



Nummer: 167/2019
den 22. Nov. 2019

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

KT
 VFA 05.12.2019
 ATU
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 JHA

Betreff: Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs an die Kostenentwicklung
zum 01.04.2020

Anlagen: Tarifierpassungen in anderen Verbänden – Anlage 1
Verteilung der Anpassung auf die einzelnen Ticketarten – Anlage 2

Verfahrensgang: Einbringung zur späteren Beratung
 Vorberatung für den Kreistag
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

BESCHLUSSANTRAG:

1. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss stimmt einer Anpassung der Tarife im VVS zum 01.04.2020 von 1,9 % zu.
2. Der Vorsitzende wird beauftragt, in der VVS-Gesellschafterversammlung der vorgeschlagenen Tarifierpassung bei den einzelnen Tarifarten zuzustimmen. Dabei sollen die Angebote für Schüler- und Ausbildungsverkehr von Tarifiersteigerungen weitestgehend ausgenommen werden.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Keine.

Sachdarstellung:

1. Regularien zur Anpassung des VVS-Gemeinschaftstarifs nach dem Gesellschaftsvertrag

Nach dem VVS-Gesellschaftsvertrag läuft das Tarifbildungsverfahren im VVS nach bestimmten Regularien (§ 10 Abs. 2 und 3 des Gesellschaftsvertrages) wie folgt ab:

- a) Die Gesellschafterversammlung beschließt nach Vorbehandlung im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschafter den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierfassung. In einem weiteren Schritt beschließt die Gesellschafterversammlung nach Vorberatung durch den Aufsichtsrat, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird bzw. welche Tarifpositionen geändert werden. Sie ist hierbei an die prozentuale Vorgabe gebunden.
- b) Die Gesellschafterversammlung kann mit mindestens 40 v. H. der Stimmen der Gebietskörperschaften-Gesellschafter eine höhere prozentuale Tarifierfassung oder eine frühere Tarifierfassung beschließen. Sie kann ferner mit mindestens 50 v. H. der Stimmen der Gebietskörperschaften-Gesellschafter der mit den Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschaft beschlossenen Höhe der Tarifierfassung widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierfassung festlegen, wenn die Gebietskörperschaften, welche mit ihren Stimmrechten einen solchen Beschluss herbeiführen, den Verbundunternehmen die sich hieraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.

2. Tarifierfassung 2020

a) Sachstand Tarifierfassungsreform

Aufgrund der zum 1. April 2019 durchgeführten Tarifierfassungsreform und der in 2019 ausgebliebenen Tarifierfassung im VVS hat sich der Gesamtprozess zur Tarifierfassung für das Jahr 2020 zeitlich etwas verzögert. Zunächst galt es abzuwarten, wie sich die Tarifierfassungsreform auf die Einnahmen bei verschiedenen Tarifproduktgruppen und auf die Fahrgastzahlen auswirken würde.

Wie erwartet, gab es bei den Fahrgastzahlen zwischen April und September 2019 (aktuellster bekannter Stand) einen Zuwachs von 3,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die gemeldeten Einnahmen sind im selben Zeitraum indes um knapp 7,4 % gesunken. Der für 2019 dafür zur Verfügung stehende Ausgleichsbetrag der Finanzierungsträger der Tarifierfassungsreform beträgt 31,6 Mio. €.

Die Höhe der Tarifierfassung basiert im VVS regelmäßig auf den durch die Verkehrsunternehmen gemeldeten Entwicklungen der Kostengruppen Personal-, Energie-, Kapital- und Materialkosten. Die Verkehrsunternehmen haben sich im Jahr 2011 verpflichtet, vor der Beschlussfassung über Tarifmaßnahmen die Ent-

wicklung ihrer Kosten transparent darzustellen. Dabei wird ein einheitliches Bezugsjahr für alle Verkehrsunternehmen im VVS gewählt, nämlich jeweils das zurückliegende Wirtschaftsjahr.

