

## Kreistagsdrucksache Nr. 101/22

AZ 43/797

Anlage: 1

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Maßnahmen im Zusammenhang mit der aktuellen Situation im Busverkehr /  
Satzungsbeschluss Allgemeine Vorschrift

### Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Vorberatung am 28.09.2022

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 12.10.2022

---

### Beschlussvorschlag:

1. Der in Anlage 1 dargestellte Entwurf wird als Satzung beschlossen.
2. Die weiteren im Sachverhalt dargestellten Maßnahmen zur Stabilisierung der Situation im ÖPNV werden zur Kenntnis genommen.

---

### Sachverhalt:

#### 1. Aktuelle Situation

Seit Beginn der Corona-Pandemie im Jahr 2020 hat sich die wirtschaftliche Situation für das ÖPNV-Gewerbe zunehmend verschlechtert. Zwar wurden durch die Rettungsschirme der vergangenen beiden Jahre die Fahrgeldausfälle aufgrund eingebrochener Nachfragezahlen bislang ausgeglichen, allerdings mit zeitlicher Verzögerung, so dass der ÖPNV-Betrieb im naldo weitestgehend aufrechterhalten werden konnte. Dennoch führte die Pandemie zu einem deutlichen Mehraufwand bei allen Beteiligten und es ist unklar, wie sich die Situation weiter entwickeln wird, sowie ob und wann die Vor-Corona-Nachfragezahlen und Fahrgeldeinnahmen wieder erreicht werden.

Auf der anderen Seite setzen Kostensteigerungen, die sich infolge des Krieges in der Ukraine nochmals deutlich verschärft haben, die Branche zusätzlich unter Druck, so dass in Nachbarlandkreisen bereits geregelte Marktaustritte von Verkehrsunternehmen (VU) und auch Insolvenzen zu verzeichnen sind. Von Seiten des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V. (WBO) wurden zwischenzeitlich mehrere Protestveranstaltungen organisiert und entsprechende Pressearbeit betrieben, um auf diese Situation aufmerksam zu machen.

## 2. Situation im naldo

Die aktuelle Situation war Gegenstand mehrerer intensive Abstimmungsgespräche zwischen der naldo-Verbundverwaltung, den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern seit Ende Februar. Schwierig war hierbei für alle Beteiligten die Ungewissheit, welche Haltung Bund und Land bezüglich möglicher Hilfsmaßnahmen schlussendlich einnehmen würden, da über einen längeren Zeitraum widersprüchliche Signale gesendet wurden. Fest stand, dass ohne Unterstützungsmaßnahmen von Bund und Land, sollen keine ÖPNV-Leistungen gekürzt werden, zusätzliche finanzielle Mittel nur über eine entsprechend hohe Tarifierpassung (Finanzierung durch die Kundschaft) oder zusätzliche Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger ins System fließen können.

Nachdem klar war, dass weder Bund noch Land Unterstützungsmaßnahmen wegen der Kraftstoffpreise ergreifen, hat naldo die Tarifierpassungsrate berechnet. Mit über 10 Prozent wurden diese weder als marktverträglich noch als zielführend für eine Verkehrswende eingeschätzt. In weiteren Verhandlungsrunden wurden Wege erörtert, wie die Tarifierpassung mit zusätzlichen Aufgabenträgergeldern gedämpft werden kann. Schlussendlich stand folgendes Gesamtpakt im Raum, das dem naldo-Aufsichtsrat als zuständigem Entscheidungsgremium vorgeschlagen und von diesem akzeptiert wurde:

