

145. Aufsichtsratssitzung am 10. Juli 2012
Vorlage Nr. 16/2012 zu TOP 5

**Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifs:
prozentuale Tarifierpassung zum 1. Januar 2013**

Beschlussantrag:

Der Aufsichtsrat nimmt von dem Bericht Kenntnis.

1. Vorbemerkung

Nach § 10 Abs. 2 des Gesellschaftsvertrags ist bei Anpassungen des Verbundtarifs ein *zweistufiges* Verfahren vorgesehen. Nach Vorberatung im Aufsichtsrat beschließen zunächst die Gesellschafter *der Verbundunternehmen* den Zeitpunkt und die Höhe der Tarifierfassung gemäß § 39 PBefG. In einem weiteren Schritt beschließt die Gesellschafterversammlung *aller Gesellschafter*, wie die prozentuale Anpassung bei den einzelnen Tarifpositionen umgesetzt wird (Tarifstruktur). Sie ist hierbei an die prozentuale Vorgabe gebunden. Die Gesellschafterversammlung kann nach § 10 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrags mit mindestens 50 v. H. der Stimmen der *Gebietskörperschaften* der Höhe der Tarifierfassung widersprechen und eine geringere prozentuale Tarifierfassung festlegen, wenn diese den Verbundunternehmen die sich hieraus ergebenden Einnahmeausfälle ausgleichen.

2. Langfristige Entwicklung

In den vergangenen Jahren konnten die mit der Tarifierfassung verbundenen Ziele erreicht werden. Die Tarifierfassungen wurden mit Ausnahme des Krisenjahres 2009 erwirtschaftet. Trotz Tarifierfassungen wurden kontinuierlich Fahrgaststeigerungen erzielt. Auch im vergangenen Jahr gelang es, aufgrund des Fahrgastzuwachses von 2,0 % und der Tarifierfassungsrate von 2,5 % eine Einnahmesteigerung in Höhe von 4,0 % zu erreichen. Allerdings ist im vergangenen Jahrzehnt die Gesamtbevölkerung im Verbundgebiet um 2,1 % und die Zahl der Schüler an weiterführenden Schulen (Stammkundschaft des ÖPNV) um 4,9 % gestiegen. Bis Ende des Jahrzehnts ist im Verbundraum jedoch mit einem leichten Rückgang der Bevölkerung und einem starken Rückgang der Schülerzahlen (ca. - 18 % an weiterführenden Schulen) zu rechnen. Damit werden sich einige wichtige Rahmenbedingungen verschlechtern.

3. Aktuelle Absatzlage

Zum 1.1.2012 wurde das FirmenTicket zu einem online-basierten Jahresabonnement weiterentwickelt. Wie beim Jedermann-Abo kann seither zwischen einer Einmalzahlung und einer monatliche Abbuchung gewählt werden. Dies führt im Jahr der Umstellung bei dem umsatzstarken FirmenTicket (ca. 35 % Anteil am Berufsverkehr bzw. 12 % Anteil an den Gesamteinnahmen) zu Verlagerungen der Zahlungsströme, da bis 2011 das FirmenTicket zum jeweiligen Geltungsbeginn mit dem vollen Jahresbetrag gezahlt werden musste, seit 2012 jedoch in 12 Teilbeträgen bezahlt werden kann. Im unmittelbaren Ver-

gleich zum Vorjahresmonat sind damit die Einnahmen im Berufsverkehr zunächst geringer, im Laufe des Jahres wird dieser Effekt sukzessive ausgeglichen. In den ersten vier Monaten des Jahres 2012¹ stiegen die Fahrgeldeinnahmen (ohne Schwerbehinderte) im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 %, die Fahrgastzahlen waren leicht rückläufig (- 0,2 %). Im Laufe des Jahres werden sich aufgrund des Abo-Effektes beim FirmenTicket die Zahlen verbessern. Die Tarifierfassung zum 1.1.2012 betrug 2,9 % und konnte somit bis jetzt trotz des beschriebenen Abo-Effektes am Markt durchgesetzt werden.

