

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	25.03.2025	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	04.04.2025	öffentlich	Beschlussfassung

VVS
- Erhöhung VVS-Tarif 2025
- Dynamisierung der Zuschussvereinbarung ab 2025 und einmalige Erhöhung des Eigenkapitals

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag zur Kenntnis zu nehmen:
 - a. Tarifierhöhung des VVS zum 01.09.2025 um 5,2%
 - b. Neuregelung zur Dynamisierung der Zuschussvereinbarung für die VVS GmbH 2025
2. Der UVA empfiehlt dem Kreistag, die einmalige freiwillige Einlage zur Erhöhung des Eigenkapitals der VVS GmbH in Höhe von 17.000 Euro zu beschließen. Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechenden Vereinbarungen zu unterzeichnen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 1. September 2025

1.1 Kostenentwicklung

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 hierfür - wie im Vorjahr - die Kostenentwicklung des Jahres 2024 gegenüber dem Vorjahr für die jeweilige Unternehmensgruppen zusammengetragen und aufbereitet. Um eine möglichst aktuelle Kostenbetrachtung (Kostenentwicklung 2024 zu 2023) zu erzielen, wird auf eine stabile Hochrechnung der Kosten für 2024 zurückgegriffen.

Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine finalen Daten für das Wirtschaftsjahr 2024

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 gewichtet rund 8,1 Prozent festgestellt.

Auf Wunsch der Aufgabenträger soll die aktuell angewandte Methodik zur Ermittlung der Gesamtkostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen für künftige Tarifmaßnahmen eingehend untersucht werden. Ziel sollte es sein, die im VVS angewandte Vorgehensweise zur Berechnung/Festlegung der Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen weiter zu vereinheitlichen, damit die Transparenz zu verbessern und künftig zur Anwendung zu bringen.

1.2 Musterrichtlinie 2025 zum Deutschland-Ticket (D-Ticket) und Auswirkungen auf den VVS

Neben den vorgenannten Erfordernissen, die sich aus dem Gesellschaftsvertrag des VVS ergeben, sind bei der Kostenentwicklung ergänzend die Finanzierungsregularien zum D-Ticket, d.h. die jeweils gültige Musterrichtlinie des Bundes (u. a. Förderobergrenze, gleichmäßige Anpassung über das gesamte Ticketsortiment) und die darauf aufbauenden Förderrichtlinien der Länder zu beachten.

Die Musterrichtlinie 2025 legt einen deutschlandweit einheitlichen Rahmen für den Schadensausgleich fest und ist die Grundlage für die Förderrichtlinien der Länder. Die Förderrichtlinie des Landes Baden-Württemberg 2025 liegt noch nicht vor.

Schon bisher beinhalteten die Richtlinien einen Förderdeckel. Dieser legt die maximale Tarifierhöhung je Verbund für die Fortschreibung der Ausgleichsleistungen fest. Im Jahr 2024 lag dieser Förderdeckel bei 8 Prozent, die Tarifierhöhung im VVS betrug 7,9 Prozent.

Die Musterrichtlinie 2025 sieht nun eine andere Regelung zum Förderdeckel vor. Es wird künftig nicht mehr nur das laufende Jahr betrachtet, sondern ein 24-Monats-Zeitraum. Dabei wird der jeweiligen Monat 2025 mit demselben Monat 2023 verglichen, die maximale Tarifierhöhung (inkl. Zinseszins) darf in diesem Zeitraum maximal 13,5 Prozent betragen.

Der VVS hat die Tarife zum 1.9.2023 um 7,5 Prozent erhöht und zum 1.8.2024 um 7,9 Prozent. Dies führt in den Monaten Januar bis August 2025 unter Berücksichtigung des Zinseszinses zu einer Tarifierhöhung von 16,0 Prozent gegenüber 2023. Somit liegt der VVS 2,5 Prozent über der Obergrenze von 13,5 Prozent nach der Musterrichtlinie. Daraus ergibt sich folgende Situation:

- Frühestmöglicher Zeitpunkt der nächsten Tarifierhöhung im VVS wäre der 1.9.2025.
- Die maximale Höhe der förderunschädlichen Tarifierhöhung wäre dann – entsprechend den genannten Vorgaben der Musterrichtlinie – maximal 5,2 Prozent.

