

Drucksache

ÖPNV-Rettungsschirm 2021 und 2022			
verantwortlich: Amt für ÖPNV		Drucksache 2020/204	
		20.11.2020	
Beratung:	Ö	30.11.2020	Umwelt- und Verkehrsaus- schuss
Beschlussfassung:	Ö	14.12.2020	Kreistag

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag folgenden Beschluss:

1. Der Kreistag des Rems-Murr-Kreises richtet an Bund und Land den dringenden Appell, die notwendigen Mittel für die Aufrechterhaltung der ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV zur Verfügung zu stellen.
2. Der Kreistag des Rems-Murr-Kreises stimmt der Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms für die Jahre 2021 und 2022 grundsätzlich zu.
3. Den unter Ziffer II. 2 dargestellten Inhalten des Rettungsschirms, insbesondere der Berechnungsbasis des Ausgleichs (Ziffer II. 2 b), der Höhe des Ausgleichs (Ziffer II. 2 c), der Vertragslaufzeit (Ziffer II. 2 d) und des Ausgleichs kalkulierter Fahrgaststeigerungen (Ziffer II. 2 e) wird zugestimmt. Der Landrat wird ermächtigt, die notwendigen Vergaben der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 (Ziffer II. 2 a) durchzuführen.
4. Einer solidarischen Finanzierung der Einnahmeausfälle zwischen den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis wird zugestimmt.
5. Dem in Ziffer II. 4 dargestellten Vorgehen bei den Unternehmen, die den Regelvertrag nicht unterzeichnen, wird zugestimmt. Der Landrat wird ermächtigt, die notwendigen Vergaben durchzuführen.

1. Zusammenfassung

Durch die Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen auch im Busverkehr seit März 2020 infolge der infektionsschutzrechtlichen Maßnahmen wie Schließung des Vordereinstiegs sowie der

Schulen und diverser Einrichtungen, Verbot von Großveranstaltungen, Abstandsgebot und Kontaktsperre deutlich zurückgegangen.

Dadurch sind auch die Fahrgeldeinnahmen stark rückläufig. Hiermit konnten die Verkehrsunternehmen bei Stellung eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags nicht rechnen. Dennoch haben die Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen weiterhin angeboten, um die Mobilität von Menschen zu gewährleisten. Die Einnahmeverluste können durch den Rettungsschirm des Landes Baden-Württemberg im Jahr 2020 - soweit derzeit erkennbar - weitgehend ausgeglichen werden. Durch die erforderlichen Verträge mit den Verkehrsunternehmen haben die Landkreise die Ausgleichsleistungen an die Unternehmen rechtlich abgesichert. Die Anträge beim Land auf Erstattung der Kosten aus dem Rettungsschirm 2020 sind gestellt.

Für die Zeit ab 2021 müssen Einnahmerückgänge ebenfalls ausgeglichen werden, um die wirtschaftliche Existenz der Unternehmen zu sichern. Der VVS geht 2021 von Einnahmeverlusten von rund 20 % aus. Erst ab 2023 wird wieder mit deutlichen Verbesserungen gerechnet.

Die Verwaltung hält es für geboten, sich auf die Zeit ab 2021 vorzubereiten, da derzeit nicht gesichert Gelder vom Bund/Land für die Jahre ab 2021 zur Verfügung stehen. In einem ersten Schritt soll die von der CDU-Kreistagsfraktion am 26.10.2020 beantragte Übertragung von Landesmitteln aus dem laufenden Jahr verfolgt werden.

Zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung über den 31. Dezember 2020 hinaus sollte aber zudem die Möglichkeit bestehen, notfalls auch Dienstleistungsaufträge für zwei Jahre im Rahmen einer Notvergabe abzuschließen, um Corona bedingte Einnahmeausfälle ausgleichen zu können. Bei einer solidarischen Finanzierung nach Einwohneranteilen könnten auf den Rems-Murr-Kreis bis zu 22,7 Prozent der Einnahmeverluste entfallen. Das Risiko könnte sich für den Rems-Murr-Kreis auf bis zu 3,95 Mio. Euro für das Jahr 2021 belaufen.