Nach der Gewichtung entsprechend der Verkehrsanteile aller Unternehmensgruppen ergab sich für den gesamten VVS im Jahr 2019 ein gemittelter Wert von 2,62 %. Diese durch die Unternehmen angemeldete Kostensteigerung muss aufgrund der in 2019 ausgebliebenen Tariffortschreibung einerseits durch steigende Fahrgastzahlen und andererseits durch den Ausgleichsbetrag der Finanzierungsträger kompensiert werden.

Eine gesamthafte Betrachtung der VVS-Einnahmen zeigt für den Zeitraum April – September 2019 im Vergleich mit 2018 auf, dass derzeit nur eine leicht positive Entwicklung von etwa 1,8 % zu verzeichnen ist, für den Zeitraum von Januar – September 2019 nur eine solche von 0,9 %. So bleibt es weiterhin eher unwahrscheinlich, dass die verbleibenden drei Monate des Jahres 2019 die notwendigen Mehreinnahmen zur vollständigen Kompensation der unterbliebenen Tariffortschreibung in 2019 erbringen werden.

b) Tarifierpassung

Die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen spielt auch für die Tarifierpassung 2020 eine zentrale Rolle. Außerdem ist sie für die Ermittlung des Referenzwertes für das Jahr 2020 relevant. In der Zuschussvereinbarung für die Tarifzonenreform ist vorgesehen, dass zur Berechnung der tatsächlichen Finanzierungsbeiträge der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verbundlandkreise „ein Referenzwert zu bilden ist, der grundsätzlich abbilden soll, wie sich die Fahrgeldeinnahmen ohne die Tarifzonenreform entwickelt hätten“. Des Weiteren ist dort vereinbart, dass der Referenzwert für die Jahre 2020 und 2021 mit der durchschnittlichen Kostensteigerung des Verbundverkehrs fortgeschrieben wird.

Für das Jahr 2020 ergibt die gemittelte Kostenentwicklung über alle Verkehrsunternehmen hinweg einen Wert von 3,51 %. Die Kostenentwicklung bei den einzelnen Unternehmensgruppen ist in diesem Jahr sehr homogen und im Wesentlichen auf die Personalkostensteigerung durch die Tarifabschlüsse zurückzuführen. Insoweit steigt der Einnahmeanspruch der Verkehrsunternehmen im Jahr 2020 nach der Zuschussvereinbarung um die festgestellten 3,51 % - unabhängig von einer Tarifierpassungsmaßnahme. Sofern der veranschlagte Ausgleichsbetrag von 42,1 Mio. € für 2020 für die Tarifzonenreform nicht ausreicht, um auch das Delta zwischen Referenzwert und tatsächlichen Einnahmen zu decken, wären die Verkehrsunternehmen zudem gemäß der Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform berechtigt, über vier Jahre hinweg Tarifaufschläge auf die durchschnittliche Kostensteigerung zu erheben, sofern diese marktverträglich zu realisieren sind.

Für eine Tarifierpassung müssen aber nach dem Gesellschaftsvertrag neben der Kostenentwicklung auch die Marktlage und die Fahrgastinteressen berücksichtigt werden. In den letzten Jahren war die Einschätzung stets, dass der über die Kostenentwicklung ermittelte Wert auf dem Markt durchgesetzt werden kann, da er zuletzt auch nur knapp über der Entwicklung der allgemeinen Lebenshal-

tungskosten bzw. des Verkehrskostenindex lag. Der ermittelte Betrag der Kostensteigerung von rund 3,5 % ist im VVS jedoch der höchste Wert seit 2007. Er liegt deutlich über dem allgemeinen Lebenshaltungskostenindex (+ 1,8 %) und leicht über dem Verkehrskostenindex (+ 3,2 %) in Deutschland für das Gesamtjahr 2018.

Nach Angaben des VVS sei nach einer Umfrage unter den größeren Verkehrsverbänden derzeit eine große Zurückhaltung in Bezug auf Tarifierhöhungen zu spüren. Tatsächlich finden Tarifierhöhungen in vergleichbaren Verkehrsverbänden in ganz unterschiedlicher Höhe statt (Anlage 1).

