

| Beratungsfolge | Sitzung am | Status | Zuständigkeit |
|----------------------------------|------------|------------|---------------|
| Ausschuss für Umwelt und Verkehr | 19.03.2024 | öffentlich | Kenntnisnahme |

VVS-Tarifanpassung zum 01. August 2024

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Zeitpunkt und Höhe der Tarifanpassung

Kostenentwicklung

Auch 2024 steht aufgrund der allgemeinen Kostenentwicklung eine Erhöhung des VVS-Tarifs auf der Agenda.

- Der Gesellschaftsvertrag des VVS sieht vor, den Gemeinschaftstarif gemäß der Kostenentwicklung für den Verbundverkehr unter Berücksichtigung der Marktlage und der Fahrgastinteressen anzupassen.

Der VVS hat daher die Kostenentwicklung des Jahres 2023 gegenüber dem Vorjahr für die jeweiligen Unternehmensgruppen zusammengetragen und aufbereitet (2011 hatten sich alle Gesellschafter im VVS auf eine transparente Formel zur Kostenermittlung für Tarifanpassungsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen verständigt). Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine finalen Daten für das Wirtschaftsjahr 2023 vorliegen, wurde mit vorläufigen Istwerten, 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.

Zeitpunkt und Höhe der Tarifanpassung

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 zusätzlich auch noch ausstehende Tarifizuschläge für Mindereinnahmen, die aus der großen Tarifzonenreform 2019 (+ 2,1 Prozent) resultieren und die vereinbarungsgemäß aus dem Kundenmarkt kommen sollten, abschließend mit dieser Erhöhung 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 im Tarifausschuss beschlossene Höhe von + 7,9 Prozent und der Zeitpunkt der Umsetzung im 3. Quartal stellen aus Sicht der Verkehrsunternehmen bereits einen wesentlichen Kompromiss dar. Würde sich die Höhe der Tarifsteigerung 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 an die allgemeine „Marktverträglichkeit“ 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 mehreren Verbundlandkreisen zusammen. Künftige Tarifierhöhungsmaßnahmen sollen, wenn möglich, einmal jährlich stattfinden.

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

Der Beschluss zu Zeitpunkt, Höhe und Tarifstruktur (Umsetzung der Preisanpassung bei den einzelnen Tarifpositionen) soll in einer Sitzung von VVS-AR/GV am 24. April 2024 erfolgen.

Der Tarifausschuss ist sich darüber hinaus darin einig, als positive Begleitmaßnahme für die Fahrgäste zugleich die Konditionen der VVS-Mobilitätsgarantie zu verbessern.

■ Die VVS-Mobilitätsgarantie soll künftig bereits ab einer vom Verkehrsunternehmen verschuldeten Verspätung von mehr als 20 Minuten greifen (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
- Die VVS-Mobilitätsgarantie gilt auch für Fahrten mit dem D-Ticket innerhalb des VVS, allerdings nur für Kundinnen und Kunden, die im Gebiet des VVS ihren Wohnsitz haben und ihr D-Ticket bei einem Verkehrsunternehmen im VVS erworben haben. Wer nur ein Upgrade TicketPlus im VVS für den VVS erwirbt, sein D-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 (annähernde Verdreifachung der aktuellen Kosten) würde wie bislang der VVS aus eigenen Wirtschaftsmitteln tragen. Der VVS wird die Entwicklung der Inanspruchnahme der verbesserten Mobilitätsgarantie aktiv beobachten und entsprechend evaluieren.

Einfluss übergeordneter Tarifangebote

Die Preise für das Deutschland-Ticket und das D-Ticket JugendBW werden dagegen von übergeordneter Stelle festgelegt und durch den Beschluss des VVS über eine Tarifanpassung auch nicht berührt. Gleichsam würde eine Steigerung des Preises des Deutschland-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 dadurch allerdings der Ausgleichsanspruch. Die Tarifanpassung wirkt derzeit unter Rettungsschirmbedingungen praktisch nur auf die Tickets des Gelegenheitsverkehrs. Etwa 85 Prozent der Fahrten im VVS werden mittlerweile mit dem Deutschland-Ticket und dem D-Ticket JugendBW durchgeführt. Die Musterförderrichtlinie des Bundes sieht vor, dass die Tarifanpassung „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.

- Bund und Länder haben sich Anfang 2024 darauf geeinigt, den Preis für das D-

Ticket in 2024 zunächst nicht zu erhöhen. Wann in 2025 eine Anpassung erfolgen wird und unter welchen Rahmenbedingungen das Angebot künftig fortgesetzt wird, bleibt offen. Über 2025 hinaus ist die Finanzierung bisher nicht geregelt.

Beschlussfassung über mehrere Jahre

Die ursprünglich angestrebte Beschlussfassung einer Tarifierhöhung über mehrere Jahre soll angesichts der allgemein unsicheren Entwicklung wesentlicher Kostenfaktoren (Energie, Lohn usw.) weiterhin zurückgestellt werden.

2. Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen

Wie unter Punkt 1 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 den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird. 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. Davor wird die strukturelle Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen in den Gremien der Verbundlandkreise, der LHS und des VRS beraten (Terminkette s. Anlage 3).