2. Sachverhalt

a. ÖPNV-Rettungsschirm 2020

Durch die Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV seit Mitte März 2020 infolge der infektionsschutzrechtlichen Sofortmaßnahmen des Bundes und der Länder wie Schließung der Schulen und Geschäfte, Abstandsgebot und Kontaktsperre deutlich zurückgegangen. Dadurch sind die Fahrgeldeinnahmen deutschlandweit und auch im gesamten VVS-Verbundgebiet stark rückläufig, so dass der ÖPNV in eine finanzielle Schieflage geraten ist. So sanken beispielsweise die Einnahmen im VVS im April um 43 Prozent und im Mai um 31 Prozent.

Zugleich mussten die Verkehrsunternehmen (VU) aber nach wie vor Verkehrsleistungen in ausreichender Taktung anbieten, um die Mobilität von Menschen, darunter auch systemrelevante Arbeitskräfte wie Angehörige der Gesundheitsberufe, zu gewährleisten.

Die Mitglieder des Kreistags wurden mit Schreiben vom 25. August 2020 über die Eilentscheidung des Landrats und das Vorgehen beim ÖPNV-Rettungsschirm 2020 informiert.

Ergänzend möchte die Kreisverwaltung über Folgendes informieren:

1. Die erforderlichen Verträge mit den Verkehrsunternehmen für die Phase 2 (September bis Dezember 2020) konnten alle fristgerecht vor dem 01. September 2020 abgeschlossen werden. Die Anträge beim Land auf Erstattung der Kosten aus dem Rettungsschirm 2020 sind gestellt.
2. Für das Land Baden-Württemberg stehen insgesamt rund 480 Mio. Euro (280 Mio. Euro Bundesmittel, 200 Mio. Euro Landesmittel) für den Ausgleich der im Jahr 2020 entstehenden Schäden zur Verfügung. Nach Einschätzung des VVS wird der für 2020 zur Verfügung stehende Ausgleichsbetrag nicht in voller Höhe benötigt. Die Höhe der Restmittel steht noch nicht fest, da zunächst landesweit abgerechnet werden und nach dieser Abrechnung im Hinblick auf die Bundesmittel eventuell noch ein Ausgleich zwischen den Ländern stattfinden muss.
3. Der Erstattungsbetrag basiert auf den Einnahmen des Jahres 2019 zuzüglich der Tarifanpassung 2020 (zum 1. April 2020 1,9 Prozent).
4. Das Land hat inzwischen festgelegt, dass lediglich 95 Prozent der Einnahmeverluste ausbezahlt werden. 5 Prozent der Fördermittel müssen nach den Vorgaben des Landes für Kundenbindungsmaßnahmen verwendet werden (z.B. Sonderkonditionen für Abo-Kunden).

Die fehlenden 5 Prozent müssen von den Verkehrsunternehmen getragen werden, ein Ausgleich durch die Verbundlandkreise findet nicht statt.

Für 2020 sind die Einnahmeverluste somit weitgehend gedeckt.

b. Situation in den Jahren 2021 und 2022

Für die Zeit ab dem Jahr 2021 müssen nun ebenfalls verbundeinheitliche Lösungen gefunden werden, um die Einnahmerückgänge auszugleichen und damit die wirtschaftliche Existenz der Verkehrsunternehmen in den Landkreisen zu sichern. Es ist davon auszugehen, dass zumindest auch in den kommenden zwei Jahren (Phase 3) erhebliche Einnahmeverluste entstehen werden. Der VVS geht dabei – nach vorsichtigen Schätzungen – von rund 20 Prozent zumindest für das Jahr 2021 aus. Erst ab dem Jahr 2023 – so die Hoffnung – wird eine nachhaltige Verbesserung erwartet. Ob das Ergebnis aus 2019 bis dahin schon wieder erreicht werden kann, bleibt allerdings abzuwarten.

Ab 2021 stehen, Stand heute, keine zusätzlichen Gelder von Bund und Land mehr zur Verfügung. Die Verkehrsminister der Länder haben das Problem erkannt und in der Verkehrsministerkonferenz am 14. und 15. Oktober 2020 aufgegriffen. Sie stellen in ihrem Beschluss fest, dass die COVID-19-Pandemie das Mobilitätsverhalten der Menschen stark beeinflusst und der öffentliche Personenverkehr durch die Pandemie existenzgefährdende Einbrüche zu verzeichnen hat. Der ÖPNV-Rettungsschirm 2020 wird als gemeinsame Anstrengung von Bund und Ländern gewürdigt, im Interesse einer nachhaltigen Mobilität einen leistungsfähigen ÖPNV zu erhalten.

