



Vorlage TA\_30/2021  
zur öffentlichen Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und  
Technik  
am 11.10.2021

**Anlagen**

- 1: Verfahren Anpassung
- 2: Anpassung andere Verbünde
- 3: Übersicht einzelne Tarifpositionen
- 4: Maßnahmen Marktoffensive
- 5: Antrag Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)  
- Anpassung des Gemeinschaftstarifs zum 01.04.2022**

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt die prozentuale Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs um 2,5 Prozent sowie die Verteilung auf die einzelnen Tarifpositionen zum 1. April 2022 zur Kenntnis.
2. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 27.03.2021 (Anlage 5) wird für erledigt erklärt.

**Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	11.10.2021	öffentlich

## Sachverhalt und Begründung:

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

### I. Anpassungen des VVS-Gemeinschaftstarifs zum 1. April 2022

#### 1. Anpassungsrate 2022

Die Verkehrsunternehmen im VVS haben sich vor einigen Jahren dazu verpflichtet, die Entwicklung ihrer Kosten transparent darzustellen. Dabei wird das zurückliegende Wirtschaftsjahr als einheitliches Bezugsjahr für alle Verkehrsunternehmen im VVS herangezogen. In die Betrachtung werden neben dem größten Kostenblock, den Personalkosten, die Kosten für Strom bzw. Diesel sowie die Kapital-/Material- und Sachkosten einbezogen. Bei den Eisenbahnunternehmen werden auch die Instandhaltungskosten der Schienenwege berücksichtigt.

Im Vergleich des Jahres 2020 zum Jahr 2019 (zurückliegendes Wirtschaftsjahr) ergibt sich über alle Unternehmen im VVS ein gemittelter Wert in Höhe von 1,64 Prozent. Diese moderate Kostensteigerung wird sich in den Folgejahren leider nicht fortsetzen. Bereits im aktuellen Jahr sind z.B. die Preise für Dieselkraftstoffe deutlich angestiegen, ab dem Jahr 2022 müssen wir mit massiven Steigerungen der Personalkosten rechnen. Generell sind die Preise im August 2021 mit 3,6 Prozent (Baden-Württemberg) so stark gestiegen wie seit fast 30 Jahren nicht mehr.

Neben den Kostensteigerungen von 2019 auf 2020 ist ein Fehlbetrag aus dem Jahr 2019 für die Tarifzonenreform in Höhe von 11 Mio. Euro zu berücksichtigen. Die Verkehrsunternehmen haben das Recht, diesen durch die Zuschüsse der Finanzierungsträger nicht gedeckten Fehlbetrag über einen Zeitraum von vier Jahren durch Tarifzuschläge zu den „normalen“ Tarifierhöhungen auszugleichen. Von dieser Möglichkeit haben die Verkehrsunternehmen für 2022 Gebrauch gemacht, die Tarifierhöhung enthält einen Zuschlag in Höhe von 0,86 Prozent als Finanzierungsanteil für den genannten Fehlbetrag. In der Summe ergibt sich eine Tarifierhöhung mit einem Gesamtvolumen in Höhe von **2,5 Prozent**. Die VVS-Gesellschafterversammlung hat am 20. Juli 2021 beschlossen, die Tarifierhöhung zum **01. April 2022** umzusetzen.

Die Anpassung um 2,5 Prozent wird vom VVS als moderat und marktverträglich erachtet, vor allem da sie im Laufe des Jahres 2021 durch kurzfristig wirkende Tarif- und Vertriebsmaßnahmen begleitet wird (siehe Ziffer 4 „Marktoffensive“). Der Prozentsatz liegt im Übrigen etwas unter der Anpassungsrate des Jahres 2021 (2,66 Prozent) und deutlich unter der derzeitigen Inflationsrate.

Auf die in Anlage 2 beigefügte Übersicht der aktuellen Tarifierhöhungen anderer Verbände sei verwiesen.

Durch die maßvollen Tarifierhöhungen der letzten Jahre sowie das bis 2019 erzielte Mengenwachstum konnte der Kostendeckungsgrad des VVS kontinuierlich verbessert werden. Aktuell kam es jedoch durch die Corona-Pandemie zu einer deutlichen Reduzierung.

Der Kostendeckungsgrad, d.h. der Anteil, der über Fahrgeldeinnahmen finanziert wird, ist aufgrund der Tarifzonenreform bereits im Jahr 2019 auf 49,0 Prozent zurück gegangen (2018: 56,4 Prozent). Für 2020 beträgt der Kostendeckungsgrad aufgrund der rückläufigen Tarifeinnahmen nur noch rund 40 Prozent, d.h. es werden im Verbundraum Stuttgart Stand heute 60 Prozent der Kosten durch die öffentlichen Hände finanziert.

