

Sitzungsvorlage Nr. 301/2018

Verkehrsausschuss

am 10.10.2018



zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

11.09.2018 – VA-30118

461 - VA-Ö - 301/2018

Zu Tagesordnungspunkt 3

Entwicklung der Kennzahlen für die Allgemeine Vorschrift und den Regionalzugpool

I. Sachvortrag

Die Allgemeine Vorschrift und der Regionalzugpool sorgen für eine nachfrageorientierte Einnahmenverteilung für die Busverkehre sowie für die Regionalzugverkehre der Verbundstufe II. Zu diesem Zweck wurden die Schieneninnenstrecken aus der Verbundstufe I in die Verbundstufe II übertragen. Auch für die Nebenbahnen wird ein entsprechendes Poolsystem aktuell umgesetzt.

In allen Aufteilungsverfahren werden monatliche Zahlungen gewährt, die mit gemeldeten, also über Verkaufsstellen bzw. Fahrscheindrucker eingenommenen Erlösen verrechnet werden. Verteilparameter sind für die Allgemeine Vorschrift die beförderten Personen (zu 70 %) und die Personenkilometer (zu 30 %), im Regionalzugpool nur die Personenkilometer. Die Nachfragedaten werden durch den VVS erhoben bzw. fortgeschrieben. Da diese Erhebungsdaten jeweils erst im Sommer des auf die Erhebung folgenden Jahres vorliegen, erfolgt die Jahresabrechnung zwischen Region und Unternehmen immer zum 31. August des Folgejahres. Somit erfolgte die Jahresabrechnung für 2017 zum 31. August 2018.

Für den Regionalzugpool kann im eigentlichen Sinn keine Jahresabrechnung erfolgen, da dieser Pool erst zum 1. Januar 2018 gebildet wurde. Dennoch wurden die Monatszahlungen bis einschließlich August 2018 auf den Erhebungsdaten von 2016 geleistet, ab dem 1. September gelten auch hier die 2017er-Zahlen. In beiden Systemen können deshalb die Entwicklungen von Einnahmen und Nachfrage analysiert werden.

a) Kennzahlen der Allgemeinen Vorschrift

<u>Bus Verbundstufe II</u>	<u>Jahreswert 2015</u>	<u>Jahreswert 2016</u>	<u>Jahreswert 2017</u>	<u>Entwicklung 2015-2017</u>
Beförderte Personen p.a.	79,64 Mio. P	80,32 Mio. P	78,34 Mio. P	-1,63 %
Personenkilometer p.a.	390,54 Mio. Pkm	394,47 Mio. Pkm	385,69 Mio. Pkm	-1,24 %
Fahrgeld (netto)	68,19 Mio. €	70,93 Mio. €	72,59 Mio. €	+6,45 %
Durchtarifierungsverluste	29,98 Mio. €	32,18 Mio. €	32,44 Mio. €	+8,21 %
Zusch. stat. Sicherheit	0,61 Mio. €	0,64 Mio. €	0,57 Mio. €	-9,67 %
Summe € (netto)	98,78 Mio. €	103,75 Mio. €	105,03 Mio. €	+6,33 %

Im Zuge der Jahresabrechnung für das Jahr 2017 stellte die Geschäftsstelle fest, dass die Verbundstufe II über den EZV von der starken Verbundentwicklung bei den Fahrgeldeinnahmen profitiert. Es zeigt sich jedoch auch, dass hier vor allem die Verbundstufe I (S-Bahn und SSB) Fahrgaststeigerungen vorweist, während die Nachfrage der Busverkehre sogar sinkt. Auch die Durchtarifierungsverluste sind ursprünglich auf einen Wert von rund 29 Mio. € abgesunken.

Um insbesondere eigenwirtschaftliche Verkehre nicht dem Risiko sinkender Wirtschaftlichkeit durch den Wegfall interner Durchtarifierungsverluste zu aussetzen, wurde dort geregelt, dass der Jahreswert 2016 als Garantiewert festgelegt wird, falls ein späterer Jahreswert den Wert von 2016 unterschreiten sollte. Da dies 2017 der Fall war, kommt in dieser Abrechnung erneut der Wert von 2016 zuzüglich Anrechnung von Neuverkehren zur Anwendung. Diese Regelung wird im Zusammenhang mit der VVS-Tarifzonenreform, aber auch eventuell weiter sinkender Nachfrage durch die Geschäftsstelle evaluiert und ggf. weiterentwickelt, um die Beihilfekonformität sicherzustellen. Als Hauptgrund der abgesunkenen Durchtarifierungsverluste gilt hier der Wegfall der internen Durchtarifierungsverluste zwischen Busunternehmen mit der Neufassung der Allgemeinen Vorschrift 2017.

b) Entwicklung der Verbundstufe-II-Busverkehre seit Einführung der Allgemeinen Vorschrift

