

## Zu Tagesordnungspunkt 3

### **Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verbundstufe II**

#### **I. Sachvortrag**

##### **1. Busverkehre der Verbundstufe II**

###### **a) Allgemeine Vorschrift**

Die Allgemeine Vorschrift verteilt die Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen (hier v.a. Durchtarifizierungsverluste) an alle Busunternehmen, die in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis Linienverkehre erbringen. Im Jahr 2019 betrug das Volumen der Allgemeinen Vorschrift rund 81,4 Mio. € an Fahrgeldeinnahmen und rund 4,8 Mio. € an Finanzierungsmitteln aus der Tarifzonenreform sowie etwa 31,9 Mio. € an Durchtarifizierungsverlusten. Diese Mittel werden zum größten Teil in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage verteilt.

Der Fahrgastrückgang während der Corona-Pandemie betrifft die Allgemeine Vorschrift auf zwei Arten: Zum einen sinkt die Anzahl der beförderten Personen und zum anderen sinken hierdurch die Fahrgeldeinnahmen im Pool selbst (also die Verteilmasse, da auch der Fahrerverkauf im Bus eingestellt ist). Aufgrund der Abrechnungssystematik wirkt sich jedoch unmittelbar nur der Rückgang der Fahrgeldeinnahmen aus, da die Nachfrage erst nach Vorliegen der Erhebungsdaten des VVS Eingang in die Allgemeine Vorschrift finden. Unabhängig davon können im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift stets nur die Fahrgelder verteilt werden, die auch real im Pool vorhanden sind. Eine Garantie auf Fahrgeldeinnahmen in einer bestimmten Höhe besteht nicht. Mindereinnahmen können auch nicht durch Zuschüsse aus der Verkehrsumlage ersetzt werden. Zum Ausgleich der Durchtarifizierungsverluste werden monatlich pauschal 7 % des Vorjahreswertes ausbezahlt.

Der endgültige Anspruch eines Jahres wird erst mit der Jahresabrechnung im August des Folgejahres festgestellt. Die finanziellen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Busverkehre in der Verbundstufe II werden daher erst vollständig im August 2021 sichtbar sein. Gleichzeitig werden mit der Jahresabrechnung für 2020 auch alle Arten von Liquiditätssicherungen abzurechnen und entsprechende Rückforderungen zu stellen sein.

Die Geschäftsstelle sieht bei der Allgemeinen Vorschrift im Ergebnis deshalb zunächst keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Es ist im System der Allgemeinen Vorschrift nicht vorgesehen, Fahrgeldrückgänge durch öffentliche Gelder zu kompensieren. Lediglich die Vorauszahlungen der Durchtarifizierungsverluste könnten erhöht werden, was jedoch eine Änderung der Allgemeinen Vorschrift voraussetzen würde.

Gleichzeitig liegt die Liquiditätssicherung bei Busunternehmen vorrangig im Verantwortungsbereich der jeweiligen Aufgabenträger. Diese haben bereits in Abstimmung mit dem VVS und allen Busunternehmen eine Reduktion der Fahrplanleistung vereinbart. Dies führt zu einer gewissen Reduktion von Betriebskosten und kann bei längerem Andauern der Maßnahme auch als Berechnungsmaßstab für die Fahrgastentwicklung 2020 herangezogen werden.

#### **b) Expressbus RELEX und regionale Nachtbusse**

Der Verband Region Stuttgart finanziert über Verkehrsverträge die drei RELEX-Linien X10, X20 und X60 sowie die als S-Bahn-Ersatzverkehr fungierenden Nachtbuslinien N30, N40 und N60. Bei allen Verträgen handelt es sich um Bruttoverträge, d.h. das Risiko des Erlösausfalls trifft nicht die Busunternehmen. Da die RELEX-Linien maximal im Halbstundentakt verkehren, verkehrt der RELEX bislang unverändert nach Regelfahrplan, um insbesondere den auf den ÖPNV angewiesenen Fahrgästen weiterhin den bisherigen Weg zur Arbeit zu ermöglichen.

