

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) über Personenbeförderungsdienste der Stadt Fürth an die infra fürth verkehr gmbh: Weiterentwicklung, Deutschlandticket, Hilfen zum Ausbildungsverkehr; Fortschreibung "ÖDA-F 2025.1"

– hier: Sachverhalt, öffentlich

Deutschlandticket

Der Stadtrat hat die Anwendung des Deutschlandtickets als Höchsttarif in dem an die infra fürth verkehr gmbh vergebenen Nahverkehrsplan-Linienbündel „Stadt Fürth“ bisher für folgende Zeiträume bestätigt, die in folgende Fortschreibungen und Ergänzungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA-F, ÖDA-E) mündeten:

Jahr	Monate	Beschluss des Stadtrates vom	ÖDA
2023	05 – 12	17.05.2023, TOP 14 ö (SpA/1051/2023)	ÖDA-F 2023, ÖDA-E 2023
2024	01 – 04	20.12.2023, TOP 25 ö (SpA/1125/2023)	ÖDA-F 2024.1
	05 – 12	24.04.2024, TOP 11 ö (SpA/1124/2023)	ÖDA-F 2024.2

Während im Jahr 2023 noch eine Nachschusspflicht des Bundes gewährt wurde, tragen die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger seit dem Jahr 2024 Finanzierungsrisiken. Auf die Erläuterungen und Unterlagen zum TOP 25 ö der Sitzung des Stadtrates vom 20.12.2023 (SpA/1125/2023) in dieser Sache wird verwiesen.

Der Bund möchte das Deutschlandticket auch im Jahr 2025 anbieten. An der Situation „fehlende Nachschusspflicht mangels Anwendungsbefehl des Bundes“ hat sich nichts geändert. Das Ticket wird daher weiterhin freiwillig durch die Aufgabenträger vor Ort ihren Verkehrsunternehmen auferlegt.

Die Stadt Fürth muss daher, damit die Einnahmeverluste aus der Anerkennung des Deutschlandtickets bei der von ihr per ÖDA gebundenen infra fürth verkehr gmbh weiterhin beihilferechtlich ausgeglichen werden dürfen, diese zur Anerkennung als Höchsttarif verpflichten.

Mit dieser Verpflichtung gehen Finanzierungsrisiken einher, deren Eintrittswahrscheinlichkeit als aktuell **sehr** gering, deren Höhe jedoch als nicht marginal einzuschätzen ist. Absolut maximal rechnet das Stadtplanungsamt sehr grob überschlägig mit bis zu 4,4 Mio. Euro¹. Die größte Wahrscheinlichkeit haben Nichteintritt des Schadens oder der Eintritt zu einem eher sehr kleinen Bruchteil.

¹ Anhand der Prognose für 2024 vom August 2024 (2,2 Mio. €), multipliziert mit der bisherigen Entwicklung der Prognose für 2024 vom Stand Dezember 2023 (1,1 Mio. €) bis Stand August 2024 (2,2 Mio. €, also 200 %).

Die Risiken bestehen aus den folgenden Gründen im Jahr 2025 fort, und sind größer als in 2024:

- Durch die fehlende Nachschusspflicht werden Mittel zum Ausgleich der Mindereinnahmen nur im Rahmen der gedeckelten Haushalte von Bund und Land bereitgestellt.
- Zusätzlich unterliegen die Ausgleichsleistungen einheitlichen Berechnungsweise-Richtlinien, die nicht notwendigerweise die tatsächlichen Mindereinnahmen vor Ort widerspiegeln müssen.
- Die Prognose der Mindereinnahmen für das Jahr 2024 im Linienbündel hat sich von 1,1 Mio. € (Stand 12/2023) auf 2,2 Mio. € (Stand 08/2024) verdoppelt, vgl. jeweilige Anlagen. Dies zeigt die Variabilität der Prognosen. Die Endabrechnungen erfolgen erst 1,5 – 2 Jahre nachlaufend².
- Mit dem aktuellen Kenntnisstand ist eine seriöse Abschätzung der Mindereinnahmen für das Jahr 2025 zum jetzigen Stand noch nicht möglich, vgl. aktuelle Anlage. Das Stadtplanungsamt geht jedoch weiterhin von einer (bis zu) siebenstelligen Größenordnung aus.
- Das Einnahmeaufteilungsverfahren des Deutschlandtickets soll im Jahr 2025 in die „Stufe 2“ überführt werden, so dass sich die Regeln und Zuscheidungen grundlegend ändern.
- Die Nachfrageeffekte aus der Verkaufspreiserhöhung auf 58 Euro sind noch unbekannt.
- Mit dem Schuljahr 2024/2025 endet im Sommer 2025 die auf fünf Jahre ausgelegte Probephase des „365-Euro-Ticket VGN“ für Schüler.
- Die Wahl zum Deutschen Bundestag findet vorgezogen voraussichtlich im Februar 2025 statt.

Das finanzielle Risiko aus der Deutschlandticketanerkennung für den Stadtkonzern Fürth liegt in der aktuellen ÖDA-Situation zunächst beim Verkehrsunternehmen, sodass für die Stadt Fürth keine genehmigungspflichtige Risikoübernahme entsteht. Finanzielle Auswirkungen auf der städtischen Ebene könnten möglicherweise aus einer geringeren Gewinnabführung resultieren.

Hilfen zum Ausbildungsverkehr

Der Freistaat Bayern hat zum 01.01.2024 die zuvor in § 45a Personenbeförderungsgesetz geregelten Hilfen zum Ausbildungsverkehr in eine landesrechtliche Regelung überführt (jetzt § 24 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern). Die Hilfen zum Ausbildungsverkehr werden seither von den ÖPNV-Aufgabenträgern statt der bisher zuständigen Bezirksregierungen an die Verkehrsunternehmen ausgereicht.

Zur gegenseitigen Verrechnung im grenzüberschreitenden Verkehr ist eine Anpassung der zwischen den Aufgabenträgern geschlossenen Zweckvereinbarungen über den grenzüberschreitenden U-Bahn- und Bus-Verkehr erforderlich. Die Verwaltung der Stadt Fürth soll ermächtigt werden, die entsprechende Anpassung der Zweckvereinbarungen mit der Stadt Nürnberg (U-Bahn, Bus), Stadt Erlangen (Bus Linie N20) und Landkreis Fürth (Bus) vorzunehmen.

² So wird das erste Deutschlandticket-Jahr 2023 erst in 2025 endabgerechnet (finaler Zuwendungsbescheid).