



Vorlage TA_33/2017
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 17.07.2017

mit 4 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) - Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung zum 01.01.2018

Auf die allgemeinen Regelungen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart zum Verfahren bei der Anpassung und Änderung des Verbundtarifs (Anlage 1) wird verwiesen.

I. Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 1. Januar 2018

1. Anpassungsrate 2018

Netzerweiterungen sowie Verbesserungen im Fahrplan- und Tarifangebot tragen dazu bei, den ÖPNV in der Region Stuttgart noch attraktiver zu machen, zusätzliche Kunden zu gewinnen und den Verkehrsanteil des Umweltverbundes zu erhöhen. Investitionen in den Ausbau des ÖPNV und betriebliche Verbesserungen kosten jedoch Geld. Aber auch die Kosten der Verkehrsbedienung für das Bestandsangebot steigen insgesamt weiter an, wenn auch die Kraftstoffpreise über einen längeren Zeitraum bis Ende 2016 gesunken sind. Die Verkehrsunternehmen im VVS haben sich vor sechs Jahren verpflichtet, die Entwicklung ihrer Kosten transparent darzustellen. Dabei wird ein einheitliches Bezugsjahr für alle Verkehrsunternehmen im VVS (= das zurückliegende Wirtschaftsjahr) gewählt. Für dieses Bezugsjahr (das heißt das Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr) war die Kostenentwicklung bei den Unternehmen im ÖPNV geprägt von steigenden Personalkosten und den Kosten für die Infrastruktur und Fahrzeuge.

Die SSB als größtes Verkehrsunternehmen im VVS hatte 2016 eine Kostensteigerung von 2,2 Prozent zu verzeichnen. Für den S-Bahn-Verkehr von DB Regio ergibt sich ein Wert von 2,9 Prozent. Bei den regionalen Verkehrsunternehmen (Busunternehmen und Nebenbahnen) war ein leichter Rückgang bei den Kosten in Höhe von 0,2 Prozent festzustellen, der im Wesentlichen durch geringere Kraftstoffkosten zu erklären ist. Im Einzelnen sind folgende Kostensteigerungen zu beachten:

- Die Kosten für das Personal, dem größten Kostenblock im ÖPNV, sind um 3,4 (SSB), 2,8 (DB) bzw. 1,8 Prozent (regionale Verkehrsunternehmen) gestiegen.
- Bei den Energiekosten (Bahnstrom/Diesel) gab es durchgängig negative Preisentwicklungen: SSB – 4,3, DB – 0,4 und regionale Verkehrsunternehmen – 8,4 Prozent.
- Im Bereich der Material- und Sachkosten sind die Kosten um 1,3 (SSB), 3,7 (DB) bzw. 0,9 Prozent (regionale Verkehrsunternehmen) gestiegen.

Unter Berücksichtigung der entsprechenden Verkehrsanteile aller Unternehmen ergibt sich für den gesamten VVS ein gemittelter Wert von 2,09 Prozent.

Nach dem Gesellschaftsvertrag des VVS soll der Tarif entsprechend der Kostenentwicklung, der Marktlage und der Fahrgastinteressen fortgeschrieben werden. In Abwägung der verschiedenen Interessen hat der Tarifausschuss empfohlen, sich wie in den vergangenen Jahren an der durchschnittlichen Kostensteigerung der Verkehrsunternehmen zu orientieren und schlägt eine Tarifanpassungsrate von 1,9 Prozent zum weitgehenden Ausgleich der steigenden Kosten der Verkehrsbedienung vor.

Der vorgeschlagene Prozentsatz liegt damit leicht unter der durchschnittlichen Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen in Höhe von 2,09 Prozent. Die Erhöhung, die zu rechnerischen Mehreinnahmen in Höhe von rund 9,6 Mio. Euro führt, entspricht der Anpassungsrate des Vorjahres und ist mit die niedrigste Tarifanpassung im VVS seit 2001. Eine Übersicht der Tarifanpassungen des VVS und anderer Verbünde seit 2001 haben wir in Anlage 2 beigelegt.

In der Sitzung der VVS-Gesellschafterversammlung am 25. Juli 2017 soll die Tarifanpassungsrate von 1,9 Prozent für das Jahr 2018 beschlossen werden.

Der Kostendeckungsgrad des VVS hat sich im Jahr 2016 mit 63,3 Prozent weiter erhöht (Vorjahr 2015: 62 Prozent). Die nicht über Tarifeinnahmen gedeckten Kosten sind von den Gebietskörperschaften gemeinsam mit dem Land zu tragen. Allein der Landkreis Ludwigsburg leistet im Jahr 2017 rund 23,6 Millionen Euro Transferzahlungen an VVS, VRS und die Stadt Stuttgart (Verbund- und Verkehrslastenausgleich, VRS-Verkehrsumlage, Zuschussvereinbarung VVS). Diese Leistungen garantieren allen Kreiseinwohnern, dass sie das VVS-Angebot im gesamten Verbundraum nutzen können. Sie belasten den Kreishaushalt aber auch mit rund 3,2 Punkten Kreisumlage.

2. Umsetzung der pauschalen Tarifanpassung bei den einzelnen Positionen

Die abschließende Entscheidung zur Umsetzung der Tarifanpassung bei den einzelnen Tarifarten wird – nach Vorberatung im VVS-Aufsichtsrat – von der Gesellschafterversammlung am 25. Juli 2017 getroffen.

Die vorgesehenen Anpassungen bei den einzelnen Tarifarten sind in Anlage 3 dargestellt.

Insgesamt wurde bei der Anpassung 2018 darauf geachtet, bei den hohen Preisstufen tendenziell eine geringere prozentuale Anpassung vorzunehmen als in den niedrigen Preisstufen. Außerdem hat man sich im VVS darauf verständigt, aufgrund der Wechselgeldproblematik im Bartarif grundsätzlich auf Preise mit 5-Cent-Beträgen zu verzichten. Daher besteht bei manchen Preisstufen nur die Möglichkeit, den Betrag entweder um 10 Cent zu erhöhen oder ihn unverändert zu belassen. Falls dadurch eine höhere prozentuale Erhöhung nicht zu vermeiden ist, wird in den

Folgejahren darauf geachtet, dass dieses Angebot langfristig nicht über Gebühr ansteigt. Auf die in Anlage 4 beigefügte Übersicht über die Preisentwicklung der letzten fünf Jahre bei den einzelnen Tarifen sei verwiesen.

Eine wesentliche Änderung ist beim **9-Uhr-UmweltTicket** vorgesehen, das attraktiver gestaltet werden soll. Dazu soll zum einen der Preis der Monats- und JahresTickets über alle Preisstufen hinweg um rund 1,5 Prozent reduziert werden, womit der Rabatt gegenüber dem Jedermann-Tarif weiter ansteigt. Zum anderen soll es auch beim 9-Uhr-UmweltTicket ein FirmenTicket geben, bei dem die gleichen Konditionen wie beim normalen FirmenTicket gelten. Dies bedeutet:

- 9 Uhr-FirmenTicket-Variante mit Zuschuss durch den Arbeitgeber (mind. 10 Euro pro Monat und Mitarbeiter) und einem Rabatt von 10 Prozent
- 9 Uhr-FirmenTicket-Variante ohne Zuschuss durch den Arbeitgeber und einem Rabatt von 5 Prozent (Mengenrabatt bei Mindestbestellmenge von 50 Tickets)
- Das 9 Uhr-FirmenTicket soll in 7 Preisstufen und in den Varianten „persönliches Ticket“ und „TicketPlus“ verkauft werden.

Für die Einführung dieses 9 Uhr-FirmenTickets werden Minderertragsrisiken in Höhe von rund 800.000 Euro prognostiziert, die am Ende der Tabelle der Anlage 4 als Negativposten in Ansatz gebracht wurden. Diese Risiken resultieren vor allem daher, dass heutige FirmenTicket-Nutzer ins neue (preisgünstigere) Ticket wechseln können und dann mehr als 20 Prozent weniger bezahlen müssen. Die tatsächlichen Wirkungen der Einführung des 9 Uhr-FirmenTickets werden sich erst nach Umsetzung der Maßnahme zeigen. Daher sollen die angesetzten Minderertragsrisiken im Rahmen einer Evaluation überprüft und bei der Tarifrunde 2020 berücksichtigt werden.

Zu den weiteren Tarifpositionen folgende Hinweise:

- **EinzelTicket Erwachsene**

Nachdem das EinzelTicket für 2 Zonen im letzten Jahr von 2,80 auf 2,90 Euro überdurchschnittlich erhöht wurde, soll das Ticket für 2018, im Preis unverändert bleiben. Zur Erreichung des Umsatzziels (1,9 Prozent) ist es jedoch erforderlich, das Kurzstreckenticket sowie das EinzelTicket für eine Zone um 10 Cent auf 1,40 Euro (+ 7,7 Prozent) bzw. 2,50 Euro (+ 4,2 Prozent) zu erhöhen. Im Vorjahr wurde auf eine Erhöhung dieser Tickets verzichtet. Bei den EinzelTickets für drei bis sieben Zonen beläuft sich die vorgeschlagene Preisanpassung auf jeweils 10 Cent, was einen Anstieg von 1,2 bis 2,4 Prozent bedeutet, wobei die hohen Preisstufen prozentual weniger stark erhöht werden. Bei den höheren Tarifstufen ist auch der Preisvergleich zum DB-Tarif zu berücksichtigen, der in den letzten Jahren nur in geringerem Umfang erhöht wurde.

Das 4er-Ticket wird entsprechend angepasst.

- **Tarife für Kinder**

Analog zum EinzelTicket Erwachsene wird für 2018 empfohlen, für die Preisstufe zwei keine Preisanpassung vorzunehmen. Für die übrigen Preisstufen wird die geringstmögliche Preisanpassung von 10 Cent vorgeschlagen, was prozentual einem Anstieg von 2,4 bis 8,3 Prozent entspricht. Es wurde dabei darauf geachtet, dass die Ermäßigung der EinzelTickets Kind gegenüber den entsprechenden Erwachsenentickets immer rund 50 Prozent beträgt.

- **FirmenTicket**

Das FirmenTicket mit Anreizkomponente (Rabatt von 10 Prozent bei einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 10 Euro je Monat und Mitarbeiter) stößt bei den Betrieben und Behörden weiterhin auf großes Interesse. Rund 74.000 Arbeitnehmer fahren bereits mit dem FirmenTicket zu ihrem Arbeitsplatz. Damit konnte der Absatz des FirmenTickets seit Einführung der Anreizkomponente im April 2014 um rund 46 Prozent gesteigert werden.

Die Preisanpassung der einzelnen Tarifpositionen liegt bei durchschnittlich 2,3 Prozent, wobei die höheren Preisstufen unterdurchschnittlich fortgeschrieben werden sollen.

- **Tarife im Ausbildungsverkehr**

Nach den Vorgaben des Landes darf die Rabattierung der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs zwischen 10 Prozent und höchstens 35 Prozent des vergleichbaren Preises der Zeitkarten für Jedermann betragen. Dem trägt der Tarifvorschlag Rechnung.

Der Zuschuss der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt Stuttgart wurden mit Beginn des Schuljahres 2014/2015 für fünf Jahre auf 11,50 Euro festgeschrieben, sodass sich an der Zuschusshöhe für 2018 nichts ändert. Für den Kostenanteil der Eltern/Schüler wird eine Anpassung in Höhe von 2,01 Prozent vorgeschlagen, der Gesamtpreis des School-Abos (Summe aus Kostenanteil und Zuschuss) erhöht sich somit um 1,6 Prozent.

- **SeniorenTicket**

Seit 2014 gilt das JahresTicket für Senioren im gesamten Verbundgebiet. Das damit verfolgte Ziel wurde erreicht: Viele Senioren sind vom MonatsTicket auf das JahresTicket bzw. das Abonnement umgestiegen. 85 Prozent der Senioren, die mit dem SeniorenTicket unterwegs sind, fahren inzwischen mit einem JahresTicket, 66 Prozent haben einen Abovertrag abgeschlossen. Es ist vorgesehen, die SeniorenTickets mit 2,7 Prozent überdurchschnittlich anzupassen.

II. Modifiziertes FeinstaubTicket

Im Zeitraum vom 15.10.2016 bis 15.04.2017 gab es insgesamt 85 Tage mit Feinstaubalarm in Stuttgart. Diese hohe Zahl von Feinstaubalarmtagen war nicht absehbar. Sie wird damit begründet, dass der Winter 2016/2017 zu den trockensten Wintern der letzten Jahrzehnte gehörte. Durch diese Vielzahl von Feinstaubalarmtagen hat sich eine „Unwucht“ zwischen den Kosten des Feinstaubtickets (halbierter Preis für das Einzel- und 4erTicket) und den (normalen) Preisen für die ZeitTickets ergeben. Dies stieß auf Kritik von Stammkunden und hatte erhebliche negative Auswirkungen auf den Absatz von ZeitTickets. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, an allen Tagen im Zeitraum 15.10.2017 - 15.04.2018 ein modifiziertes FeinstaubTicket auszugeben:

- Ausgabe als ermäßigtes TagesTicket erhältlich an allen Tagen unabhängig von der Feinstaublage im genannten Zeitraum (saisonales Angebot)
- Preisbildung: Preis von zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) mit der jeweils geringeren Zonenzahl (Beispiel Preis TagesTicket 1 - 2 Zonen = 2 x EinzelTicket 1 Zone). Für den Zeitraum 15.10.2017 - 15.04.2018 sind folgende Preise vorgesehen:

Preisstufe	Ausgabe als HandyTicket	konventioneller Vertrieb
1 – 2 Zonen	4,50 Euro	4,80 Euro
3 – 4 Zonen	7,70 Euro	8,20 Euro
Netz	12,10 Euro	12,80 Euro

Der VVS geht davon aus, dass das Minderertragsrisiko bei diesem Modell bei rund vier Millionen Euro und damit deutlich unter den Betrag der abgelaufenen „Feinstaubsaison“ (11,2 Millionen Euro) liegen dürfte. Gleichzeitig hat der VVS bestätigt, dass durch die jetzt vorgeschlagenen Preise sichergestellt sei, dass unsere Stammkunden gerade im wichtigen Monats- und Jahreskartensegment in jedem Fall günstiger fahren als Kunden, die das FeinstaubTicket nutzen.

Voraussetzung für diese Tarifmaßnahme ist, dass sich das Land erneut mit (mindestens) 50 Prozent an den entstehenden Kosten beteiligt. Die verbleibenden Mindereinnahmen sollen im Rahmen der Gesamt-Tarifeinnahmen ausgeglichen werden. Es handelt sich dabei zunächst um eine einmalige Maßnahme für die Feinstaubsaison 2017/2018.

III. Weiterentwicklung des Tarifsystems / Tarifzoneneinteilung

Die Forderungen nach einer Weiterentwicklung des Tarifsystems werden immer lauter. Im Tarifsymposium des VVS am 19. Januar 2017, an dem vor allem Vertreter aus der Regional- und Kommunalpolitik teilnahmen, wurde besonders die Überprüfung der Tarifzoneneinteilung genannt. Verschiedene Modelle wurden dabei diskutiert. Für die folgenden Maßnahmen gibt es auch bereits "Preisschilder".

1. Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 zu einer Einheitszone

Die Fraktionen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Stuttgarter Gemeinderat haben einen gemeinsamen Antrag gestellt, in dem sie sich für die Umsetzung der Ein-Zonen-Struktur für die Stadt Stuttgart einsetzen (= Zusammenlegung der Zonen 10 und 20). Dabei haben sie die Bereitschaft erklärt, zur Finanzierung jährlich einen Millionenbetrag aus dem städtischen Haushalt zu investieren. Bei diesem Modell sind allerdings nur die Fahrten innerhalb des Stadtgebiets Stuttgart günstiger (Stadttarif). Dies bedeutet, dass nur Fahrgäste profitieren, die innerhalb dieser Zonen fahren. Bei Fahrten aus den Verbundlandkreisen nach Stuttgart werden wie bisher zwei Zonen angesetzt. Die vom VVS kalkulierten Mindereinnahmen für dieses Modell betragen rund 14,3 Mio. Euro und wären von der Stadt Stuttgart zu tragen. Eine Umsetzung der Einheitszone ist zum 01.01.2018 nicht möglich.

Es besteht von Seiten der Stadt Stuttgart aber die Erwartung, dass die Maßnahme im Folgejahr realisiert wird. Dies soll dann auch zum Anlass genommen werden, die Tarifzoneneinteilung in den Landkreisen zu überprüfen (Ziffer 2).

2. Wegfall der Sektorengrenzen

Der Wegfall der Sektorengrenzen wird vom Verband Region Stuttgart (VRS) gefordert und wurde auch beim Tarifsymposium als vorrangig zu bearbeitendes Thema genannt. Der Wegfall der Sektorengrenzen in den Tarifaußenringen der 30er bis 70er Zonen verursacht Mindereinnahmen in Höhe von 5,4 Mio. Euro bei geschätzten Mehreinnahmen zwischen 1 bis 1,6 Mio.

Euro. Damit würden sich Netto-Mindereinnahmen von rund 3,8 bis 4,4 Mio. Euro/Jahr ergeben, die finanziert werden müssten. Dieses Modell würde zwar die Übersichtlichkeit des Tarifplans vereinfachen, preisliche Vorteile würden aber nur für Fahrgäste der Tangentialverbindungen innerhalb der durchgängigen Ringzonen (Verbundlandkreise) entstehen.

Die Weiterentwicklung des Tarifsystems soll zweistufig erfolgen. Dabei soll auch die Tarifzonen-einteilung in den Landkreisen überprüft werden. Aus Sicht der Kreisverwaltung müsste anstatt des Wegfalls der Sektorengrenzen das Tarifgefüge in den Landkreisen grundsätzlich überdacht werden, z.B. durch eine Reduzierung der Anzahl der Tarifzonen und einen neuen Zuschnitt.

Im ersten Schritt sollen mit den Aufgabenträgern die Vorstellungen im politischen Raum und die Möglichkeiten zur Finanzierung erörtert werden. Im zweiten Schritt werden dann die Vertreter der Verkehrsunternehmen beteiligt. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gesellschafter soll im Vorfeld die in Frage kommenden Modelle und Berechnungen sichten und bewerten. Das weitere Vorgehen soll in der Aufsichtsratssitzung am 25. Juli 2017 besprochen werden. Die Verwaltung wird den Ausschuss auf dem Laufenden halten.

Ein Vertreter des VVS steht in der Sitzung für weitere Erläuterungen zur Verfügung.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt die prozentuale Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs um 1,9 Prozent zum 01.01.2018, die Verteilung auf die einzelnen Tarifpositionen sowie die geplante Einführung des modifizierten FeinstaubTickets zur Kenntnis.