Gleichzeitig weist die Verkehrsministerkonferenz aber darauf hin, dass auch im Jahr 2021 pandemiebedingte Fahrgastrückgänge und Erlösausfälle im ÖPNV erwartet werden müssen. Sie

unterstützt die Forderung der Finanzministerkonferenz an den Bund, die für das Jahr 2020 zusätzlich zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Milliarden Euro als Beitrag zum ÖPNV zu verstetigen.

Es ist aus Sicht der Verwaltung unstrittig, dass der Großteil der ÖPNV-Unternehmen über den Rettungsschirm 2020 hinaus Unterstützung benötigt. Es bedarf daher dringend eines weiteren Rettungsschirms von Bund/Land, da es den Aufgabenträgern schwerfallen würde, die notwendigen Mittel ohne finanzielle Unterstützung durch Bund und Land aufzubringen. Parallel besteht die Hoffnung, dass das Land kurzfristig entscheidet, die verbleibenden Mittel aus 2020 ins Folgejahr zu übertragen und für die Finanzierung der Einnahmeverluste im Jahr 2021 einzusetzen. Dies wäre ein erstes Signal, auch wenn diese Mittel nur wenige Monate ausreichen. Für die Deckung der voraussichtlichen Einnahmeverluste im gesamten Jahr 2021 werden weitere Gelder benötigt.

Auch wenn man heute noch nicht weiß, ob es für die kommenden Jahre nochmals Mittel von Bund und Land gibt, muss sich die Verwaltung vorbereiten. Entsprechend hat auch die CDU-Kreistagsfraktion am 26.10.2020 beantragt, dass die Verwaltung sich dafür einsetze, dass noch nicht verwendete Landesmittel für den ÖPNV aus dem laufenden Jahr übertragen werden.

Um eine Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung auch über den 31. Dezember 2020 hinaus gewährleisten zu können, ist es aber aus Sicht der Verwaltung zusätzlich erforderlich, dass die Verbundlandkreise als Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370 im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 abschließen, um die Corona bedingten Einnahmehausfälle entsprechend ausgleichen zu können. Dabei werden die Landkreise – wenn es weitere Hilfsmittel vom Land oder vom Bund gibt – vorrangig auf diese bereitgestellten Mittel zurückgreifen. Nur wenn es keine weiteren Hilfsmittel gibt, werden die Landkreise eigene Mittel einsetzen müssen.

Unser Ziel muss auf jeden Fall sein, Insolvenzen so weit als möglich zu vermeiden und unsere mittelständisch geprägte und bewährte Unternehmerschaft zu erhalten. Insolvenzen würden zu immensen Mehrkosten führen, die unmittelbar vom Landkreis als Aufgabenträger zu tragen wären.

aa. Mögliche Handlungsoptionen für die Phase 3

Die möglichen Handlungsoptionen müssen berücksichtigen, dass die Finanzierung der Verkehre im Verbundraum auf unterschiedlichen rechtlichen Regelungen basiert.

- **Eigenwirtschaftliche Verkehre**

Bei diesen Verkehren existiert keine vertragliche Regelung zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger (Landkreis). Die VU erhalten lediglich die Fahrgeldeinnahmen und die sog. Fahrgeldsurrogate (z.B. Durchtarifizierungsverluste, Ausgleichszahlungen für verbilligte Tickets des Ausbildungsverkehrs oder für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter). Mit diesen Einnahmen müssen die Kosten der Ver-

kehrsdurchführung finanziert werden. Das komplette Betriebs- und Einnahmenrisiko liegt beim VU.

- **Dienstleistungskonzessionen (Netto-Verträge)**

Bei diesen Verkehren wird das Betriebs- und Einnahmerisiko zu mindestens 50 Prozent vom VU getragen, der Rest wird vom Aufgabenträger über einen festen Zuschuss finanziert. Das Risiko zurückgehender Einnahmen wird vom VU getragen.

