



Vorlage KT_39/2020
zur öffentlichen Sitzung des
Kreistags
am 11.12.2020

An die
Mitglieder
des Kreistags

ÖPNV-Rettungsschirm; Fortsetzung in den Jahren 2021 und 2022

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag des Landkreises Ludwigsburg 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 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.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	13.11.2020	nicht-öffentlich
Kreistag	Beschluss	11.12.2020	nicht-öffentlich

Finanzierung:

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
	2020		Ergebnishaushalt	X	32
4.040.000 €	2021	6.000.000 €	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470		
	2022	3.300.000 €			
	2023				
	spätere				
	Summe				
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Finanzierungsbedarf bei linienbündelscharfer Abrechnung			Bezeichnung: Planung und Förderung ÖPNV		

Sachverhalt und Begründung:**I. 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 Rahmenbedingungen und das Vorgehen beim ÖPNV-Rettungsschirm 2020 (Phasen 1 und 2) haben wir im Schreiben vom 25.08.2020, in dem wir über die Eilentscheidung des Landrats informiert haben, ausführlich dargestellt.

Ergänzend möchten wir Sie 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 wird und nach dieser Abrechnung im Hinblick auf die Bundesmittel eventuell noch ein Ausgleich zwischen den Ländern stattfinden muss.
3. Der Erstattungsbetrag an die Unternehmen basiert auf den Einnahmen des Jahres 2019 zuzüglich der Tarifanpassung 2020 (zum 01.04.2020 1,9 Prozent). Dies bedeutet, dass fest einkalkulierte Mehreinnahmen für im Jahr 2020 erbrachte Mehrleistungen, z.B. im Stadtverkehr Lud-

wigsburg, keine Berücksichtigung finden.

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.

Durch den erneuten Teil-Lockdown im November und Dezember und die weiterhin umfangreiche Kurzarbeit sowie die abgesagten Veranstaltungen, Messen und Weihnachtsmärkte bleibt die Situation weiter angespannt. Für 2020 sind die Einnahmeverluste trotzdem weitgehend gedeckt.

II. Situation in den Jahren 2021 und 2022

Für die Zeit ab dem Jahr 2021 müssen nun ebenfalls Lösungen gefunden werden, um die Einnahmerückgänge auszugleichen und damit die wirtschaftliche Existenz der Verkehrsunternehmen 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 Personennahverkehr 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 und 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 u.E. unstrittig, dass der Großteil der ÖPNV-Unternehmen über den Rettungsschirm 2020 hinaus Unterstützung benötigt. Es bedarf daher dringend eines weiteren Rettungsschirms Bund/Land, da es den Aufgabenträgern schwerfallen wird, die notwendigen Mittel ohne finanzielle Unterstützung durch Bund und Land aufzubringen. Parallel hoffen wir darauf, dass das Land kurzfristig entscheidet, die verbleibenden Mittel aus 2020 (s.o. Ziffer I 2.) 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 ganzen Jahr 2021 benötigen wir weitere Gelder.

Nach einer aktuellen Berechnung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und anderer Branchenvertreter muss der Öffentliche Personennahverkehr in Deutschland auch im kommenden Jahr deutliche Einnahmeverluste in einem Umfang von rund 3,5 Milliarden Euro verkraften. Dies entspricht ungefähr den diesjährigen Einnahmeausfällen. Auch die mögliche Verfügbarkeit

eines Impfstoffs im Frühjahr führt nach Einschätzung der Experten erst sukzessive wieder zu stärker steigenden Fahrgastzahlen.

Auch wenn wir heute noch nicht wissen, ob es für die kommenden Jahre nochmals Mittel von Bund und Land gibt, müssen wir uns daher vorbereiten. Um eine ausreichende Verkehrsbedienung auch über den 31.12.2020 hinaus sicherstellen zu können, ist es 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 coronabedingten Einnahmeausfälle ausgleichen zu können. Dabei werden die Landkreise – wenn es weitere Hilfsmittel vom Land oder vom Bund gibt – vorrangig auf diese bereitgestellten Mittel zurückgreifen.

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 von uns als Aufgabenträger und ohne Ausgleichsleistungen von Bund und Land zu tragen wären.

