

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27.09.2021	öffentlich	Beschlussfassung

VVS-Verbundtarif 2022

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr stimmt einer Anpassung der Tarife im VVS zum 01.04.2022 von 2,5 % zu.
2. Der Vertreter des Landkreises wird beauftragt, in der VVS-Gesellschafterversammlung der vorgeschlagenen Tarifierhöhung bei den einzelnen Tarifarten zuzustimmen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

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

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 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. Tarifierpassung zum 1. April 2022: Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen

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.*

Der Beschluss zur Tarifstruktur soll nach Vorberatung im Aufsichtsrat in der Gesellschafterversammlung am 12. Oktober 2021 durch alle Gesellschafter gefasst werden. Davor wird der Vorschlag zur Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen in den Gremien der Verbundlandkreise und des VRS beraten. Dazu gibt es einen Vorschlag (siehe Anlage 1), der am 29. Juli 2021 vom Tarifausschuss des VVS-Aufsichtsrates einstimmig beschlossen wurde. Vor der Tarifierpassung soll eine umfangreiche „Marktoffensive“ gestartet werden.

a) 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 rd. 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, denn es ist fraglich, ob es auch im Jahr 2022 einen weiteren Rettungsschirm geben wird. Daher müssen 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 2 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.

b) Vorschlag zur Umsetzung der Tarifierfassung 2022

Die Tarifierfassung soll erst zum 1. April 2022 erfolgen. 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, zumal die allgemeine Entwicklung der Lebenshaltungskosten und die Entwicklung der Kraftstoffpreise aktuell deutlich über der beschlossenen Anpassungsrate liegt. Die Forderung, auf eine erneute Preiserhöhung bereits zum 01.01.2022 zu verzichten, ging insbesondere auf die Initiative des Landkreises Göppingen zurück. Nach Einführung des VVS-Verbundtarifs im Rahmen der Vollintegration zum 01.01.2021 wurde bereits am 01.04.2021 eine verbundweite Tarifierfassung vorgenommen. Die erneute Anpassung zum Jahreswechsel 2021/22 hätte somit eine dritte Tarifierfassung innerhalb von 12 Monaten zur Folge gehabt.

Um das Gesamtvolumen von 2,5 Prozent zu erwirtschaften, ist eine maßvolle Anpassung über (nahezu) alle Ticketgattungen hinweg notwendig. 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.

i. *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 Preisstufen 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 allerdings zu beachten, dass dieser Preis 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 damit 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 zurückfahren, 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 1 nicht aufgeführt, da noch Gespräche mit den Kommunen bezüglich einer Anpassung des Preises zu führen sind.

ii. *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 Abo-Zahlen 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 MonatsTicket (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 Mobilitäts-garantie) 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.

iii. *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 Schulweg-kostenträger wurde gerade erst 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.

iv. Senioren:

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

c) Mehrjährige Beschlüsse

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.

III. Handlungsalternative

Keine Zustimmung zur geplanten Tarifierhöhung. Durch den bestehenden Anspruch der Verkehrsunternehmen müssten in diesem Fall die Verbundlandkreise die entstehenden Einnahmeausfälle übernehmen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Für den Landkreis unmittelbar keine. Die Tarifierhöhung spiegelt sich im Haushalt der VVS GmbH bzw. des VRS wieder.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat