

Sitzungsvorlage Nr. 015/2019

Verkehrsausschuss

am 06.11.2019



Verband Region
Stuttgart

21.10.2019 - VA-01519.docx

461 - VA-Ö - 015/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 6

Bericht über die Entwicklungen in der Verbundstufe II: Allgemeine Vorschrift, Regionalzugpool und Nebenbahnpool

I. Sachvortrag

1. Übersicht

Im Zuge der Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 erhalten seit dem Jahr 2018 erstmals alle Verkehre der Verbundstufe II über ein transparent geregeltes Poolsystem ihre Fahrgeldeinnahmen. Nach den Busverkehren der Verbundstufe II und den Eisenbahnverkehren in der Aufgabenträgerschaft des Landes sind rückwirkend für das Jahr 2018 auch die Einnahmen der so genannten Nebenbahnen (Ammertalbahn, Schönbuchbahn, Strohgäubahn, Tälesbahn und Wieslauftalbahnhof) auf ein Poolsystem umgestellt worden.

Während die Allgemeine Vorschrift als Satzung durch den Verband Region Stuttgart erlassen wurde, beruhen die Poolsysteme auf vertraglichen Vereinbarungen mit dem Land bzw. den Zweckverbänden und Eisenbahnunternehmen. Den unterschiedlichen Nachfragestrukturen wurde durch unterschiedliche Gewichtung der Verteilparameter Rechnung getragen. Die Verteilung erfolgt weitgehend, in den Eisenbahn-pools ausschließlich nach der Nachfrage in Form von beförderten Personen bzw. Personenkilometern. Im Regionalzugpool sowie in der Allgemeinen Vorschrift werden außerdem verbundbedingte Belastungen ausgeglichen, also kommunale Zuschüsse anhand der Nachfrage verteilt. Die (vom VVS ermittelten) Nachfrageparameter sind die beförderten Personen (P) sowie die Personenkilometer (Pkm).

	Verteilung von Fahrgeldeinnahmen	Verteilung von Ausgleichsleistungen
Allgemeine Vorschrift	95 %* nach P/Pkm, davon 70 % nach P, 30 % nach Pkm	70 % nach P, 30 % nach Pkm
Regionalzugpool	100 % nach Pkm	100 % nach Pkm
Nebenbahnpool	30 % nach P, 70 % nach Pkm	---

* Die übrigen 5 % der Fahrgeldeinnahmen in der Allgemeinen Vorschrift werden anhand der Verkaufsleistung der Busunternehmen verteilt.

2. Entwicklung bei den Busverkehren in der Allgemeinen Vorschrift

Die Busverkehre der Verbundstufe II erleben weiterhin eine Veränderung der Unternehmerlandschaft wie auch des Verkehrsangebots. Seit Einführung der Allgemeinen Vorschrift 2015 werden die von ihr umfassten Linienverkehre sukzessive durch die Verbundlandkreise vergeben, mit Abschluss des Jahres 2019 wird diese erste Vergaberunde nahezu abgeschlossen sein. In rund 50 % der Fälle wurden diese Linienbündel eigenwirtschaftlich durch das Regierungspräsidium konzessioniert, d.h. die Busunternehmen fahren diese Verkehre ohne vertragliche Zuschüsse der Landkreise, sondern allein auf Grundlage der

Gelder aus der Allgemeinen Vorschrift sowie Zuschussleistungen für die Auszubildenden- (45a-Mittel) und Schwerbehindertenbeförderung (SGB-Mittel). In den anderen Fällen bestehen öffentliche Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge), die im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen oder direkter Vergaben an kleine / mittelständische Verkehrsunternehmen oder städtische Eigenbetriebe durch die Städte und Landkreise erfolgten. Anlage 1 zeigt die räumliche Verteilung der jeweiligen Vergabeart, die nachfolgende Tabelle die Entwicklung der wesentlichen Kenngrößen. Aufgrund des mehrjährigen Erhebungsturnus des VVS sind die Nachfragedaten zusammengesetzt aus realen Zählenden sowie Fortschreibungen von Bestandsdaten, wo keine neuen Zählenden erhoben wurden.

<u>Kennzahlen</u> <u>Bus</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>Entwicklung</u> <u>2015-2018</u>
Fahrgeld (netto)	68,19 Mio. €	70,93 Mio. €	72,59 Mio. €	76,79 Mio. €	+ 12,61 %
Durchtarifierungsverluste	29,98 Mio. €	32,18 Mio. €	32,44 Mio. €	31,94 Mio. €	+ 6,54 %
Beförderte Personen	79,64 Mio. P	80,32 Mio. P	78,34 Mio. P	79,89 Mio. P	+ 0,31 %
Personenkilometer	390,54 Mio. Pkm	394,47 Mio. Pkm	385,69 Mio. Pkm	394,32 Mio. Pkm	+ 0,97 %
Fahrplan-km	40,35 Mio. km	42,00 Mio. km	42,53 Mio. km	43,14 Mio. km (vorläufig)	+ 6,91 %
Ø Reiseweite	4,90 km	4,91 km	4,92 km	4,94 km	+ 0,82 %
Ø Fahrgäste pro Fahrt	9,68	9,39	9,07	9,14	- 5,58 %

Die von der Geschäftsstelle vorgenommene Auswertung zeigt die in den vergangenen Jahren festgestellten Trends. So profitiert die Verbundstufe II im Busbereich von den hohen Erlössteigerungen im Gesamtsystem, die steigenden Fahrgastzahlen im VVS hingegen sind hingegen den Entwicklungen bei Regionalzügen, S-Bahn und SSB zuzuschreiben. Positiv für die Allgemeine Vorschrift wirkte sich 2018 aus, dass mehrere nachfragestarke SSB-Buslinien, welche komplett außerhalb der Stadt Stuttgart verkehrten, von der Verbundstufe I in die Verbundstufe II übergegangen sind und nun nach der Allgemeinen Vorschrift bedient werden.

Darüber hinaus zeigen die Zahlen sowohl auf der Gesamtebene der Allgemeinen Vorschrift wie auch untergeordnet der einzelnen Unternehmensnetze ein starkes Gefälle zwischen Stadtverkehren und Überlandverkehren. Aus der Anlage 1 ergibt sich darüber hinaus ein weiteres Gefälle zwischen Regionalkern und äußeren Bereichen. So sind mit wenigen Ausnahmen wie den Korridoren Flughafen – Tübingen und den Räumen Marbach und Backnang, die eigenwirtschaftlichen Verkehre weitestgehend auf die großen Kreisstädte und Siedlungsräume in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadt Stuttgart konzentriert. Auch die Reiseweite von nur knapp unter 5 km zeigt die große Bedeutung der Stadtverkehre innerhalb der Allgemeinen Vorschrift.

Der in der letzten Tabellenzeile dargestellte Durchschnittswert entsteht aus dem Verhältnis der Personenkilometer und der Fahrplankilometer, zeigt also die durchschnittliche Fahrgastzahl pro Fahrplanfahrt. Die seit 2015 im Schnitt sinkende Entwicklung kann darauf zurückgeführt werden, dass die Steigerung der Fahrgastnachfrage nicht proportional zur Steigerung der Fahrplankilometer erfolgte. Gleichzeitig ist dieser Wert jeweils abhängig vom Fahrplanangebot; Verkehre mit hohen Taktintervallen haben somit eher einen niedrigeren Durchschnittswert, Verkehre mit geringem Fahrtenangebot (z.B. auch reiner Werktagsverkehr) einen höheren Durchschnittswert. Die weitgehend im Stundentakt verkehrenden RELEX-Linien

kommen gemäß im Juni 2018 durchgeführten Zählungen von Schlienz-Tours auf einen Durchschnitt von 9,69 gezählten Fahrgästen pro Fahrt einschließlich Ferien und Wochenenden sowie von 12,04 gezählten Fahrgästen pro Fahrt nur an Schultagen.