1.3 Zeitpunkt und Höhe der Tarifierpassung

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Tarifierpassung derzeit unter Rettungsschirmbedingungen D-Ticket praktisch nur auf die Tickets des Gelegenheitsverkehrs wirkt. Über 80 Prozent der Fahrten im VVS werden mittlerweile mit Tickets der „D-Ticket-Familie“ durchgeführt. Von der Tarifierpassung sind daher „nur“ etwa 20 Prozent der Kunden im VVS betroffen (v.a. im Gelegenheitsverkehr)

Die Preise für das D-Ticket und das D-Ticket JugendBW werden von übergeordneter Stelle festgelegt und durch den Beschluss des VVS über eine Tarifierpassung nicht berührt. Erhöht wird allerdings durch die Tarifierpassung der Ausgleichsanspruch für die Verkehrsunternehmen im VVS, der sich aus der Rettungsschirmsystematik ergibt. Dieser wird durch das Land auf Basis einer Förderrichtlinie, die mit Bundes- und Landesmitteln finanziert wird, an die Aufgabenträger gewährt und von den Verbundlandkreisen über eine im vergangenen Jahr erlassene Allgemeine Vorschrift an die Busunternehmen weitergeleitet.

Nach vorausgegangenen Gesprächen des VVS mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern hat der VVS-Tarifausschuss in seiner Sitzung am 23. Januar 2025 beschlossen, dem Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung zu empfehlen, eine Tarifierpassung in Höhe von 5,2 Prozent zum 1. September 2025 zu beschließen.

Zur Festlegung einer zu empfehlenden prozentualen Tarifierpassungsrate wurden im Tarifausschuss der VVS GmbH verschiedene Aspekte eingehend diskutiert:

- Berücksichtigung der Markt- und Kundensicht: Die Teuerungsrate (Verbraucherpreisindex für Baden-Württemberg) betrug im Dezember 2024 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat + 2,6 %.
- Die Kostenseite der Verkehrsunternehmen wird weiterhin durch die erheblichen Steigerungen im Bereich der Personalkosten und partiell der Energiekosten belastet.
- Berücksichtigung Musterrichtlinie (Erläuterung s. Ziffer 2).
- Unsicherheit, was mit Blick auf das D-Ticket ab 1. Januar 2026 passieren wird, da der Fortbestand/Finanzierung noch unklar ist.

→ Eine Preisanpassung von 5,2 Prozent würde bei den VVS-Tickets (ohne Tickets der D-Ticket-Familie) zu Mehreinnahmen in Höhe von rund 5,8 Mio. Euro führen.

Die Höhe der Anpassung (5,2 Prozent) entspricht der maximalen, nicht förder-schädlichen Erhöhung. Eine darüberhinausgehende Anpassung, die aufgrund der Kostenentwicklung angezeigt wäre (8,1 Prozent), würde zu einer entsprechenden Reduzierung der Ausgleichszahlungen aus dem D-Ticket führen. Eine Anrechnung des Deltas (8,1 Prozent abzgl. 5,2 Prozent = 2,9 Prozent) auf die Folgejahre soll nicht erfolgen.

Zum Vergleich der Angemessenheit der Tarifierhöhung wird auf die bisher bereits beschlossenen Tarifierhöhungen 2025 anderer Verbünde verwiesen. Im Vergleich liegt der VVS mit der Tarifierhöhung von 5,2 Prozent im unteren Mittelfeld.

Die ursprünglich angestrebte Beschlussfassung einer Tarifierhöhung über mehrere Jahre soll weiterhin zurückgestellt werden, da die wirtschaftliche Lage und die Entwicklung des D-Tickets nicht stabil prognostizierbar sind.

1.4. Umsetzung auf die einzelnen Tarifpositionen

Die Musterförderrichtlinie des Bundes sieht vor, dass die Tarifierhöhung „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 mit Blick auf die Förderrichtlinie nicht möglich.