- **Dienstleistungsaufträge (Brutto-Verträge)**

In diesen Fällen erhält das VU einen festen Zuschuss vom Aufgabenträger für die Durchführung des Verkehrs. Der Zuschuss deckt die kompletten Kosten des Verkehrs, das Betriebs- und Einnahmerisiko liegt beim Aufgabenträger. Das Risiko zurückgehender Einnahmen wird hier vom Aufgabenträger getragen, über den Rettungsschirm 2020 wurden diese Ausfälle ebenfalls erstattet.

Daraus ergibt sich die Situation, dass für die VU, die Brutto-Verträge mit dem Landkreis abgeschlossen haben, weiterhin keine Regelung zum Ausgleich von Mindereinnahmen erforderlich ist. Die VU erhalten die vertraglich festgelegten Ausgleichsleistungen inkl. der Kostenfortschreibungen ohne Abzug, die Mindereinnahmen tragen nach den Verträgen die Aufgabenträger direkt.

Bei den Netto-Verträgen und den eigenwirtschaftlichen Verkehren müssen die Einnahmeausfälle von den VU getragen werden. Auch wenn nicht sicher ist, ob und wann über die Fortsetzung des Rettungsschirms durch den Bund und das Land entschieden wird, muss sich die Verwaltung für die nächsten zwei Jahre Gedanken über diese, in der Aufgabenträgerschaft des Rems-Murr-Kreises stehenden Busverkehre machen. Die Landkreisverwaltung hat sich deshalb auf Arbeitsebene mit den Kollegen der anderen Verbundlandkreise und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) mit möglichen Handlungsoptionen für die beiden kommenden Jahre befasst. Diese Handlungsoptionen sind unabhängig davon, von wem die notwendigen Gelder zur Verfügung gestellt werden.

Beim ÖPNV handelt es sich um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, die zur Aufrechterhaltung der Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar ist. Vor diesem Hintergrund wurden folgende drei Optionen diskutiert:

- (1) Die Busverkehrsleistungen werden soweit reduziert, bis die (zu erwartenden) Einnahmeverluste ausgeglichen sind. Dies würde wesentliche Teile der Kunden treffen, da nennenswerte Einsparungen v.a. bei Reduzierungen der Leistungen in der Hauptverkehrszeit zu erzielen sind.

- (2) Die Verkehrsleistungen werden bis auf das Niveau der sogenannten ausreichenden Verkehrsbedienung nach den Nahverkehrsplänen reduziert. Dies bedeutet – bis auf wenige Ausnahmen – einen Rückfall auf das Basisangebot bzw. den verkehrlich sinnvollen Status Quo aus dem Jahr 2014. Alle durch die Linienbündelungen zusätzlich bestellten bzw. von den VU zusätzlich angebotenen Leistungen würden entfallen. Das verbleibende Delta an Einnahmeverlusten wird von den Landkreisen getragen.
- (3) Man belässt es bei dem heutigen Busverkehrsangebot und ersetzt den VU, wie bereits im Jahr 2020, die Einnahmeausfälle.

Alle Vorschläge gewährleisten eine Gleichbehandlung der Busunternehmen. Dies bedeutet, dass sowohl bei Brutto- und Nettoverträgen, bei denen die Verbundlandkreise als Auftraggeber Vertragspartner der VU sind, als auch bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren dieselben Regelungen gelten.

bb. Vorschlag der Verwaltung

In einer summarischen Prüfung der tatsächlichen und rechtlichen Vor- und Nachteile der Varianten kommen die Verwaltungen der vier VVS-Verbundlandkreise zu dem Ergebnis, dass die Variante (3) mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV, die entstehenden Einschränkungen für die Fahrgäste und den Erhalt der Busunternehmen die beste Variante darstellt.

Für die dafür nötigen Verträge der Phase 3 (Regelverträge) schlägt die Verwaltung daher in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen folgende Regelungen vor:

(1) Rechtliche Grundlage

Mit dem Rechtsberater der Verbundlandkreise wurde abgestimmt, dass das Vertragskonstrukt aus dem Rettungsschirm 2020 übernommen werden kann. Die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfolgt im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007. Nach dem Auslaufen der Verträge leben die „alten“ Regelungen wieder auf, d.h. dass das Einnahmerisiko dann wieder bei den VU liegt.

