



Vorlage TA_44/2006
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 29.09.2006

mit 3 Anlagen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Anpassung des Gemeinschaftstarifs der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) an die Kostenentwicklung zum 01.01.2007

Nach Art. 3 des Grundvertrages für den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart ist der Gemeinschaftstarif unter Beachtung der Marktlage und unter Berücksichtigung der Fahrgastinteressen der Kostenentwicklung anzupassen.

§ 10 Abs. 2 des Gesellschaftervertrags für den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) sieht dafür ein zweistufiges Verfahren vor: Nach Vorberatung im Aufsichtsrat beschließen die Verbundunternehmen-Gesellschafter zunächst den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifanpassung. Die Gesellschafterversammlung beschließt nach Vorberatung durch den Aufsichtsrat in einem weiteren Schritt, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird bzw. welche Tarifpositionen geändert werden. Sie ist dabei an die prozentuale Vorgabe gebunden. Dieses Verfahren stellt sicher, dass das in § 39 Personenbeförderungsgesetz verankerte Tarifbildungsrecht nicht angetastet wird.

Die Tarife des VVS werden seit vielen Jahren kontinuierlich und maßvoll entsprechend der Kostenentwicklung angepasst mit dem Ziel, den Zuschuss der öffentlichen Hände im Rahmen zu halten. Ansonsten entsteht mit der Zeit der unausweichliche Zwang, die entstehenden Finanzierungslücken durch kräftige Tarifierhöhungen zu schließen. Inzwischen übernehmen andere Verbünde die Praxis des VVS, den Tarif jährlich anzupassen.

Um die Teuerungsrate aufzufangen sowie einen Ausgleich aufgrund der Kürzungen der Zuschüsse des Bundes zu erreichen, haben die Verbundunternehmen-Gesellschafter des VVS am 28.06.2006 beschlossen, den Gemeinschaftstarif zum 01.01.2007 um durchschnittlich insgesamt 3,5 % anzupassen. Diese Erhöhung setzte sich zusammen aus einer Anpassung an die Kostenentwicklung in Höhe von 2,59 % sowie einem Ausgleich aufgrund der Kürzung öffentlicher Zuschüsse in Höhe von 0,91 % (Tarifzuschläge). Die rechnerischen Mehreinnahmen für den VVS belaufen sich auf rd. 11 Mio. €

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer zum 1.1.2007 hat keine Auswirkungen auf die Höhe der VVS-Tarife, da die Einnahmen im öffentlichen Personennahverkehr dem halben Mehrwertsteuersatz von 7 % unterliegen und dieser vorerst nicht erhöht wird.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 04.10.2006 soll die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen (Anlage 2) vorberaten und der Gesellschafterversammlung ein Beschlussvorschlag unterbreitet werden.

I. Entwicklung der Marktlage, Kostensituation im Verbundraum

Während bei den Personal- und Personalnebenkosten mit einem geringen Anstieg von knapp 1 % zu rechnen ist, rechnen die Verkehrsunternehmen 2007 mit einem weiteren Anstieg der Treibstoff- und Stromkosten. Dies auch vor dem Hintergrund der bereits in der Vergangenheit überdurchschnittlich gestiegenen Kosten (z.B. sind die Stromkosten der DB seit Dezember 2005 um 22,2 % und die Kosten für den Dieseltreibstoff seit Januar 2005 um 18,6 % gestiegen). Bei Investitionen in neue Fahrzeuge (bei abgesenkter Busförderung) rechnen die Verkehrsunternehmen mit einem Anstieg der Kosten um 5 %, bei den sonstigen Sachkosten um knapp 2 %. Zusätzliche Kosten sind auch durch anstehende Ersatzbeschaffungen im Bereich der elektronischen Fahrscheindruckere zu erwarten.

Um die Reduzierung staatlicher Mittel aufzufangen, sind Tarifzuschläge in Höhe von insgesamt 2,87 Mio. € (0,91 %) vorgesehen:

