

KT-Drucks. Nr. 076/2020

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az: 797.64
30.04.2020

Auswirkungen der Tarifzonenreform vom 01.04.2019 - Bericht zum HH-Antrag CDU vom 15.11.2019

Anlage 1: HH-Antrag CDU vom 15.11.2019
Anlage 2: Kostenanteile der Partner

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

11.05.2020
öffentlich

II. Bericht

Im Rahmen der Haushaltsberatungen stellte die CDU-Kreistagsfraktion einen Haushalts-Antrag, der die Kreisverwaltung beauftragt im 2. Quartal 2020 über die Auswirkungen der Tarifzonenreform (TZR) auf den Landkreis Böblingen zu berichten (s. Anlage 1).

1. Entwicklung der Fahrgastzahlen seit der Tarifzonenreform

Mit der TZR ist die größte Reform seit der Gründung des VVS gelungen (s. auch KT-DS. 068/2020). Dank der TZR konnte im VVS ein neuer Fahrgastrekord erzielt werden. Tarifmaßnahmen brauchen jedoch erfahrungsgemäß einige Zeit (zwei bis drei Jahre), bis sie sich nachhaltig auf dem Markt auswir-

ken. Erst dann lassen sich die Auswirkungen der TZR auch verlässlich und genau darstellen.

Entwicklung im Landkreis Böblingen

Sowohl für den Landkreis Böblingen, als auch die anderen Verbundlandkreise lässt sich die Entwicklung der Fahrten nach Rücksprache mit dem VVS nicht landkreisscharf darstellen. Die Verkehrsunternehmen melden ihre Einnahmen nur verbundweit und auch die Abozahlen werden von der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) nur in einer Gesamtzahl übermittelt.

Entwicklung im gesamten VVS-Gebiet

Von April bis Dezember 2019 wurden im gesamten VVS-Gebiet 288,3 Mio. Fahrten (Ohne Schwerbehindertenfreifahrt) durchgeführt. Im Vergleich zum Vorjahr sind es 3,2 % Fahrten mehr. Bundesweit stiegen die Fahrgastzahlen in diesem Zeitraum nur um 0,3 %.

Bei alleiniger Betrachtung der Tickets, die von der TZR unmittelbar betroffen waren (Gelegenheits- und Berufsverkehr) betrug die Steigerung sogar 4,8 %. Mit diesem Plus liegt die VVS-Entwicklung deutlich über dem Bundestrend.

Besonders erfreulich ist, dass die Zahl der Stammkunden deutlich erhöht werden konnte. Im gesamten Berufsverkehr gab es ein Plus von 6,5 %. Die Zahl der Firmen-Abos hat sich sogar um 12,6 % erhöht.

Nur im Ausbildungsverkehr kam es zu einer rückläufigen Entwicklung. Es kam zu einem spürbar niedrigeren Verkauf von StudiTickets (-4,5 %) und Scool-Abos (-1,2 %). Dies liegt jedoch an der in 2019 rückläufigen Zahl der Schüler/innen und Studierenden.

Die Fahrtensteigerung bedeutet, dass werktäglich über 42.000 zusätzliche Fahrten mit dem VVS unternommen wurden. Dabei wurde eine Breitenwirkung über das gesamte VVS-Netz erzeugt.

2. Höhe des Kreiszuschusses

Die Reduzierung des Fahrpreises erzeugt Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen. Die Mindereinnahmen betragen im gesamten VVS nach der Berechnung eines Gutachters (Probst & Consorten, Dresden) auf Basis von VVS-Verkaufsdaten und der VVS-Verkehrserhebungsdaten **42,1 Millionen Euro (brutto) pro Jahr**. In dieser Summe ist bereits eine Nachfragesteigerung auf Basis einer angenommenen Preiselastizität von -0,2 (konservative Betrachtung) eingerechnet. Bei einem höheren Mengenwachstum könnten sich die Mindereinnahmen verringern. Der Betrag in Höhe von 42,1 Mio. Euro pro Jahr ist Basis für die Kostenaufteilung zwischen den Finanzierungsträgern.

Aus Gründen der Luftreinhaltung leistet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg einen zeitlich befristeten Zuschuss von insgesamt 42 Millionen Euro für sechs Jahre (2019 bis 2024).