Die Entwicklung des Gelegenheitsverkehrs war in den ersten vier Monaten 2012 geprägt vom schneearmen Winter, der (Wieder-) Einführung der Kurzstrecke im Eisenbahnverkehr, der ersten Tarifierfassung nach sechs Jahren bei der Kurzstrecke sowie den streikbedingten Ausfällen bei den kommunalen Unternehmen (SSB und SVE) und den WBO-Unternehmen (z. B. LVL und Spillmann). Unter diesen Rahmenbedingungen konnten die Tarifeinnahmen um 4,3 % gesteigert werden, während bei den Fahrgastzahlen die Entwicklung leicht rückläufig war (- 1,3 %).

Im Berufsverkehr war aufgrund des Umstiegs zahlreicher Kunden auf das Abo mit monatlicher Abbuchung sowie der Gewährung eines Freimonats für Kunden, die nicht mehr in den Genuss des FirmenTickets kamen und ein reguläres Abo bestellt haben, ein rechnerischer Rückgang von 2,9 % bei den Einnahmen und 6,1 % bei den Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Die Vorzeichen werden sich im Laufe des Jahres umkehren. Grundsätzlich sorgt das Jahresabo mit monatlicher Abbuchung für großen Rückenwind, was sich auch langfristig durch eine verbesserte Kundenbindungsdauer positiv auf die Absatzlage auswirken dürfte.

Im Ausbildungsverkehr war trotz rückläufiger Schülerzahlen eine positive Entwicklung zu verzeichnen (Einnahmen + 4,7 %, Fahrgäste + 2,2 %), die im Wesentlichen auf Zuwächse beim StudiTicket aufgrund der erneut gestiegenen Studierendenzahlen zurückzuführen ist.

Der positive Trend beim SeniorenTicket ist dank der verbesserten Konditionen (Wegfall der Sperrzeit, neues Abo) ungebrochen. Die Einnahmen konnten um 14,0 % zulegen, bei den Fahrgästen betrug der Zuwachs 11,1 %. Allerdings ist die Bedeutung dieses Teilmarktes in Bezug auf den Gesamtumsatz noch relativ gering.

¹ Es wird darauf hingewiesen, dass unter Punkt 3 (Vorlage Nr. 14/2012 zur 145. Aufsichtsratssitzung) die Entwicklung der Quartalszahlen (Januar – März) dargestellt wird, die geringfügig von den hier verwendeten Zahlen für Januar – April abweicht.

4. Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen

Nach § 10 des Gesellschaftsvertrages ist der Verbundtarif unter Berücksichtigung der Marktlage und der Fahrgastinteressen der Kostenentwicklung anzupassen. Geübte Praxis im VVS ist, den Verbundtarif regelmäßig fortzuentwickeln und einmal im Jahr anzupassen, um größere Preissprünge mit ggf. negativen Marktreaktionen zu vermeiden.

Im vergangenen Jahr sind die Kosten der Verkehrsbedienung gestiegen und sie werden auch 2012 weiter steigen. Der VVS hatte im Vorjahr mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen erstmals die Kostenentwicklung mit den jeweils aktuellsten Zahlen bei den Verkehrsunternehmen systematisch nach verschiedenen Kostengruppen (Personal, Energie, Kapital-, Materialkosten etc.) erfasst und entsprechend der Einnahmeanteile gewichtet. Für das größte Verkehrsunternehmen im VVS, die SSB, ergibt sich danach eine Kostenentwicklung gegenüber dem Vorjahr von 2,8 %, für den Eisenbahnverkehr von DB Regio von 2,9 % und die regionalen Verkehrsunternehmen von 3,4 %. Bei den regionalen Unternehmen macht sich der höhere Anteil an Dieselmotorkraftstoff, dessen Preise gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen sind, besonders bemerkbar. **Auf den gesamten VVS bezogen beträgt die Kostensteigerung aller Verkehrsunternehmen im Durchschnitt 2,9 %.** Im Einzelnen sind folgende Kostensteigerungen zu beachten:

- Die Kosten für das Personal, dem größten Kostenblock im ÖPNV, sind um 0,3 % (regionale Verkehrsunternehmen), 1,4 % (DB) bzw. 3,5 % (SSB) gestiegen.
- Bei den Energiekosten (Strom/Diesel) sind Steigerungen von 3,0 % (SSB), 10,3 % (DB) bzw. 15,9 % (regionale Verkehrsunternehmen) zu verzeichnen.
- Im Bereich der Material- und Sachkosten sind die Kosten um 2,0 % (SSB) bis 2,2 % (DB, regionale Verkehrsunternehmen) gestiegen.