(2) Berechnungsbasis des Ausgleichs

Berechnungsbasis für den Ausgleich sollen wie beim Rettungsschirm 2020 die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 sein. Diese werden mit den Tarifanpassungen 2020 (1,9 Prozent ab 1. April 2020) und 2021 (voraussichtlich 2,66 Prozent ab 1. April 2021) fortgeschrieben. Bei einer zweijährigen Laufzeit (2021 und 2022) würde der Betrag für 2022 ebenfalls um die Tarifanpassung dieses Jahres fortgeschrieben. Diese Fahrgeldeinnahmen werden den VU gesichert.

Erstattet wird lediglich das Delta zwischen den gesicherten Einnahmen des Jahres 2019 und den tatsächlichen Einnahmen. Sobald sich die Fahrgeldeinnahmen so erholen, dass vor Vertragsende die tatsächlichen Einnahmen die gesicherten Einnahmen übersteigen, enden die Zahlungen aus dem Vertrag.

(3) Höhe des Ausgleichs

Im Rettungsschirm 2020 gibt es je nach Bundesland unterschiedliche Regelungen darüber, in welcher Höhe die Einnahmeverluste ausgeglichen werden, die Quote bewegt sich zwischen 90 und 100 Prozent. Das Land Baden-Württemberg erstattet für das Jahr 2020 nur 95 Prozent der Einnahmeausfälle direkt. Die restlichen 5 Prozent werden zwar ausbezahlt, müssen aber für Marketing-/Kundenbindungsmaßnahmen in den Verbänden und bei den VU verwendet werden.

Die Verwaltung schlägt vor, auf den Abzug der 5 Prozent für Kundenbindungsmaßnahmen zu verzichten und die Mindereinnahmen zu 100 Prozent auszugleichen.

(4) Vertragslaufzeit

Wie bereits ausgeführt ist die Entwicklung in den nächsten Jahren nicht abzusehen. Belastbare Schätzungen zur Frage, wann wieder das Fahrgastniveau des Februars 2019 erreicht wird, gibt es nicht. Die Verwaltungen der Verbundlandkreise und der VVS hoffen allerdings, dass spätestens ab dem Jahr 2023 wieder „normale Verhältnisse“ herrschen.

Vorgeschlagen wird daher eine Vertragslaufzeit von zwei Jahren, der Vertrag soll auch keine Ausstiegsklausel enthalten. Nachdem nur die Differenz zwischen den gesicherten Einnahmen des Jahres 2019 und den tatsächlichen Einnahmen bezahlt wird (siehe oben II. 2 b), ist diese Vertragslaufzeit unkritisch. Bei einer unerwartet positiven Entwicklung der Einnahmen, die keine Ausgleichszahlungen mehr nötig machen, wird der Vertrag zwar weiterlaufen, es werden aber keine Auszahlungen mehr erfolgen.

(5) Ausgleich kalkulierter Fahrgaststeigerungen

Die Unternehmen mit Erlösrisiko haben bei der Erstellung ihrer Angebote sowohl Tarifanpassungen wie auch Fahrgastzuwächse kalkuliert. Basis der Kalkulation waren die jeweiligen Steigerungen der letzten Jahre. Während die Tarifsteigerungen beim Rettungsschirm des Landes berücksichtigt wurden, blieben die einkalkulierten Fahrgaststeigerungen, die bisher immer erwirtschaftet wurden, außen vor.

Nach Auskunft des Rechtsberaters ist ein solcher Ausgleich innerhalb der Erstattung von pandemiebedingten Einnahmeausfällen zulässig und könnte nach Auffassung der Kreisverwaltungen dazu beitragen, das Risiko von Betriebsaufgaben oder gar von Insolvenzen zu verringern. Schon eine Insolvenz würde vermutlich zu deutlichen Mehrkosten im Vergleich zu genanntem Ausgleich führen.

Nach dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre betrug der Fahrgastzuwachs über die Tarifanpassung hinaus im Jahresdurchschnitt 2 Prozent. Dieser Zuwachs soll die gesicherten Einnahmen bei der Berechnung für 2021 einmalig erhöhen. Einen darüberhinausgehenden Zuschlag von nochmals 2 Prozent für 2022 wird es nicht geben.

(6) Rahmenbedingungen in den Verträgen

Die Verträge sollen keine Ausstiegsklausel enthalten. Die Vorgabe an den Rechtsberater ist, dass sie nach Möglichkeit so gestaltet werden sollen, dass innerhalb der Laufzeit eine Entbindung wirksam verhindert wird.