1. Die Tarifierpassung im naldo wird auf 01.10.2022 vorgezogen.
2. Die Tarifierpassungsrate beträgt 6,3 Prozent.
3. Die Aufgabenträger erhöhen ihre Zahlungen gemäß der Allgemeinen Vorschrift über die Festlegung und Rabattierung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr im Gebiet des jeweiligen Landkreises um 50 Prozent der Aufwuchsmittel 2023 (ca. 80.000 € von 160.000 €) nach § 15 ÖPNVG. Die Aufwuchsmittel 2022 verbleiben vollständig im Tarif und mindern die Tarifierpassungsrate (vgl. hierzu KT-DS 089/20). Hierzu ist ein Satzungsbeschluss erforderlich.
4. Die naldo-Landkreise bringen zusätzliche Mittel i. H. von 1,4 Mio. € auf zwölf Monate (350.000 € je Landkreis) zur Dämpfung der Tarifierpassungsrate über die bestehenden Verträge zum Ausgleich verbundbedingter Belastungen („Diesel-AVB“) ein. Dies entspricht einer Reduzierung der Tarifierpassungsrate um weitere 2 Prozent. Die Dynamisierung der AVB-Mittel wird bis zur Umsetzung der neuen Einnahmeaufteilung beibehalten (vgl. zu diesem Thema auch KT-DS 088/17).
5. Sollte es doch noch zu einer Landesförderung zum Ausgleich von Kostensteigerungen kommen, soll diese in voller Höhe zusätzlich an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, da die Verkehrsunternehmen bei der Berechnung der Tarifierpassung teilweise auf die Berücksichtigung von „offenen Tarifierpassungen“ aus den Jahren 2020 und 2021 in Höhe von insgesamt 2 Prozent verzichten.
6. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger streben gemeinsam an, die nächste Tarifierpassung nicht vor dem 01.01.2024 vorzunehmen.

Die Tarifierpassung im Stadttarif Tübingen wird auf Wunsch der TüBus GmbH, die bezüglich dieser Preisstufe eine Tarif-Teilautonomie im naldo besitzt, erst zum 01.03.2023 vollzogen, da zu diesem Zeitpunkt auch das landesweite Jugendticket und ein verbilligtes städtisches Ticket eingeführt werden sollen. Die TüBus GmbH ist allerdings verpflichtet, dem naldo bzw. den anderen Verkehrsunternehmen die so entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen.

### 3. Situation in den Vertragsverkehren im Landkreis Tübingen

Die gemeinwirtschaftlichen Vertragsverkehre im Landkreis Tübingen profitieren von den oben beschriebenen Maßnahmen nicht, denn in den Bruttoverträgen werden die für die Verkehrsunternehmen entstehenden zusätzlichen Einnahmen den Bestellerentgelten gegengerechnet. Das Kostenrisiko liegt hier grundsätzlich beim Verkehrsunternehmen, das Einnahmerisiko beim Besteller. Die aktuelle, durch den Ukraine-Krieg verursachte und in dieser Art nicht vorhersehbare, besondere Preissituation beim Kraftstoff wird von den vertraglichen Preisanpassungsregelungen im Jahr 2022 jedoch nicht adäquat abgebildet. Dies führt bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen Problemen, weshalb für das Jahr 2022 eine partnerschaftliche Kostentragung der Diesel-Mehrkosten vereinbart wurde. Die Diesel-Mehrkosten berechnen sich – analog der vertraglichen und wieder ab 2023 greifenden Preisgleitung – über die Indexzahlen des Statistischen Bundesamtes, indem die Differenz des jeweils aktuellen Monatsindexwertes für den Zeitraum von März bis Dezember 2022 mit dem Jahresindexwert 2021 ermittelt und mit einem Durchschnittsverbrauch auf die monatlichen Fahrplan-km im Bündel hochgerechnet wird. Diese rechnerischen Diesel-Mehrkosten für den Zeitraum von März bis Dezember 2022 werden zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreis hälftig aufgeteilt. So entstehen für den Landkreis Kosten in Höhe von ca. 450.000 €, die sich jedoch (periodenversetzt und anteilig) um die Mehreinnahmen verringern werden, die durch die unter Ziffer 2 beschriebenen Maßnahmen entstehen. Am Ende der Vertragslaufzeit ist außerdem eine Überkompensationskontrolle vorgesehen.