Über die Fahrgelderlöse wird aber nur ein Teil der Kosten abgedeckt. Andere Erträge, insbesondere die Ausgleichszahlungen des Landes für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG, sind nicht dynamisiert. Daher ist eine höhere Steigerung der Fahrgelderlöse notwendig, um ein neutrales Ergebnis zu erzielen. Für die SSB als größtes Unternehmen im VVS bedeutet das beispielsweise, dass sie die Fahrgelderlöse um 3,1 % steigern müsste, um bei ihrer Kostensteigerung von 2,8 % ein neutrales Ergebnis zu erwirtschaften.

5. Marktsituation

Die Kostenentwicklung der Unternehmen muss im Lichte der Marktlage, vor allem der Wettbewerbssituation des ÖPNV, betrachtet werden. Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg meldet für April 2012 gegenüber dem Vorjahresmonat einen Anstieg der Verbraucherpreise von 1,9 %. Ein maßgeblicher Grund für den Preisanstieg waren die höheren Preise für Heizöl (+ 6,0 %) und Kraftstoffe (+ 5,1 %). Der für Verkehrsleistungen relevante Verkehrsindex stieg gegenüber dem Vorjahresmonat um 3,5 %. Die Preise für den „Wettbewerber Auto“ sind somit gegenüber dem bereits hohen Niveau des Jahres 2011 weiter gestiegen. Es ist ein Ziel des VVS, auch nach einer Preiserhöhung im ÖPNV relativ gesehen günstigere Wettbewerbspreise zu erzielen. Die langfristige Preisentwicklung von Kraftstoffpreisen und VVS-Tarifen ist in der Anlage 1 dargestellt.

Die Konjunktur entwickelt sich in Deutschland nach den aktuellen Prognosen leicht positiv: Das Bruttoinlandsprodukt soll nach den Erwartungen des Sachverständigenrats 2012 um 0,8 % steigen, für Baden-Württemberg erwartet das Statistische Landesamt einen Zuwachs von 1,5 %. Der Arbeitsmarkt zeigt sich weiterhin erholt und es gibt auch positive Entwicklungen bei den Einkommen der Arbeitnehmer, wie die jüngsten Tarifabschlüsse zeigen (Öffentlicher Dienst + 3,5 %, Metallindustrie + 4,3 %).

Andere Verkehrsverbünde planen für 2013 nach einer aktuellen Umfrage des VVS Preisanpassungen in der Regel zwischen 3 und 4 %, Beschlüsse für 2013 liegen allerdings noch nicht vor.

Zur Bewertung der Marktsituation gehört auch die Nachfrageentwicklung im Ausbildungsverkehr, der mit einem Anteil von 39 % am Beförderungsaufkommen und 26 % an den Einnahmen zu den wichtigsten Teilmärkten des VVS gehört. 2012 macht der erste Jahrgang mit G8 Abitur. Im Schuljahr 2012/13 fehlt somit ein kompletter Schuljahrgang als Nachfragepotenzial. Die ohnehin rückläufigen Schülerzahlen reduzieren sich damit weiter. An den Gymnasien, an denen die ÖPNV-Nachfrage unter allen Schultypen am höchsten ist, sinken die Schülerzahlen innerhalb eines einzigen Jahres gegenüber dem Vorjahr um 8,0 % (!). Allein um diesen Sondereffekt für die sieben Monate (Januar bis Juli) des Jahres 2013 auszugleichen, bräuchten die Verkehrsunternehmen in 2013 Mehreinnahmen in Höhe von 0,4 %.