Die nach Abzug des Landeszuschusses verbleibenden Kosten werden zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) und den Verbundlandkreisen im Verhältnis 45 % (LHS) zu 55 % (Landkreise) aufgeteilt.

Diese Kostenverteilung resultiert zum einen aus den direkt zurechenbaren Kosten (Binnenverkehr LHS: Verschmelzung 10/20er-Ring; Binnenverkehre Landkreise: Wegfall Sektorgrenzen und Verschmelzung 60/70er-Ring) und im Übrigen aus den Pendlerströmen zwischen LHS und den Landkreisen, was auch dem Einwohnerverhältnis entspricht (LHS: 25%, Landkreise: 75%).

Die Aufteilung der Kosten unter den vier Verbundlandkreisen erfolgt nach dem Einwohner-schlüssel, der Anteil des Landkreises Böblingen beträgt rund 20,65 Prozent.

Unter Berücksichtigung des Landeszuschusses und dem o.g. Schlüssel zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen betragen die Kosten für die Verbundlandkreise im Jahr 2019 (Rumpfsjahr) 13,0 Millionen Euro und im ersten vollen Jahr (2020) 17,7 Millionen Euro. Sie wachsen bis 2025, wenn der Landesanteil ausläuft, auf maximal 23,2 Millionen Euro an. Diese Beträge sind „gedeckt“.

Sollte ein höheres Mengenwachstum (steigende Fahrgastzahlen) erzielt und der jährliche Ausgleichsbetrag entsprechend reduziert werden können, wird der Unterschreitungs-betrag zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen verursachergerecht aufgeteilt.

Der Ausgleichsbetrag geht – wie bei anderen Zuzahlungen der öffentlichen Hand (z. B. Zuschuss Scool-Abo) in den Einnahmepool beim VVS. Er wird nach den geltenden Regularien des Einnahmezuschlagsvertrages (EZV) an die Vertragspartner SSB, S-Bahn und Verband Region Stuttgart (VRS) verteilt. Es ergibt sich daher keine Einnahmenverschiebung zwischen den EZV-Partnern.

Der Zuschuss des Landes, aufgeteilt auf die Jahre 2019 bis 2024, sowie die Kostenverteilung zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen ist in Anlage 2 dargestellt. Dabei handelt es sich wie dargestellt um die maximalen Beträge. Fahrgastzuwächse über die angesetzten Werte hinaus reduzieren die anfallenden Ausgleichsbeträge.

Der Ausgleichsbetrag für die TZR des Landkreises Böblingens verteilt sich wie folgt ab dem Jahr 2019. Für das Rumpfsjahr 2019 (9 Monate) wurden 2,7 Mio. Euro gezahlt. Für die Jahre 2020 und 2021 sind es 3,6 Mio. Euro. Ab 2022 erhöhen sich die Beträge auf 4,1 Mio. Euro bis 4,8 Mio. Euro.

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ff.
Ausgleichsbetrag Landkreis Böblingen in Mio. Euro	2,7	3,6	3,6	4,1	4,3	4,3	4,8
Anteil Kreisumlage (in %-Punkte)	0,42	0,56	0,54	0,61	0,64	0,64	0,71

3. Abrechnung der Tarifzonenreform

Die durch die Tarifzonenreform bei den Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen müssen ausgeglichen werden. Dazu wird für die Jahre 2019 und 2020 ein Referenzwert gebildet, aus dem sich entnehmen lässt, wie sich die Fahrgeldeinnahmen ohne die Tarifaabsenkung entwickelt hätten. Er berücksichtigt auch, dass im Jahr 2019 im Rahmen der TZR keine Erhöhung der VVS-Fahrpreise erfolgte. Der Referenzwert berechnet sich aus den tatsächlichen Tarifeinnahmen zuzüglich der durchschnittlichen Kostensteigerung des Verbundverkehrs, die üblicherweise die Basis für eine Tarifierhöhung bilden.

Für 2020 erhöht sich der Referenzwert ebenfalls mit der für dieses Jahr ermittelten durchschnittlichen Kostensteigerung. Die Differenz zwischen dem Referenzwert im jeweiligen Jahr und den tatsächlichen Einnahmen ergibt den Ausgleichsbetrag, der von der öffentlichen Hand geleistet wird, allerdings maximal bis zur Höhe des „Deckelungsbetrages“ (42,1 Mio. Euro p. a.).

