



Nummer: 80/2017
den 23.06.2017

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

KT
 VFA 6. Juli 2017
 ATU
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 BA-KH
 JHA

Betreff: Anpassung des VVS - Gemeinschaftstarifs an die Kosten-
entwicklung zum 1. Januar 2018

Anlagen: - Tarifierpassung und Fahrgastentwicklung seit 2000 (Anlage 1)
- VVS-Vorschlag zur Anpassung des Gemeinschaftstarifs
zum 1. Januar 2018 (Anlage 2)
- Tarifierpassungen anderer Verkehrsverbände (Anlage 3)
- Preisvergleich Pkw - VVS Berufspendler (Anlage 4)

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

BESCHLUSSANTRAG:

1. Die Erhöhung des Gemeinschaftstarifs ab 1. Januar 2018 um durchschnittlich 1,9 % wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Vorsitzende wird beauftragt, in der VVS-Gesellschafterversammlung am 25. Juli 2017 der vorgeschlagenen Tarifierpassung bei den einzelnen Tarifarten zum 1. Januar 2018 und der nachfolgend skizzierten Nachfolgeregelung für das bisherige „FeinstaubTicket“ zuzustimmen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Die Erhöhung des Gemeinschaftstarifs im VVS um 1,9 % hat auf den Haushalt des Landkreises unmittelbar keine Auswirkungen, da die Erhöhung an die Kunden des VVS weitergegeben wird. Sollten allerdings die aus der Tarifierhöhung erwarteten Mehreinnahmen nicht realisiert werden können, ist mit einer entsprechenden – anteiligen – Erhöhung der von den Verbundlandkreisen an den Verband Region Stuttgart zu zahlenden Verkehrsumlage zu rechnen bzw. wird sich der an die Verkehrsunternehmen zu zahlende Ausgleich im Rahmen der Vergaben der Verkehrsverträge erhöhen.

Sachdarstellung:

1. Verfahren bei Anpassung und Änderung des Verbundtarifs

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.

Der Gesellschaftsvertrag für die VVS-GmbH sieht dabei folgendes Verfahren vor:

- Der Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierhöhung ist in der Gesellschafterversammlung nach Vorbehandlung im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der Stimmen der Verbundunternehmen-Gesellschafter zu beschließen.
- Die Gebietskörperschaften-Gesellschafter können mit mindestens 40 % ihrer Stimmen eine höhere oder frühere Tarifierhöhung verlangen. Mit mindestens 50 % der Stimmen der Gebietskörperschaften können diese der Höhe der Tarifierhöhung widersprechen und eine niedrigere prozentuale Anpassung festlegen, wenn die Gebietskörperschaften, die mit ihren Stimmrechten einen solchen Beschluss herbeigeführt haben, die sich daraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.
- Nach der Vorberatung im Aufsichtsrat beschließt die Gesellschafterversammlung, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird (Anpassung der Tarifstruktur).

2. Höhe der Tarifierhöhung zum 1. Januar 2018

Die Kostenentwicklung bei den Unternehmen im ÖPNV war geprägt von steigenden Personalkosten und anfallenden Kosten für die Infrastruktur und Fahrzeuge. Die Personalkosten, der größte Kostenblock, stiegen 2016 bei der SSB um 3,4 %, bei der DB um 2,8 % und bei den regionalen Verkehrsunternehmen (VU) um 1,8 %. Die Energiekosten (Bahnstrom/Diesel) haben sich nicht erhöht bzw. sind leicht gesunken. Hinzu kommen in 2016 höhere Material- und Sachkosten (bis 3,7 %). Nach der Gewichtung entsprechend der Verkehrsanteile der Unternehmen ergibt sich für den gesamten VVS ein gemittelter Wert von 2,09 %. Nach dem Gesellschaftsvertrag des VVS soll der Tarif entsprechend der Kostenentwicklung, der Marktlage und der Fahrgastinteressen fortgeschrieben werden. Vor diesem Hintergrund und den