Der Rechtsberater empfiehlt hierzu eine Regelung im Vertrag, dass die Vereinbarung vom Aufgabenträger mit Wirkung zum nächsten Kalendermonat gekündigt werden kann, wenn das Verkehrsunternehmen einen Entbindungsantrag für Verkehre stellt, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind. In diesem Fall ist vom Verkehrsunternehmen die Hälfte der gewährten Ausgleichsleistungen zurückzubezahlen.

cc. Gespräche mit den Verkehrsunternehmen

Nachdem die Verwaltungen bereits für das Jahr 2020 mit den VU in Gesprächen waren, wurden auf Arbeitsebene am 18. September 2020, am 8. Oktober 2020 und am 16. Oktober 2020 mit der Gesellschaft der Busunternehmen (GbR) Gespräche zum Umgang mit den Einnahmeverlusten des Jahres 2021 bzw. 2022 geführt.

Die Geschäftsführung der GbR hat bei einer Unternehmensversammlung über die Gespräche berichtet. Das von den Verbundlandkreisen als Möglichkeit dargestellte Verfahren wurde von den VU grundsätzlich positiv aufgenommen. Diese müssen nun im Einzelfall bewerten, inwieweit sie wirtschaftlich in der Lage sind, Verträge für den Ausgleich von Einnahmeverlusten nach unseren Überlegungen annehmen zu können.

Die VU haben sich überwiegend für eine Lösung ausgesprochen, die die Jahre 2021 und 2022 umfasst.

4. Rückfallebene

Es deutet sich an, dass möglicherweise einige Verkehrsunternehmen dieser Lösung aus wirtschaftlichen Gründen nicht zustimmen können und keinen Regelvertrag unterschreiben werden. Diese VU werden dann – je nach der unternehmensindividuellen finanziellen Situation – die geordnete Entbindung der Betriebspflicht beantragen oder gleich in eine Insolvenz gehen. Dies könnte vor allem bei den VU zum Tragen kommen, die Angebote zu Grenzwerten abgegeben haben.

In diesen Fällen müsste eine Notvergabe für ca. ein Jahr durchgeführt werden. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs müssten diese Notvergaben sehr wahrscheinlich besser vergütet werden als die Regelverträge. Während der Laufzeit der Notvergaben müssten zeitnah „normale“ Vergabeverfahren bis zum Ende der regulären Bündellaufzeit folgen. Basis dieser Neuvergaben wären die in den ursprünglichen Vorabbekanntmachungen für den jeweiligen Verkehr vorgegebenen Bedingungen hinsichtlich Quantität und Qualität. Änderungen sind zeitlich nicht leistbar.

Wenn nur die Restlaufzeit der Linienbündel ausgeschrieben wird, müsste dies ohne das von der EU-VO vorgegebene, rund 27 Monate dauernde Verfahren möglich sein. Die Vergabeverfahren könnten dann in einem Jahr abgewickelt werden. Entscheidend ist natürlich die Zahl der notwendigen Vergabeverfahren. Eine größere Zahl parallellaufender Verfahren könnten mit den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen weder die Verbundlandkreise noch der VVS schultern.

Zum möglichen Ablauf dieser Rückfallebene hinsichtlich der Entbindungsanträge usw. stehen die Landkreise in Kontakt mit der Genehmigungsbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart.

5. Zeitschiene

Wie bereits die Verträge zur Phase 2 (Rettungsschirm September bis Dezember 2020) müssen auch die Verträge der Phase 3 vor Beginn der Laufzeit (ab dem 1. Januar 2021) vergeben und unterzeichnet sein. Damit ist eine Befassung der Kreistage noch im Dezember 2020 erforderlich.

Die letzte Kreistagssitzung der Verbundlandkreise in 2020 findet am 21. Dezember 2020 in Böblingen statt. Die Verwaltungen werden alles so vorbereiten, dass bei Einigkeit in allen vier Verbundlandkreisen in der Zeit zwischen dem 22. Dezember 2020 und dem 31. Dezember 2020 die Unterzeichnung erfolgen kann.