Um einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf zu vermeiden, müssen die Einnahmen 2020 gegenüber 2019 indes um mindestens 3,51 % gesteigert werden (und darüber hinaus die Prognosewerte für Verkehrsverbesserungen realisiert werden). Die dafür notwendigen Einnahmesteigerungen von rund 20 Millionen Euro können grundsätzlich durch Tarifierhöhungen und/oder durch ein Mengenwachstum erzielt werden. Daher gibt es für die Tarifierhöhung 2020 folgende Möglichkeiten, die derzeit diskutiert werden:

- Bei einer Tarifierhöhung von 3,51 % müsste kein zusätzliches Mengenwachstum erzielt werden. Ein Mengenwachstum würde in diesem Fall dazu führen, den Ausgleichsbetrag der Finanzierungspartner zu reduzieren. Eine Erhöhung in diesem Umfang wäre allerdings die höchste im VVS seit 2007 und nach bisherigen Erkenntnissen auch der höchste Wert 2020 in Deutschland.
- Bei einem Verzicht auf eine Tarifierhöhung, das heißt einer weiteren Nullrunde, müsste ein zusätzliches Mengenwachstum von mindestens 3,51 % erzielt werden. Dies zu erreichen ist eher unwahrscheinlich. Es würde ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf entstehen, für den der auf 42,1 Millionen Euro gedeckelte Ausgleichsbetrag für die Tarifzonenreform nicht ausreichen wird.
- Es wäre auch denkbar, den Wert von 3,51 % durch einen Mix von Tarifierhöhung und Mengenwachstum zu erzielen und den Tarif insgesamt um einen geringeren Wert zu erhöhen. Eine Tarifierhöhung von 1,9 % würde es ermöglichen, im Ausbildungsverkehr (insbesondere Scool-Abo, Ausbildungs-Abo und StudiTicket), der wegen der netzweiten Gültigkeit von der Tarifzonenreform nicht unmittelbar profitiert hat und in letzter Zeit Rückgänge zu verzeichnen hatte, auf eine Preisanpassung zu verzichten. Ein zusätzliches Mengenwachstum von 1,6 % scheint erreichbar zu sein.

Insbesondere eine weitere „Nullrunde“, also der völlige Verzicht auf eine Tarifierhöhung in Struktur und Höhe, wird ganz aktuell vom Land und der Landeshauptstadt für das Jahr 2020 politisch gefordert. Die noch nicht verhalten positiven Wirkungen der Tarifzonenreform sollen demnach nicht durch eine unmittelbar danach stattfindende Tarifierhöhung konterkariert werden. Zudem drohen auch in 2020 wieder Fahrverbote in der Stadt Stuttgart. Eine weitere Nullrunde erfordert indes, wie bereits dargestellt, eine dauerhafte und auskömmliche Ausgleichsfinanzierung.

Sicher ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits, dass eine Tarifierhebung beim VVS in 2020 wegen der derzeit noch geführten Diskussionen und des Zeitbedarfs der technischen Umsetzung frühestens zum 1. April und damit genau ein Jahr nach Inkrafttreten der Tarifreform umgesetzt werden könnte. Das bedeutet für die Verkehrsunternehmen in jedem Fall, dass die Monate Januar bis März ohne zusätzliche Tarifeinnahmen überbrückt werden müssen und der oben genannte Ausgleichsbetrag diese neuen und die alten Mindereinnahmen wird auffüllen müssen.

Beim Baden-Württemberg-Tarif (bwtarif) selbst soll es nach Aussagen des Verkehrsministeriums 2020 keine Tarifierhebung geben. Die im bwtarif tätigen Verkehrsunternehmensgesellschafter werden hierfür abermals nach der Tarifabsenkung 2019 eine Ausgleichszahlung erhalten.

c) Tarifstruktur

Im Falle einer Tarifierhebung sollen für 2020 von der strukturellen Anpassung lediglich die Tickets, die von der Tarifzonenreform nicht betroffen waren (z. B. School-Abo, StudiTicket, Ausbildungs-Abo, weil sie alle ohnehin Netzwerke entfallen) ausgenommen oder nur geringfügig verändert werden.

3. Sachstand Tarifierhebung 2020 und weiteres Verfahren

Die Finanzierungsträger der Tarifzonenreform haben in mehreren Gesprächsrunden und in unterschiedlicher Besetzung seit Oktober über die bisherigen Erfahrungen mit der Reform, eine mögliche weitere „Nullrunde“ und die Konsequenzen für eine Tarifmaßnahme in 2020 beraten.

Stand heute ist aus Sicht der Verwaltung eine weitere Nullrunde nur unter folgenden Bedingungen denkbar:

- das Land finanziert zu 50 % und dauerhaft jährlich den über das angenommene Mengenwachstum von 10 Mio. € hinausgehenden Betrag von rund 9,47 Mio. €
- es findet keine einseitige Anrechnung bzw. Abschöpfung des Landes bei einem in Summe mit der Tarifzonenreform darüberhinausgehenden Mengenwachstum statt,
- das Land erklärt dies verbindlich in einem Schreiben. Eine Vereinbarung dazu wäre danach noch abzuschließen.

Mit Schreiben vom 18.11.2019 hat Herr Verkehrsminister Hermann ein weiter verbessertes Angebot zur Mitfinanzierung des Landes unterbreitet. Es beinhaltet die Dauerhaftigkeit der Mitfinanzierung des Landes und keine einseitige Abschöpfung von Mehreinnahmen durch das Land am noch zu finanzierenden Betrag von jährlich 9,47 Mio. €

Die sich aus einer Nullrunde ergebenden Haushaltsbelastungen sind für die Landkreise zu hoch angesichts dessen, was auf uns in naher Zukunft an Investitionen und Verkehrsverbesserungen zukommt. Unser Hauptziel muss jetzt zunächst sein, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs voranzutreiben. Eine

Nullrunde erweckt in diesem Zusammenhang den falschen Eindruck und auch falsche Erwartungen: Wir können das Geld nicht zweimal ausgeben. Mit diesen Beträgen könnten viele tausend zusätzliche Buskilometer bestellt werden.

Mit diesem „Letztangebot“ des Landes hätten die Landkreise erhebliche Haushaltsbelastungen zu gewärtigen, die für alle Landkreise zusammen bei jährlich rund 3,47 Mio. € bis 2024 und danach bei 3,9 Mio. € liegen, im Falle des Landkreises Esslingen in der Größenordnung von 980.000 € bzw. 1,1 Mio. € jährlich. Allerdings bleibt es mit einem Mitfinanzierungsanteil von einem Drittel für die Jahre 2020 bis 2024 und einem Viertel ab 2025 hinter den Forderungen der Landkreise zurück. Auch bei einer Beteiligung von 50 % läge die jährliche Belastung noch bei 2,6 Mio. € für alle Verbundlandkreise und bei 740.000 € für den Landkreis Esslingen.

Nachweislich ist die Entscheidung für den ÖPNV nicht zuvorderst vom Fahrpreis abhängig. Dies zeigen Zahlen und Berichte aus anderen Verbänden, die bereits Nullrunden hinter sich oder verbilligte Fahrpreise haben. Nullrunden bzw. niedrigere Fahrpreise verpuffen in der Wahrnehmung sehr schnell und führen zu Forderungen nach weiteren Nullrunden oder Fahrpreisermäßigungen. Die Netz- und Taktichte spielt eine mindestens ebenso große Rolle, neben einer Vielzahl anderer Kriterien, wie z. B. der Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der angebotenen Verbindungen.

Nachdem es dieses Jahr gelungen ist, mit einer großen Tarifreform, verbunden mit dem Verzicht einer Tarifierhöhung gegenüber dem Jahr 2018, die Fahrgäste um mehr als 50 Millionen € zu entlasten, erscheint es den Fachverwaltungen der Verbundlandkreise auch mit Blick auf eine sich eintrübende konjunkturelle Lage im Interesse eines attraktiven ÖPNV Angebotes notwendig, einer moderaten Tarifierhöhung von 1,9 % zugunsten dringend erforderlicher Investitionen in die Zuverlässigkeit des ÖPNV Angebotes und zahlreich angedachter Verbesserungen der Verkehrsleistungen zuzustimmen.