vorgesehenen Leistungsverbesserungen (Netzerweiterung, Fahrplanangebot) schlägt der VVS eine Tarifierpassungsrate von 1,9 % zum weitgehenden Ausgleich der steigenden Kosten der Verkehrsbedienung vor. Dies entspricht der Anpassungsrate des Vorjahres und ist die niedrigste Tarifierpassung im VVS seit 2001. Die Tarifierpassung trägt in dieser Höhe dazu bei, den Kostendeckungsgrad des VVS stabil zu halten und insoweit die Finanzierungsträger nicht zusätzlich zu belasten. Ein Verzicht auf eine Tarifierpassung würde sich nicht nur in 2018, sondern auch in den Folgejahren auswirken. Es würde ein Betrag von 9,6 Mio. €/Jahr fehlen, der sich aus der Tarifierhöhung ergibt. Der Landkreis Esslingen müsste, sofern mindestens 50 % der Stimmen der Gebietskörperschaften in der Gesellschafterversammlung dem zustimmen und der Landkreis Esslingen einen solchen Beschluss mit herbeiführt, nach dem unter 1. beschriebenen Verfahren die Einnahmeausfälle mit ausgleichen. Insofern kann dem Antrag der Fraktion LINKE vom 17.03.2017, die einen Verzicht auf die Tarifierpassung fordert, nicht gefolgt werden.

Um die Kostensteigerungen und die Kürzungen staatlicher Ausgleichsleistungen in den letzten Jahren aufzufangen, haben viele Verbände in den vergangenen Jahren überdurchschnittliche Tarifierpassungen beschlossen. Die Tarifierpassungen des VVS seit 2001 sind in der Anlage 1 dargestellt.

3. Anpassung der Tarifarten zum 1. Januar 2018

Die abschließende Entscheidung, wie die Erhöhung des Gemeinschaftstarifs bei den einzelnen Tarifarten umgesetzt wird, wird nach Vorberatung im VVS-Aufsichtsrat von der Gesellschafterversammlung am 25. Juli 2017 vorbehaltlich der notwendigen Zustimmung der Gesellschafter getroffen.

Nach Erörterung im Tarifausschuss des VVS am 29. Mai 2017 wird die Umsetzung der linearen Erhöhung von 1,9 % im Rahmen der rechnerischen Spannweite in den einzelnen Tarifpositionen wie in der Anlage 2 dargestellt vorgeschlagen. In der 1,9 %-igen Erhöhung für das Jahr 2018 sind keine Tarifzuschläge enthalten.

Wesentliche Abweichungen von dieser Linie, teilweise auch um 5 Cent-Preise im Hinblick auf das Wechselgeschäft im Bus zu vermeiden, ergeben sich bei folgenden Tarifarten:

- **EinzelTickets Erwachsene**
Das Kurzstreckenticket und das EinzelTicket für 1 Zone werden überdurchschnittlich angepasst. Diese Tickets wurden letztes Jahr nicht erhöht. Das EinzelTicket für 2 Zonen wird nicht angepasst.
- **4er-Ticket Erwachsene**
Analog zum EinzelTicket soll der Preis beim 4er-Ticket für 1 Zone überdurchschnittlich angepasst werden.

- **KinderTickets**
Bei den Fahrscheinen für Kinder für die Zonen 1 und 3 bis 7 erfolgt die geringstmögliche Preisanpassung (10 Cent). Die KinderTickets sind in allen Preisstufen stärker rabattiert als vom VDV empfohlen (mindestens 40%).
- **9-Uhr-UmweltTicket**
Das 9-Uhr-UmweltTicket soll attraktiver gestaltet werden, da in der Verkehrsspitze die Kapazitäten nahezu ausgeschöpft sind. Außerdem soll es dieses Ticket auch im Rahmen des FirmenTickets geben. Insgesamt soll der Preis deshalb leicht abgesenkt werden. Gegenüber dem Jedermann-Tarif ergeben sich attraktive Rabatte (zwischen 23 - 31 %).
- **Tarife im Ausbildungsverkehr**
Nach den Vorgaben des Landes darf die Rabattierung der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs künftig zwischen 10 % und höchstens 35 % des vergleichbaren Preises der Zeitkarten für Jedermann betragen. Dies erfüllt der Tarifvorschlag.

