

KT-Drucks. Nr. 174/2022/1

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

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

Az: 797.621
05.10.2022

Aktuelle Kostenentwicklung im ÖPNV - Rettungsschirm für die Jahre 2023 und 2024 -

Anlage_Bewertungsblatt Klimarelevanz

I. Vorlage an den

Kreistag
zur Beschlussfassung

10.10.2022
öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Kreistag stimmt der Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms für die Jahre 2023 und 2024 zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Vergaben der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 unter den in Ziffer I dargestellten Eckpunkten des Rettungsschirms, insbesondere hinsichtlich
 - der Laufzeit (Ziffer I. 2.),
 - der Berechnung der Einnahmeverluste (Ziffer II. 1.),
 - der Berechnung der nicht realisierten Fahrgastzuwächse (Ziffer II.

- 2.) und
- der Berechnung der gestiegenen Energiekosten (Ziffer II. 3.)

vorzubereiten und durchzuführen.

3. Der Kreistag stimmt einer solidarischen Finanzierung des Rettungsschirms zwischen den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis zu.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorbereitungen für den Abschluss evtl. notwendiger Übergangsverträge weiter voranzutreiben und die notwendigen Beschlussfassungen vorzubereiten.
5. Bund und Land werden aufgefordert auch für die Zeit der Jahre 2023 und 2024 einen Rettungsschirm aufzuspannen.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 26.09.2022 beraten und empfiehlt dem Kreistag zu beschließen.

III. Begründung

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 30.05.2022 der Anpassung der Verkehrs- und Notverträge an die geänderte Kostensituation zugestimmt (s. KT-Drs. 087/2022). Gleichzeitig hat er die weiteren Lösungsansätze für die Jahre 2023 ff. (Rettungsschirm für die Jahre 2023 und 2024 sowie die Überlegungen zu den Übergangsverträgen) zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die Verhandlungen mit den Verbundlandkreisen fortzuführen.

In der Folge haben die Verbundlandkreise gemeinsam mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) einen Vorschlag für die Gestaltung des kommunalen Rettungsschirms 2023/2024 erarbeitet und abgestimmt.

Die finanzielle Krise im ÖPNV beschäftigt die Verwaltungen und die kommunalen Gremien nun schon seit dem Jahr 2020. Mit dem Rettungsschirm der Jahre 2021 und 2022 (auf die ausführliche Darstellung in der Vorlage KT-Drs. 243/2020/1 wird verwiesen) und den darauf basierenden Notverträgen ist es uns gelungen, das ÖPNV-System im Verbundraum Stuttgart zu stabilisieren. Unser Ziel, Insolvenzen im Verbundraum so weit als möglich zu verhindern und die Verkehrsunternehmen (VU) in die Lage zu versetzen, ihre Verkehre aufrecht zu erhalten, haben wir bis auf wenige Ausnahmen erreicht. Im Landkreis Böblingen selbst waren keine Marktaustritte zu verzeichnen.

Die Verbundlandkreise sind bereits mit ihren Beschlüssen des Jahres 2020 ins finanzielle Risiko gegangen, da zu dem Zeitpunkt noch keine Klarheit über evtl. Zuschüsse von Bund oder Land herrschte. Durch die nach unseren kommunalen Entscheidungen zugesagten Bundes- und Landesmittel zur Stützung der Unternehmen können wir zumindest bei den Einnahmeausfällen mit einer kompletten Erstattung rechnen. Für die immensen Steigerungen bei den Energiekosten im Jahr 2022 werden jedoch weder Bundes- noch Landesmittel zu erwarten. Die finanziellen Auswirkungen der Stützungsmaßnahmen, die mit

der Vorlage KT-Drs. 087/2022 beschlossen wurden, müssen damit rein kommunal finanziert werden. Für den Landkreis Böblingen bedeutet dies im Jahr 2022 einen zusätzlichen Aufwand von rund 2,25 Mio. Euro.

Dieser zusätzliche Aufwand kann, wie in der KT-Drs. 087/2022 beschrieben, durch Mittel aus dem Landesrettungsschirm 2021 gegenfinanziert werden, welche erst nach Kassenschluss für das Jahr 2021 vereinnahmt wurden.