Wegen der Regelungen in der Musterförderrichtlinie zum Deutschland-Ticket soll die Tarifierhöhungsrate in Höhe von 5,2 Prozent weitestgehend gleichmäßig bei den einzelnen Ticketarten umgesetzt werden. Wegen der Rundungen auf volle 10 Cent ist es bei den Tickets des Gelegenheitsverkehrs allerdings nicht exakt möglich, jeweils eine Tarifierhöhung von 5,2 Prozent zu erzielen. Hier wurden die Anpassungen auch im Kontext der in den letzten Jahren erfolgten Tarifierhöhungen vorgenommen.

Die Preise für die VVS-Zeittickets wurden ebenfalls in einer Größenordnung von 5,2 Prozent erhöht. Zudem ist bei den VVS-Zeittickets auf die Besonderheit hinzuweisen, dass in Folge der geplanten Abschaffung des Verbundpasses vom Tarifausschuss in der Sitzung am 06.11.2024 der Beschluss gefasst wurde, zum Zeitpunkt der nächsten Tarifmaßnahme, also zum 1. September 2025, die Ausgabe von JahresTickets mit Einmalzahlung (Barkauf und Abo) einzustellen. Betroffene Fahrgäste werden rechtzeitig informiert, wobei das Ziel sein wird, diese vorzugsweise ins D-Ticket zu überführen. In der beiliegenden Kalkulationstabelle tauchen diese Produkte demnach nicht mehr auf. Bisherige Stückzahlen wurden der Einfachheit halber für die Kalkulation den jeweiligen Produkten mit monatlicher Abbuchung zugeschlagen (mit Faktor 12).

Zur Umsetzung des Gesamtvolumens von 5,2 Prozent auf die einzelnen Tarifpositionen hat der VVS-Tarifausschuss am 23. Januar 2025 den in Anlage 3 beigefügten Vorschlag unterbreitet und dazu Folgendes ausgeführt:

a.) Gelegenheitsverkehr

- Kurzstrecke: Bei der letzten Tarifmaßnahme zum 1. August 2024 erfolgte notwendigerweise bei der Kurzstrecke eine überdurchschnittliche Preisanpassung um 0,20 Euro auf 2,00 Euro (+ 11,1 %). Für die Tarifierhöhung zum 1. September 2025 soll das Kurzstreckenticket daher „lediglich“ um 10 Cent bzw. 5,0 Prozent erhöht werden.

- EinzelTicket Erwachsene: Die Tarifierungsanpassungsraten bewegen sich zwischen 4,7 und 6,1 Prozent, absolut sollen die Preise zwischen 20 und 60 Cent erhöht werden.
- EinzelTicket Kinder: Die Tarifierungsanpassungsraten bewegen sich zwischen 3,0 und 6,3 Prozent (Preisanpassung absolut: 10 bis 20 Cent). Der Rabatt gegenüber dem Preis für Erwachsene beträgt weiter mindestens 50 Prozent.
- 4er-Ticket: Die Preise sollen um 4,4 bis 5,3 Prozent erhöht werden (Preisanpassung absolut: 0,60 bis 2,10 Euro). Der Rabatt beläuft sich damit zwischen 4,2 und 7,8 Prozent gegenüber dem Einzel-Ticket. Das Einzel-Ticket 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 20 Cent (Tickets für eine Person) bzw. 40 Cent (Tickets für Gruppen) erhöht werden (+ 5,3 Prozent). Mit Preisen von 4,00 bzw. 8,00 Euro liegt man dann zwar mittlerweile deutlich über dem Einführungspreis vom August 2018 (3,00 bzw. 6,00 Euro), jedoch sind die Preise im Vergleich zu den regulären Tages-Tickets für eine Zone (Vorschlag: 7,00 bzw. 14,30 Euro) weiterhin noch erheblich günstiger, sodass die StadtTickets weiter attraktiv bleiben.
- GruppenTagesTicket: Die durchschnittliche Preisanpassung liegt bei 5,0 Prozent.