Zum 1.9.2014 haben die Verbundlandkreise und die Stadt Stuttgart ihren seit 2004 unveränderten Zuschuss im **ScoolAbo** von 10,80 € auf 11,50 € erhöht. Mit dieser Erhöhung wird unter anderem der Wegfall der Sperrzeitenregelung für die netzweite Gültigkeit finanziert (netzweite Gültigkeit rund um die Uhr, siehe VFA 03.04.2014, Vorlage 48/2014). Daneben trägt diese Erhöhung auch zur Entlastung der Schüler / Eltern beim Eigenanteil bei. Dieser soll mit 2,01 % (43,20 €) angepasst werden. Der Gesamtpreis des ScoolAbo erhöht sich damit um 1,5 %.

- **SeniorenTicket**
Der positive Trend beim SeniorenTicket ist durch den Wegfall der Sperrzeit zum 01.01.2012 ungebrochen. Die SeniorenTickets sollen deshalb etwas überdurchschnittlich erhöht werden.
- **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, da der Winter 2016/2017 zu den trockensten Wintern der letzten Jahrzehnte gehörte. Durch die Vielzahl von Feinstaubalarmtagen hat sich eine „Unwucht“ zwischen dem (halbierten) Preis für das Einzel- und 4erTicket und den (normalen) Preisen für die ZeitTickets ergeben. Dies stieß auf Kritik von Stammkunden und hatte auch Auswirkungen auf den Absatz von Wochen- und teilweise auch von MonatsTickets. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, an allen Tagen der Feinstaubsaison, vom 15.10.2017 - 15.04.2018, ein wie folgt neugestaltetes FeinstaubTicket auszugeben:
 - Ausgabe als ermäßigtes TagesTicket erhältlich an allen Tagen im o. g. Zeitraum (saisonales Angebot)

- Preisbildung: zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) mit der geringeren Zonenanzahl (Beispiel Preis TagesTicket 1 - 2 Zonen = 2 x EinzelTicket 1 Zone). Dies ergibt derzeit folgende Preise:

| Ticket | heute | neuer Preis Vertriebsweg Handy-Ticket (Preisstand 1.1.2017) | neuer Preis Vertriebsweg Bus/Automat/Verkaufstelle (Preisstand 1.1.2017) |
|---------------|------------|---|--|
| ETT 1-2 Zonen | 6,90 Euro | 4,60 Euro | 4,80 Euro |
| ETT 3-4 Zonen | 11,00 Euro | 7,80 Euro | 8,20 Euro |
| ETT Netz | 15,30 Euro | 12,00 Euro | 12,80 Euro |

Der Rabatt gegenüber dem aktuellen Preis für das EinzelTagesTicket beträgt zwischen 22 und 33 Prozent.

- Ausgabe über alle Vertriebswege (Bus, Automat, Handy)

Es wird davon ausgegangen, dass der zu verzeichnende Mehrverkehr nicht zum Ausgleich der Mindereinnahmen (4 Mio. €) ausreichen wird. Das Land hat angekündigt 50 % der Kosten zu übernehmen. Dies ist Voraussetzung für die Einführung des Tickets. Der Rest wird im Rahmen der Gesamt-Tarifeinnahmen ausgeglichen. Es handelt sich dabei aber um eine einmalige Maßnahme für die Feinstaubsaison 2017/2018, während die Tarifierhöhung dauerhaft wirkt. Mit dem neuen Vorschlag sollen Mitnahmeeffekte minimiert und das Preisverhältnis zu den ZeitTickets stimmiger gestaltet werden.

Zum Vergleich mit den Tarifierhöhungen anderer Verkehrsverbände ist in Anlage 3 eine entsprechende Übersicht beigefügt.

Anlage 4 enthält einen Preisvergleich Pkw-VVS.

