

Stuttgart, 15.11.2019

VVS-Tarif ab 2020

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	20.11.2019

Bericht

Erfahrungen mit der Tarifreform

Die Tarifreform des VVS ist am 1. April 2019 in Kraft getreten. Das Tarifsysteem wurde damit stark vereinfacht und die Fahrpreise für viele Verbindungen günstiger. Die Umsetzung hat nicht zuletzt dank des großen Einsatzes der Verkehrsunternehmen sehr gut geklappt. Die Fahrtenentwicklung seit der Tarifreform wird vom VVS positiv bewertet. Während im ersten Quartal 2019 eine Steigerung von 1,4 Prozent verzeichnet werden konnte, ist diese von April bis September 2019 auf 3,3 Prozent gestiegen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Ausbildungsverkehr, der von der Tarifreform nicht betroffen war, aufgrund sinkender Schüler- und Studierendenzahlen zuletzt deutlich rückläufig war. Wenn man nur die von der Tarifreform betroffenen Ticket betrachtet, ergibt sich sogar eine Steigerung von 5,2 Prozent. Für eine endgültige Bewertung muss die Entwicklung der nächsten Monate abgewartet werden.

Kostensteigerung der Verkehrsunternehmen/Festlegung der Tarife

Nach dem Gesellschaftsvertrag des VVS sind grundsätzlich die Verkehrsunternehmen für die Entscheidung über Volumen und Zeitpunkt der Tarifierhöhung zuständig. Die Gesell-

schafter der öffentlichen Hand können einer Tarifierhöhung widersprechen. Dazu ist allerdings eine Mehrheit aller öffentlichen Gesellschafter erforderlich. Die anfallenden Einnahmeausfälle sind dauerhaft durch die öffentliche Hand auszugleichen. Das heißt, dass jährlich wiederkehrend Fahrgeldeinnahmen in dieser Höhe fehlen, es sei denn die Tarifanpassung wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt.

Der VVS erhebt jährlich die Kostenentwicklung der Verkehrsbedienung im VVS als Grundlage für die Berechnung des Einnahmeanspruchs der Verkehrsunternehmen. In diese Kostenberechnung gehen alle Kosten ein, zum Beispiel für Personal, Fahrzeuge, sonstiges Material und Kraftstoffe. Die Kostenentwicklung ergab im Schnitt eine durchschnittliche Kostensteigerung von 3,51 Prozent. Dies entspricht einem Volumen von 19,5 Millionen Euro. Dieses Volumen kann grundsätzlich über eine Tarifanpassung, einen (ertragswirksamen) Mehrverkehr oder (weitere) Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand erwirtschaftet werden. Geht man von einem Mehrverkehr von 1,8 Prozent aus, bleibt ein Betrag von rund 9,47 Millionen Euro pro Jahr zu finanzieren, der über eine Tarifierhöhung im Jahr 2020 oder entsprechende Ausgleichszahlungen der Finanzierungsträger gedeckt werden kann.

Vorschlag für eine „Nullrunde“ 2020

Die Finanzierungsträger der Tarifreform haben sich am 7. Oktober 2019 über die bisherige Fahrten- und Einnahmenentwicklung seit Umsetzung der Tarifreform informiert und über mögliche Konsequenzen für die Tarifentwicklung im Jahr 2020 beraten. Dabei wurde auch über Möglichkeiten gesprochen, ob und wie man ggf. eine Tarifanpassung im Jahr 2020 vermeiden könnte, um eine weiterhin positive Entwicklung der Tarifreform sicherzustellen. In mehreren anschließenden Spitzengesprächen konnte zunächst ein Vorschlag erarbeitet werden, der von der Annahme ausgeht, dass im Jahr 2020 ein ertragswirksamer Mehrverkehr von 1,8 Prozent erzielt wird und dauerhaft das Delta in Höhe von rund 9,47 Millionen Euro durch die öffentliche Hand zu finanzieren wäre.

Das Land hat angeboten, sich an der Finanzierung der Mindereinnahmen zu beteiligen. Bis zur Evaluation der Tarifreform (2024) soll der Landesanteil ein Drittel dieser Summe betragen (= 3,16 Mio. Euro). Danach wird sich das Land dauerhaft mit 25% (= 2,37 Mio) beteiligen.