6. Verkehrsverbesserungen

Das Verkehrsangebot im Verbundgebiet wird in den Jahren 2012/13 weiter ausgebaut. In der Anlage 2 sind die wichtigsten Maßnahmen aufgeführt. An dieser Stelle sei nur auf wenige Highlights im betrieblichen Leistungsangebot und der Fahrgastinformation hingewiesen:

- Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Tangentiallinien (S60 und S4) inklusive der Optimierung des Busverkehr im jeweiligen Einzugsbereich (ab 12/2012)
- Neue Nacht-S-Bahn und ergänzende Nachtbusse (ab 12/2012)
- Bau der neuen Stadtbahnstrecke U 12 zum Hallschlag (Inbetriebnahme 9/2013)
- S-Bahn: Sukzessiver Ersatz der Baureihe ET 420 durch 87 neue, durchgängige S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe ET 430 mit Klimaanlage und moderner Fahrgastinformation (ab Herbst 2012); sukzessive Modernisierung der Baureihe ET 423 (2013)
- S-Bahn: Modernisierung ET423 durch Einbau von 2 Monitoren pro Wagen (8 Monitore pro Zug) mit zusätzlichen Informationen zur Fahrt bzw. Umsteigemöglichkeiten (ab 2013)
- Beschaffung von insgesamt 20 neuen Stadtbahnfahrzeugen mit Mehrzweckabteilen für Kinderwägen, Rollstuhlfahrer und Fahrräder (ab Sommer 2012)
- Mobiles Fahrgastfernsehen mit Echtzeitumsteigeinformationen (Start in 2012 mit ca. 50 Stadtbahnfahrzeugen)
- Ausbau der Echtzeit-Anschlussinformation und RBL light bei den regionalen Verkehrsunternehmen (ab 2012)
- Errichtung weiterer DFI-Anzeiger zur Verbesserung der Fahrgastinformation in der Region (ab 2012)

7. Vorschlag für die Tarifierpassung in 2012

Zum Ausgleich der steigenden Kosten wird unter Berücksichtigung der Marktlage eine Tarifierpassung mit einem Gesamtvolumen von 2,9 % zum 1. Januar 2013 vorgeschlagen.

Dieser Vorschlag entspricht - wie im vergangenen Jahr - genau der durchschnittlichen Kostensteigerung aller Verbundunternehmen. Mit dieser Maßnahme wird der VVS erneut eine Preisanpassung am unteren Ende der Skala vergleichbarer Tarifverbände in

Deutschland vornehmen. Zum Vergleich mit anderen Regionen enthält die Anlage 3 eine Übersicht über die Tarifierpassungen der Verbände in den Jahren seit 2000. Daraus wird ersichtlich, dass der VVS für den Zeitraum von 2000 bis 2012 mit einer durchschnittlichen Tarifierpassungsrate von 2,8 % den zweitniedrigsten Wert unter den aufgeführten 13 Verbänden ausweist.

Unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation zum Auto, vor allem der Entwicklung der Benzinpreise, der noch stabilen Konjunktur in Deutschland mit den sowie der vorgesehenen betrieblichen und sonstigen Leistungsverbesserungen erscheint eine Tarifierpassungsrate von 2,9 % marktverträglich.

Die Maßnahme ist unumgänglich, wenn die Finanzierungsträger für den ÖPNV (Landeshauptstadt Stuttgart, VRS und Verbundlandkreise) finanziell nicht zusätzlich belastet werden sollen. Da die übrigen Einnahmen – wie oben ausgeführt – in der Regel nicht dynamisiert sind, ist eine höhere Ertragssteigerung erforderlich. Hinzu kommen zusätzliche Aufwendungen für die geplanten Leistungsverbesserungen. Daher wird neben der Preismaßnahme - wie in den vergangenen Jahren - auch eine Mengensteigerung notwendig sein. Es wird mit einer Mengensteigerung von 0,5 % gerechnet. Dies erscheint auf den ersten Blick wenig, entspricht aber unter Berücksichtigung der spezifischen Situation 2013 (Rückgang im Schülerverkehr durch G8) der Fahrgaststeigerung der letzten Jahre.