Die Allgemeine Vorschrift ermöglicht neben der Verteilung von Einnahmen auch die beihilferechtlich zulässige Gewährung von Zuschüssen aus verbundbedingten Belastungen. Diese erhöhen die Wirtschaftlichkeit und damit die Chance auf eine eigenwirtschaftliche Genehmigung. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren müssen die Städte und Landkreise als Aufgabenträger keine weiteren Bestelltentgelte an die Busunternehmen leisten, es besteht folglich auch kein Vertragsverhältnis zwischen diesen Unternehmen und dem Aufgabenträger. Sie haben damit eine deutlich größere unternehmerische Verantwortung, tragen aber auch ein größeres wirtschaftliches Risiko.

Nach einer Auswertung des VVS wurden Stand Juli 2018 15 von 50 Linienbündel eigenwirtschaftlich genehmigt, in 19 Bündeln wurde eine Direktvergabe oder eine europaweite Ausschreibung durchgeführt. Da sich noch einige weitere Bündel im laufenden Verfahren befinden, sind weitere eigenwirtschaftliche Anträge bzw. Genehmigungen nicht auszuschließen. Auch für große Stadtverkehrsnetze wie Böblingen / Sindelfingen, Ludwigsburg / Kornwestheim, Esslingen, Waiblingen und Backnang wurden eigenwirtschaftliche Anträge gestellt. Erfreulich ist, dass die regionsansässigen Mittelständler sich im Wettbewerb behaupten und ihre Marktstellung (gemessen an den vergebenen Fahrplankilometer) am stärksten ausbauen konnten.

Für die öffentliche Hand bewirken die Vergaben Kostenersparnisse, insbesondere im Fall der Eigenwirtschaftlichkeit. Gleichzeitig konnte der VVS ermitteln, dass von 2015 bis 2020 die Fahrplankilometer um über 10 % angestiegen sein werden. Auch für den Verband Region Stuttgart bedeutete die Umstellung auf die Allgemeine Vorschrift gegenüber dem System der Sollkostenverträge Einsparungen bei der Verkehrsumlage. Im Umkehrschluss zahlen bei nicht eigenwirtschaftlichen Verkehren die Landkreise ein Bestellentgelt an die Busunternehmen.

c) Kennzahlen des Regionalzugpools

<u>Regionalzugverkehre</u>	<u>Jahreswert 2016</u>	<u>Jahreswert 2017</u>	<u>Veränderung</u>
Personenkilometer p.a.	728,05 Mio. Pkm	573,83 Mio. Pkm	-21,18 %
Fahrgeld (netto)	32,37 Mio. €	33,47 Mio. €	+3,40 %
Zuschüsse Dritter	1,28 Mio. €	0,86 Mio. €	-42,0 %

Im Regionalzugpool werden ausschließlich Fahrgäste erfasst, welche zum VVS-Tarif die Regionalzüge des Landes benutzen. Bislang wurden diese Nachfragedaten auf Grundlage einer Erhebung im Jahr 2014 fortgeschrieben. Erst im Jahr 2017 fand erneut eine Erhebung des VVS in den Regionalzügen statt. Das bewirkte gegenüber dem Jahreswert 2016, der noch auf einer Fortschreibung beruht, ein deutliches Absinken der Fahrgastzahlen. Ähnlich der Allgemeinen Vorschrift profitieren diese Verkehre der Verbundstufe II allerdings von den insgesamt autarken Einnahmenezuwächsen aus der Verbundstufe I bzw. der damit verbundenen positiven Entwicklung des Gesamtverbunds.

Es wird erwartet, dass durch die neuen Verkehrskonzepte des Landes (neue Fahrpläne und Betreiber, Metropolexpresszüge) sowie die Einführung des Baden-Württemberg-Tarifs die Fahrgastzahlen auch im VVS steigen werden. Gleichzeitig ermöglichen die automatischen Fahrgastzählsysteme in den Neufahrzeugen eine kontinuierliche Fahrgasterfassung.

Bei den Zuschüssen Dritter handelt es sich um Ausgleichsleistungen von Kommunen oder Landkreisen für tarifliche Maßnahmen, darunter fielen zuletzt die Teilintegration für den Landkreis Göppingen (SPNV), Lorch und Übergangstarife in Richtung Enzkreis (VPE). Durch die Abrechnung der Teilintegration Göppingens im Jahr 2017 sank das Volumen dieser Ausgleichsleistungen im Jahr 2018. Die Ausgleichsleistungen werden spitz abgerechnet und sind damit im Gegensatz zu den Zuschüssen der Allgemeinen Vorschrift nicht Bestandteil der Verkehrsumlage.

II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Kennzahlenentwicklung bei Allgemeiner Vorschrift und Regionalzugpool.