## 2. Vorschläge zur Umsetzung der pauschalen Tarifierung bei den einzelnen Positionen

In der Gesellschafterversammlung am 12.10.2021 soll nach Vorberatung im Aufsichtsrat die Verteilung der pauschalen Anpassung auf die einzelnen Tarifpositionen beschlossen werden.

Um das Gesamtvolumen von 2,5 Prozent zu erwirtschaften, ist eine 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. Das TicketPlus, das verschiedene Zusatzleistungen (z. B. Übertragbarkeit, Mitnahmemöglichkeiten, erweiterter Geltungsbereich am Wochenende, höhere Mobilitätsgarantie) beinhaltet, soll bewusst preislich attraktiver gestaltet werden.

In den nächsten Jahren soll der digitale Vertriebsweg weiter gestärkt werden, 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. EinzelTickets, die mit dem Handy gekauft werden, sollen daher weiterhin zum günstigeren Preis eines 4er-Ticket-Abschnitts ausgegeben werden.

Derzeit sind die erwarteten Auswirkungen der Pandemie auf das nächste Jahr noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Dies wirkt sich auch auf die Prognose der aus den Tarifmaßnahmen resultierenden Mehreinnahmen aus. Die rechnerischen Mehreinnahmen des in der Anlage 3 dargestellten Tarifvorschlags betragen – je nach Erholung der Nachfrage – zwischen 10 Mio. und 14 Mio. Euro.

Zu den vorgesehenen Anpassungen im Einzelnen:

### **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 dies in den Folgejahren berücksichtigt. 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.

- 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 aufgrund der gleichen Rabattierung 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 zurück fahren, 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 3 nicht aufgeführt, da noch Gespräche mit den Kommunen bezüglich einer Anpassung des Preises zu führen sind.

### **Berufsverkehr:**

- 10er-TagesTicket:  
In Anbetracht der gestiegenen Nutzung des mobilen Arbeitens sowie der Flexibilisierung 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 Rabatt liegt weiterhin zwischen 23 und 25 Prozent.

- 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 mit seinen bisherigen attraktiven Zusatznutzen (Übertragbarkeit, erweiterte Mitnahmeregelung, netzweite Gültigkeit am Wochenende, günstigere Anschlussfahrten, bessere Mobilitätsgarantie) hat derzeit einen Anteil von 22 Prozent und soll bewusst attraktiver gestaltet werden.  
  
Der derzeitige Aufschlag in Höhe von 11,50 Euro pro Monat soll auf 9,90 Euro reduziert werden (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.
- 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.

#### **Ausbildungsverkehr:**

- Ausbildungs-Abo:  
Die monatliche Abo-Rate des rund um die Uhr netzweit gültigen Abos soll um 1 Euro erhöht werden und beträgt dann 62,50 Euro.
- Scool-Abo:  
Der Kostenanteil der Eltern bzw. Schüler soll um 1 Euro erhöht werden. Die Erhöhung soll allerdings nicht zum 01.04.2022, sondern erst zum Schuljahresbeginn 2022/23 umgesetzt werden. Durch die Erhöhung des Zuschusses der Schulwegkostenträger von 11,50 auf 15 Euro liegt der Kostenanteil trotz der Erhöhung unter dem Wert des Schuljahres 2020/21.
- Studi-Ticket:  
Das Studi-Ticket soll um 1 Euro und das Anschluss-StudiTicket um 2 Euro erhöht werden. Der Solidarbeitrag steigt zum Wintersemester 2022/23 um 1,20 Euro.
- MonatsTicket für Schüler, Azubis und Studierende:  
Das nur noch in geringem Umfang genutzte Ticket (durchschnittlich 3.400 Tickets/Monat) soll durchschnittlich um 2,84 Prozent erhöht werden.
- 14-Junior-Ticket:  
Hier ist keine Preisanpassung vorgesehen.

#### **Senioren:**

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

### 3. Weitere tarifliche Entwicklungen

Durch die Corona-Pandemie haben sich im Verbundraum Änderungen vor allem bei der arbeitenden Bevölkerung ergeben. So wurde z.B. die Möglichkeit, die Arbeit im Home-Office zu leisten, in vielen Branchen deutlich ausgeweitet, was sich unmittelbar auf die Verkaufszahlen der Abonnements auswirkt. Diese und andere Entwicklungen z.B. im Bereich der zunehmenden Teilzeitbeschäftigten haben dazu geführt, dass sich der VVS nachhaltig mit der entsprechenden Weiterentwicklung des Ticketangebots befasst hat.