Die noch im Jahr 2020 geäußerte Hoffnung, dass spätestens ab dem Jahr 2023 wieder „normale Verhältnisse“ herrschen, hat sich leider nicht bestätigt. Im Gegenteil: Neben der nach wie vor andauernden Corona-Pandemie mit stark schwankenden Inzidenzen und einer unsicheren Prognose zur Entwicklung im kommenden Herbst/Winter hat sich die Situation durch die Folgen des Angriffskriegs auf die Ukraine weiter verschärft. Es muss daher auch in den nächsten zwei Jahren mit geringeren Einnahmen bei gleichzeitig deutlich höheren Kosten gerechnet werden.

Bedauerlicherweise muss davon ausgegangen werden, dass die kommunale Seite hier erneut allein gelassen wird und der Landkreis von Bund und Land weder Geld für Einnahmeausfälle, noch für die gestiegenen Energiekosten erhalten wird.

Der VVS geht für das Jahr 2023 – nach vorsichtigen Schätzungen – weiterhin von 12 Prozent Einnahmeverlusten aus. Die Entwicklung des Jahres 2024 lässt sich noch nicht abschätzen. Um trotzdem eine ausreichende Verkehrsbedienung auch über den 31.12.2022 hinaus sicherstellen zu können, ist es erforderlich, dass die Verbundlandkreise als Aufgabenträger mit den VU erneut einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 abschließen, um die coronabedingten Einnahmeausfälle und die gestiegenen Energiekosten ausgleichen zu können. Dabei werden die Landkreise – sollte es wider Erwarten weitere Hilfsmittel vom Land oder vom Bund geben – vorrangig auf diese bereitgestellten Mittel zurückgreifen.

Auch das Ziel der nächsten zwei Jahre muss es auf jeden Fall sein, Insolvenzen so weit als möglich zu vermeiden und unsere mittelständisch geprägte Unternehmerschaft zu erhalten. Insolvenzen würden zu immensen Mehrkosten führen, die ebenfalls unmittelbar vom Landkreis als Aufgabenträger zu tragen wären.

1. Eckpunkte des Rettungsschirms 2023 und 2024

In der Vorlage KT-Drs. 087/2022 wurde das gesamte Maßnahmenpaket mit vier möglichen Handlungssträngen vorgestellt, mit dem das ÖPNV-System im Verbundraum Stuttgart gesichert werden soll. Die Anpassung der Verkehrsverträge und der aktuell laufenden Notverträge (Rettungsschirm 2021/2022) wurde am 30. Mai 2022 im Kreistag beschlossen und bereits umgesetzt.

Nachdem die Notverträge – und damit auch die angepassten Regelungen zum Ausgleich der gestiegenen Energiekosten – jedoch am 31.12.2022 auslaufen, ist über eine Verlängerung/Neuaufgabe des Rettungsschirms für die Jahre 2023 und 2024 zu beraten.

1. Rechtliche Grundlage

Mit unserem Rechtsberater wurde abgestimmt, dass das Vertragskonstrukt aus dem Rettungsschirm 2020 und dem Rettungsschirm 2021/2022 übernommen werden kann. Die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfolgt im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007.

2. Startzeitpunkt und Laufzeit des Rettungsschirms

Die Zustimmung der kommunalen Gremien vorausgesetzt, sollen die neuen Rettungsschirmverträge ab Januar 2023 gelten.

Wie bereits ausgeführt, ist die Entwicklung in den nächsten Jahren nicht abzusehen. Belastbare Schätzungen zur Frage, wann wieder das Fahrgastniveau des Jahres 2019 erreicht werden kann, oder die Energiekosten sich wieder auf das (bereits hohe) Niveau des Jahres 2021 normalisieren, gibt es nicht.

Wir schlagen daher erneut eine Vertragslaufzeit von zwei Jahren vor. Nachdem - wie bisher - auch eine Regelung zur Deckelung der Ausgleichsleistungen aufgenommen wird (s. Ziffer III.), ist die Vertragslaufzeit unkritisch, da bei einer unerwartet positiven Entwicklung der Einnahmen und Kosten, die keine Ausgleichszahlungen mehr nötig machen, der Vertrag zwar weiterläuft, aber keine Auszahlungen mehr erfolgen.

3. Wer bekommt Zahlungen aus dem Rettungsschirm?

Der Rettungsschirm wird nur den VU mit Erlösverantwortung angeboten (eigenwirtschaftliche Verkehre und Nettoverträge). Der Landkreis trägt die Einnahmeverluste der Brutto-Vertragsverkehre, außerdem sind hier Kostensteigerungen über die (im Jahr 2022 angepassten) Dynamisierungsregelungen im Vertrag abgedeckt, sodass diese Vertragsverkehre keine Zahlungen aus dem Rettungsschirm erhalten.