Die Nachtbuslinien wurden aufgrund der Schließung der gastronomischen und kulturellen Einrichtungen hingegen mit Wirkung ab dem 20.03.2020 parallel zur Nacht-S-Bahn bis auf Weiteres eingestellt. Zur Liquiditätssicherung der Bruttoverträge werden die (vergleichsweise geringen) monatlichen Vergütungen vorläufig weiter gewährt und erst zu einem späteren Zeitpunkt (Jahresabrechnung) mit dem tatsächlichen Ist-Anspruch verrechnet. Die Busunternehmen sind dessen ungeachtet jedoch angehalten, etwaige Zuschüsse und Fördergelder von Bund, Land und Kommunen im Rahmen der Corona-Pandemie zu beantragen und entsprechende Angebote in Anspruch zu nehmen.

#### **c) Fahrausweisprüfungen in der Verbundstufe II**

Die DB Regio AG führt in den Bussen und Nebenbahnen der Verbundstufe II einen zentralen Prüfdienst durch. Diese ergänzen die von den Verkehrsunternehmen selbst durchgeführten Prüfungen. Zum Schutze des Prüfpersonals vor einer Infektion hat die DB Regio AG ihre Arbeit in Abstimmung mit der Geschäftsstelle zwischenzeitlich eingestellt. Es wurde vereinbart, die vertraglich zugesicherten Stundenkontingente nach Lockerung der Corona-Beschränkungen noch im Jahr 2020 abzuleisten.

Da bereits ein hoher Stundenanteil erbracht wurde, läuft die Vergütung der DB Regio AG zunächst planmäßig weiter. Sollte eine Wiederaufnahme der Prüfungen auch über einen längeren Zeitpunkt nicht möglich sein, kann auch die monatliche Vergütung der DB Regio AG ausgesetzt bzw. das Jahresbudget gemindert werden.

## **2. Eisenbahnverkehre**

### **a) Ausgangssituation**

Die Eisenbahnverkehre im Tarifgebiet des VVS erhalten ihre Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen über den Verband Region Stuttgart als Partner des Einnahmezuscheidungsvertrages. Dazu wurden zum 1.1.2018 sowohl der Regionalzugpool (für die Eisenbahnverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landes) als auch der Nebenbahnen-Pool (für die Eisenbahnverkehre innerhalb der Landkreise) gegründet. Siehe dazu im Detail die Vorlagen VA-23517 und VA-26218.

Das Gesamtvolumen pro Pool setzt sich zusammen aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für negative finanzielle Nettoeffekte im Zuge der VVS-Tarifzonenreform und ggf. relevante Vorabzuscheidungen für verkehrliche Maßnahmen sowie Ausgleichsleistungen Dritter für weitere Tarifkooperationen mit angrenzenden Verbänden/Räumen.

- Regionalzugpool (RZP)

Im Jahr 2019 umfasste das Volumen des Regionalzugpools 38,6 Mio. €, davon:

35,6 Mio. € Fahrgeldeinnahmen,

2,2 Mio. Finanzierungsmittel aus der Tarifzonenreform, sowie

0,8 Mio. € Ausgleichsleistungen für Tarifkooperationen mit angrenzenden Räumen.

Die Verteilung erfolgt nach einem verkehrsleistungsbezogenen Schlüssel (PKM) pro EVU.

- Nebenbahnen-Pool (NEP)

Im Jahr 2019 umfasste das Volumen des Nebenbahnen-Pools 5,4 Mio. €, davon:

5,1 Mio. € Fahrgeldeinnahmen und

0,3 Mio. Finanzierungsmittel aus der Tarifzonenreform.

Die Verteilung dieses Volumens erfolgt nach einem verkehrsleistungsbezogenen Schlüssel

(P/PKM gewichtet im Verhältnis von 30 zu 70) pro EVU für die einzelnen Bahnen (Ammertalbahn, Schönbuchbahn, Strohjäubahn, Tälesbahn und Wieslauftalbahn) innerhalb des VVS-Tarifgebiets.