1. Mögliche Handlungsoptionen für die Phase 3

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

➤ Eigenwirtschaftliche Verkehre

Bei diesen Verkehren existiert keine vertragliche Regelung zwischen den VU und dem Aufgabenträger (Landkreis). Die VU erhalten lediglich die Fahrgeldeinnahmen und die sog. Fahrgeldsurrogate (z.B. Durchtarifierungsverluste, Ausgleichszahlungen für verbilligte Tickets des Ausbildungsverkehrs oder für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter). Mit diesen Einnahmen müssen die Kosten der Verkehrsdurchführung 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, dass für die Unternehmen, die Brutto-Verträge mit uns abgeschlossen haben, keine Regelung zum Ausgleich von Mindereinnahmen erforderlich ist. Die VU erhalten die vertraglich festgelegten Ausgleichsleistungen inkl. der Kostenfortschreibungen ohne Abzug, die Mindereinnahmen tragen die Aufgabenträger nach den Verträgen 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, müssen wir uns für die nächsten zwei Jahre Gedanken über diese, in unserer Aufgabenträgerschaft stehenden Busverkehre machen. Wir haben uns 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 viele Bürgerinnen und Bürger unverzichtbar ist. Vor diesem Hintergrund haben wir folgende drei Optionen diskutiert:

- a) Wir reduzieren die Busverkehrsleistungen so weit, bis die (zu erwartenden) Einnahmeverluste ausgeglichen sind. Damit würden wir wesentliche Teile unserer Kunden treffen, da nennenswerte Einsparungen v.a. bei Reduzierungen der Leistungen in der Hauptverkehrszeit zu erzielen sind.
- b) Wir reduzieren die Verkehrsleistungen bis auf das Niveau der sogenannten ausreichenden Verkehrsbedienug nach unseren Nahverkehrsplänen. Dies bedeutet, dass wir - bis auf wenige Ausnahmen - auf das Basisangebot bzw. den verkehrlich sinnvollen Status Quo aus dem Jahr 2014 zurück gehen. Alle durch die Linienbündelungen zusätzlich bestellten bzw. von den VU bei eigenwirtschaftlichen Verkehren zusätzlich angebotenen Leistungen würden entfallen. Das verbleibende Delta an Einnahmeverlusten würde von den Landkreisen getragen.
- c) Wir belassen es bei dem heutigen Busverkehrsangebot und ersetzen den VU die Einnahmeausfälle wie bereits im Jahr 2020.

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

2. Vorschlag der Verwaltung

In einer summarischen Prüfung der tatsächlichen und rechtlichen Vor- und Nachteile der Varianten kommen wir zu dem Ergebnis, dass die Variante c) 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) schlagen wir in Abstimmung mit den Verbundlandkreisen folgende Regelungen vor:

a. Rechtliche Grundlage

Mit unserem Rechtsberater 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.

b. 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 01.04.2020) und 2021 (voraussichtlich 2,66 Prozent ab 01.04.2021) 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.

c. 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.

Wir schlagen vor, auf den Abzug der 5 Prozent für Kundenbindungsmaßnahmen zu verzichten und die Mindereinnahmen zu 100 Prozent auszugleichen.

d. Vertragslaufzeit

Wie bereits ausgeführt ist die Entwicklung in den nächsten Jahren nicht abzusehen. Belastbare Schätzungen zur Frage, wann wir wieder das Fahrgastniveau des Februars 2019 erreichen, gibt es nicht. Wir hoffen allerdings, dass spätestens ab dem Jahr 2023 wieder „normale Verhältnisse“ herrschen.

Wir schlagen daher eine Vertragslaufzeit von zwei Jahren vor, der Vertrag soll auch keine Ausstiegsklausel enthalten. Unternehmen, die sich jetzt für den Rettungsschirm entscheiden, sollen während der Laufzeit verpflichtet bleiben. Nachdem wir nur die Differenz zwischen den gesicherten Einnahmen des Jahres 2019 und den tatsächlichen Einnahmen bezahlen (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.

e. Ausgleich kalkulierter Fahrgaststeigerungen

Die Unternehmen mit Erlörisiko haben bei der Erstellung ihrer Angebote sowohl Tarifanpassungen als 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 unseres 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 für uns vermutlich zu deutlichen Mehrkosten im Vergleich zum genannten Ausgleich führen.

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

f. Rahmenbedingungen in den Verträgen

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

Unser 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.

3. Gespräche mit den Verkehrsunternehmen

Nachdem wir bereits für das Jahr 2020 mit den VU in Gesprächen waren, haben wir auf Arbeitsebene am 18.09.2020, am 08.10.2020 und am 16.10.2020 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 Unternehmerversammlung 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 – beim Regierungspräsidium die geordnete Entbindung der Betriebspflicht beantragen oder gleich in eine Insolvenz gehen. Dies könnte vor allem bei den VU zum Tragen kommen, die im Wettbewerb Angebote zu Grenzwerten abgegeben haben.

In diesen Fällen müssten wir eine Notvergabe für ca. ein Jahr durchführen. Während der Lauf-

zeit der Notvergaben müssten zeitnah „normale“ Vergabeverfahren bis zum Ende der regulären Bündellaufzeit folgen. Basis dieser Neuvergaben wären die in den ursprünglichen Vorabbe-
kanntmachungen für den jeweiligen Verkehr vorgegebenen Bedingungen hinsichtlich Quantität
und Qualität. Änderungen sind zeitlich nicht leistbar.