4. Umfang des Ausgleichs

Der Rettungsschirm beinhaltet grundsätzlich Ausgleichszahlungen für die pandemiebedingten Einnahmeverluste, die gestiegenen Energiekosten und für nicht realisierte Fahrgastzuwächse. Es wird jedoch bei der konkreten Festlegung der Ausgleichszahlungen zwischen Netto-Verträgen und eigenwirtschaftlichen Verkehren unterschieden:

- Bei den Netto-Verträgen wird über den Rettungsschirm kein Ausgleich für die gestiegenen Energiekosten gewährt. Die höheren Energiekosten sind bereits – wie andere Kostensteigerungen (Personal, Material usw.) – über die im Jahr 2022 vorgenommenen Anpassungen der Dynamisierung in den Verkehrsverträgen abgedeckt.

- Die eigenwirtschaftlichen Verkehre erhalten lediglich Zahlungen aus dem Rettungsschirm und haben keine sonstigen vertraglichen Beziehungen mit dem Landkreis. Ihnen werden daher neben den fehlenden Einnahmen und nicht realisierten Fahrgastzuwächsen nur die gestiegenen Energiekosten ausgeglichen. Für die weiteren inflationsbedingten Kostensteigerungen oder höhere Kosten z.B. im Personalbereich kann und wird kein Ausgleich gewährt werden. Diese unterliegen weiterhin dem wirtschaftlichen Risiko der Unternehmen.

5. Weitere Rahmenbedingungen

Unternehmen, die sich jetzt für den Rettungsschirm entscheiden, müssen während der Laufzeit des Vertrags ihre Verkehre aufrechterhalten. Die Verträge sollen keine Ausstiegsklausel enthalten und so gestaltet werden, dass innerhalb der Laufzeit eine Entbindung wirksam verhindert wird.

Dazu werden die Verträge wie bisher eine Regelung enthalten, dass die Vereinbarung vom Aufgabenträger mit Wirkung zum nächsten Kalendermonat gekündigt werden kann, wenn das VU einen Entbindungsantrag für Verkehre stellt, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind. In diesem Fall ist vom VU die Hälfte der gewährten Ausgleichsleistungen zurückzubezahlen.

2. Berechnung der Ausgleichsleistungen des Rettungsschirms

Die Ausgleichsleistungen des Rettungsschirms werden wie folgt berechnet:

1. Berechnung der Einnahmeverluste

Basis der Ausgleichszahlungen für die Einnahmeverluste ist – wie bei den bisherigen Rettungsschirmen – das Einnahmenniveau des Jahres 2019. Dieses Einnahmenniveau wird mit den Tarifanpassungen 2020 (1,9 Prozent ab 01.04.2020), 2021 (2,66 Prozent ab 01.04.2021) und 2022 (2,5 Prozent ab 1.4.2022) fortgeschrieben.

Bei einer zweijährigen Laufzeit (2023 und 2024) wird der Betrag ebenfalls um die Tarifanpassungen dieser Jahre fortgeschrieben.

2. Berechnung der nicht realisierten Fahrgastzuwächse

Die VU mit Erlösverantwortung haben bei der Kalkulation ihrer Konzessionsanträge sowohl mit Tarifanpassungen, als auch mit regelmäßigen Fahrgastzuwächsen kalkuliert. Basis der Kalkulation waren die jeweiligen Steigerungen der letzten Jahre. Der langjährige Durchschnitt im VVS liegt bei rund 2 Prozent jährlichem Fahrgastzuwachs.

Für die Jahre 2020 bis 2023 ergibt sich nach den Erhebungen des VVS ein nicht realisierter Fahrgastzuwachs von 8,3 Prozent. Im Rettungsschirmvertrag für die Jahre 2021 und 2022 (s. KT-Drs. 243/2020/1) wurden bereits einmalig 2 Prozent

ausgeglichen, so dass für das Jahr 2023 noch 6,3 Prozent „offen“ sind. Abgerundet ergibt sich ein Zuschlag auf die Ausgleichszahlungen für die Einnahmeverluste mit 6 Prozent.

