



Vorlage AUT_35/2024
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 22.11.2024

Anlagen

- 1: Synopse zur Anpassung
- 2: Allgemeine Vorschrift
(Volltext)

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Anpassung der Allgemeinen Vorschrift des Verbandes Region Stuttgart über die
Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs-
und Tarifverbundes Stuttgart
- Vorberatung -**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik empfiehlt dem Kreistag, der Anpassung der Allgemeinen Vorschrift des Verbandes Region Stuttgart (VRS) gemäß der in Anlage 2 beigefügten Fassung zum 01.01.2025 zuzustimmen.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	22.11.2024	öffentlich
Kreistag	Beschluss	20.12.2024	öffentlich

Klima-Auswirkung:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
Bei Verwendung des derzeitigen Tools konnte bei dieser Vorlage keine Klimaauswirkung festgestellt werden.	Mobilität / Straßenbau (0)
Begründung / Einordnung / Alternativen-Prüfung:	
Es handelt sich bei dem Beschluss um eine Änderung der Allgemeinen Vorschrift (Finanzierungssetzung) ohne klimarelevante Auswirkung.	

I. Sachverhalt und Begründung:

Am 03.12.2009 ist die Nahverkehrsordnung der EU über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/07) in Kraft getreten. Um Verkehrsunternehmen beihilferechtlich zulässig und außerhalb von wettbewerblichen Verfahren Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen zu gewähren, wurde im Rahmen des ÖPNV-Pakts dahingehend eine Einigung erzielt, dass der VRS – in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Verbundlandkreisen – eine Allgemeine Vorschrift über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart erlässt. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 05. Dezember 2014 sein Einvernehmen zur Allgemeinen Vorschrift (AV) erteilt (KT_50/2014).

Die AV regelt die Einnahmenaufteilung für die Busverkehre der Verbundstufe II. Neben den Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf von VVS-Fahrausweisen umfasst sie auch die Verteilung von tariflich bedingten Ausgleichsleistungen. Durch die Corona-Pandemie und die Einführung des Deutschlandtickets hat sich die Erlössituation im ÖPNV nachhaltig verändert. In der Verbundstufe II des VVS wirkt sich das nicht nur durch ein von 2019 bis 2022 gesunkenes Einnahmenvolumen, sondern auch durch nachhaltige Veränderungen der Nachfragestrukturen aus. Diese Veränderungen beeinflussen die Einnahmenanteile der Verkehrsunternehmen zusätzlich.

Der durch den VVS erhobene Fahrgastnachfrage kommt daher eine immer größere Bedeutung zu. Andere Instrumente, wie die Verkaufsstatistik oder der Ticketmix innerhalb des VVS aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets erhalten eher nachrangige Bedeutung. Seit 2017 forciert der VRS die Einführung automatischer Fahrgastzählensysteme (AFZS), die das Fundament für die statistisch sichere Nachfragedatenbasis bei den Busverkehren darstellen, wodurch andere Datengenerierungen generell die Ausnahme bilden. Flankierend dazu hat das Land Baden-Württemberg weitere Standards bei AFZS gesetzt. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen sind zum 01.01.2025 mehrere (technische) Anpassungen an der AV erforderlich. Diese haben zum Ziel, die Verwendung der unterschiedlichen Datensätze für den Prozess der Einnahmenaufteilung zu konkretisieren. Insbesondere soll die Einnahmenaufteilung zukünftig zunehmend auf der Verwendung von (automatisiert generierten) Zählensdaten anstelle von Erhebungsdaten (Befragungen und manuelle Zählungen) gestützt werden. Zudem wurden in der AV redaktionelle Anpassungen und Konkretisierungen vorgenommen. Kernpunkte der Änderung der AV sind:

- **Durch die Anwendung des Deutschlandticket werden VVS-Ticketmix und Verkaufsstatistik als Sekundärdatenquellen entfernt**

Der bei Erhebungen festgestellte Ticketmix wurde in der Vergangenheit mit dazu verwendet, aus den Erhebungsdaten für die Schultage das Nachfrageniveau an Wochenend- und Ferientagen abzubilden. Die VVS-Jahres-Verkaufsstatistik diente als Stützgröße für die Fortschreibung von Bestandsdaten auf Folgejahre. Nachdem die Bestandsdaten aus Erhebungen stammen, die vor der Einführung des Deutschlandtickets durchgeführt worden sind, ist dieses Tarifangebot in den Erhebungsdaten nicht vorhanden. Die Anwendung einer aktuellen Verkaufsstatistik führt deshalb zu keinen aussagekräftigen Ergebnissen. Ohnehin haben die veränderten Nutzungshäufigkeiten aufgrund der Pandemiefolgen und der stark vergünstigten Ticketangebote die früher vorhandene Kontinuität bei der jährlichen Auswertung der Ticketverkäufe ausgehebelt.