▪ Weiterentwicklung der Tarifsysteme

Wiederholt wurde aus den Gremien der Verbundlandkreise, der Landeshauptstadt und des Verbands Region Stuttgart eine Weiterentwicklung der Tarifsysteme gefordert. Im Tarifsymposium des VVS am 14.01.2017 wurden verschiedene Modelle diskutiert. Derzeit gibt es zwei konkrete Maßnahmen für Tarifzonenänderungen, für die es auch "Preisschilder" gibt.

- Wegfall der Sektorengrenzen

Der Wegfall der Sektorengrenzen wurde vom Verband Region Stuttgart gefordert und auch beim Tarifsymposium als vorrangig weiterzubearbeitendes Thema identifiziert. Der Wegfall der Sektorengrenzen in den Tarifaußenringen der 30er bis 70er Zone verursacht Mindereinnahmen in Höhe von 5,4 Mio. € bei geschätzten Mehreinnahmen zwischen 1 - 1,6 Mio. €

Damit würden sich Netto-Mindereinnahmen von rd. 3,8 - 4,4 Mio. €/Jahr ergeben, die finanziert werden müssten. Dieses Modell würde die Übersichtlichkeit des Tarifplans vereinfachen. Preisliche Vorteile würden vor allem für Fahrgäste der Tangentialverbindungen innerhalb der durchgängigen Ringzonen (Verbundlandkreise) entstehen. Hieraus resultieren die erwarteten Mehreinnahmen.

- Zusammenlegung der Zonen 10 und 20 zu einer Einheitszone

Die 3 größten Fraktionen im Stuttgarter Gemeinderat haben einen gemeinsamen Antrag gestellt, in dem sie sich für die Umsetzung der Ein-Zonen-Struktur für Stuttgart einsetzen (Zusammenlegung der Zonen 10 und 20) und ihre Bereitschaft erklärt, jährlich zusätzlich einen Millionenbetrag aus dem städtischen Haushalt zu investieren. Bei diesem Modell sind nur die Fahrten innerhalb des Stadtgebiets Stuttgart günstiger tarifiert. Dies bedeutet, dass nur Fahrgäste profitieren, die innerhalb dieser Zonen fahren. Bei Fahrten aus den Verbundlandkreisen nach Stuttgart werden wie bisher 2 Zonen verrechnet. Die vom VVS kalkulierten Mindereinnahmen betragen rd. 14,3 Mio. € und wären von der Stadt Stuttgart auszugleichen. Eine Umsetzung ist jedoch zum 01.01.2018 nicht möglich.

Durch den Wegfall der Sektorengrenzen wird zwar die Zahl der Zonen in den Landkreisen auch reduziert. Tatsächlich profitieren davon aber nur tangentiale Verbindungen, die im Verhältnis zu den Verbindungen in den Zentren weniger nachgefragt werden. Dies erklärt die relativ geringen Mindereinnahmen, zeigt aber auch den geringen Nutzen. Sinnvoll wäre es daher, die Zonen in den Landkreisen neu zuzuschneiden und dabei ihre Zahl in den Landkreisen zu verringern. Es war schon immer unsere Forderung, dies zu prüfen.

Deshalb soll die Weiterentwicklung zweistufig erfolgen und dabei auch die Tarifzoneneinteilung in den Landkreisen überprüft werden. Im ersten Schritt sollen mit den Aufgabenträgern die Vorstellungen im politischen Raum und die Möglichkeiten zur Finanzierung erörtert werden. In diesem Zuge soll auch das breite Angebot an Tarifarten und deren Rabattierungen auf den Prüfstand gestellt werden. Im zweiten Schritt werden die Vertreter der Verkehrsunternehmen beteiligt. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gesellschafter soll im Vorfeld die in Frage kommenden Modelle und Berechnungen sichten und bewerten. Die Verwaltung wird über den Fortgang berichten.

In der Sitzung wird der zuständige Geschäftsführer Tarif des VVS, Herr Stammler, für Erläuterungen zur Verfügung stehen.

Heinz Eininger
Landrat