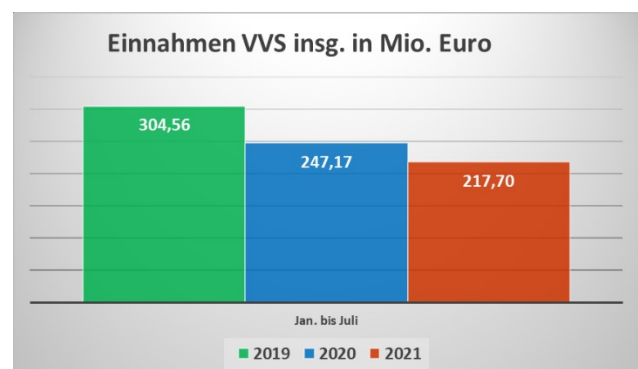
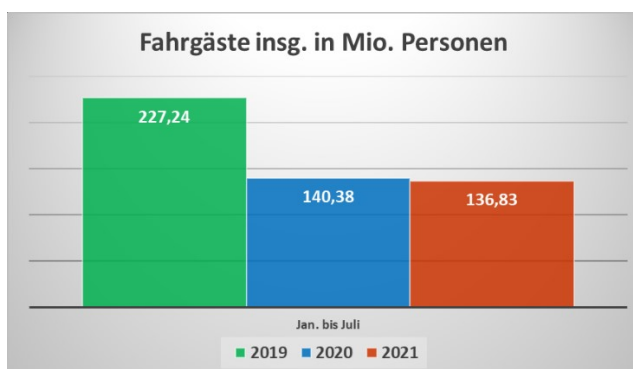
So wurde zum 1. April 2021 das „10er-TagesTicket“ eingeführt, das ausschließlich per Smartphone erhältlich ist und einen Rabatt von bis zu 25 Prozent gegenüber dem Preis des regulären Tages-Tickets gewährt. Die Tage können innerhalb eines Monats frei gewählt werden. Mit diesem Ticket hat man für Kunden, die z. B. wegen verstärkter Home-Office-Nutzung aus dem Abo abwandern, eine Alternative geschaffen. Aber auch für Teilzeitbeschäftigte, die zwei oder drei Tage in der Woche arbeiten, ist ein solches Angebot attraktiv.

Grundsätzlich wird eine größere Flexibilität des Ticketangebotes speziell im Zeitkartenbereich angestrebt. Die „Weiterentwicklung des Ticketsortiments“ soll in einem Tarifsymposium am 09.11.2021 auch unter Beteiligung von Mitgliedern aus den Gremien der Aufgabenträger diskutiert werden.

### 4. Marktoffensive

Während des zweiten Lockdowns (November 2020 bis Ende Mai 2021) ist die Nachfrage nach einer gewissen Erholung im Herbst 2020 wieder deutlich zurückgegangen. Aufgrund von Home-Office, Kurzarbeit, abgesagten Großveranstaltungen und Besucherbeschränkungen sind die Fahrgastzahlen – und damit auch die Tarifeinnahmen – im Zeitraum Januar bis Juli 2021 weiter unterdurchschnittlich.

- Im Vergleich zum Zeitraum vor der Pandemie (Januar bis Juli 2019) belaufen sich unsere Einnahmeverluste auf rund 28,5 Prozent, bei den Fahrgästen haben wir insgesamt 39,8 Prozent verloren.
- Die Dynamik hat sich abgeschwächt, dennoch verlieren wir auch im laufenden Jahr gegenüber dem Vorjahr 2020 nach wie vor Fahrgäste. Nur der Ausbildungsverkehr hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erholt.



Daher sollen neben anderen Marketingmaßnahmen tarifliche und vertriebliche Anreize geschaffen werden, um die Fahrgäste 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.

Aus heutiger Sicht ist es fraglich, ob es auch im Jahr 2022 einen weiteren Rettungsschirm durch den Bund und die Länder geben wird. Daher müssen bereits im Jahr 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 4 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.

## **II. Mehrjährigkeit von Tarifierpassungen**

In Zusammenhang mit der Tarifierpassung 2022 wurde auch intensiv über die zukünftige Verfahrensweise bei Tarifierpassungen diskutiert. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass ab 1. Januar 2023 die Beschlussfassung über Tarifierpassungen für mehrjährige Zeiträume gefasst werden soll. Dies soll einer höheren Planungssicherheit sowohl der Verkehrsunternehmen als auch der Kunden dienen.

Die Verkehrsunternehmen haben darum gebeten, für das Jahr 2022 noch davon abzusehen, weil die Kosten- und Nachfrageentwicklung in der Pandemie noch sehr volatil ist. Eine Arbeitsgruppe aus Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern soll sich nun aber mit den Rahmenbedingungen für mehrjährige Tarifierfestlegungen befassen. Dem Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 27.03.2021 (Anlage 5) ist insoweit Rechnung getragen.

Herr Stammler, der Geschäftsführer des VVS, steht in der Sitzung für weitere Erläuterungen zur Verfügung.