Dieser „Aufschlag“ von 6 Prozent macht auch finanziell einen deutlichen Unterschied zu den bisherigen Rettungsschirmen. Verbundweit werden dadurch im Jahr 2023 rund 3,3 Mio. Euro zusätzlich an die Verkehre mit Erlösverantwortung ausgeschüttet. Wir gehen davon aus, dass wir mit diesem Ansatz die Gefahr von Insolvenzen und auch die Zahl evtl. notwendiger Übergangsverträge mit nachfolgendem Vergabeverfahren nach VO (EG) 1370/2007 (s.a. Ziffer VI.) deutlich reduzieren.

3. Berechnung der gestiegenen Energiekosten

Entsprechend den Regelungen in den Ergänzungsverträgen zu den Rettungsschirmverträgen der Jahre 2021 und 2022 (s. KT-Drs. 087/2022) wird davon ausgegangen, dass der Kostenanteil des Diesels in den eigenwirtschaftlichen Verträgen analog zum Durchschnitt der Vertragsverkehre ist. Dieser beträgt über alle Verkehrsverträge etwa 18 Prozent.

Jede Steigerung des Dieselpreises über den Jahresdurchschnitt von 2021 hinaus (rund 1,08 Euro/Liter) wird entsprechend auf die Einnahmenbasis umgerechnet, d.h. bei einer exemplarischen durchschnittlichen Dieselpreissteigerung um 50 Prozent wird von einer jährlichen Kostensteigerung um 9 Prozent ausgegangen. Dementsprechend werden die oben dargestellten gesicherten Einnahmen um 9 Prozent erhöht. Unterjährig wird der Indexwert, analog zum Vorgehen bei den Vertragsverkehren, geschätzt und angepasst, um größere Rück-/Nachzahlungen im Rahmen der Endabrechnung zu verhindern. Bei der Endabrechnung der Rettungsschirmverträge 2023/2024 erfolgt auch hier eine Spitzabrechnung.

3. Deckelung der Zahlungen aus dem Rettungsschirm

Der Rettungsschirm soll lediglich die fehlenden Einnahmen und den unverhältnismäßigen Anstieg der Energiekosten bei den VU ausgleichen. Daher orientieren sich die Ausgleichsleistungen des Rettungsschirms auch jeweils an der tatsächlichen Entwicklung über die Vertragslaufzeit:

1. Die fortgeschriebenen Einnahmen des Jahres 2019 (s.o. Ziffer II. 1) inklusive der nicht realisierten Fahrgastzuwächse (s.o. Ziffer II. 2) bilden die Obergrenze, erstattet wird lediglich das Delta zwischen den fortgeschriebenen Einnahmen des Jahres 2019 und den tatsächlichen Einnahmen. Sobald sich die Fahrgastzahlen und damit auch die Fahrgeldeinnahmen so erholen, dass vor Vertragsende die tatsächlichen Einnahmen die gesicherten Einnahmen übersteigen, enden die Zahlungen dieser Unterstützungsleistungen.

2. Die Ausgleichszahlungen für die Energiekosten (Ziffer II. 3) orientieren sich an den tatsächlichen Kostenentwicklungen. Fallen die Dieselpreise wieder auf das Niveau des Jahres 2021 wird auch die Auszahlung dieser Unterstützungsleistungen eingestellt.

Der Presse war in den letzten Wochen immer wieder zu entnehmen, dass sich die Fahrgastzahlen durch das 9-Euro-Ticket deutlich erhöht und in einzelnen Bereichen der DB AG das Vor-Coronaniveau erreicht haben. Tatsächlich hat auch nach unseren Erkenntnissen das 9-Euro-Ticket einen Fahrgastzuwachs bewirkt, allerdings vor allem im Freizeitverkehr und ohne positiven Einfluss auf die Tarifeinnahmen. Dies liegt in der Berechnungsmethodik begründet.

Basis der Ausgleichszahlungen des Bundes sind die fortgeschriebenen Einnahmen des Jahres 2019. Mehreinnahmen für die Verbünde – und damit für die VU – entstehen erst, wenn mit den „normalen“ Tarifeinnahmen und den reduzierten Einnahmen aus dem 9-Euro-Ticket das fortgeschriebene Einnahmenniveau des Jahres 2019 überschritten wird. Dies ist faktisch nicht möglich, da dazu ganz enorme Fahrgastzuwächse erforderlich wären.

