



KT-Drucks. Nr. 201/2016

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin

Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

11.10.2016

Neufassung der Allgemeinen Vorschrift des VRS ab 01.01.2017

Anlage 1: Neufassung Allgemeine Vorschrift

Anlage 2: Anlagen zur Neufassung der Allgemeinen Vorschrift

Anlage 3: Förderrichtlinie AFZS

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Vorberatung

25.10.2016

öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

14.11.2016

öffentlich

II. Beschlussantrag

Der Neufassung der Allgemeinen Vorschrift zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verbands Region Stuttgart zum 01.01.2017 wird zugestimmt.

III. Begründung

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007) in Kraft getreten. Um Verkehrsunternehmen beihilferechtlich zulässig und außerhalb von wettbewerblichen Verfahren Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen zu gewähren, kann eine Allgemeine Vorschrift (AV) erlassen werden. Nachdem zwischen den Verbundlandkreisen und dem Verband Region Stuttgart (VRS) lange strittig war, wer für den Erlass einer solchen AV für die Busverkehre in den Landkreisen zuständig ist, wurde im Rahmen des ÖPNV-Pakts eine Einigung erzielt und letztlich vom VRS in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Verbundlandkreisen eine AV erlassen. Der Kreistag hat dem in seiner Sitzung am 17.11.2014 zugestimmt (vgl. KT-DS Nr. 184/2014).

Nachdem die AV seit rund 1½ Jahren in Kraft ist, sollen jetzt Ergänzungen erfolgen, die auf den Erkenntnissen aus bisherigen Erfahrungen beruhen. Die wesentlichen Änderungen betreffen die Erhebungsmethodik zur Verteilung von Einnahmen und zur entsprechenden Zuweisung von Durchtarifierungsverlusten. Die Neufassung (vgl. Anlage 1), zu der das Einvernehmen der Gremien der Verbundlandkreise erforderlich ist, soll zum 01.01.2017 in Kraft treten.

1. Einführung

Mit der Anpassung der AV soll ab dem 01.01.2017 die Ausrüstung der Busverkehre der Verbundstufe II mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) ermöglicht werden. Damit sollen die Zählungen durch das Zählpersonal des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) sukzessive ersetzt werden. Auf Grund des höheren Datenvolumens steigt die Qualität der Zählenden, die Erlöse können mit deutlich höherer statistischer Sicherheit den Verkehrsunternehmen zugeordnet werden. Die Ausrüstung soll durch ein Förderprogramm des VRS unterstützt werden.

Die Einführung von AFZS bewirkt insgesamt eine umfassende Änderung der AV. Zur Erhöhung der Rechtssicherheit soll die AV deshalb neu erlassen werden.

2. Erweiterung der Erhebungsmethodik um AFZS

Wesentliche Grundlage für die Zuschreibung von Fahrgeldeinnahmen und Durchtarifierungsverlusten sind Nachfragedaten in Form von Unternehmensbeförderungsfällen (beförderte Personen, abgekürzt P) und Personenkilometern (Produkt aus beförderten Personen und von diesen gefahrenen Strecken, abgekürzt Pkm). Die Zählung der Personen ist aufgrund der stärkeren Gewichtung von P:Pkm, im Verhältnis 70:30, von besonderer Bedeutung.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden die beförderten Personen durch Zählpersonal des VVS im 6-Jahresturnus parallel zu den Verkehrsstromerhebungen erfasst und in den Jahren ohne Zählungen mit der Gesamtentwicklung der Nachfrage im VVS fortgeschrieben. In der Regel ist die Abdeckung – und damit die statistische Sicherheit – durch den manuellen Zählturnus in größeren Unternehmensnetzen besser als in kleinen Unternehmensnetzen. Aus diesem Grund wird den kleinen Unternehmensnetzen bisher jährlich über die AV ein zusätzlicher Ausgleich zur statistischen Sicherheit über insgesamt 1

Mio. Euro gewährt. Eine erweiterte Zählung würde in den kleinen Netzen zu Doppelzählungen und unwirtschaftlichem Personaleinsatz führen.

Der Einsatz von AFZS ermöglicht statt dieser einmaligen Erhebung tägliche Erhebungen über alle Teilnetze hinweg, auch an Wochenenden und Feiertagen. Um die erforderlichen Daten zu erhalten, erfolgt neben der Ausrüstung eines Teils der Busflotte (insgesamt rund $\frac{1}{4}$ aller Busse) auch die Einrichtung eines Hintergrundsystems beim VVS. Über dieses Hintergrundsystem können die Erhebungsdaten ausgewertet und Jahreswerte hochgerechnet werden. Gleichzeitig kann auch die Zählplanplanung (welche Linien sind in welchem Zeitraum zu erheben) zentral vorgenommen werden. Die konkrete Einteilung von mit AFZS ausgestatteten Bussen auf die Linien obliegt dann auf Grundlage der VVS-Zuweisung dem Busunternehmen.

