW zum 01. März 2023 und dessen Ablösung durch das Deutschlandticket Jugend BW zum 01. Dezember 2023 eine grundlegende Neuordnung. Die Fortschreibung des Zuschussbetrags orientiert sich an der durchschnittlichen Tarifierungsrate der VVS-Zeittickets. Die Tickets des Ausbildungsverkehrs werden daher - wie bei der letzten Erhöhung - nur nachrichtlich am Ende der Kalkulationstabelle aufgeführt und nicht in die Kalkulationstabelle mit einbezogen. Folgende VVS-Produkte des Ausbildungsverkehrs werden weiterhin angeboten und sollen wie folgt angepasst werden:

- 14-Uhr-JuniorTicket: Preiserhöhung in Höhe von 8,0 Prozent
- Ausbildungsticket 27: Preiserhöhung in Höhe von 8,0 Prozent
- Ausbildungsticket U 27: Preiserhöhung in Höhe von 7,9 Prozent

Das StudiTicket und das Anschluss-StudiTicket werden zum Wintersemester 2024/25 komplett entfallen. Der VVS hat die noch bestehenden StudiTicket-Vereinbarungen vereinbarungsgemäß zum Ende des Sommersemesters 2024 gekündigt und den Hochschulen angeboten, bereits zum Ende des Wintersemesters 2023/24 auszusteigen. Im Sommersemester 2024 gilt die StudiTicket-Vereinbarung nur noch für die vom Studierendenwerk Tübingen-Hohenheim betreuten drei Hochschulen. Gleichzeitig besteht im Hinblick auf ein D-Ticket Studierende mittlerweile die Klarheit, dass dieses – in Form eines Vollsoldarmodells – von den Hochschulen eingeführt werden kann. Da Vollsoldarmodelle bislang keine „Tradition“ in Baden-Württemberg haben, geht der VVS davon aus, dass es hier keine nennenswerten Abschlüsse geben wird. Durch den Vorlauf im Hinblick auf die notwendigen Abstimmungen der Studierenden und entsprechender Satzungsänderungen, wäre die Umsetzung eines solchen Angebotes im VVS frühestens ab

Sommersemester 2025 realistisch.

#### 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 adäquaten 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 im April 2024 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

Der Beschluss hat keine finanziellen Auswirkungen.



Roland Bernhard