Der gesamte Gelegenheitsverkehr wird um durchschnittlich 5,24 Prozent erhöht.

b.) 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 5,14 Prozent erhöht.

- 10er-TagesTicket: Der Rabatt gegenüber zehn regulären EinzelTagesTickets (online) beträgt weiterhin attraktive 24 bis 27 Prozent. Nach Einführung des D-Tickets waren wie zu erwarten aufgrund der preislichen Attraktivität des D-Tickets die Absatzzahlen beim 10er-TagesTicket zwar rückläufig, haben sich aber mittlerweile bei durchschnittlich rund 2.200 Tickets pro Monat eingependelt. Wesentliche Verkäufe finden hauptsächlich noch in der Preisstufe 1 und 2 statt.
- TicketPlus: Der TicketPlus-Aufschlag für die „normalen“ VVS-Tarifprodukte hat angesichts des Deutschland-Tickets praktisch keine Bedeutung mehr. Der

monatliche Aufschlag soll 4,7 Prozent (10,67 Euro/Monat auf 11,17 Euro/Monat) betragen.

c.) Senioren

Das SeniorenTicket soll durchschnittlich um 5,2 Prozent erhöht werden.

In Summe beträgt somit die Fortschreibungsrate bei den Zeittickets (Berufsverkehr und Senioren) + 5,2 Prozent. Diese Rate dient als Basis für die Fortschreibung/Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des D-Ticket JugendBW.

d.) Ausbildungsverkehr

Im Ausbildungsverkehr ergab sich durch die Einführung des JugendTickets BW zum 1. März 2023 eine Neuordnung. Die Fortschreibung des Zuschussbetrags orientiert sich an der durchschnittlichen Tarifanpassungsrate der VVS-Zeittickets. Die Tickets des Ausbildungsverkehrs werden daher - wie bei den beiden letzten Erhöhungen - 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 5,2 Prozent
- Ausbildungsticket 27: Preiserhöhung in Höhe von 5,1 Prozent
- Ausbildungsticket U 27: Preiserhöhung in Höhe von 5,3 Prozent

2. Dynamisierung der Zuschussvereinbarung für die VVS GmbH ab 2025 und einmalige Erhöhung des Eigenkapitals

2.1 Sachverhalt und Begründung

Im Jahr 1995 wurde die Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) von einem Untermerververbund in einen Mischverbund umgewandelt, an dem die öffentlichen Hände und die Verkehrsunternehmen mit jeweils 50 Prozent beteiligt sind. Damit haben die öffentlichen Hände auch die Verpflichtung übernommen, sich an den Kosten der Verbundgesellschaft zu beteiligen. Im Grundsatz wurde zwischen den Aufgabenträger-Gesellschaftern und den Unternehmer - Gesellschaftern vereinbart, dass die Kosten zu gleichen Teilen getragen werden. Zu diesem Zweck haben die Aufgabenträger-Gesellschafter (Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart, die Landkreise Böblingen, Esslingen und Ludwigsburg sowie der Rems-Murr-Kreis) am 1. Dezember 1995 mit der VVS GmbH eine Zuschussvereinbarung geschlossen, nach der der Gesellschaft für die satzungsgemäßen Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs eine finanzielle Förderung gewährt wird. Anlässlich der Vollintegration ist der Landkreis Göppingen zum 01.01.2021 der Zuschussvereinbarung beigetreten.

In den Jahren seit 2019 kam es zu wesentlichen Strukturbrüchen, sowohl gesamt-

wirtschaftlich als auch innerhalb des ÖPNV-Markts. So waren die Jahre 2022 und 2023 von großen Kostensteigerungen geprägt, von denen insbesondere die Lohnkostensteigerungen in Folge des Tarifabschlusses im öffentlichen Dienst im März 2023, aber auch die Preise für bezogene Dienstleistungen unmittelbare Auswirkungen auf die VVS GmbH hatten. Aus diesem Grund hat die VVS-Geschäftsführung in der Aufsichtsratssitzung am 28.11.2023 zugesagt, eine dauerhaft tragbare Kalkulation für die Finanzierung der VVS GmbH zu entwickeln. Im Ergebnis wurden durch die VVS-Geschäftsstelle im Jahr 2024 drei Aktionsfelder vorgestellt. Die von der VVS GmbH hierzu ermittelten Daten wurden durch ihren Wirtschaftsprüfer auf Plausibilität geprüft und bestätigt.

2.2 Stärkung des Eigenkapitals der Gesellschaft

Dies ist erforderlich, um vor dem Hintergrund zurückgehender Altersversorgungsrückstellungen in der Bilanz die künftige Investitionsfähigkeit der VVS GmbH zu sichern.

Die für die Geschäfts- und Investitionstätigkeit der VVS GmbH notwendige Liquidität wird maßgeblich aus den gebildeten Rückstellungen generiert. Zentral sind hier v.a. die Pensionsrückstellungen i.H. von rund 3,5 Mio. Euro zum 31.12.2024. Die Pensionsrückstellungen sind in den vergangenen Jahren erheblich angewachsen, v.a. durch die anhaltende Niedrigzinsphase und durch beständige Zuführungen für die zukünftige Versorgung noch aktiver Beschäftigter. Seit dem 01. Januar 2025 gibt es im VVS keine aktiven Beschäftigten mit zukünftigen Pensionsansprüchen gegenüber der Gesellschaft mehr. Insofern wird es hieraus auch keine Rückstellungszuführungen mehr geben, sondern nur mehr Abflüsse.

Um dieser Situation entgegenzuwirken hat die VVS-Geschäftsstelle Lösungsstrategien für eine kurz- bis mittelfristige Stärkung der Kapitalausstattung mit ihren Gesellschaftern diskutiert. Dies im Hinblick darauf, wie die Finanzierung der VVS GmbH nachhaltig sichergestellt werden kann. Hierzu gehören:

a) Finanzierung aus dem Cash-Flow

Die liquiden Mittel einer Gesellschaft können durch frühzeitige Rechnungsstellungen und ein konsequentes Eintreiben von Forderungen sowie ein Ausreizen von Zahlungszielen für Verbindlichkeiten erhöht werden. Dies wird bei der VVS GmbH bereits im Status Quo umfassend umgesetzt.

b) Finanzierung aus Stammkapital oder Zuführung in die Kapitalrücklage

Die VVS GmbH ist mit knapp 0,4 Mio. Euro Eigenkapital bei 6,6 Mio. Euro Bilanzvolumen und etwa 18 Mio. Euro Umsatz eigenkapitalschwach aufgestellt. Strukturell ähnliche Gesellschaften wie Stuttgart Marketing oder die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH weisen gemäß dem Beteiligungsbericht Eigenkapitalquoten zwischen 50 und 60 Prozent aus. Eine nicht unübliche Eigenkapitalquote von etwa 30 Prozent würde ein Eigenkapital von 2 Mio. Euro bedeuten. Dies übersetzt sich nicht 1:1 in eine entsprechende Stammkapitalerhöhung oder

eine Zuführung in die Kapitalrücklage, da auch eine Erhöhung der Gewinnrücklage zur Eigenkapitalstärkung möglich scheint.

Vor diesem Hintergrund schlägt der VVS vor, die Eigenkapitalbasis der VVS GmbH in der mittleren Frist um zwei Millionen Euro zu stärken, um die finanzielle Handlungs- und Investitionsfähigkeit der Gesellschaft zu erhalten. Hieraus soll ein Anteil von drei Vierteln, d.h. 1.500.000 Euro, mittelfristig von der VVS GmbH als Eigenbetrag selbst erwirtschaftet und qua Zuführung in die Gewinnrücklage als Eigenkapital bereitgestellt werden. Für den verbleibenden Anteil von einem Viertel, d.h. 500.000 Euro, soll eine Kapitalzuführung im Wege einer einmaligen freiwilligen Einlage durch die Gesellschafter erfolgen.

c) Finanzierung aus Krediten

Zuletzt könnte die VVS GmbH ihre Liquidität künftig über die Vereinbarung und Nutzung einer Kreditlinie bei einem Geldinstitut sicherstellen. Diese Form der Finanzierung dürfte nicht ohne weiteres zu erreichen sein, da den Investitionen beim VVS aufgrund der indirekten Finanzierungssystematik der Gesellschaft typischerweise kein „Business Case“ i.S. eines klassischen return-on-investment in Form zusätzlicher Erträge entgegensteht. Sie kommt daher u.E. lediglich zur kurzfristigen und übergangsweisen Deckung von Liquiditätsengpässen in Betracht.