Wenn wir nur die Restlaufzeit der Linienbündel ausschreiben, 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 not-
wendigen Vergabeverfahren. Eine größere Zahl parallel laufender Verfahren könnten mit den
zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen weder wir noch der VVS schultern.

Aktuell stellt sich die Situation so dar, dass in einem Verbundlandkreis bereits ein Unternehmen
einen Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht gestellt hat. Zum möglichen Ablauf dieser
Rückfallebene hinsichtlich der Entbindungsanträge usw. stehen wir in Kontakt mit der Geneh-
migungsbehörde, dem Regierungspräsidium Stuttgart.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Abschätzung der in den kommenden zwei Jahren entstehenden Einnahmeverluste ist ein
sehr schwieriges Unterfangen, da verschiedene Faktoren eine Rolle spielen. Medizinische Fort-
schritte wie die Entwicklung eines Impfstoffes oder wirksamer Medikamente könnten dazu bei-
tragen, dass sich die Fahrgastzahlen schneller erholen. Andererseits besteht aber auch die Ge-
fahr, dass z.B. durch einen weiteren, evtl. auch nur lokalen Lockdown oder negative Entwick-
lungen bei den Arbeitslosenzahlen keine Besserung bei den Fahrgastzahlen eintritt.

Für die Berechnung der finanziellen Auswirkungen sind wir 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 Fahrgeld-
einnahmen in allen vier Verbundlandkreisen entfallen rund 26,1 Mio. Euro oder 33,7 Prozent
auf den Landkreis Ludwigsburg. Dazu kommen noch die reduzierten Einnahmen aus den Erstat-
tungen nach § 148 SGB IX für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter, da diese als Pro-
zentsatz aus den erzielten Fahrgeldeinnahmen berechnet werden.

Bei einer linienbündelscharfen Verteilung der Einnahmeverluste müsste der Landkreis Lud-
wigsburg die Einnahmeverluste seines Gebiets selbst tragen. Bei einer solidarischen Finanzie-
rung nach Einwohneranteilen würden auf den Landkreis rund 28,7 Prozent der Einnahmeverlus-
te entfallen.

Für die Finanzierungsübersicht auf Seite 2 der Vorlage sind wir von einer linienscharfen Zuord-
nung der Kosten ausgegangen. Es würde sich für den Kreis günstiger gestalten, wenn die Soli-
darfinanzierung 2021 beibehalten werden kann und für den Ausgleich der Einnahmeverluste
Anwendung findet. Die Landräte der anderen Verbundlandkreise haben sich für eine Fortfüh-
rung der Solidarfinanzierung bis ins Jahr 2023 und damit auch für eine Solidarfinanzierung der
Einnahmeverluste ausgesprochen. Die Beratungsvorlagen für die dortigen Kreisgremien werden
entsprechend vorbereitet.

Unter der Annahme, dass der Einnahmeverlust 20 Prozent für das ganze Jahr 2021 beträgt, be-

läuft sich das Risiko für den Landkreis Ludwigsburg auf rund 5 Mio. Euro (bei einer Solidarfinanzierung) bzw. rund 6 Mio. Euro (bei einer linienbündelscharfen Abrechnung). Im Entwurf des Haushaltsplans für 2021 ist bisher ein Betrag von 3,24 Mio. Euro für Netto-Verträge und eigenwirtschaftliche Verkehre enthalten, daneben sind für die Brutto-Verträge 0,8 Mio. Euro berücksichtigt. Insgesamt enthält der Haushaltsplanentwurf 2021 somit Mittel für den Rettungsschirm in Höhe von rund 4,04 Mio. Euro.

Für das Jahr 2022 gehen wir 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 im Jahr 2022 reduzieren sich die Beträge im Landkreis Ludwigsburg auf 2,7 Mio. Euro (solidarisch) bzw. 3,3 Mio. Euro (linienbündelscharf).

In diesen Beträgen ist jeweils ein Betrag von rund 370.000 Euro für den Ausgleich kalkulierter Fahrgaststeigerungen enthalten (s.o. Ziffer II. 2 e).

6. 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 01.01.2021) vergeben und unterzeichnet sein. Damit ist eine Befassung der Kreistage noch im Dezember 2020 erforderlich. Die letzte Kreistagssitzung der Verbundlandkreise im Jahr 2020 findet am 21.12.2020 in Böblingen statt. Wir werden alles so vorbereiten, dass bei Einigkeit in allen vier Verbundlandkreisen am 22.12.2020 die Unterzeichnung erfolgen kann.

Sehr schnell müssten auch die in Ziffer II. 4 dargestellten Notvergaben durchgeführt werden. Hier gehen wir 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. Wir würden die Kreisgremien dann entsprechend informieren.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat die Angelegenheit am 13. November 2020 vorberaten und empfiehlt dem Kreistag, dem Beschlussvorschlag zum Rettungsschirm 2021/2022 zuzustimmen.