

Sitzungsvorlage Nr. 011/2019

Verkehrsausschuss
am 06.11.2019



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

15.10.2019 - VA-01119.docx
545 - VA-Ö - 011/2019

Zu Tagesordnungspunkt 2

VVS-Tarifzonenreform – Bericht Entwicklung der Verkaufszahlen bis Mai 2019

Antrag der FDP-Fraktion vom 10. Juni 2019

I. Sachvortrag

Die FDP-Fraktion hat am 10. Juni 2019 den als Anlage 1 beigefügten schriftlichen Antrag gestellt. Der Antrag befasst sich mit der am 1. April 2019 durchgeführten VVS-Tarifzonenreform. Im Besonderen wird nach der regionalen Verteilung zusätzlicher Fahrten, der Zahl der Abonnenten, zusätzlicher Einnahmen und den Modalitäten um den Rückerstattungsanspruch gefragt. Daneben wird die Geschäftsstelle in dem Antrag gebeten, zur Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Reform zu berichten.

Die Verbandsverwaltung wurde vom Verkehrsausschuss in der Sitzung am 17. Juli 2019 beauftragt, den Antrag zu beantworten, sobald die Absatzdaten des VVS für die Monate April – Juli 2019 vorliegen (VA-35219). Dies ist zwischenzeitlich bis einschließlich der Zahlen für August 2019 der Fall.

1. Allgemein

Zwischen April und August 2019 wurden im VVS gut 148 Millionen bezahlte Fahrten – und damit etwa 5 Millionen mehr als im Vorjahreszeitraum – durchgeführt. Dies entspricht einem Fahrtenzuwachs nur in diesem Zeitraum von gut 3,6 %. Der VVS hat in seiner Halbjahresbilanz 2019 (siehe Anlage 2) eine Fahrgaststeigerung von 2,0 % für das gesamte erste Halbjahr 2019 angegeben. Die Fahrgastzahlen im VVS-Gebiet sind seit 2013 um insgesamt 11,95 % angestiegen. Der durchschnittliche jährliche Anstieg lag in den letzten sechs Jahren indes bei 2,3 % (jeweils ohne Schwerbehinderte).

Die gemeldeten Tarifeinnahmen betragen im Zeitraum April – August 2019 rund 195 Millionen Euro und damit 16,2 Millionen Euro bzw. 7,7 % weniger als im Vorjahreszeitraum.

Für das Jahr 2019 stehen nach der am 1. April 2019 in Kraft getretenen Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform (siehe Vorlage 311 zum Verkehrsausschuss am 27. Februar 2019, VA-31119) insgesamt 31,6 Millionen Euro zur Verfügung. Der in 2019 monatlich zur Verfügung stehende Ausgleichsbetrag für die Tarifzonenreform beträgt damit 3,511 Millionen Euro (31,6 Millionen geteilt durch 9 Monate) und liegt für die Monate April bis August bei addiert 17,555 Millionen Euro. In den Jahren ab 2020 beläuft sich der Ausgleichsbetrag der öffentlichen Hand auf 42,1 Millionen Euro (3,508 Millionen Euro im Monat). Zur Berechnung des jährlich erforderlichen Finanzierungsbetrages erfolgt ab dem 1. April 2019 ein jährlicher Vergleich zwischen den ab der Tarifzonenreform im VVS real erwirtschafteten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einerseits und einem Referenzwert andererseits, der auf Basis der tatsächlichen

VVS-Fahrgeldeinnahmen für 2018 und unter Berücksichtigung der unterlassenen Tarifsteigerung für 2019 abbildet, wie hoch die voraussichtlichen Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen ohne Tarifzonenreform gewesen wären. Der Differenzbetrag zwischen den realen Fahrgeldeinnahmen und den Referenzwerten wird von den Finanzierungsträgern der Tarifzonenreform bis zu den o.g. Höchstbeträgen ausgeglichen. Eventuell über diesem Deckel liegende (rechnerische) Finanzierungsansprüche werden den Verkehrsunternehmen nicht ausgeglichen.