- Kürzungen der Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr (§ 45 a PBefG) aufgrund des „Kochsteinbrück“-Papiers im Rahmen der Konsolidierung des Bundeshaushalts 2005 mit 1,5 Mio. € (rd. 0,48 % Tarifzuschlag)
- Kürzungen bei der Erstattung für Freifahrten Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX) mit 120 T€ (rd. 0,04 % Tarifzuschlag)
- Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes mit einem kalkulatorischen Betrag in Höhe von 1,25 Mio. € (rd. 0,4 % Tarifzuschlag). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder für den regionalen Schienenverkehr bis ins Jahr 2009 um insgesamt rd. 1,8 Mrd. € reduziert werden. Die Kürzung wird auf die Länder entsprechend ihren Anteilen an den Regionalisierungsmitteln verteilt. Für Baden-Württemberg bedeutet dies – bei einem Anteil von 10,44 % an den gesamten Regionalisierungsmitteln des Bundes – eine Einbuße von Fördermitteln für den Schienenpersonennahverkehr in Höhe von voraussichtlich insgesamt rd. 190 Mio. €

Die endgültige Festlegung der Höhe der Tarifzuschläge soll im Herbst erfolgen, da das Land erst im Oktober entscheiden will, wie es die Kürzungen weitergibt. Erst dann steht fest, welche tatsächlichen Auswirkungen im Gebiet des VVS entstehen.

Des Weiteren hat man sich darauf verständigt, 2008 einen weiteren Zuschlag zum Ausgleich der Regionalisierungsmittel vorzunehmen, falls der Tarifzuschlag für 2007 nicht ausreichen sollte. Der Landkreis Ludwigsburg hat in den Gesprächen deutlich gemacht, dass alle vorgeschlagenen Tarifzuschläge bei der Anhebung der VVS-Tarif um 3,5 % zweckgebunden für die Abdeckung der staatlichen Kürzungen zu verwenden sind.

Die Kürzungen bei den staatlichen Ausgleichsleistungen haben bei zahlreichen Verbänden bereits im Jahr 2006 zu erheblichen Tarifierhöhungen geführt (z.B. Rhein-Neckar [VRN]: + 4,1 %; Neckar-

Alb-Donau [Naldo]: + 4,9 %; Pforzheim-Enzkreis [VPE]: + 4,3 %). Zum Vergleich: Der VVS erhöhte seine Tarife 2006 um durchschnittlich 3,5 % (Anlage 1).

Der Kostendeckungsgrad des VVS hat sich im Jahr 2005 auf 55,4 % verbessert (Vorjahr 53,6 %). Die nicht über Tarifeinnahmen gedeckten Kosten sind von den Gebietskörperschaften gemeinsam mit dem Land zu tragen.

Allein der Landkreis Ludwigsburg leistet im Jahr 2006 rd. 22,2 Mio. € Transferzahlungen an den VVS, den VRS und die Stadt Stuttgart.

Diese Leistungen garantieren allen Kreiseinwohnern, die verbilligten VVS-Tarife im gesamten Verbundraum zu nutzen. Sie belasten den Kreishaushalt aber auch mit ca. 5 Punkten Kreisumlage. Der Landkreis hat deshalb darauf zu achten, dass die bereits heute sehr hohen Leistungen für Tarifverluste nicht weiter ansteigen.

II. Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs

Der Landkreis Ludwigsburg vertritt die Verbundlandkreise im Tarifausschuss des VVS-Aufsichtsrats, der sich mit den grundsätzlichen Strukturfragen des Gemeinschaftstarifs befasst. So erfolgten zum 01.01.2006 mehrere strukturelle Änderungen wie die Umwandlung des früheren Pass-Orange in eine 9-Uhr-Karte, die Verlängerung der Sperrzeit beim Seniorenticket von 8.30 Uhr auf 09.00 Uhr sowie die Novellierung des Kurzstreckentickets. Diese strukturellen Änderungen haben sich am Markt durchgesetzt und auch zur Erhöhung des Kostendeckungsgrads beigetragen.

Für das Jahr 2007 waren vom VVS zur Vermeidung von weiteren Einnahmeverlusten, die letztendlich die Landkreise und ihre Kommunen sowie die Stadt Stuttgart ausgleichen müssten, keine strukturellen Tarifänderungen vorgesehen. Wegen der Finanzsituation der öffentlichen Hände haben die Landkreise schon bei den bisherigen strukturellen Änderungen den Standpunkt vertreten, dass nur Maßnahmen in Frage kommen, die im wesentlichen kostenneutral sind und somit auch nicht zu Lasten der kommunalen Haushalte gehen.