- **Ermittlung von Jahreswerten über Ganglinie von automatischen Zählungen**

Die Fahrgastnachfrage verändert sich üblicherweise im Jahresverlauf. Bei Erhebungen, die über mehrere Monate laufen, ist dies zu berücksichtigen. Erhebungsergebnisse, die in nachfrageschwächeren Monaten erfasst wurden, sind deshalb höher zu gewichten, um sie mit anderen Werten zu einem mittleren Jahreswert zusammenzuführen. Auch hierfür wurde bisher der Jahresverlauf der Ticketverkäufe ausgewertet. Mit der Zunahme der Pauschaltickets bilden die Verkaufsdaten aber den tatsächlichen Nachfrageverlauf kaum noch ab. Es ist daher sachgerechter, den Nachfrageverlauf über das Jahr hinweg aus AFZS-Daten zu gewinnen, die ohnehin das ganze Jahr über anfallen.

- **Konsequente Ausrichtung der Erhebungen auf automatische Zählungen**

Daten aus AFZS waren bisher lediglich dazu vorgesehen, Daten aus manuellen Erhebungen (Verkehrsstromerhebungen) zu kalibrieren oder auf Folgejahre fortzuschreiben. Wegen des pandemiebedingten Abbruchs des VVS-Erhebungsturnus sind die Bestandsdaten aus Verkehrsstromerhebungen aber inzwischen relativ alt. Es ist daher angezeigt, die Vorgehensweise umzukehren und AFZS-Daten als Grundlage für den Aufbau des Nachfrage-Mengengerüsts zu nutzen und lediglich noch Korrekturfaktoren, die über AFZS nicht gewonnen werden können (z.B. Anteil unternehmensinterner Umsteiger) aus den „historischen“ Daten zu entnehmen.

- **Pauschale und manuelle Regeln erhalten zugunsten AFZS nachgelagerte Funktion**

Vor dem Hintergrund des früheren 6-jährigen VVS-Erhebungsturnus sah die AV vor, Angebotsveränderungen unmittelbar nach Umsetzung mittels eines vorläufigen, vereinfachten Prognoseverfahrens im Nachfragemengengerüst zu berücksichtigen. Diese Korrekturen waren so lange gültig, bis mittels einer nachgelagerten Verkehrsstromerhebung die tatsächliche Nachfrageentwicklung festgestellt werden konnte. Beim Einsatz von AFZS fallen jährlich aktuelle Nachfragedaten an, so dass diese vorrangig genutzt werden können und die vorläufige Nachfrageprognose höchstens noch für das laufende Jahr in Ansatz gebracht werden kann.

- **Aktualisierung & Harmonisierung der technischen AFZS-Vorgaben mit Vorgaben des Landes**

Im Zusammenhang mit der Vorgabe des Landes nach einer zukünftig flächendeckenden Ge-

nerierung von AFZS-Daten hat das Land auch Anforderungen an die technische Ausstattung der Fahrzeuge und die Erhebungsintensität formuliert. Eigene Anforderungen der AV des VRS an das „On Board-Equipment“ machen vor diesem Hintergrund keinen Sinn mehr, zumal die Landesanforderungen hinsichtlich der Testierung der Installationen auch eine größere Flexibilität bieten.

Im Detail können die Änderungsvorschläge zur AV einschließlich ihrer Anlagen in tabellarischer Form (Synopsis) Anlage 1 der Sitzungsvorlage entnommen werden.

II. Weiteres Vorgehen

Das Land sowie die Verbundlandkreise müssen nach dem ÖPNV-Pakt ihr Einvernehmen zur AV bzw. deren Änderung erteilen, wobei seitens der Verbundlandkreise das Einvernehmen nur einstimmig verweigert werden kann.

Die Beschlussfassung in den Gremien der Verbundlandkreise erfolgt derzeit parallel. Die Behandlung im regionalen Verkehrsausschuss erfolgt am 20.11.2024. Die anschließende endgültige Beschlussfassung durch die Regionalversammlung ist für den 18.12.2024 vorgesehen. Die AV soll zum 01.01.2025 in Kraft treten.

III. Finanzielle Auswirkungen

Die geplanten Änderungen der Allgemeinen Vorschrift des VRS haben keine finanziellen Auswirkungen für den Landkreis Ludwigsburg.