Nachrichtlich: Der jährliche Bevölkerungszuwachs in der Region Stuttgart lag in den vergangenen vier Jahren zwischen 0,8 (2016) und zuletzt nur noch 0,3 % (2018). Eine ähnliche Entwicklung ist im Stadtkreis Stuttgart zu beobachten, wo im ersten Halbjahr 2019 sogar einige hundert Einwohner weniger als im Vorjahr gezählt wurden. Der PKW-Bestand im Stadtkreis Stuttgart hat sich seit 2013 um 7,27 % erhöht und stieg in den letzten sechs Jahren um durchschnittlich 1,2 % mit ebenfalls fallender Tendenz. Der Anstieg an PKW zwischen Januar 2018 und Januar 2019 beläuft sich im Stadtkreis auf nur noch 0,0945 %. Innerhalb der Region liegt der jährliche Anstieg an PKW in den letzten sechs Jahren bei durchschnittlich 1,6 %. Offen bleibt dabei, wie sich aktuell kurz vor der Realisierung stehende und geplante größere Straßenbauvorhaben (B10, Nordoststring, Rosensteintunnel, etc.) auf die Nutzungshäufigkeiten im MIV und auf die Fahrgastentwicklung im ÖPNV auswirken.

Ein Beschluss des VVS-Aufsichtsrates zu einer möglichen künftigen Tarifierfassung in 2020 steht nach wie vor aus, da die Abstimmungen zu diesem Thema noch andauern.

2. Zum Antrag

- 1) Im VVS wurden seit Jahresbeginn (Januar bis August 2019) 244,4 Millionen bezahlte Fahrten mit VVS-Tickets durchgeführt (ohne Schwerbehindertenfreifahrt). Dies entspricht einer Steigerung von 2,8 % gegenüber dem Vergleichszeitraum im Vorjahr. Die Tarifeinnahmen betragen von Januar bis August 329,4 Millionen EUR (ohne Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenfreifahrt und ohne Ausgleichsleistungen für die Tarifzonenreform), dies sind gut 16 Millionen Euro oder 4,7 % weniger als im Vorjahr. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Preisreduktionen und die Fahrpreiserstattungen im Zusammenhang mit der Tarifzonenreform zurückzuführen.
- 2) a.
Die rund 40 in der Region Stuttgart tätigen Verkehrsunternehmen mit eigenen Liniengenehmigungen melden dem VVS am 20. eines Monats die Verkaufsergebnisse des jeweiligen Vormonats. Der VVS ist verpflichtet, diese Meldungen zu prüfen und daraus bis Monatsende eine Abrechnung für den Vormonat zu erstellen. Das Monatsergebnis für den April wurde vom VVS am 31. Mai 2019 festgestellt, am 3. Juni 2019 wurde die Pressemitteilung über die Beförderungszahlen des ersten Monats nach der Tarifzonenreform versandt. Das Monatsergebnis für den April 2019 lag bei der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. Mai 2019 noch nicht vor und konnte somit auch nicht behandelt werden.
- b.
Jede Institution ist im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Pressearbeit selbst verantwortlich. Falls Belange des Partners betroffen sind, findet eine Abstimmung statt. Für die Tarifbildung und die Einnahmenmeldungen ist nach dem Gesellschaftsvertrag der VVS zuständig.

3) a.

Im April 2019 wurden im VVS 37,5 Millionen bezahlte Fahrten durchgeführt, das sind rund 1,5 Millionen Fahrten mehr als im Vorjahresmonat oder umgerechnet 50.000 Fahrten pro Tag. Die Zahlen werden auf Basis der Verkaufsmeldungen der Verkehrsunternehmen ermittelt.

Eine Aufteilung auf die Landeshauptstadt Stuttgart und die Verbundlandkreise kann auf dieser Zahlenbasis jedoch nicht erstellt werden. Es ist jedoch beabsichtigt, nach Ablauf eines Jahres eine detaillierte Analyse der Tarifzonenreform zu erstellen.

In den Folgemonaten konnten ebenfalls Fahrgaststeigerungen gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Seit der Tarifreform im April ist die Zahl der Fahrten insgesamt um rund 5 Millionen gestiegen, das entspricht einer Steigerung von 3,6 %. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Tickets des Ausbildungsverkehrs aufgrund rückläufiger Schüler- und Studierendenzahlen gesunken sind.

b.