Aktuell sind noch zwei strukturelle Änderungen in der Diskussion. Innerhalb der Gremien der Stadt Stuttgart wurde angeregt, beim Seniorenticket auch Fahrten vor 9 Uhr zu ermöglichen. Beim Kurzstreckenfahrtschein forderten Regionalräte des VRS, diesen auch auf Schienenstrecken in regionaler Aufgabenträgerschaft nutzen zu können. Beide Themen wurden daraufhin im VVS-Tarifausschuss sowie im VVS-Aufsichtsrat vertiefend behandelt:

1. Seniorenticket

Bereits bei der Tarifierpassung 2006 gab es die Alternativen, entweder das Seniorenticket ab 8.30 Uhr gelten zu lassen und die dadurch entstehenden Tarifverluste – wie bei anderen Fahrkartenarten – über Fahrpreiserhöhungen auszugleichen oder die Sperrzeit auf 9 Uhr festzusetzen und dafür auf eine Erhöhung des Preises für das Seniorenticket zu verzichten. Im Ergebnis entschied man sich für die zweite Variante, so dass die Fahrpreise der Seniorenkarten zum 01.01.2006 als einziger Teilmarkt nicht erhöht wurden.

Da die Stadt Stuttgart mit dieser Entscheidung nicht zufrieden war, hat sie einen weiteren Versuch gestartet, um für die Senioren ab dem Jahr 2007 eine Änderung zu erzielen. In der Zwischenzeit schloss sich der Verkehrsausschuss des VRS dieser Forderung an.

Der VVS führte daraufhin auf der Grundlage der Marktuntersuchung 2004 eine Bewertung von drei Alternativen durch:

- Variante 1: Ab 65 Jahre, 1-7 Zonen, Rabatt wie Ausbildungsverkehr (ca. 25 %), keine Sperrzeit
- Variante 2: Zusätzlich zum aktuellen Tarifangebot 3 Zonen für 60 € Zusatzmarke Netz für 25 € keine Sperrzeit
- Variante 3: Zusätzlich zu Variante 1 ein weiteres Angebot mit Sperrzeit und einem höheren Rabatt als 25 %

Die Bewertung ergab Minderertragsrisiken zwischen 1,38 und 2,87 Mio. € Im Ergebnis konnte daher kein Modell überzeugen.

Bei einem Gespräch zwischen dem VVS, den Seniorenräten und OB Dr. Schuster am 02.05.2006 wurde daraufhin eine weitere Variante entwickelt:

- Variante 4: Unter Beibehaltung des bisherigen Angebots dürfen Inhaber von Senioren-Jahreskarten in der Sperrzeit (Mo – Fr vor 9.00 Uhr) mit einem zusätzlich erworbenen Kinderfahrausweis (Einzelfahrschein oder Mehrfahrtenkarte) fahren.

Das hierfür ermittelte Minderertragsrisiko beträgt rd. 300.000 €/Jahr. Diese Mindereinnahmen könnten durch einen Aufschlag von 2,13 % auf alle Seniorenkarten gedeckt werden, so dass die Erhöhung der Seniorenkarten durchschnittlich 5,68 % beträgt. Dies erscheint – auch unter Berücksichtigung der „Nullrunde“ für Seniorenkarten im Jahr 2006 – marktverträglich. Eine endgültige Klärung steht aber noch aus.

2. Kurzstreckenticket

Das seit 01.01.2006 zum Signalpreis von 1 € eingeführte und vom Markt akzeptierte Kurzstreckenticket (Gültigkeit bis zur 3. Haltestelle nach dem Einstieg) gilt nicht in den S-Bahnen und den Zügen des Nahverkehrs. Diese Regelung hat sich nach Ansicht des VVS inzwischen bewährt. Der Verkehrsausschuss des VRS fordert nun eine Anpassung dieser Regelung für Fahrten zwischen zwei S-Bahnstationen sowie zwischen zwei Haltestellen der Bahnen, die in regionaler Aufgabenträgerverantwortung sind.

Die daraufhin vom VVS durchgeführte Bewertung ergab unter Berücksichtigung aller möglicher positiven wie negativen Aspekte einen Minderertrag in Höhe von rd. 1,6 Mio. € Vom Volumen würde dies eine tarifliche Mehrbelastung von 0,5 % für alle Fahrgäste – außer den neu begünstigten Nutzern des Kurzstreckenfahrscheins – bedeuten. Bei einem Ausgleich des Verlustes durch den VRS müssten die Landkreise und ihre Städte und Gemeinden sowie die Stadt Stuttgart den Verlust über die VRS-Umlage tragen.