Der für das Jahr 2020 errechnete Ausgleichsbetrag wird für die Ausgleichszahlungen der Jahre 2021 bis 2024 festgeschrieben. Rechtzeitig vor dem Auslaufen der Landesförderung soll die Angemessenheit des Ausgleichsbetrages durch eine Evaluation überprüft werden. Generell ist die Finanzierung der Tarifzonenreform auf Dauer angelegt.

4. Entwicklung der Einnahmen

Trotz sehr positiver Entwicklung der Fahrten war die Entwicklung der Einnahmen durch die teilweise deutlichen Fahrpreisreduktionen erwartungsgemäß negativ. Von April bis Dezember wurden im Vergleich zum selben Vorjahreszeitraum 7,0 % weniger Einnahmen erzielt. Mit dem Ausgleich der Finanzierungsträger der TZR betrug das Einnahmeplus 1,4 %. Damit konnte zwar die Tarifaabsenkung der TZR erwirtschaftet werden, aber nicht die unterlassene Tarifierhöhung von 2,6 % in 2019 sowie den Vorwegabzug aufgrund von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen. Das dadurch entstandene Delta verbleibt zunächst bei den Verkehrsunternehmen und kann in den Folgejahren durch Tarifizuschläge ausgeglichen werden. Dieses Vorgehen ist in der Zuschussvereinbarung zur Tarifzonenreform geregelt.

Im Januar und Februar konnten noch – wie in den Vormonaten – Zuwächse gegenüber dem Vorjahreszeitraum erzielt werden.

Auswirkungen der Corona-Krise

In den Tagen nach Schließung der Schulen ist die Nachfrage in den Stadtbahnen und Bussen der LHS nach einer Erhebung der SSB um 62 % zurückgegangen. Nach Einstellung der Produktion in den großen Betrieben ist das Fahrgastaufkommen nochmals gesunken. Für März ist mit gravierenden Rückgängen an Fahrten und natürlich auch an Einnahmen zu rechnen. Im April 2020 wird sich die negative Entwicklung noch fortsetzen.

Die finanziellen Auswirkungen der Corona-Krise sind enorm, durch fehlende Einnahmen für die mittelständischen Busunternehmen sogar vielfach existenzgefährdend. Insbesondere für die eigenwirtschaftlichen Verkehre und Nettovertragspartner sind die wirtschaftlichen Folgen verheerend. Seit Aufgabe des Ticketverkaufs beim Fahrer gehen bei den regionalen

Busunternehmen auch keine Kasseneinnahmen mehr ein. Die Folge war ein akutes Liquiditätsproblem bei vielen Busunternehmen. Die Aufgabenträger haben hier mit Unterstützung des VVS unmittelbar gehandelt und die monatliche Abschlagszahlung der Mittel nach § 15 ÖPNV-Gesetz (früher Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr gem. § 45a PBefG) für die Monate April und Mai als Vorauszahlung verdreifacht und jeweils bereits im Vormonat ausbezahlt.

Zudem wurde mit den Verbundlandkreisen vereinbart, dass die Abschlagszahlungen für die Vertragsverkehre im regionalen Busverkehr trotz der Einschränkungen im Angebot zunächst in unveränderter Höhe weitergezahlt werden. Das Land und der Verband Region Stuttgart verfahren bei ihren Bestellverkehren (Regional- und S-Bahn) genauso. Es ist aber sehr wahrscheinlich, dass bei Fortdauer des „shut down“ weitere Liquiditätshilfen nötig sein werden.

Die Corona-Krise wird den ÖPNV voraussichtlich kurz- bis mittelfristig stark zurückwerfen. Es werden hohe Einnahmeverluste erwartet, welche den Finanzierungsbedarf der TZR deutlich übertreffen.

5. Fazit

Die Tarifzonenreform hat in den ersten Monaten zu erfreulichen Fahrtensteigerungen geführt. Die Ausgleichszahlungen der Finanzierungsträger haben im ersten Jahr noch nicht ausgereicht, um den gesamten Finanzierungsbedarf einschließlich der unterlassenen Tarifierhöhung zu erwirtschaften.

Nach der Corona-Krise wird es jedoch unerlässlich sein, eine schonungslose Bestandsaufnahme unter Einbeziehung aller staatlichen Hilfen zu machen und ggf. einen neuen Pakt für die künftige Finanzierung des ÖPNV zu schließen.



Roland Bernhard