Bezüglich technischer, statistischer und formaler Rahmenbedingungen zum Einsatz von AFZS wird auf die **neue** Förderrichtlinie (vgl. Anlage 3) sowie auf die **neuen** Anlagen 8 bis 11 der AV (vgl. Anlage 2) verwiesen. Auf die darüber hinaus insgesamt 100-Seiten umfassenden Anlagen zur AV (vgl. Anlage 2) wird nicht näher eingegangen, da sie primär technische und für die praktische Umsetzung relevante Regelungen und Ausführungen enthalten.

Mit Neufassung der AV zum 01.01.2017 werden AFZS zum Verbundstandard. Über ein dann für alle Interessenten zugängliches Berechnungsprogramm kann vorab kalkuliert werden, in welchem Umfang in einem ausgeschriebenen bzw. vorab bekannt gemachten Busnetz Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssen, die mit AFZS auszustatten sind.

3. Förderung von AFZS

Die Beschaffung und Installation von AFZS erfolgt durch die Busunternehmen. Grundsätzlich sollen, sofern die technischen Spezifikationen der Anlagen der AV erfüllt sind, weder eine bestimmte Erfassungstechnik noch ein bestimmter Hersteller vorgegeben werden. Da die Beschaffung von AFZS durch die AV bzw. die darin vorgegebenen Regelungen zur Einnahmeaufteilung verpflichtend wird, soll die Finanzierung der AFZS durch den VRS im Sinne eines Ausgleichs einer verbundbedingten Belastung erfolgen. Dieses Verfahren wird bereits für die Ausrüstung der Busunternehmen mit Barcode- und eTicket-Lesern erfolgreich angewandt. Nicht vom Förderprogramm umfasst wäre die Beschaffung des Hintergrundsystems durch die VVS GmbH mit einem Investitionsvolumen von rund 120.000 Euro. Als Bestandteil des automatisierten Zählverfahrens erfolgt die Finanzierung dieser Erstsanschaffung durch die Region.

Das Büro Transport and Communication Assessment Centre (TCAC) erarbeitete die statistisch-wissenschaftlichen Grundlagen zum Thema AFZS in der Region. Nach deren Berechnungen, die auf der aktuellen Zusammensetzung des Busverkehrsnetzes der Verbundstufe II basieren, müssen für eine statistisch valide AFZS-Abdeckung 276 Busse mit AFZS ausgerüstet werden. Dieser Ausrüstungsstand soll schrittweise bis 2020 erreicht werden.

Für die Vollausrüstung (276 Fahrzeugen) und einem unterstellten Nutzungszeitraum von

8 Jahren geht der VRS von einem jährlichen Aufwand in Höhe von rund 650.000 Euro aus. Diese Kostenprognose umfasst neben dem Investitionsvolumen auch laufende Betriebskosten. Insbesondere die Wartung und Unterhaltung der Geräte sind mit einem entsprechenden Aufwand verbunden. Aufgrund der Anforderungen an die statistische Sicherheit, die gerade bei eigenwirtschaftlichen Anträgen und Nettoverträgen (Erlösrisiko beim Busunternehmen) von wesentlicher Bedeutung ist, ist der Einsatz von AFZS die sinnvollste Vorgehensweise. Auch neue Busse und Stadtbahnen der SSB werden mit AFZS ausgerüstet, für die Züge der sogenannten „Stuttgarter Netze“ (Abellio und Go-Ahead) wurde sogar eine Ausrüstungsquote von 100 Prozent vorgeschrieben. Dementsprechend sollte auch die Verbundstufe II auf dieses technische Niveau gehoben werden.

Um das statistische Niveau der AFZS durch Zählpersonal zu erzielen, wäre ein jährlicher Aufwand von 1,2 Mio. Euro erforderlich. Die Investitions- und Betriebskosten für AFZS betragen für den gleichen Zeitraum 650.000 Euro. Im Übrigen wird durch das neue Verfahren die derzeit noch zusätzlich gewährte Ausgleichszahlung zur statistischen Sicherheit für kleine Unternehmensnetze in Höhe von 1 Mio. Euro pro Jahr eingespart.