Neben diesem finanziellen Aspekt entstünden im Verbundgebiet etliche tarifliche Unklarheiten und Ungerechtigkeiten. So wäre eine Fahrt von Bietigheim-Bissingen mit der S-Bahn nach Tamm eine Kurzstrecke (1 Haltestelle, 3,5 km, 1 €), eine Fahrt mit der Regionalbahn vom Bahnhof in Bietigheim-Bissingen zur Haltestelle Ellental jedoch eine Ein-Zonen-Fahrt (1 Haltestelle, 1,6 km, 1,80 €).

Hier wäre die Trägerschaft eines Verkehrsmittels ausschlaggebend für den anzuwendenden Tarif. Wir halten dies für falsch, da durch eine solche Regelung die klare und einheitliche Tarif-

struktur verloren ginge. Nach Auffassung des VVS erscheint der Vorschlag des VRS nicht genehmigungsfähig. Eine entsprechende Voranfrage bei der Genehmigungsbehörde (Innenministerium Baden-Württemberg) läuft derzeit.

Der VVS-Tarifausschuss kam einhellig zu dem Ergebnis, eine Änderung des Kurzstreckentarifs nicht weiter zu verfolgen. Die Bewertung des VVS wird voraussichtlich Thema der nächsten Sitzung des Verkehrsausschuss des VRS am 27.09.2006 sein.

III. Erläuterung zu den einzelnen Positionen

Die Vorschläge des VVS zur Umsetzung der prozentualen Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen (Stand: 30.06.2006) sind in Anlage 2 dargestellt. Hierzu folgende Erläuterungen:

➤ **Einzelfahrscheine/Mehrfahrtenkarten**

Der Einzelfahrschein soll um 0,05 bis 0,20 € und somit um maximal 4,55 % erhöht werden. Der Rabatt der Mehrfahrtenkarte gegenüber dem Einzelfahrschein beträgt in der ersten Preisstufe – insbesondere aufgrund des Preisabstands zum Kurzstreckenfahrchein – 12,2 %, bei den übrigen Preisstufen, wie in den Vorjahren, zwischen 5 und 7 %.

➤ **Tageskarten**

Vor dem Hintergrund zweistelliger Umsatzzuwächse sollen die Tageskarten um durchschnittlich 5,29 % angehoben werden, um das Preis-Leistungsverhältnis zu verbessern.

➤ **Tarife für Kinder**

Der Rabatt gegenüber den Erwachsenenfahrcheinen liegt – je nach Preisstufe – zwischen 45,9 % (1 Zone) und 51,0 % (5 Zonen). Damit liegt der Rabatt für Kinderfahrcheine weiterhin über der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Rabatthöhe von 40 %.

➤ **Allgemeine Zeitkarten**

In Zusammenhang mit der Einführung flexibler Monatskarten gab es die Überlegung, die Wochenkarten nach einer Übergangszeit abzuschaffen. Da der Verkauf der Wochenkarten auch tatsächlich zurückgegangen ist, derzeit aber immer noch rund 8.000 Wochenkarten pro Monat verkauft werden, soll dieses Angebot – bei einer durchschnittlichen Preiserhöhung um 4,95 % - weiter erhalten bleiben. Die Anhebung der Monatskarten liegt bei durchschnittlich bei 3,47 %.

➤ **Zeitkarten Ausbildungsverkehr/Schüler**

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 45 a PBefG und § 6 a AEG soll das Spannungsverhältnis zwischen den Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr und für jedermann mindestens 75 % und höchstens 85 % betragen. Seit Jahren orientiert sich die Erhöhung an der unteren Grenze von 75 % (Anlage 3). Da der Zuschuss des Landkreises mit 10,80 € monatlich festgeschrieben ist, erhöht sich der Kostenanteil der Eltern/Schüler um 3,4 % von derzeit 31,10 € auf 32,15 €.

Die Erhöhung des StudiTickets bewegt sich im Rahmen der Anpassungsrate des Ausbildungsverkehrs.

➤ **9-Uhr-Umweltkarte**

Diese Karte kann als zweite Berufsverkehrskarte marktverträglich mit 4,45 % erhöht werden. Der Rabatt zur allgemeinen Monatskarte beträgt damit immer noch zwischen 23,9 % und 30,7 %.

Die Anpassung des Gemeinschaftstarifs in der vorgelegten Form haben die Gremien der Landkreise Rems-Murr-Kreis am 10.07.2006, Böblingen am 10.07.2006 sowie Esslingen am 20.07.2006 bereits zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt die Anpassung des Gemeinschaftstarifs zum 01.01.2007 zur Kenntnis.