

Sitzungsvorlage Nr. 103/2020

Verkehrsausschuss

am 18.11.2020



Verband Region
Stuttgart

02.11.2020 - VA-10320.docx

461 - VA-Ö - 103/2020

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 4

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 ihre Fahrgeldeinnahmen über ein transparent geregeltes Poolsystem. Während die Allgemeine Vorschrift als Satzung durch den Verband Region Stuttgart erlassen wurde, beruhen die Poolsysteme auf vertraglichen Vereinbarungen mit 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. Im Regionalzugpool sowie in der Allgemeinen Vorschrift werden außerdem tarifbedingte Lasten 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 (Eigenvertrieb von Fahrscheinen) verteilt.

2. Entwicklung bei den Busverkehren in der Allgemeinen Vorschrift

Die Busverkehre wurden im Jahr 2019 maßgeblich durch die VVS-Tarifzonenreform geprägt. Diese bewirkte einen Rückgang der Fahrgeldeinnahmen, im Gegenzug fließen Zuschüsse der Landkreise und der Landeshauptstadt (TZR-Leistungen) direkt in den Einnahmenpool ein. Die trotz dieser Situation bei den Fahrgeldeinnahmen vergleichsweise geringe Abnahme im Jahr 2019 ist der Übertragung der SSB-Außenbuslinien geschuldet. Seit dem Jahr 2019 werden diese ehemaligen Linien der SSB mit vollumfänglicher Linienführung außerhalb der Landeshauptstadt aus wettbewerbsrechtlichen Gründen von privaten Busunternehmen betrieben. Das bedeutete zugleich einen Übergang dieser Buslinien von der Verbundstufe I in die Verbundstufe II und führte zum Zufluss zusätzlicher, bisher der SSB zustehenden Fahrgeldeinnahmen in die Allgemeine Vorschrift.

<u>Kennzahlen</u> <u>Bus Verb.st. II</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>
Fahrgeld (netto)	68,19 Mio. €	70,93 Mio. €	72,59 Mio. €	76,79 Mio. €	76,10 Mio. €
TZR-Leistungen	---	---	---	---	4,81 Mio. €
Durchtarifierungsverluste	29,98 Mio. €	32,18 Mio. €	32,44 Mio. €	31,94 Mio. €	32,21 Mio. €
Beförderte Personen (P)	79,64 Mio.	80,32 Mio.	78,34 Mio.	79,89 Mio.	87,78 Mio.
Personenkilometer (Pkm)	390,54 Mio.	394,47 Mio.	385,69 Mio.	394,32 Mio.	438,03 Mio.

Erfreulich ist die 2019 deutlich gestiegene Anzahl an Fahrgästen. Durch die nicht in vergleichbarem Maße gestiegenen Einnahmen führt das jedoch dazu, dass die Ertragskraft in der Allgemeinen Vorschrift pro Fahrgast bzw. pro Personenkilometer gesunken ist. Pro Fahrgast wird also gegenüber dem Vorjahr ein höherer Finanzierungsanteil aus öffentlichen Mitteln geleistet.

3. Entwicklung bei den Eisenbahnverkehren im Regionalzugpool

Das Volumen des Regionalzugpools (RZP) setzt sich aus Fahrgeldeinnahmen der Regionalzugverkehre des Landes in der Verbundstufe II (ehemalige Schieneninnen- und Schienenaußenstrecken) des VVS, den Ausgleichsleistungen Dritter im Zuge von Tarifkooperationen des VVS mit angrenzenden Verkehrsverbänden und seit 1. April 2019 den Zuschüssen der Landkreise und der Landeshauptstadt im Zuge der VVS-Tarifzonenreform (TZR-Leistungen) zusammen. Anspruchsberechtigt im RZP sind die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die ihre Verkehrsleistungen im VVS-Tarifgebiet erbringen.

Im Zuge der Neuausschreibung für die Eisenbahnverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landes und der damit seit Juni 2019 verbundenen schrittweisen Inbetriebnahme der Stuttgarter Netze wurden sämtliche EVU in den Regionalzugpool der Region integriert:

- Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH
- Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)
- DB Fernverkehr AG (für die Gäubahn)
- DB Regio AG
- Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH

Die nachfolgende Abbildung 1* zeigt die Eisenbahnstrecken innerhalb der Region und die auf den Strecken fahrenden EVU in Aufgabenträgerschaft des Landes zum 31.12.2019, die Einnahmen aus dem RZP erhalten.

** Anmerkung: Die Stärke der Linien in Abbildung 1 enthält keine Aussagen zum Leistungsangebot oder der zugeteilten Einnahmen aus dem RZP. Auch handelt es sich bei den angegebenen Städten innerhalb der Region um Orientierungshilfen, die keine Rückschlüsse auf die Haltepunkte aus Fahrplankonzepten zulassen.*

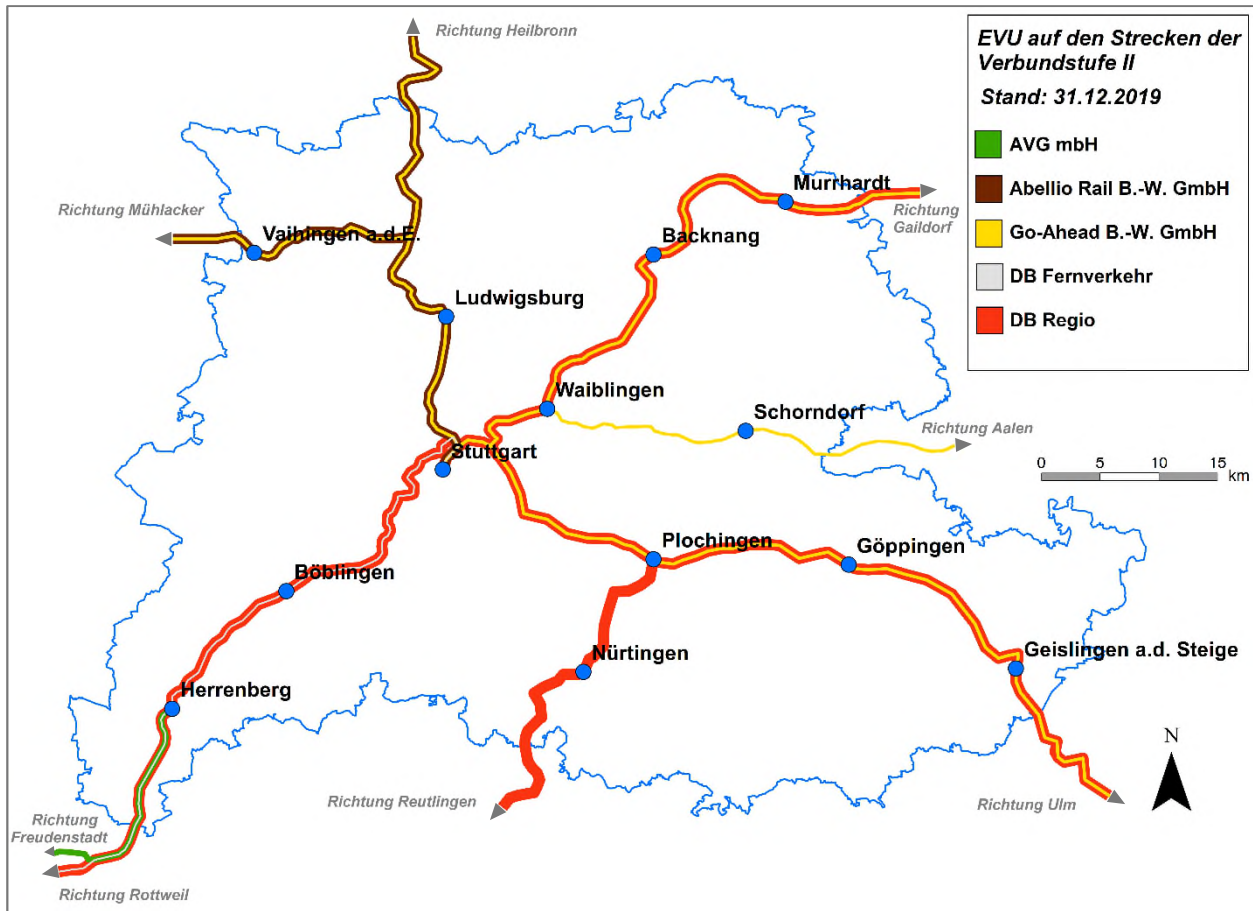


Abbildung 1: Übersicht der Landeseisenbahnverkehre auf den Strecken innerhalb der Region im Regionalzugpool (eigene Darstellung).

Der jeweilige Anspruch im RZP wird anhand der Beförderungsleistung (Pkm) jedes Verkehrsunternehmens berechnet. Für die Ermittlung der Pkm-Werte 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 2019 insgesamt 36,35 Mio. € (netto). Durch die Tarifzonenreform (TZR) ist der Anteil der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen (netto) um - 4,75 % verglichen zu 2018 gesunken. Erst unter Berücksichtigung der TZR-Leistungen kann von einer minimalen Steigerung von 1,54 % gesprochen werden.

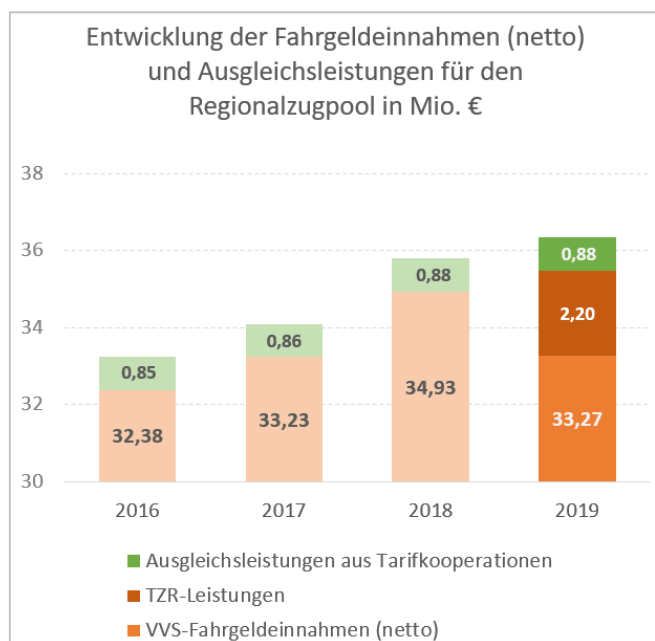


Abbildung 2: Entwicklung des RZP-Volumens.

Der Pkm-Jahreswert 2019 liegt bei 577 Mio. Pkm und beruht auf der Fortschreibung der Nachfragedaten und Prognosen für die Neuverkehre und ist um 2,97 % verglichen zu 2018 gestiegen. Wie bei jeder Fahrplanverbesserung

benötigen die prognostizierten Neuverkehre (hier bei den EVU in Aufgabenträgerschaft des Landes) eine Anlaufzeit, bis sie ihre Wirkung entfalten und sich damit auch deutlich in den Pkm des RZP niederschlagen.

4. Entwicklung im Nebenbahnpool

Analog zum Regionalzugpool existiert für die Nebenbahnen in der freiwilligen Trägerschaft der Landkreise bzw. der lokalen Zweckverbände ein entsprechendes Poolsystem. In diesem werden ausschließlich Fahrgeldeinnahmen nach P und Pkm verteilt, wobei zu deren Ermittlung auf den Nebenbahnen eine jährliche Zählung stattfindet. Effekte durch Neuverkehre sind für das Jahr 2019 vernachlässigbar, da die umfangreichen Verbesserungen auf der Schönbuchbahn erst ab der Wiedereröffnung zum 14.12.2019 gültig wurden und die Wirkungen der Fahrplanverbesserungen erst mehrere Monate nach Einführung spürbar sein werden. Der Rückgang bei der Ammertalbahn ist durch mehrere Bauphasen (Anpassung der Infrastruktur für die Regionalstadtbahn) in der zweiten Jahreshälfte 2019 begründet. Die Gründe für die in den Erhebungen festgestellte deutliche Steigerung der Verkehrsleistung bei der Tälesbahn sind aktuell noch in der Klärung mit dem VVS.

<u>Nebenbahnen</u>	<u>P 2019</u>	<u>Pkm 2019</u>	<u>Entwicklung P zu 2018</u>	<u>Entwicklung Pkm zu 2018</u>
Ammertalbahn (nur VVS-Anteil)	176.496	712.131	-0,26%	-0,25%
Schönbuchbahn	2.054.305	15.631.043	2,54%	2,99%
Strohgäubahn	890.000	5.675.857	2,92%	3,02%
Tälesbahn	1.021.933	5.503.191	12,90%	13,51%
Wieslaufalbahn	959.731	6.301.748	2,39%	3,50%
Summe	5.102.465	33.823.970	4,40%	4,60%

Das Einnahmenvolumen des NE-Pools für 2019 setzt sich zusammen aus den Fahrgeldeinnahmen und TZR-Leistungen und beträgt 5,09 Mio. € (netto). Es liegt damit rund 0,69 % über dem Wert des Jahres 2018 (5,06 Mio. € (netto)). Da die TZR-Leistungen am gesamten NE-Pool-Volumen 2019 einen Anteil von 6,73 % ausmachen, ist mit Blick auf den Rückgang von - 5,66 % bei den Fahrgeldeinnahmen (netto) der Vergleichsjahre 2018 und 2019 ebenfalls kein unmittelbarer Zuwachs der Fahrgeldeinnahmen aus der TZR zu erkennen.

Zum Poolvolumen erhalten diese Nebenbahnen im VVS, ausgenommen die Ammertalbahn, noch Ausgleichsmittel für die Auszubildendenbeförderung, die an das Eisenbahnunternehmen WEG weitergeleitet werden.

II. **Beschlussvorschlag**

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