LHS und die Verbundlandkreise sind sich einig, falls eine Lösung zustande kommt, den kommunalen Anteil – wie bei der Finanzierung der Tarifreform - im Verhältnis 45 zu 55 Prozent zu übernehmen. Die Landräte der Verbundlandkreise haben in einer gemeinsamen Pressemitteilung vom 8. November 2019 erklärt, dass ihnen der Vorschlag des Landes nicht ausreicht. Wenn die Förderung des Landes nicht dauerhaft gewährt wird, müssten die weiteren Finanzierungsträger LHS und Landkreis den Anteil übernehmen, es sei denn es wird eine entsprechende Tarifierhöhung vorgenommen. Hierzu konnte bisher keine einvernehmliche Lösung erzielt werden.

Falls sich die Partner doch noch einigen können, müssen die Gremien der kommunalen Gebietskörperschaften (Gemeinderat der LHS bzw. Kreistage) einer finanziellen Beteiligung noch zustimmen.

Berechnungsschema Null-Runde:

Kostenentwicklung für 2020	3,5%	
Volumen		19,50 Mio. Euro
erwarteter Mehrverkehr	1,8%	10,03 Mio. Euro
Finanzierungsbeitrag	1,7%	9,47 Mio. Euro

Finanzierungsbeitrag Nullrunde

Land BW	33,3%	3,16 Mio. Euro
Restbetrag		6,31 Mio. Euro
LHS	45%	2,84 Mio. Euro
Verbundlandkreise	55%	3,47 Mio. Euro

Aufteilung auf die Landkreise

Landkreis	Bevölkerungsanteil	Finanzierungsbeitrag
Landkreis Böblingen	20,48%	711 Tsd. Euro
Landkreis Esslingen	28,20%	979 Tsd. Euro
Landkreis Ludwigsburg	28,75%	998 Tsd. Euro
Rems-Murr-Kreis	22,57%	784 Tsd. Euro
Summe Landkreise	100,00%	3,47 Mio. Euro

Mögliche Tarifierpassung 2020

Sollte es bedauerlicherweise zu keiner einvernehmlichen Lösung über die Finanzierung der Mindereinnahmen kommen ist eine Tarifierpassung im Jahr 2020 notwendig.

Es besteht Einvernehmen, eine Erhöhung der Fahrpreise um durchschnittlich 1,9 Prozent vorzuschlagen, die zum 1. April 2020 und damit ein Jahr nach Inkrafttreten der Tarifreform erfolgen sollte. Diese Tarifierhöhung hätte ein Volumen von 10,6 Mio. Euro auf ein ganzes Jahr bezogen. Es ist allerdings zu beachten, dass eine ab 1. April 2020 vorzunehmende Tarifierhöhung bezogen auf das Gesamtjahr 2020 nur anteilig wirkt. Für das Jahr 2019 ergibt sich lediglich eine Einnahmewirkung von knapp über 1,4 Prozent.

Zur Erreichung des Einnahmenzieles von 3,51 Prozent ist daher ein zusätzlicher ertragswirksamer Mehrverkehr vonnöten. Falls der Mehrverkehr nicht im entsprechenden Umfang erzielt wird, können die Verkehrsunternehmen entsprechend den Regelungen in der Zuschussvereinbarung (ggf. weitere) Tarifierhöhungen erheben, um das Einnahmendelta auszugleichen. Die Verkehrsunternehmen schlagen darüber hinaus vor, bis spätestens 2022 wieder auf den 1. Januar als Anpassungszeitpunkt zurückzukehren.

Bei einer Tarifierhöhung in Höhe von 1,9 Prozent könnte auf eine Preisanpassung im Ausbildungsverkehr (insbesondere Scool-Abo, Ausbildungs-Abo, StudiTicket) verzichtet werden, der von der Tarifreform nicht unmittelbar profitieren konnte. Die Preise für die jungen Menschen in Ausbildung wären damit mindestens drei Jahre stabil.

Für das Jahr 2021 kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Hier müssen erst einmal die Kostenentwicklung sowie die weitere Einnahmeentwicklung in Folge der Tarifreform abgewartet werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Fritz Kuhn

Anlagen

<Anlagen>