Damit verbessert die Einführung des AFZS die Datensicherheit und Zuverlässigkeit von Erhebungen und damit auch die Verteilung von Einnahmen und Durchtarifierungsverlusten. Zudem ist AFZS – trotz der Einführungs- und Betriebskosten – **in Summe kostengünstiger als das heutige Verfahren.**

4. Weitere Anpassungen der AV

Über die Erhebungsmethodik hinaus sollen folgende wesentliche Inhalte der AV angepasst werden:

- In der Verbundstufe II wurden bisher Durchtarifierungsverluste zwischen den dort tätigen einzelnen Busunternehmen gewährt. Durch die wettbewerblichen Verfahren und damit einhergehenden Neugründungen von Busunternehmen verändern sich die Unternehmensnetze. Diese „Zersplitterung“ der Netze führt zu einer künstlichen Steigerung der Durchtarifierungsverluste. Um diese zu begrenzen, sollen **die Durchtarifierungsverluste zwischen den Busunternehmen der Verbundstufe II entfallen.** Die Änderung könnte zur Folge haben, dass einzelne Busunternehmen mit größeren finanziellen Einbußen zu rechnen hätten. Um dies zu verhindern, **garantiert** der VRS das für das Jahr 2016 ermittelte Gesamtvolumen an Durchtarifierungsverlusten als **Mindestwert.** Sofern in den Folgejahren dieser Mindestwert unterschritten wird, würde der VRS dennoch den Mindestwert bereitstellen. Sofern in den Folgejahren der Mindestwert überschritten wird, werden die höheren Mittel vom VRS bereitgestellt. Die Busunternehmen der Verbundstufe II erhalten weiterhin Durchtarifierungsverluste, die durch das Umsteigen von Bussen der Verbundstufe II zur Verbundstufe I, den Nebenbahnen und den Schienenaußenstrecken entstehen.
- Die in den VVS-Vergabestandards und den Vergabeunterlagen definierte **Mindestprüfquote für Fahrausweiskontrollen** wird künftig auch in der AV verankert. **Halten**

die **Unternehmen diese Mindestprüfquote nicht ein**, können die auszahlenden **Durchtarifierungsverluste** unter Annahme einer angemessenen, durchschnittlich anfallenden Beanstandungsquote **gekürzt** werden. Damit soll sichergestellt sein, dass auch Unternehmen, die auf eigenwirtschaftlicher Basis den Betrieb durchführen, ausreichende Fahrscheinkontrollen zur Einnahmensicherung durchführen.

- **Verweigert ein Busunternehmen** auch auf Anforderung die **Meldung von Fahrausfällen**, ist der VRS berechtigt, im eigenen Ermessen und auf Grundlage von Erfahrungswerten eine Annahme über die Ausfallquote zu treffen. Dies führt nach den bereits bestehenden Regularien zu einer **Minderung von Durchtarifierungsverlusten** ab einer Ausfallquote von 3 Prozent.

Die Einführung von AFZS und die weiteren Ergänzungen und Änderungen der AV wurden gemeinsam zwischen VVS, VRS und den Verbundlandkreisen erörtert und als notwendig und zielführend erkannt. Aufgrund des ÖPNV-Pakts und der daraus resultierenden Änderung des ÖPNV-Gesetzes Baden-Württemberg (vgl. § 6 Abs. 4) ist der Erlass der AV durch den VRS nur im Einvernehmen mit den Verbundlandkreisen und dem Land möglich. Dabei kann das Einvernehmen der Verbundlandkreise nur einstimmig verweigert werden.

Die Beschlussfassung in den Gremien der Verbundlandkreise erfolgt derzeit. Die anschließende endgültige Beschlussfassung durch die Regionalversammlung ist im Dezember 2016 vorgesehen, so dass die AV zum 01.01.2017 in Kraft treten kann.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat die Angelegenheit vorberaten und empfiehlt dem Kreistag antragsgemäß zu beschließen.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Nach schrittweiser Ausrüstung aller 276 Fahrzeuge bis zum Jahr 2020 entfallen die heutigen Ausgleichszahlungen zur statistischen Sicherheit in Höhe von jährlich ca. 1 Mio. Euro. Für die AFZS-Ausrüstung fallen voraussichtlich jährlich Investitions- und Betriebskosten in Höhe von ca. 650.000 Euro an. Heruntergebrochen auf den Landkreis Böblingen bedeutet dies eine **Entlastung der Betriebskostenumlage an den VRS in Höhe von jährlich ca. 54.000 Euro.**



Roland Bernhard