Auch bei einer eventuellen Nachfolgeregelung ist davon auszugehen, dass Bund und/oder Länder die Einnahmeausfälle erneut nur bis zu einer festgelegten Obergrenze ausgleichen. Die einzig realistische Obergrenze bilden dann wieder die fortgeschriebenen Einnahmen des Jahres 2019.

4. Abstimmung mit den Verbundlandkreisen

Die Finanzierung der Kosten des ÖPNV im Gebiet des VVS basiert, soweit es die Gebiete der Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und des Rems-Murr-Kreises betrifft, auf einer solidarischen Finanzierung. Jeder Landkreis trägt an den Kosten einen Anteil, der seinem Einwohnerschlüssel entspricht. Auf den Landkreis Böblingen entfallen damit 20,7 Prozent der Kosten.

Die solidarische Finanzierung soll – wie bei den bisherigen Verkehrs- und Notverträgen – auch für den neuen Rettungsschirm der Jahre 2023 und 2024 angewandt werden. Die Rahmenbedingungen des Rettungsschirms und die Information der Gremien wurden daher mit den Landkreisen Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis abgestimmt. Alle Landkreise werden ihre Gremien mit denselben Beschlussvorschlägen informieren.

Aufgrund der erst zum 1. Januar 2021 erfolgten Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS unterscheiden sich die dortigen Verträge der Unternehmen von unserer Vertragslage. Auch ist der Landkreis Göppingen noch nicht in die Solidarfinanzierung der „alten“ Verbundlandkreise einbezogen. Die Berechnungen unter Ziffer V. beziehen sich daher auch nur auf die Verkehre in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis.

5. Finanzielle Auswirkungen des Rettungsschirms 2023

Es ist sehr schwierig, realistische Annahmen für eine seriöse Kostenschätzung zu liefern. Für die Berechnung der Kosten des Rettungsschirms im Jahr 2023 sind wir von folgenden Prämissen ausgegangen:

- Die Einnahmeverluste im gesamten Jahr 2023 liegen um 12 Prozent unter dem fortgeschriebenen Referenzjahr 2019 (Ziffer II. 1),
- der Dieselpreis liegt im Durchschnitt des Jahres 2023 bei 1,93 Euro/Liter.

Bei dem für 2023/2024 beabsichtigten Rettungsschirm setzen sich die zusätzlichen Kosten aus verschiedenen Bestandteilen zusammen (siehe Tabelle). Die kommunalen Direktvergaben und deren Refinanzierungsverträge zwischen den Landkreisen und den Städten sollten in Bezug auf die Einnahmeverluste und die nicht realisierten Fahrgastzuwächse aus Gründen der Gleichbehandlung ebenfalls angepasst werden. Im Landkreis Böblingen betrifft dies die Stadtverkehre Herrenberg und Leonberg.

Verlustart (Beträge in Mio. Euro)	VU mit Erlösverantwortung	komm. Direktvergaben	Anteil BB 20,7 %
Einnahmeverluste Corona	6,70	1,18	1,39
Ausgleich Dieselposten (nur bei Eigenwirtschaftlern)	6,79		1,41
nicht realisierte Fahrgastzuwächse	2,51	0,79	0,52
Summe	16,00	1,97	3,31

Unter den o.g. Prämissen (Einnahmeverluste 2023 insgesamt 12 Prozent, Dieselpreis 1,93 Euro/Liter) ergeben sich für den Landkreis Böblingen im Jahr 2023 zusätzliche Kosten aus einem neuen Rettungsschirm in Höhe von rund 3,31 Mio. Euro. Diese sind in den derzeitigen Planungen zum Haushalt 2023 bereits berücksichtigt.

6. Übergangsverträge

In der KT-Drs. 087/2022 haben wir dargestellt, dass es trotz unseres Maßnahmenpakets nicht auszuschließen ist, dass Unternehmen nicht in der Lage sind, ihre Verkehre bis zum Ende der Vertrags-/Konzessionslaufzeit zu erbringen.