### 4. Satzungsbeschluss

Im Zuge der ÖPNV-Finanzreform hat das Land die ehemaligen § 45a PBefG-Gelder auf die Stadt- und Landkreise zur Auskehrung an die Verkehrsunternehmen übertragen, und in diesem Zusammenhang wurde in allen vier naldo-Landkreisen gleichlautend eine Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Festlegung und Rabattierung von Zeitfahrtausweisen im Ausbildungsverkehr im Gebiet des jeweiligen Landkreises (Allgemeine Vorschrift) erlassen. Auf die KT-DS 021/18, 029/19 und 089/20 wird verwiesen.

Zur Umsetzung von Punkt 2.3 muss § 4 Abs. 2 Satz 2 dieser Satzung angepasst werden.

Aktueller Wortlaut § 4 Abs. 2	Künftiger Wortlaut § 4 Abs. 2
Die Verteilung des Gesamtausgleichs je Linien/ Linienbündel/ Netz ergibt sich aus Anlage 1. Die Beträge in Anlage 1 erhöhen sich ab 01.01.2022 um 3,5 %, jeweils abgerundet auf volle 1.000 €.	Die Verteilung des Gesamtausgleichs je Linien/ Linienbündel/ Netz ergibt sich aus Anlage 1. Die Beträge in Anlage 1 erhöhen sich ab <b>01.01.2023</b> um <b>5,3 %</b> , jeweils <b>gerundet</b> auf volle 1.000 €.

Der neue Erhöhungsprozentsatz von 5,3 % ergibt sich aus dem aktuellen Erhöhungsprozentsatz von 3,5 % (das entspricht den kompletten Aufwuchsmittel 2022, also 160.000 €) zuzüglich 1,8 % (das entspricht der Hälfte der Aufwuchsmittel 2023, also 80.000 €). Die kaufmännische Rundung verhindert, dass sich der Ausgleichsbetrag bei den kleinen Ausgleichsbeträgen rechnerisch verringert.

Der gesamte Wortlaut der Änderungs-Satzung kann **Anlage 1** entnommen werden. In den anderen naldo-Landkreisen werden gleichlautende Entscheidungen getroffen. Damit kann die naldo-Tarifanpassungsrate um 0,9 % gedämpft werden. Die verbleibenden Aufwuchsmittel werden für (bereits beschlossene) verkehrliche Maßnahmen verwendet.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Finanzielle Auswirkungen auf den Kreishaushalt haben die Ziffern 2.3 / 4, Ziffer 2.4 und Ziffer 3 in der Produktgruppe 5470 „Verkehrsbetriebe / ÖPNV“ wie folgt:

#### Ziffer 2.3 / 4

Die erhöhten Zuweisungen des Landes gemäß § 15 ÖPNVG werden von der Verwaltung bei der Planung im Haushalt 2023 einnahmeseitig in Nr. 2 (Zuweisung und Zuwendung, Umlagen; Erhöhung um ca. 160.000 €) und ausgabeseitig unter Nr. 17 als Transferaufwendung berücksichtigt (Erhöhung um ca. 80.000 €).

#### Ziffer 2.4

Die „Diesel-AVB“ in Höhe von 350.000 € fallen in den Jahren 2022 und weit überwiegend 2023 an. Im Haushalt 2023 werden sie ebenfalls im Ansatz unter Nr. 17 eingeplant, wo auch die regulären, weiterhin dynamisierten AVB (+ 35.000 €) zu finden sind. Die im laufenden Jahr anfallenden „Diesel-AVB“ werden über das Abteilungsbudget abgebildet.

#### Ziffer 3

Die bestellten Verkehre sind unter Nr. 14 (Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) zu verbuchen. Die genannten Kosten fallen im laufenden Jahr 2022 an. Die Verwaltung geht aktuell davon aus, dass sie über das gesamte Abteilungsbudget abgebildet werden können, unter anderem über Minderaufwendungen bei der Verbandsumlage des Zweckverbandes Schönbuchbahn i.H.v. 220.000 €.