Die EVU haben Anspruch auf monatliche Abschlagszahlungen und erhalten diese auf Grundlage ihres vorläufigen Anspruchs im jeweiligen Pool zu Beginn eines Monats. Basis für die Kalkulation dieses vorläufigen Anspruchs sind die Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für die VVS-Tarifzonenreform pro Pool aus dem Jahr 2019, die mittels des verkehrsleistungsbezogenen Schlüssels (s.o.) anteilig für jedes EVU bestimmt werden. Durch dieses Verfahren geht die Region in Vorleistung für die zu erwartenden Einnahmen, die im Zuge der Monatsabrechnung dann mit den vom EVU erwirtschafteten, tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen verrechnet werden. In der Jahresabrechnung 2020, die im August 2021 durchgeführt wird, erfolgt schließlich pro EVU die Verrechnung der vorläufigen monatlichen Ansprüche mit den Ist-Einnahmen (tatsächlicher Anspruch, abgeleitet aus dem Gesamtvolumen des jeweiligen Pools gemäß EZV 2020).

## **b) Anpassungen aufgrund der Covid-19-Pandemie**

Im Zuge der Covid-19-Pandemie ist mit einem erheblichen Rückgang des Fahrgastaufkommens im VVS zu rechnen. Dies wird sich zunächst unmittelbar auf die Höhe der Fahrgeldeinnahmen im EZV und damit auch in den Pools auswirken. Die erwarteten Rückgänge bei den Fahrgeldeinnahmen betreffen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen.

Die Geschäftsstelle hat in diesem Zusammenhang einen Handlungsbedarf identifiziert, da es nicht vorgesehen ist, dass diese Rückgänge der Fahrgeldeinnahmen primär durch Haushaltsmittel der Region kompensiert werden. Deshalb sollte das Fahrgeldeinnahmen-Niveau 2019 bis auf weiteres nicht weiter zur Kalkulation des vorläufigen Anspruchs pro Monat herangezogen werden.

Das Anspruchsniveau, auf dessen Grundlage die Abschlagszahlung erfolgt, sollte nach Einschätzung der Geschäftsstelle vielmehr regelmäßig an die aktuelle Situation angepasst werden.

Dies soll über einen Anpassungsfaktor, der beginnend ab Mai 2020 monatlich neu berechnet wird, erfolgen. Über das konkret zu erwartende Ausmaß der Rückgänge bei den Fahrgeldeinnahmen kann indes erst mit Eintreffen der VVS-Fahrscheinverkaufsstatistik für den Monat März 2020 – und damit Ende April 2020 eine Aussage getroffen werden.

Neben den Auswirkungen auf die Höhe der Fahrgeldeinnahmen, die aus dem EZV pro Pool zur Verfügung gestellt werden, beeinflussen die Rückgänge im Fahrplanangebot und bei den beförderten Personen auch die verkehrsleistungsbezogenen Schlüssel der EVU. Da die Nachfrage erst nach Vorliegen der Erhebungsdaten des VVS berücksichtigt werden kann, hat dies für die aktuell in Anwendung befindlichen verkehrsleistungsbezogenen Schlüssel eines EVU noch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die monatliche Abrechnung.

Durch die flexible monatliche Anpassung können die Effekte der Rückgänge kalkulatorisch am ehesten berücksichtigt werden. Weiter kann dadurch vermieden werden, dass im Zuge der erwartbaren Rückgänge im Vertrieb der Fahrscheine nach VVS-GT bei den EVU eine Aufsummierung negativer Monatsaldi entsteht, die spätestens mit der nächsten Jahresabrechnungen in voller Höhe seitens der Region von den EVU zurückgefordert werden müssen. Unabhängig davon können in beiden Pools stets nur die Fahrgeldeinnahmen verteilt werden, die auch real im Pool vorhanden sind. Eine Garantie auf Fahrgeldeinnahmen in bestimmter Höhe besteht nicht und Mindereinnahmen können auch nicht durch Zuschüsse aus der Verkehrsumlage ersetzt werden.

Über das beschriebene Verfahren mit einem sich monatlich anpassenden Anspruchsniveau kann eine objektive und transparente Nachvollziehbarkeit für die Berechnung des vorläufigen monatlichen Anspruchs und den daraus abgeleiteten Abschlagszahlungen sichergestellt werden. Zudem werden mit dieser Verfahrensweise kurzfristige Einnahmenausfälle bei den EVU verlagert. Dadurch trägt die Region zur Liquiditätssicherung der EVU im Übergangsmonat bei.

## **II. Beschlussvorschlag**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Geschäftsstelle zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verbundstufe II zur Kenntnis.