Um auch in diesen Fällen Insolvenzen und somit unregelmäßige Marktaustritte so weit als möglich zu vermeiden, könnte den betroffenen VU ein sogenannter Übergangsvertrag mit nachfolgendem Vergabeverfahren nach der VO (EG) 1370/2007 angeboten werden. Der Übergangsvertrag dient lediglich dazu, ein VU, das trotz unserer Unterstützungsleistungen wirtschaftlich nicht mehr leistungsfähig ist, in die Lage zu versetzen, seine Verkehrsleistungen bis zum Abschluss der Neuvergabe aufrecht zu erhalten. Er soll die Zeit bis zum Abschluss eines regulären neuen Vergabeverfahrens überbrücken, d.h. in der Regel 27 Monate laufen. Voraussetzung für den Vertrag wäre, dass vom VU die mangelnde

finanzielle Leistungsfähigkeit trotz unseres Maßnahmenpakets nachprüfbar dargelegt wird.

Hierzu stehen wir auch mit dem Regierungspräsidiums Stuttgart (RPS) als Genehmigungsbehörde in Kontakt, dem unser Konzept erläutert wurde. Der Abschluss des Übergangsvertrags macht in der Regel auch eine Verkürzung der Konzessionslaufzeit erforderlich, die in der Zuständigkeit des RPS liegt. Auch hierfür ist der Nachweis der mangelnden finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens Voraussetzung. Das RPS hat sich mit diesen rechtlich komplexen Fragestellungen auch an das Verkehrsministerium gewandt, eine abschließende Rückmeldung liegt uns noch nicht vor.

Den EU-rechtlichen Rahmen für mögliche Übergangsverträge haben wir durch die Veröffentlichung einer Vorabbekanntmachung (VAB) geschaffen. Im April 2022 wurden für alle Linienbündel, die eigenwirtschaftlich oder mit Netto-Verträgen betrieben werden, entsprechende VABs veröffentlicht. Ein Jahr nach der Veröffentlichung könnten die Verträge geschlossen werden. Die Veröffentlichung verpflichtet den Landkreis noch zu nichts, ist aber rechtlich notwendig, sollte tatsächlich für ein Linienbündel ein Übergangsvertrag benötigt werden.

Allerdings darf der Übergangsvertrag nur die allerletzte Möglichkeit sein und dem VU lediglich das Überleben bis zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen sichern. Durch folgende Ansätze für den Rettungsschirm 2023/2024 sowie bei den Übergangsverträgen soll die Zahl der potenziell dafür in Frage kommenden Unternehmen reduziert werden:

1. Erhöhung der möglichen Ausgleichsleistungen im Rettungsschirm durch den Ansatz der Erstattung nicht realisierter Fahrgastzuwächse in Höhe von 6 Prozent.
2. Bei der Prüfung der strukturellen Unterfinanzierung wird nicht das einzelne Linienbündel, sondern das Unternehmen insgesamt betrachtet. Die Konzerntöchter Friedrich Müller Omnibusunternehmen (FMO, gehört zur DB AG) und Württembergische Bus-Gesellschaft (WBG, gehört zur Transdev GmbH, Berlin) müssten damit die mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit des gesamten Konzerns nachweisen, um einen Übergangsvertrag für die Verkehre im Verbundraum zu bekommen. Diese Firmen fallen damit aus der Möglichkeit, einen Übergangsvertrag in Anspruch zu nehmen, heraus.
3. Unternehmen mit mehreren Linienbündeln im Verbundraum (auch kreisüberschreitend) müssen sich „gute“ Linienbündel in der Gesamtbetrachtung anrechnen lassen, gleiches gilt für Verkehre außerhalb des Verbundraumes, bei denen ggf. Deckungsbeiträge erwirtschaftet werden.
4. Die Übergangsverträge werden eine Überkompensationsregelung enthalten, d.h. das VU hat nur einen Anspruch auf einen Ausgleich seiner ungedeckten Kosten, die durch Wirtschaftsprüfertestate nachgewiesen werden müssen. Das VU muss alle Bücher und Zahlen des Gesamtunternehmens sowohl beim Antrag für einen Übergangsvertrag wie auch bei der Abrechnung komplett offenlegen.
5. Offen ist noch die Frage, welche Fehlbeträge dem Übergangsvertrag zugrunde liegen. Hier gibt es zwei Möglichkeiten: Wir können von den testierten tatsächlichen

V. Finanzielle Auswirkungen

Die Fortführung des Rettungsschirms wird voraussichtlich unter den in 5. genannten Prämissen im Jahr 2023 für den Landkreis Böblingen Kosten i.H.v. rund 3,31 Mio. Euro verursachen. Diese sind im Haushaltsplan 2023 unter dem SK 44530030 Zuschüsse ÖPNV-Maßnahmen einzuplanen.



Roland Bernhard