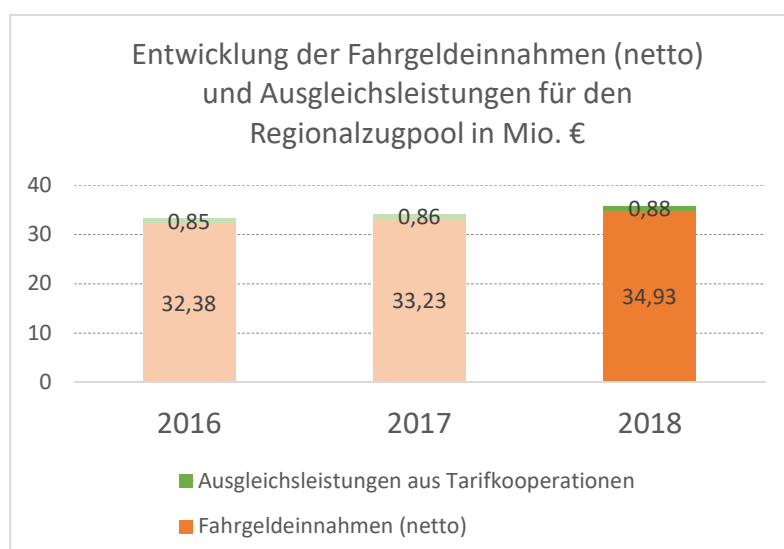
Mit der im kommenden Jahr stattfindenden Jahresabrechnung für 2019 werden erstmals die Auswirkungen der Tarifzonenreform feststellbar sein. Hier wird die wesentliche Fragestellung sein, ob und in welchem Umfang Fahrgeldeinnahmen sinken und damit die Zuschussmittel der Landeshauptstadt und der Verbundlandkreise die wirtschaftliche Lage auch in der Verbundstufe II stabil halten. Gleichzeitig ist zu untersuchen, inwieweit die attraktiveren Fahrpreise die bisherigen Rückgänge bzw. Stagnationen bei den Fahrgastzahlen ausgleichen oder umkehren können.

Weitgehend unabhängig von der Tarifzonenreform wird zunächst der Wert der Durchtarifierungsverluste bleiben. Zwar bewirken die ab 2019 sinkenden Fahrgeldeinnahmen auch sinkende Durchtarifierungsverluste, die auch nicht von den Zuschüssen der Landeshauptstadt und der Verbundlandkreise ausgeglichen werden. Im Zuge der Anpassung der Durchtarifierungsverlust-Berechnung wurde den Busunternehmen jedoch der Jahreswert 2016 als Untergrenze durch den Verband Region Stuttgart in der Allgemeinen Vorschrift gesichert. Dieser greift damit auch bei Rückgängen durch die Tarifzonenreform und dient dem Schutz gerade eigenwirtschaftlicher Verkehre vor solchen Einflüssen, die bei der Genehmigung des Verkehrs nicht absehbar waren. Mit dem Beitritt des Landkreises Göppingen zum 01.01.2021 wird eine erneute Anpassung der Allgemeinen Vorschrift erfolgen.

3. Entwicklung bei den Eisenbahnverkehren im Regionalzugpool

Das Volumen des Regionalzugpools (RZP) setzt sich aus Fahrgeldeinnahmen der Regionalzugverkehre auf den Schieneninnen- und Schienenaußenstrecken des VVS sowie Ausgleichsleistungen Dritter im Zuge von Tarifkooperationen des VVS mit angrenzenden Verkehrsverbänden zusammen. Anspruchsberechtigt im RZP sind die einzelnen Eisenbahnunternehmen, bemessen wird der Anspruch anhand der Beförderungsleistung (Pkm), die bisherige Unterscheidung in Innen- und Außenstrecken entfällt durch deren vertraglich vereinbarte Zusammenlegung im RZP als gesamthaftem Teil der Verbundstufe II.

Für die Ermittlung der Pkm-Werte für den RZP werden ausschließlich Fahrgäste erfasst, welche die Regionalzüge in Aufgabenträgerschaft des Landes mit dem VVS-Tarif nutzen. Fahrgäste, welche die Regionalzüge mit Fahrscheinen anderer Tarife (z.B. BW-Tarif, DB Haustarife oder BahnCard 100) nutzen, werden nicht berücksichtigt, weshalb die Pkm-Werte keine Gesamtanalyse darstellen.



Das Volumen des RZP betrug im Jahr 2018 insgesamt 35,8 Mio. € (netto). In der Übergangsphase der Systematik der Schieneninnen- und Schienenaußenstrecken von 2017 zum RZP ab 01.01.2018 konnte aufgrund von Nacherhebungen bei der Tarifintegration Lorch und der Teilintegration Göppingen inkl. der zugehörigen Ausgleichsleistungen ein Zuwachs im RZP von + 5,12 % erzielt werden, während die VVS-Verbundeinnahmen im selben Zeitraum nur um + 3,86% angestiegen sind.