Zusammenfassend erscheint eine Kombination aus den Finanzierungsinstrumenten unter a, b und c zielführend. Bei einer Zuführung in die Kapitalrücklage um 500.000 Euro und einer konsequenten Zuführung steuerfrei zu erzielender Gewinne in die Gewinnrücklage könnte die Liquidität – so der VVS - zumindest über einen Vorschauhorizont von 10 Jahren gesichert werden.

2.3 Aktualisierung der Zuschussvereinbarung mit der VVS GmbH/Dynamisierung der Zuschüsse der Aufgabenträger

Die Zahlungen der öffentlichen Hand sollten zukünftig so gestaltet werden, dass sie in Einklang mit der Kostenentwicklung der Gesellschaft wächst, um die finanzielle Handlungsfähigkeit der VVS GmbH zu erhalten und die paritätische Finanzierung des Mischverbunds zu stabilisieren.

Bis zum Jahr 2012 handelte es sich auf Seiten der Aufgabenträger-Gesellschafter um eine Festbetragsförderung, das heißt die Zuschüsse wurden nicht dynamisiert. 2013 erfolgte dann eine Erhöhung des Zuschusses an die VVS GmbH um einmalig fünf Prozent. Gleichzeitig wurde einer jährlichen Dynamisierung um 1,8 Prozent ab dem Jahr 2014 zugestimmt. In einem ersten Nachtrag zur Zuschussvereinbarung im Jahr 2017 wurde zudem festgelegt, dass alle 4 Jahre – erstmalig im Jahr 2021 für den Zeitraum 2022 bis 2025 – eine Überprüfung der Dynamisierung stattfinden soll. Die bestehende Dynamisierung wurde im Jahr 2021 in der damaligen, von niedriger Inflation geprägter Phase allseits als insgesamt angemessen empfunden.

Vor dem Hintergrund der hohen Kostensteigerungen in den Jahren 2022 und 2023 wurde zur Sicherung der Finanzierung der VVS GmbH für das Jahr 2024 die

Dynamisierung der Zuschüsse der Grundvertragspartner einmalig von 1,8 Prozent auf 5,8 Prozent erhöht. Vor dem Hintergrund der zunehmend volatilen Kostenentwicklung erscheint es den Partnern der Zuschussvereinbarung insgesamt angemessen, eine Kostenfortschreibung zu vereinbaren, die nicht starr ist sondern sich an der aktuellen Kostenentwicklung orientiert.

Nach Beratungen der kommunalen Aufgabenträger und der VVS-Geschäftsstelle hat sich die Variante einer hälftigen Kombination aus dem Erzeugerpreisindex für Dienstleistungen (WZ2008) und dem Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten (WZ08-N) des Statistischen Bundesamts, jeweils im Sektor „Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen“, als sachgerecht erwiesen. So kann der hohe, dienstleister-typische Personalkostenanteil der VVS GmbH von knapp 50 Prozent berücksichtigt und die Personalkostenentwicklung explizit betrachtet werden und gewichtet mit-einfließen.

2.4 Aktualisierung der Leistungsvergütungsvereinbarung mit DB und SSB

Die bestehende Vergütungsvereinbarung zwischen der VVS GmbH, der SSB und der DB stammt aus dem Jahr 1995. Sie sieht als Bemessungsgrundlage für die Leistungsvergütung die Höhe der Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen vor. In den vergangenen Jahren, insbesondere mit den Zuschussmitteln für die Einführung der Tarifzonenreform 2019 sowie den Corona – Rettungsschirmen, dem Ausgleich für das D-Ticket sowie das landesweite Jugendticket (nur 2023) wurden in gemeinsamer Vertragsauslegung auch Mittel in die Berechnungsgrundlage aufgenommen, die keine Fahrgelder sind. Mit dem nun ausgehandelten, neuen Vertrag soll diese Praxis explizit übernommen werden, um diese Finanzierung der VVS GmbH über die Leistungsvergütung nachhaltig zu sichern.