Sehr schnell müssten auch die in Ziffer II. 4 dargestellten Notvergaben durchgeführt werden. Hier gehen die Verwaltungen davon aus, dass – je nach Anzahl der Notvergaben und der Dauer der notwendigen Verhandlungen mit den VU – im Januar bzw. Februar 2021 die entsprechenden Verträge unterzeichnet werden müssten. Die Kreisgremien werden dann in der ersten Sitzung des Jahres 2021 entsprechend informiert werden.

3. Finanzielle und personelle Auswirkungen sowie Folgekosten

Die Abschätzung der in den kommenden zwei Jahren entstehenden Einnahmeverluste ist schwierig, da verschiedene Faktoren eine Rolle spielen. Medizinische Fortschritte wie die Entwicklung eines Impfstoffes oder wirksamer Medikamente könnten dazu beitragen, dass sich die Fahrgastzahlen schneller erholen. Andererseits besteht aber auch die Gefahr, dass z.B. durch einen weiteren, evtl. auch nur lokalen „Lockdown“ oder negative Entwicklungen bei den Arbeitslosenzahlen keine Besserung bei den Fahrgastzahlen eintritt.

Für die Berechnung der finanziellen Auswirkungen sind die Verwaltungen davon ausgegangen, dass über das ganze Jahr 2021 betrachtet die Einnahmeverluste gemittelt 20 Prozent betragen.

Welche Einnahmeverluste auf den jeweiligen Landkreis entfallen, hängt von den Linienbündeln auf dem Kreisgebiet ab. Je höher die Einnahmen der Linienbündel sind, desto höher sind die auf den Kreis entfallenden Einnahmeverluste. Von insgesamt rund 77,4 Mio. Euro reinen Fahrgeldeinnahmen (ohne die sog. Fahrgeldsurrogate) in allen vier Verbundlandkreisen entfallen rund 13,7 Mio. Euro oder 19,3 Prozent auf den Rems-Murr-Kreis. Dazu kommen noch die reduzierten Einnahmen aus den Erstattungen nach § 148 SGB IX für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter, da diese als Prozentsatz aus den erzielten Fahrgeldeinnahmen berechnet werden.

Bei einer linienbündelscharfen Verteilung der Einnahmeverluste müsste der Rems-Murr-Kreis die Einnahmeverluste seines Gebiets selbst tragen. Bei einer solidarischen Finanzierung nach Einwohneranteilen würden auf den Landkreis rund 22,7 Prozent der Einnahmeverluste entfallen.

Alle Linienbündel	EW-Anteil	nach EW-Anteil	nach Linienbündel
Böblingen	20,40%	3.547.515 €	3.308.041 €
Esslingen	28,20%	4.903.918 €	5.003.348 €
Ludwigsburg	28,70%	4.990.867 €	6.044.580 €
Rems-Murr-Kreis	22,70%	3.947.480 €	3.033.813 €
Einnahmeverlust 2021	100%	17.389.780 €	17.389.782 €

Auf die Vorlage 2020/180 zur heutigen Sitzung wird verwiesen. Soweit alle Verbundlandkreise einer Verlängerung der Regelungen zur Solidarfinanzierung über den 31. Dezember 2020 hinaus zustimmen, müsste diese Solidarfinanzierung auch auf die Einnahmeverluste Anwendung finden. Entsprechend soll die Bildung von Rückstellungen geprüft werden.

Unter der Annahme, dass der Einnahmeverlust 20 Prozent für das ganze Jahr 2021 beträgt, beläuft sich das Risiko für den Rems-Murr-Kreis auf rd. 4 Mio. Euro bei einer Solidarfinanzierung. Im Entwurf des Haushaltsplans für 2021 sind für die Brutto-Verträge 0,75 Mio. Euro berücksichtigt. Für die eigenwirtschaftlichen und die Netto-Verkehre sind im Haushaltsplanentwurf 2021 bisher keine Mittel für den Rettungsschirm vorgesehen.

Für das Jahr 2022 gehen die Verwaltungen davon aus, dass die Einnahmeverluste je nach Entwicklung der Corona-Pandemie (Entwicklung eines Impfstoffes usw.) eher rückläufig sein werden. Bei einem Einnahmeverlust von 10 Prozent in 2022 reduzieren sich die Beträge für den Rems-Murr-Kreis auf rd. 2,2 Mio. Euro solidarischen Finanzierung.