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

Entsprechend den Bestimmungen der Musterförderrichtlinie zum Deutschland-Ticket wurde versucht, die Tarifierhöhrungsrate 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 Tarifierhöhung von exakt + 7,9 Prozent zu erzielen. Hier wurden die Anpassungen auch im Kontext der in den letzten Jahren erfolgten Tarifierhöhungen 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 1. 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 Tarifierhöhrungsrate der (anderen) VVS-Zeittickets.

Die Umsetzung des Gesamtvolumens von + 7,9 Prozent auf die einzelnen Tarif-

positionen führt zu folgenden Ergebnissen:

Gelegenheitsverkehr (GV):

- Um eine Tarifierpassung im GV zu erzielen, muss entweder beim Kurzstreckenticket oder beim EinzelTicket Erw. 1 Zone, den beiden absatzstärksten Tickets im GV, eine überdurchschnittliche Preisanpassung erfolgen. Es wird vorgeschlagen, nicht das EinzelTicket Erw. 1 Zone überdurchschnittlich zu erhöhen (würde 9,68 Prozent bedeuten), sondern das Kurzstreckenticket (+ 11,11 Prozent).
- Kurzstrecke: Preisanpassung um 0,20 Euro auf 2,00 Euro (+ 11,11 Prozent).
- EinzelTicket Erwachsene: Die Tarifierpassungsraten 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 Weg fortgesetzt, den Abstand zwischen Preisstufe 1 und 2 weiter zu vergrößern.
- EinzelTicket Kinder: Die Tarifierpassungsraten 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.
- Der gesamte Gelegenheitsverkehr wird um durchschnittlich 7,90 Prozent erhöht.

Berufsverkehr:

- VVS-Tickets des Berufsverkehrs werden nach Einführung des Deutschland-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 Deutschland-Tickets allerdings praktisch keine Bedeutung mehr. Das Upgrade TicketPlus zum Deutschland-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 D-Ticket JugendBW.

Ausbildungsverkehr:

Im Ausbildungsverkehr ergab sich durch die Einführung des JugendTicketBW zum 1. 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 Tarifanpassungsrate 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
- AusbildungTicket 27: Preiserhöhung in Höhe von + 8,0 Prozent
- AusbildungTicket 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 Deutschland-Ticket Studierende mittlerweile die Klarheit, dass dieses – in Form eines Vollsoldarmodelles – 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.

3. Gesamtbewertung

Der Vorschlag des Tarifausschusses zugunsten einer Tarifierhöhung im VVS in Höhe von + 7,9% ab 01.08.2024 ist das Ergebnis eines über mehrere Wochen geführten Abstimmungsprozesses zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern (fünf Verbundlandkreise, Landeshauptstadt, Verband Region Stuttgart, Land Baden-Württemberg).

Die Marktlage gilt als schwierig, da inzwischen rd. 85% der Fahrgäste auf übergeordnete Tarifprodukte wie das D-Ticket und das D-Ticket JugendBW (seit Dezember 2023 neu als D-Ticket) zurückgreifen, die zumindest im Jahr 2024 von einer Tarifierhöhung nicht betroffen sein werden.

■ In sorgfältiger Abwägung zwischen der dringend erforderlichen Sicherung der Einnahmen, um die nachgewiesenen Bedarfe bei den Verkehrsunternehmen decken zu können, und der Marktverträglichkeit, wurde mit der Erhöhung der VVS-Tarife um durchschnittlich + 7,9% ein vertretbarer Kompromiss gefunden, der zugleich die Möglichkeiten des Rettungsschirmverfahrens, das Erhöhungen bis maximal 8 % zulässt, weitestgehend ausnutzt. Die Verwaltung hat dies nachdrücklich unterstützt, da es zu vermeiden galt, dass in diesem Teilbereich weitere Kosten auf den Landkreis zukommen.

III. Handlungsalternative

Keine oder eine im Umfang geringere Tarifierhöhung. Die Verwaltung könnte dies unter Verweis auf die gravierenden finanziellen Auswirkungen für den Landkreis nicht empfehlen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Können die bei den Unternehmen entstehenden Mehrkosten (Treibstoff, Löhne, Werkstattkosten, Fahrzeuge) gegenüber dem Vorjahr nicht durch eine Tarifierhöhung mit entsprechend höheren Einnahmezuscheidungen ausgeglichen werden, entstünde über die laufenden November-Verträge (wie auch bei späteren Öffentlichen Dienstleistungsverträgen in Folge von Ausschreibungen) eine Nachschusspflicht des Landkreises als Aufgabenträger.

Im Interesse des Landkreises liegt daher, das Potenzial der Tarifierhöhung im Umfang der Möglichkeiten im Rahmen des Rettungsschirmverfahrens (D-Ticket) auszuschöpfen, um die Bedarfe bei den Unternehmen über höhere Einnahmen bedienen zu können. Die zulässigen 8% werden mit der vorgesehenen Tarifierhöhung um + 7,9% gut abgebildet.

Da die großen Fahrkartensegmente D-Ticket und D-Ticket JugendBW (insbesondere im Schüler-/Ausbildungsverkehr) von der Tarifierhöhung ohnehin nicht betroffen sind, wurde die angestrebte Beschlussfassung unter Beachtung der Marktverträglichkeit vollumfänglich unterstützt.

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

| Zukunfts- und Verwaltungsleitbild | Übereinstimmung/Konflikt | | | | |
|--|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | 1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt | <input 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"/> |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | <input 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"/> |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

gez.
Edgar Wolff
Landrat