Rund 218.000 Fahrgäste waren im Juli 2019 im Besitz eines Abonnements (hinzu kommen ca. 170.000 Schüler und Studierende mit einem Scool-Abo bzw. StudiTicket). Die Zahl der Abonnenten ist im Juli 2019 gegenüber dem Vorjahresmonat um rund 16.000 gestiegen, das entspricht einer Erhöhung um 7,9 %. Eine Aufteilung auf die Landeshauptstadt und die Verbundlandkreise wird von den Abo-Centern der SSB und der DB nicht vorgenommen. Die Abonnenten teilen sich wie folgt auf die verschiedenen Ticketgruppen auf:

Ticketgruppe	Jul 18	Jul 19	Veränderung
Jedermann-Abo	47.680	50.419	5,70%
9-Uhr-Abo	7.105	7.396	4,10%
Senioren-Abo	30.532	32.923	7,80%
14-Uhr-Junior-Abo	4.360	4.407	1,10%
Firmen-Abo	80.553	88.895	10,40%
Ausbildungs-Abo	31.670	33.826	6,80%
Insgesamt	201.908	217.866	7,90%

c.

Es konnten durch die Tarifzonenreform keine zusätzlichen Einnahmen generiert werden. Aufgrund der Tarifaabsenkung für viele Fahrgäste wurden von April bis August 2019 trotz der Erhöhung des Beförderungsaufkommens 16,2 Millionen Euro weniger erzielt als im Vorjahreszeitraum. Dem stehen die Ausgleichsleistungen der Landeshauptstadt Stuttgart, der Verbundlandkreise und des Landes gegenüber. Mit diesen Ausgleichsleistungen müssen allerdings nicht nur die Tarifaabsenkung im Zusammenhang mit der Tarifreform, sondern auch die unterlassene Tarifanpassung (entsprechend der Kostensteigerung der Verkehrsunternehmen) von 2,62 % sowie die Verkehrsverbesserungsmaßnahmen, die zu Vorabzuscheidungen für die betroffenen Verkehrsunternehmen führen, erwirtschaftet werden.

d. – f.

Die Fragen zur Erstattung werden gemeinsam beantwortet.

Die weitaus überwiegende Zahl (über 95 %) der Inhaber eines Jahrestickets sind vertraglich gebundene und namentlich bekannte Abonnenten mit monatlicher oder jährlicher Abbuchung.

Bei diesen erfolgte die Umstellung auf die neuen Preise selbstverständlich mit Inkrafttreten der Tarifreform am 1. April 2019 automatisch, im Falle der monatlichen Abbuchung durch Anpassung der

monatlichen Rate, bei jährlicher Abbuchung durch Erstattung des im Voraus zu viel bezahlten Betrages. Die übrigen Inhaber eines Jahrestickets sind namentlich nicht bekannte „Barzahler“. Diese konnten sich, falls sie nach der Tarifreform einen geringeren Preis zu entrichten hatten, das zu viel bezahlte Beförderungsentgelt erstatten lassen. Dies galt auch für Monats- und Wochentickets und sogar für 4er- und Tagestickets die vor dem 1. April gekauft wurden, aber über den 1. April hinaus gültig waren.

Eine automatische Erstattung gegenüber diesen anonymen Kunden, die kein Abo haben, war nicht möglich, weil die Verkehrsunternehmen nicht die dafür notwendigen Daten von diesen Kunden haben. Es lässt sich auch nicht konkret beziffern, wie viele Zeitkartenkunden, die kein Abo haben, einen Erstattungsanspruch hatten. Der Verkauf der Zeitkarten ist preisstufenabhängig, die konkrete Relation wird jedoch – anders als bei Abonnenten - in den Hintergrundsystemen der Verkehrsunternehmen nicht gespeichert. Außerdem gab es nicht für jeden Kunden eine Preisermäßigung durch die Tarifzonenreform. Beispiel: Von Ludwigsburg nach Feuerbach sind es auch nach der Tarifzonenreform zwei Zonen. Hier gab es keine Preisermäßigung und somit keinen Erstattungsanspruch, der Kunde hat aber nach der Tarifreform einen größeren Geltungsbereich.

Aus Praktikabilitätsüberlegungen wurde für die Erstattung eine Frist von zwei Monaten gewählt. Die allermeisten Erstattungsanträge wurden gleich in den ersten Wochen nach der Tarifzonenreform gestellt. Im April und Mai wurden rund 1,3 Millionen Euro Erstattungsleistungen gezahlt. Im Wege der Kulanz wurden Erstattungen auch über den 31. Mai 2019 hinaus vorgenommen.

Das Erstattungsverfahren im Zusammenhang mit der Tarifreform ist im Grunde abgeschlossen. Es war aus Sicht des VVS für die Verkehrsunternehmen aufwändig, aber sehr kundenfreundlich und führte zu keinen Beschwerden.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt von der Stellungnahme der Geschäftsstelle Kenntnis.
2. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 10.06.2019 wird für erledigt erklärt.