→ Vorschlag zur Umsetzung und Bewertung

Die zwei wesentlichen den Landkreis unmittelbar (monetär) betreffenden Punkte sind die Erhöhung des Eigenkapitals der VVS GmbH durch eine einmalige freiwillige Bareinlage sowie die Anpassung der Dynamisierung der Zuschussvereinbarung.

- a) Erhöhung des Eigenkapitals durch eine freiwillige Einlage (Ziffer I. 1 b.) der Vorlage)

Zur Eigenkapitalstärkung und in der Folge zur Verbesserung der Liquidität der VVS GmbH ist gesellschaftsrechtlich eine Einzahlung in die Kapitalrücklage möglich. Die Zuführung in die freie Rücklage der Gesellschaft nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB kann auch ohne satzungsmäßige Grundlage durchgeführt werden. Die Gesellschafter können damit die Kapitalstruktur der Gesellschaft verbessern und dazu deren Eigenkapital um insgesamt 500.000 Euro erhöhen. Dies bedeutet für den Landkreis Göppingen einen Anteil in Höhe von 17.000 Euro. Für die Zuführung in die Kapitalrücklage ist zwischen den Gesellschaftern und der VVS GmbH eine Vereinbarung über die freiwilligen Einlagen abzuschließen.

Im Ergebnis können wir dem Finanzierungsvorschlag der VVS GmbH zur Sicherung der Liquidität der Gesellschaft folgen und empfehlen den Abschluss der entsprechenden Vereinbarung mit den weiteren Gesellschaftern und der VVS GmbH.

b) Dynamisierung der Zuschüsse der Aufgabenträger (Ziffer I.2 der Vorlage)

Es war bereits bei der Vereinbarung über die Sonderdynamisierung für 2024 die Absicht erklärt, sich zukünftig (ab 2025) auf eine dynamische Kostenfortschreibung nach noch zu vereinbarenden Kostenindices zu verständigen. Dies ist nun gelungen.

Nach dem man Einigung über die der Fortschreibung zu Grunde legenden Kostenindices und deren Gewichtung erzielt hatte, wurden noch zwei Punkte mit folgendem Ergebnis diskutiert:

- Den Verbundlandkreisen war es wichtig, dass bei der Dynamisierung nach Indices zur besseren Planbarkeit und Begrenzung der finanziellen Mehrbelastung ein „Deckel“ (Obergrenze) eingezogen wird. Hinsichtlich der Höhe dieser Obergrenze haben sich die Partner der Zuschussvereinbarung schlussendlich auf einen „Deckel“ von 3,8 Prozent verständigt. Im Gegenzug wird vereinbart, dass in Zeiten rückläufiger Kosten keine Kürzung der Zuschüsse erfolgt, so dass die Dynamisierung der Zuschüsse sich zukünftig in einem Korridor zwischen 0 Prozent und 3,8 Prozent bewegen wird.
- Der VVS wollte die Dynamisierungsreglung ab 2025 in allen Verträgen mit den Aufgabenträgern verankert haben. Neben der Zuschussvereinbarung existiert ein weiterer Vertrag zwischen dem VVS und den Verbundlandkreisen. In dieser Vereinbarung ist die Unterstützung der Verbundlandkreise durch den VVS bei den Vergabeverfahren im Busverkehr geregelt. Auch hier würde sich der VVS eine Dynamisierung entsprechend der vorgenannten Fortschreibungsregularien für die Zuschussvereinbarung wünschen. Diesem Ansinnen haben die Verbundlandkreise allerdings nicht zugestimmt. Dies mit der Begründung, dass es sich bei der Vereinbarung über die Unterstützung der Verbundlandkreise bei Vergabeverfahren so verhält, dass ein Nachtrag erst im Frühjahr 2023 unterschrieben wurde. Dabei wurde vereinbart, dass über eine mögliche Anpassung der Zahlungen drei Jahre nach Abschluss der Vereinbarung, also im Jahr 2026, verhandelt werden kann.