Bereits heute investieren die Verbundlandkreise jährlich über 150 Millionen € in den ÖPNV, ein Betrag, der sich in den nächsten Jahren nochmals deutlich erhöhen wird. Die Gründe hierfür in den nächsten Jahren sind im Bereich der Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr:

- Standards für verlässliche S-Bahn-Zu- und Abbringer auch im Regionalzugbereich,
- Einführung des Viertelstunden-Takts auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren in der Hauptverkehrszeit
- Einführung des Halbstundentakts auf den verlässlichen S-Bahn-Zubringer-Korridoren an Samstagen als Ausfluss des ÖPNV-Pakts von 2014.
- eine Ausweitung des Basisangebotes auf bestehenden Linien,
- Investitionen in umweltfreundlicheres Wagenmaterial aufgrund der Clean-Vehicle-Richtlinie
- Verbesserung der Sozialstandards beim Personal in den Verkehrsunternehmen.

Daneben stabilisiert sich die Verkehrsumlage, die die Kreise jährlich an den Verband Region Stuttgart entrichten, mittelfristig auf einem hohen Niveau. 56 neue S-Bahnzüge wurden vom VRS bestellt, um bis 2021 einen durchgehenden 15-Minutentakt anbieten zu können. Diese werden von den Kreisen mitfinanziert. Die Stammstrecke der S-Bahn wird in den nächsten Jahren mit der digitalen Zugsteuerung ETCS (European Train Control System) ausgestattet. Mit der neuen Leit- und Sicherheitstechnik soll die Kapazität der Stammstrecke um 20 Prozent gesteigert werden, was u. a. die Zuverlässigkeit der S-Bahnen verbessern und Kapazitäten für eine Ausweitung des S-Bahnangebots schaffen soll.

Nicht außer Acht lassen dürfen wir unsere eigenen Infrastrukturprojekte wie die Verlängerungen von S2, U5 und U6, für die wir in den nächsten Jahren weit über 20 Mio. € als Anteil des Landkreises aufbringen werden.

Eine Tarifierpassung von 1,9 % ab 01.04.2020 würde wie folgt aussehen:

- Die letzte Tarifierpassung im VVS fand zum 1. Januar 2018 statt. Die Preise blieben damit über zwei Jahre lang stabil. Mit der Tarifierreform zum 1. April 2019 wurden zahlreiche Verbindungen günstiger. Auch nach einer moderaten Tarifierpassung um 1,9 Prozent bleiben die Vorteile der Tarifierreform erhalten.
- Die verbundweit gültigen Zeittickets des Ausbildungsverkehrs (Scool-Abo, Ausbildungs-Abo, StudiTicket und 14-Uhr-JuniorTicket) haben von der Tarifierreform nicht unmittelbar profitiert. Daher soll bei diesen Tickets auf eine Anpassung verzichtet werden. Damit bleiben über 36 Prozent aller Kunden von einer Tarifierpassung verschont und haben damit mehr als drei Jahre stabile Preise.
- Der VVS schlägt vor, zur weiteren Steigerung der Attraktivität die TagesTickets im Preis nicht zu verändern. Das TagesTicket bleibt damit weiterhin das günstigste TagesTicket aller deutschen Großstädte.
- Um das Gesamtvolumen von 1,9 Prozent zu erwirtschaften, ist eine maßvolle Anpassung der Tickets im Gelegenheitsverkehr, im Berufsverkehr und bei den Senioren notwendig. Die Verteilung auf die einzelnen Ticketarten ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Höhe, Volumen und Zeitpunkt der Tarifierpassung sollte ursprünglich in den VVS-Gremien am 03. Dezember 2019 beraten und beschlossen werden. Mit Blick auf die notwendigen Entscheidungen in den Gremien der Gebietskörperschaften-Gesellschafter, die zum Teil erst nach dem 03.12.2019 möglich sind, soll erst danach per Umlaufbeschluss entschieden werden.

Die Verwaltung hält aus den dargestellten Gründen eine weitere Nullrunde bei der Tarifierpassung im VVS für nicht notwendig und zielführend und mit Blick auf die weiteren Aufgaben im ÖPNV für finanziell nicht darstellbar. Es wird gebeten, dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Heinz Eininger
Landrat