Die Pkm-Werte für das Jahr 2018 beruhen auf einer Fortschreibung der erhobenen Nachfragedaten aus dem Jahr 2017. Damit wirkt sich die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen und Fahrgastzahlen im VVS-Gebiet auch direkt auf den RZP aus. Neben der Fortschreibung der Erhebungsdaten spiegeln sich auch Veränderungen im Verkehrsangebot wider. Die Verkehrsleistung ist mit jeweiligem Stand 31.12. von 582,21 Mio. Pkm (2017) um 1,00 % auf 582,80 Mio. Pkm (2018) angestiegen. Dieser verhältnismäßig moderate Anstieg ist vor allem darin begründet, dass wesentliche verkehrliche Veränderungen bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 stattfanden. Betrachtet man stattdessen die Fahrplanjahre 2017 und 2018, so liegt die Steigerungsrate bei 3,60 % (von 561,95 Mio. Pkm auf 582,21 Mio. Pkm).

Durch die sukzessive Inbetriebnahme Stuttgarter Netze durch die Unternehmen Abellio und Go-Ahead ab Juni 2019 greifen neue Fahrplankonzepte, von denen eine deutliche Steigerung der Nachfrage erwartet wird. Dies wird sich auch auf die Anzahl an Fahrgästen mit VVS-Fahrschein und damit auf den Regionalzugpool auswirken. Hinzu kommen preislich attraktive Fahrscheinangebote des BW-Tarifs seit Dezember 2018, durch die eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet wird. Die Erfassung der Fahrgastzahlen soll im Zuge dieser Neuvergaben zukünftig jährlich auf Basis von echten Zählraten aus dem Reisendenerfassungssystem RES der DB sowie den automatischen Zählgeräten in den Neufahrzeugen erfolgen. Die Berechtigung zur Verwendung dieser Daten ist in den Verträgen zum Regionalzugpool bereits enthalten.

4. Entwicklung im Nebenbahnpool

Analog zum Regionalzugpool wurde auch auf den Nebenbahnen ein Poolsystem durch entsprechende Verträge mit den Eisenbahnunternehmen und kommunalen Zweckverbänden eingerichtet. In diesem werden ausschließlich Fahrgeldeinnahmen nach P und Pkm verteilt, wobei zu deren Ermittlung auf den Nebenbahnen eine jährliche Zählung stattfindet. Einen Sonderfall wegen umfassender Bauarbeiten stellte 2018 die Schönbuchbahn dar, deren Nachfragerwerte für 2018 deshalb durch den VVS fortgeschrieben wurden.

Das Poolvolumen für 2018 beträgt 5,42 Mio. € und liegt damit rund 2,7 % über dem Einnahmenanspruch der Nebenbahnen für das Jahr 2017 (5,28 Mio. €). Zusätzlich profitierten die Nebenbahnen von einem Anstieg der Ausgleichsmittel für die Auszubildendenbeförderung, die aber spitz und nicht nach P/Pkm ausbezahlt werden.

Auf den Nebenbahnen wurden mit VVS-Fahrausweisen rund 5,05 Mio. Personen befördert, die Fahrgastzahl liegt damit rund 2,78 % unter dem Vorjahreswert. Diesem Trend entgegen steht nur die Entwicklung auf der Ammertalbahn, diese hat aber nur einen äußerst kurzen Streckenanteil im VVS-Gebiet. Bei den Fahrgastzahlen mit Abstand am bedeutsamsten bleibt die Schönbuchbahn, auf der vor allem neue Zählraten nach Umsetzung des neuen Fahrplan- und Fahrzeugkonzepts von Interesse sein werden.

<u>Nebenbahnen</u>	<u>P 2018</u>	<u>Pkm 2018</u>	<u>Entwicklung P zu 2017</u>	<u>Entwicklung Pkm zu 2017</u>
Ammertalbahn (nur VVS-Anteil)	176.959	713.901	+ 9,82 %	+9,78 %
Schönbuchbahn	2.003.377	15.176.712	- 1,28 %	+ 0,72 %
Strohgäubahn	864.717	5.509.652	- 6,31 %	- 6,05 %
Tälesbahn	905.161	4.848.108	- 4,97 %	- 5,05 %
Wieslauftalbahn	937.349	6.088.511	- 4,33 %	- 3,17 %
Summe	4.887.488	32.336.884	- 3,14 %	- 1,94 %

II. **Beschlussvorschlag**

Der Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von den wirtschaftlichen Entwicklungen in der Verbundstufe II.