Die Verbundlandkreise haben das Thema in den nächsten Wochen zur Beschlussfassung in den Gremien vorgesehen.

Der Verkehrsausschuss des Verbandes Region Stuttgart sowie der Verwaltungsausschuss der Landeshauptstadt haben der Dynamisierung der Zuschussvereinbarung und der einmaligen Einlage zur Erhöhung des Eigenkapitals bereits zugestimmt.

Frau Christian, Geschäftsführerin des VVS, steht in der Sitzung für weitere Er-

läuterungen zur Verfügung.

III. Handlungsalternative

Keine. Das Vorgehen wurde zwischen den 5 Verbundlandkreisen im Vorfeld abgestimmt und müsste andernfalls neu verhandelt werden.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

VVS-Tarifanpassung

Mit der Tarifierhöhung sollen den Unternehmen die notwendigen Einnahmen zufließen, um Kostensteigerung auszugleichen. Würde eine Tarifanpassung in der dargelegten Höhe ausbleiben oder in geringerer Höhe angesetzt, kämen auf die Landkreise als Aufgabenträger entsprechend höhere Kosten zu.

Finanzierung der VVS Geschäftsstelle

Die Finanzierung der einmaligen freiwilligen Einlage zur Kapitalerhöhung der VVS GmbH erfolgt durch die Gesellschafter entsprechend dem jeweiligen Gesellschafter-Anteil an der VVS GmbH. Im Falle der Verbundlandkreise beträgt der Anteil jeweils 3,4 Prozent. Der Mitfinanzierungsbetrag der Verbundlandkreise – und somit auch des Landkreises Göppingen – beträgt damit 17.000 Euro.

Für die Dynamisierung - auf Basis der unter Ziffer 1.2 dieser Vorlage genannten und abgestimmten Variante („Mischschlüssel“) - würde sich für 2025, nach aktuell vorliegenden Informationen, Folgendes ergeben:

Die Dynamisierung des Zuschusses 2025 ergibt sich aus der Fortschreibung des Jahres 2023 auf das Jahr 2024. Auf Basis des langjährigen Mittels von 2016-2023 und aufgrund der aktuellen Entwicklungen, liegt der Schätzwert des VVS für das Jahr 2024 bei 3,5 Prozent (also wohl unter dem „Deckel“). Die finalen Werte für das Jahr 2024 liegen dem VVS voraussichtlich ab März 2025 vor.

Für die Verbundlandkreise und somit auch für den Landkreis Göppingen würde dies - bei einer Dynamisierung von 3,5 Prozent - eine Erhöhung des Zuschusses für das Jahr 2025 um rund 11.800 Euro im Vergleich zum Vorjahr bedeuten. Mittel zur Deckung stehen bei Kostenstelle 5470010000 Sachkonto 44570000 zur Verfügung.

Die zusätzlich erforderlichen Mittel wurden bei der Aufstellung des Haushalts 2025 bereits berücksichtigt.

Das Amt für Finanzen und Beteiligungen wurde im Vorfeld der Gremienbefassung in die Vorgänge auf Fachebene eingebunden.

Der Aufsichtsrat der VVS GmbH hat mit Beschluss in der Sitzung vom 27.11.2024 die Geschäftsführung beauftragt mit den Gesellschaftern Vereinbarungen zur Stärkung des Eigenkapitals entsprechend der hier dargestellten Bedingungen abzuschließen. Abschließend soll sich der Aufsichtsrat in seiner nächsten Sitzung - voraussichtlich im 2. Quartal 2025 - mit der Thematik befassen, bevor anschließend die Gesellschafterversammlung beschließt.

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

	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung	2	3	4	5 = keine Übereinstimmung
	☐	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat