



SPD-Fraktion, Rathaus, Marktplatz 22, 72764 Reutlingen

An den  
Vorsitzenden des Reutlinger Gemeinderats  
Herrn Oberbürgermeister Keck  
Rathaus

Reutlingen

**Fraktionsvorsitzender**

Helmut Treutlein -T 07121 / 33 43 47 - Fax 37 15 23

Kurrerstraße 38, 72762 Reutlingen helmut.treutlein@t-online.de

**Stv. Fraktionsvorsitzende**

Silke Bayer - T 0157 / 3 75 56 801

bayer.silke@email.de

Ramazan Selcuk -T 07121 / 21 00 95

ramazan.selcuk@online.de

**Fraktionsmitglieder**

Andreas Linsmeier - T 07121 / 370042 andreas.linsmeier@web.de

Johannes Schempp - T 0163 / 345 6081 joge.schempp@outlook.de

Edeltraut Stiedl - T 07121 / 96 31 31

euf.stiedl@t-online.de

---

## Ausgaben für den Neuen Stadtbus

12.02.2023

### Anfrage

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Keck,

Wir fragen an,

- 1. Welche Kosten sind für den Neuen Stadtbus in den Jahren 2018 – 2022 entstanden und welche Kosten sind 2023 geplant?**
- 2. Welche Zuschüsse (Nettoressourcenbedarf) sind aus dem Stadthaushalt für den Betrieb des Stadtverkehrs gezahlt worden und welcher Zuschuss wird 2023 geplant?**
- 3. Welche Zuschüsse in welcher Höhe und aus welchem Grund hat die RSV zum Betrieb des Stadtverkehrs erhalten von a) Land b) Bund c) Landkreis und d) anderen.**
- 4. Die Zuweisungen des Landes zum ÖPNV des Landkreises werden im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform ab 2021 in 3 Raten aufgestockt. Welche Zuschüsse erhält die Stadt Reutlingen für den Stadtbus aus diesem Grund?**
- 5. Gibt es Abstimmungen mit dem Landkreis Reutlingen zur Nahverkehrsplanung?**
- 6. Wie unterscheiden sich die Standards des Stadtverkehrs Reutlingen von den Standards im Landkreis, z.B. auch hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit?**
- 7. Wie wird der Stadtbus Esslingen finanziert? Welche Zusammenarbeit gibt es bei der Finanzierung des Stadtbus Esslingen mit dem Landkreis Esslingen?**
- 8. Der Stadtbus Esslingen ist Teil der Nahverkehrsplanung des Landkreises Esslingen. Was müsste in Reutlingen geändert werden, damit eine Finanzierung des Neuen Stadtbus erfolgt entsprechend der Regelung in Esslingen?**

### Begründung

Die Fragen betreffen neben Reutlingen auch Pfullingen, Eningen, Walddorfhäslach und Pliezhausen (Gruppe der Behörden). Eine Aufschlüsselung der Beträge nach den Kommunen dient deshalb der Transparenz. In der Kreistagsvorlage X-0475 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Reutlingen werden die rechtlichen Grundlagen zur Finanzierung des ÖPNV dargestellt. Zu den dargestellten finanziellen Aufwänden, den erhaltenen Zuschüssen sowie den geleisteten Fahrkilometern und den Beförderungsfällen bleiben Fragen offen, zu denen wir Antworten erfragen wollen.

Offenbar wurde der Stadtbus ohne Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung des Landkreises Reutlingen geplant. Offen bleibt die Frage, ob der Landkreis gegen die Standards des Neuen

Email: SPD-Fraktion-Reutlingen@t-online.de

Internet: www.spd-fraktion-reutlingen.de

Fraktionszimmer Tel 07121 / 303 23 11

Stadtbus z. B. hinsichtlich der Taktichte Einwände hat, und er deshalb jede Verantwortung für den ÖPNV im Gebiet der Gruppe der Behörden ablehnt.

Es wird auch dargestellt, dass die Kommunen ÖPNV-Verkehre in eigener Verantwortung durchführen können. Jedoch hat der Landkreis trotz seiner rechtlichen Zuständigkeit keine Verpflichtung diese Verkehre weiter zu betreiben, wenn die Kommunen davon Abstand nehmen würden, z.B. aus Gründen fehlender Haushaltsmittel.

In der Vorlage wird ausgeführt, dass der Stadtbus Esslingen im Basisangebot vollständig vom Landkreis getragen wird. An den darüberhinausgehenden Leistungen beteiligt sich der Landkreis zu 50 %. Diese Mehrleistungen sind im Vorfeld mit dem Landkreis abzustimmen.

Daraus ergibt sich die Frage, warum in Reutlingen der Stadtverkehr offenbar ausschließlich von der Stadt Reutlingen und den zusammenarbeitenden Städte und Gemeinden finanziert wird. Es bleibt auch unklar, ob der Landkreis Reutlingen Zuschüsse für seinen ÖPNV erhält, während dies bei der Gruppe der Behörden nicht der Fall ist.

Diese historisch so gewordene Situation bedarf der Klärung und Überprüfung hinsichtlich der rechtlichen Voraussetzungen, der rechtlichen Zuständigkeiten und den daraus folgenden Konsequenzen für die Finanzierung.

Mit freundlichen Grüßen

Für die SPD-Fraktion



Helmut Treutlein  
Fraktionsvorsitzender

Anlage:

Öffentliche Kreistagsvorlage X-0475

**KT-Drucksache Nr. X-0475**

für den Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz  
-öffentlich-

**Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Reutlingen  
(interfraktionelle Anfrage der CDU-, der FWV- und der SPD-Kreistagsfraktionen)  
Mitteilungsvorlage**

**Beschlussvorschlag:**

Kein Beschluss vorgesehen.

**Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:**

--

**Sachdarstellung/Begründung:**

**I. Kurzfassung**

Mit Schreiben vom 24.10.2022 haben die Kreistagsfraktionen der CDU, der FWV und der SPD die als Anlage 1 beigefügte Anfrage gestellt, die nachfolgend beantwortet wird.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Kreistag in der Sitzung vom 19.12.2022 beschlossen hat, dass die Gespräche mit der Stadt Reutlingen über Möglichkeiten der Verbesserung der kommunalen Zusammenarbeit und der Aufgabenerfüllung intensiviert fortgesetzt werden sollen. In diesen Prozess soll auch das Thema „ÖPNV-Finanzierung nach einheitlichen Maßstäben“ einbezogen werden (vgl. KT-Drucksache Nr. X-0535).

**II. Ausführliche Sachdarstellung**

**1. Zu Frage 1:**

**Was sind die derzeit geltenden planerischen und rechtlichen Grundlagen für die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Reutlingen?**

Der für den Landkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV geltende rechtliche Rahmen wird im Wesentlichen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und auf Landesebene im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) geregelt.

## 1.1 Rechtliche Grundlagen

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist nach § 5 ÖPNVG eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge. Träger dieser freiwilligen Aufgabe sind nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung. Demnach sind die Stadt- und Landkreise Aufgabenträger für die Planung, Organisation, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV auf ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger erhalten nach § 15 ÖPNVG und § 28 Finanzausgleichsgesetz (FAG) Zuweisungen vom Land zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV (vgl. Ziffer 3.1).

Nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG bleibt die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im ÖPNV zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, davon unberührt. Folglich steht es den Gemeinden frei, als zuständige Behörde eigene Verkehre zu planen, zu bestellen und durch die eigenständige Festlegung von Bedienungs- und Qualitätsstandards die Höhe der Kosten zu bestimmen und nach dem Konnexitätsprinzip auch selbst zu finanzieren. Dies verdeutlicht auch § 6 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG, in dem geregelt ist, dass wenn eine Gemeinde davon absieht, weiterhin entsprechend Satz 2 tätig zu werden, hierdurch nicht die Verpflichtung des Aufgabenträgers begründet wird, diese Verkehrsleistungen fortzuführen oder selbst zu erbringen. Demnach ist der Landkreis gesetzlich nicht verpflichtet, die von Gemeinden bestellten Verkehre aufrechtzuerhalten, wenn Gemeinden diese Verkehre nicht mehr finanzieren wollen oder können.

## 1.2 Planerische Grundlagen

Die Planungshoheit für die Verkehrsleistungen im ÖPNV obliegt dem Landkreis als Aufgabenträger. Planungsinstrument der Aufgabenträger ist der Nahverkehrsplan (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG). Dieser ist vom Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG für sein Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis wurde im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsprozesses mit über 80 Beteiligten aufgestellt. Er enthält insbesondere zentrale Aussagen zu den künftigen Qualitäts- und Bedienungsstandards für den ÖPNV, zur Linienbündelung und zur Barrierefreiheit. Der Nahverkehrsplan regelt zudem die Finanzierung von Betriebsleistungen und Investitionen im ÖPNV. Er beinhaltet auch die Information, dass Städte und Gemeinden als zuständige Behörde nach dem ÖPNVG Verkehre sicherstellen und finanzieren können (Seite 118). Bei der Abstimmung der Finanzierungsregelungen mit den Arbeitsgruppen wurde hierauf explizit hingewiesen.

Von den Städten und Gemeinden, die in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im ÖPNV fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist nach § 12 ÖPNVG das Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrsplans einzuholen. Im Rahmen des Aufstellungsprozesses wurde daher von den Städten und Gemeinden, die als zuständige Behörde eigene Verkehre bestellen und finanzieren, das Einvernehmen zur Darstellung und den Festlegungen für diese Verkehre im Nahverkehrsplan eingeholt. Dies betrifft die Stadtverkehre in Reutlingen (mit Eningen unter Achalm, Pfullingen, Pliezhausen und Waldorfhäslach), Metzingen und Bad Urach sowie den Ortslinienverkehr in Dettingen an der Erms.

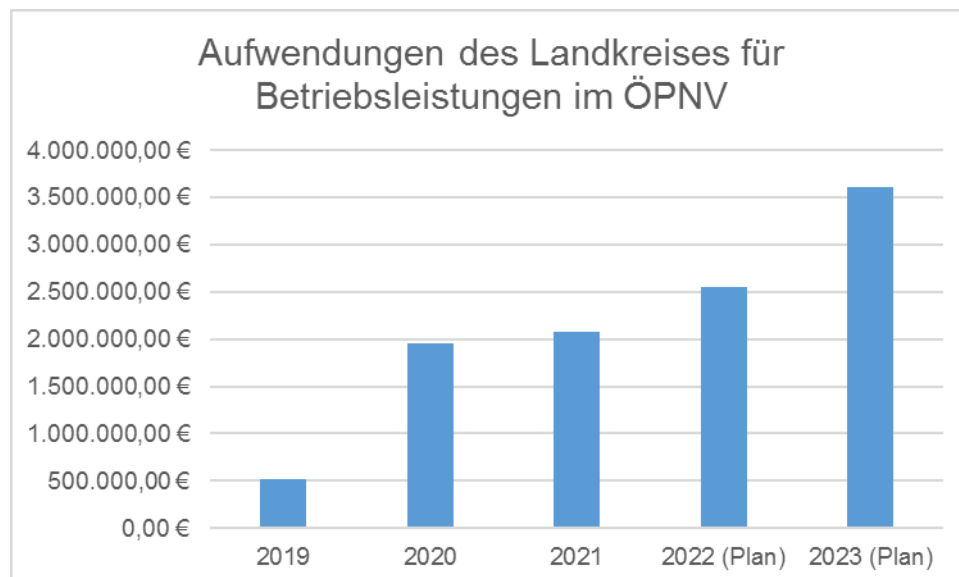
Im Mai 2021 wurde der Nahverkehrsplan vom Kreistag einstimmig beschlossen.

## 2. Zu Frage 2:

### Welche Aufwendungen für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV sind in den Jahren 2020 und 2021 beim Landkreis und bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden (bitte einzeln aufschlüsseln) entstanden?

Zur Deckung der Defizite aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im straßengebundenen ÖPNV (in der Regel Verkehre, die der Landkreis in Auftrag gibt) hat der Landkreis im Jahr 2020 Ausgleichsleistungen in Höhe von rund 1,95 Mio. EUR und im Jahr 2021 in Höhe von rund 2,08 Mio. EUR ausbezahlt. Die Höhe dieser Aufwendungen ergibt sich aus den Betriebskosten abzüglich aller für diese Verkehre erhaltenen Einnahmen (Fahrgeleinnahmen, Zuweisungen aus Höchsttarifrichtlinien, Rettungsschirmzahlungen und sonstige Fördermittel).

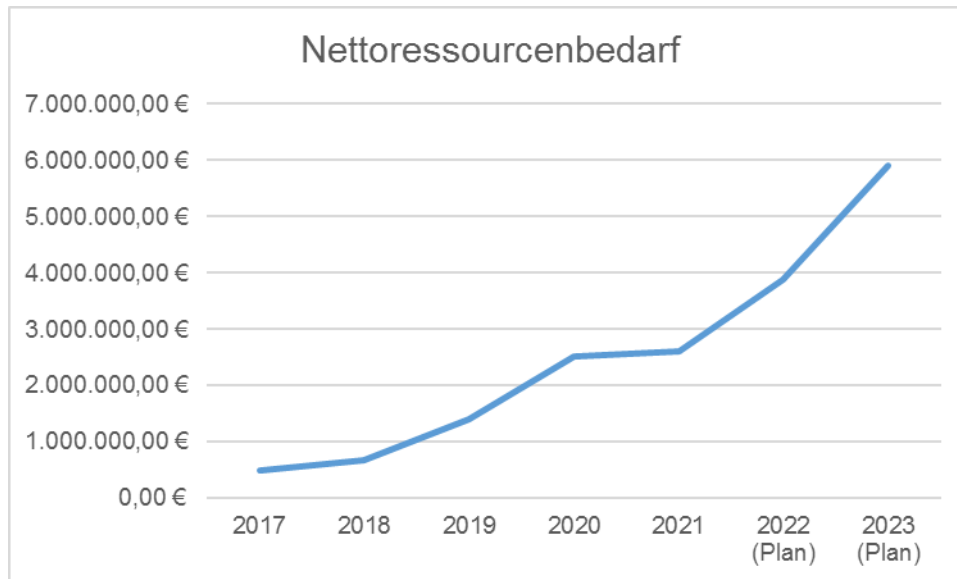
In den letzten Jahren sind die Aufwendungen des Landkreises Reutlingen durch Verbesserungen des Verkehrsangebotes, wie z. B. die Umsetzung des Teilraumkonzeptes „Südlicher Landkreis“ und der Start der 2. Regiobuslinie X2 Bad Urach - Münsingen im Herbst 2019, ständig gestiegen. Durch die Einführung der neuen Regiobuslinie X340 Bad Urach - Laichingen im Dezember 2022 und die krisenbedingte Kostenentwicklung im ÖPNV erhöhen sich die Aufwendungen des Landkreises im Jahr 2023 zusätzlich um rund 1,0 Mio. EUR. Die Entwicklung der Aufwendungen des Landkreises für Betriebsleistungen im ÖPNV (abgezogen sind alle für diese Verkehre erhaltenen Einnahmen) sind nachfolgend dargestellt.



Ergänzend: Der Landkreis beteiligt sich auch am Betrieb der Ermstalbahn. Diese Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in den oben dargestellten Zahlen nicht enthalten. Bis Ende 2020 beteiligte sich der Landkreis gemeinsam mit den Ermstalgemeinden mit insgesamt rund 230.000,00 EUR pro Jahr an der Erhaltung der Infrastruktur der Ermstalbahn. Die Betriebsleistungen auf der Ermstalbahn wurden bis dahin eigenwirtschaftlich erbracht. Ab Januar 2021 beteiligte sich der Landkreis aufgrund geänderter Rahmenbedingungen bis zur Inbetriebnahme von Modul 1 der Regional-Stadtbahn an den Betriebsleistungen des Interimsverkehrs auf der Ermstalbahn (vgl. KT-Drucksache Nr. X-0231). Der Anteil des Landkreises ist deshalb von rund 130.000,00 EUR im Jahr 2020 auf rund 640.000,00 EUR im Jahr 2021 und auf rund 960.000,00 EUR im Jahr 2022 angestiegen. Im Jahr 2023 sind für die Betriebsleistungen auf der Ermstalbahn rund 1,0 Mio. EUR eingestellt.

Aufgrund der dargestellten Entwicklungen ist in den letzten Jahren auch der Nettoreourcenbedarf für den ÖPNV im Landkreis ständig gestiegen, seit dem Jahr 2019 von rund 1,4 Mio. EUR auf rund 3,9 Mio. EUR im Jahr 2022. Nach derzeitiger Haushaltsplanung ist für das Jahr 2023 ein deutlicher Anstieg auf rund 5,9 Mio. EUR zu erwarten. Die

Entwicklung des Nettoressourcenbedarfs seit 2017 ist im nachfolgenden Schaubild dargestellt.



Die Aufwendungen der Städte und Gemeinden für die Erbringung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV sind in Anlage 2 dargestellt.

### 3. Zu Frage 3:

**Welche Mittel sind dem Landkreis Reutlingen zur Finanzierung des ÖPNV in den Jahren 2020 und 2021 zugeflossen? Welche Vorgaben muss der Landkreis bei der Verwendung dieser Mittel beachten? Welche Anforderungen sind in diesem Zusammenhang für die kommenden Jahre absehbar?**

#### 3.1 Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Reutlingen und Vorgaben zur Finanzierung

Der Landkreis erhält nach § 28 FAG jährliche Zuweisungen zur Förderung des ÖPNV in Höhe von 435.000,00 EUR vom Land. Diese werden zur Deckung von Betriebsleistungen im ÖPNV verwendet.

Zusätzlich erhält der Landkreis vom Land seit dem Jahr 2018 jährliche Zuweisungen nach § 15 ÖPNVG in Höhe von rund 4,68 Mio. EUR zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV. Diese werden im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dienen dem Ausgleich von Einnahmeverlusten durch die Rabattierung von Zeitkarten im Schülerverkehr (§ 16 Abs. 3 ÖPNVG).

Diese Zuweisungen wurden vom Land im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform ab dem Jahr 2021 jährlich in 3 Tranchen aufgestockt (siehe KT-Drucksachen Nrn. X-0265 und X-0532). Die Höhe der Mehrzuweisungen wird in der Rechtsverordnung zum ÖPNVG (ÖPNV-VO) geregelt und ab dem Jahr 2023 dynamisch nach festgelegten Parametern angepasst. Die naldo-Landkreise haben sich auf eine einheitliche Verwendung der Mehrzuweisungen im naldo verständigt. Die auf den Landkreis Reutlingen entfallenen Beträge werden wie folgt genutzt:

- Die Mehrzuweisungen der 1. Tranche in Höhe von rund 451.000,00 EUR verbleiben im Jahr 2021 bis längstens zum Start der neuen Einnahmeverteilung im naldo zur Verbesserung von Verkehrsleistungen beim Landkreis.
- Die Mehrzuweisungen der 2. Tranche in Höhe von rund 483.000,00 EUR werden im Jahr 2022 bis längstens zum Start der neuen Einnahmeverteilung im

naldo für tarifliche Vergünstigungen im naldo eingesetzt und zu diesem Zweck an die Verkehrsunternehmen ausbezahlt.

- Die Mehrzuweisungen der 3. Tranche in Höhe von rund 794.000,00 EUR werden im Jahr 2023 bis längstens zum Start der neuen Einnahmeaufteilung im naldo je zur Hälfte zur Stabilisierung des naldo-Tarifs an die Verkehrsunternehmen im Landkreis ausbezahlt und zur Hälfte verbleiben sie beim Landkreis zur Verbesserung von Verkehrsleistungen.

Für die Förderung der Regiobuslinien X2 und X3 hat der Landkreis vom Land in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt rund 920.000,00 EUR erhalten. Einzuhalten sind die Richtlinien zur Förderung von Regiobuslinien mit Vorgaben z. B. zur Taktung, Reisegeschwindigkeit und Fahrzeugausstattung.

### 3.2 Absehbare Aufgaben der kommenden Jahre

Bislang ist der Anteil der eigenwirtschaftlichen Verkehre im Landkreis Reutlingen im Vergleich zu anderen Landkreisen mit rund 50 % noch relativ hoch. Dies entspricht aktuell rund 2,5 Mio. Fahrplankilometern. Mit der Umsetzung des im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündelungskonzeptes wird künftig durch die festgelegten höheren Standards und die Bündelung sogenannter wirtschaftlich schwacher und starker Linien die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen kaum mehr möglich sein. Dieser Trend wird durch die aktuelle Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen aufgrund der extrem gestiegenen Energie- und Personalkosten noch verstärkt. Durch diese absehbare Entwicklung werden in den kommenden Jahren hohe zusätzliche Kosten auf den Landkreis zukommen.

Für das Erreichen der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Bedienungsstandards werden weitere Zusatzleistungen in Höhe von rund 780.000 km pro Jahr (rund 175.000 km im Linienverkehr und rund 605.000 km im Anmeldeverkehr) erforderlich sein.

Aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben wie dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz werden deutlich höhere Kosten für die Verkehre durch die Umsetzung klimaschonender Maßnahmen, wie z. B. den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, auf den Landkreis zukommen.

Es ist noch nicht absehbar, welche Kosten durch die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes auf die Aufgabenträger zukommen werden. Die Mobilitätsgarantie sieht die Bedienung aller Ortschaften von 5 Uhr bis 24 Uhr im 15-Minuten-Takt in städtischen und im 30-Minuten-Takt in ländlichen Räumen vor. In einer ersten Stufe soll die Mobilitätsgarantie in der beruflichen Hauptverkehrszeit bis 2026 erreicht sein. Für die Umsetzung der ÖPNV-Strategie des Landes wird entscheidend sein, welche finanziellen Mittel das Land den Kommunen für die Verkehrsleistungen und das erforderliche Personal hierfür bereitstellt.

Hinzukommen bei weiterer Umsetzung des Gesamtprojektes der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb Aufwendungen für Betriebsleistungen.

## 4. Zu Frage 4:

### **Was sind die entscheidenden Kriterien, die bislang für die Etablierung einer Linie und deren Finanzierung zu Grunde gelegt wurden?**

Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG gilt der Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung. Das heißt, öffentliche Zuschüsse zur Erbringung von Verkehrsleistungen sollen grundsätzlich vermieden werden. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre wird nicht berührt, soweit der Aufwand zur Erbringung von Verkehrsleistungen durch Beförderungserlöse und Ausgleichsleistungen aufgrund Allgemeiner Vorschriften gedeckt werden kann. Auch die Finanzierungsregelungen im Nahverkehrsplan bauen auf dem Vorrang der Ei-

genwirtschaftlichkeit auf. Für Verkehre, die nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, gelten daher die Finanzierungsregelungen des Nahverkehrsplans.

Bei der Einführung von neuen Verkehren, für die keine Standards im Nahverkehrsplan festgelegt sind, wird im Vorfeld das Potenzial anhand von Pendler- und Schülerverflechtungen, das Aufkommen im motorisierten Individualverkehr, das Einzugsgebiet und die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot geprüft. Dadurch wird geprüft, ob die Einführung sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich sinnvoll ist.

Abhängig von der zu erwartenden Höhe der Kosten einer neuen Linie werden die Eckpunkte für die Vergabe von Verkehrsleistungen gemeinsam mit einem Finanzierungsvorschlag dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt.

**5. Zu Frage 5:  
Welche straßengebundenen ÖPNV-Angebote im Landkreis Reutlingen werden derzeit nicht durch den Landkreis bezuschusst?**

Derzeit werden noch rund 2,5 Mio. Fahrplankilometer auf der Gemarkung des Landkreises Reutlingen eigenwirtschaftlich erbracht. Perspektivisch werden für die Finanzierung dieser Verkehrsleistungen bei der Neuvergabe aufgrund der Bildung von Linienbündeln und der Umsetzung der im Nahverkehrsplan festgelegten höheren Bedienungsstandards künftig Ausgleichsleistungen erforderlich sein (vgl. Ziffer 3.2).

Bei einigen kreisüberschreitenden Linien, deren verkehrlicher Schwerpunkt in einem angrenzenden Landkreis liegt, erfolgt derzeit noch keine Mitfinanzierung des Landkreises Reutlingen. Die Planung und Ausschreibung kreisüberschreitender Linien erfolgt in enger Abstimmung zwischen den betreffenden Landkreisen. Bei der Neuvergabe von kreisüberschreitenden Verkehrsleistungen kann angesichts der Kostenentwicklungen und der zunehmenden gemeinwirtschaftlichen Leistungserbringung künftig eine Beteiligung des Landkreises Reutlingen an der Finanzierung notwendig werden, wenn die Verkehrsleistung aus Sicht des Landkreises verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Der Landkreis beteiligt sich außerdem nicht an Verkehrsleistungen des ÖPNV, welche auf Grundlage des § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG von den Städten und Gemeinden in eigener Verantwortung organisiert und finanziert werden (vgl. Ziffer 1). Dieses Vorgehen entspricht den im Nahverkehrsplan festgelegten und vom Kreistag beschlossenen Finanzierungsregelungen im Nahverkehrsplan (Seiten 117 f.).

**6. Zu Frage 6:  
Wie wird der von der Gruppe von Behörden (Städte Reutlingen und Pfullingen, Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach) organisierte "Stadtverkehr Reutlingen" derzeit finanziert? Erhält die Gruppe von Behörden Zuschüsse des Landkreises oder anderer öffentlicher Stellen?**

Ein Teil der im Stadtverkehr anfallenden Kosten wird durch die Fahrgeldeinnahmen und Zuweisungen nach § 15 ÖPNVG (vgl. Ziffer 3.1) finanziert. Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen sind dem Landkreis nicht bekannt. Die Zuweisungen des Landkreises nach § 15 ÖPNVG betragen in den Jahren 2020 und 2021 je rund 1,53 Mio. EUR und im Jahr 2022 rund 1,69 Mio. EUR. Dieser Betrag wird sich im Jahr 2023 auf rund 1,82 Mio. EUR erhöhen (vgl. Ziffer 3.1).

Zur Finanzierung des Betriebes des Stadtbuskonzeptes hat die Stadt Reutlingen aus dem Förderprogramm „Kommunale Modellvorhaben 2018 bis 2020 im ÖPNV“ im Jahr 2020 Fördermittel in Höhe von rund 10,25 Mio. EUR und im Jahr 2021 in Höhe von rund 5,11 Mio. EUR erhalten. Die Förderung hat den Gesamtzuschussbedarf der Gruppe von Behörden reduziert und wurde für den Zeitraum von November 2018 bis Juni 2021 bewilligt.



Das verbleibende Defizit wird von den Mitgliedern der Gruppe von Behörden getragen. Die Aufteilung des Defizites auf die Mitglieder der Gruppe von Behörden erfolgt in Abhängigkeit von den auf der jeweiligen Gemarkung erbrachten Verkehrsleistungen. Der Ermittlung des Zuschussbedarfes je Gemeinde liegt ein einheitlicher Kilometersatz zugrunde.

## **7. Zu Frage 7:**

**Inwieweit und mit welchen Ergebnissen wurde die o.g. Gruppe von Behörden in die bisherige Nahverkehrsplanung im Landkreis Reutlingen einbezogen? Gab es nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2021 Gespräche des Landkreises mit der Gruppe von Behörden oder gibt es derzeit solche Gespräche?**

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden 2 Arbeitsgruppen eingerichtet. In der AG Politik waren auch Mitglieder der Gruppe von Behörden vertreten (Frau Bürgermeisterin a. D. Hotz, Herr Dvorak, Frau Bürgermeisterin Höflinger und Herr Bürgermeister Schweizer). Darüber hinaus wurde mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, die eigene Verkehre organisieren und finanzieren, die Darstellung und die Festlegungen für die Stadt- und Ortsverkehre im Nahverkehrsplan abgestimmt. Hierzu gab es im Vorfeld eine Abstimmung mit der Gruppe von Behörden zum Reutlinger Stadtverkehr. Die Gruppe von Behörden hat den Wunsch geäußert, den Stadtverkehr im Nahverkehrsplan nicht konkret zu behandeln und keine Standards festzulegen (vgl. Ziffer 1.2). Dieses Vorgehen wurde mittels eines Schreibens an alle Bürgermeister der Gruppe von Behörden im Mai 2020 dargelegt. Die Stadt Reutlingen hat - nach Abstimmung mit der Stadt Pfullingen sowie den Gemeinden Eningen unter Achalm, Pliezhausen und Walddorfhäslach - im Namen der Gruppe von Behörden mit Schreiben vom 04.08.2020 diesem Vorgehen und der entsprechenden Formulierung im Nahverkehrsplan (vgl. Seite 95) schriftlich zugestimmt. Dort heißt es unter anderem, dass die Gemeinden der Gruppe von Behörden „diese ausreichende Verkehrsbedienung als zuständige Behörde nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG sicherstellen“. Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens gab es hierzu keine Einwendungen.

Im März vergangenen Jahres fand auf Anfrage der Gruppe von Behörden ein erstes Gespräch zum Thema Finanzierung des Stadtverkehrs Reutlingen statt. Der Landkreis hat die rechtliche Situation wie unter Ziffer 1.1 und die planerischen Grundlagen wie unter Ziffer 1.2 dargestellt und erläutert. Für den Stadtverkehr wurde - wie bereits dargestellt - auf Wunsch kein Bedienungsstandard festgelegt, sodass sich keine finanzielle Beteiligung des Landkreises hieraus ableiten lässt. Auch wurde dargelegt, dass durch die Teilnahme der Stadt Reutlingen am Modellprojekt Mobilitätspass ggf. weitere Finanzierungsmöglichkeiten für den Stadtverkehr entstehen können und darüber in einem ersten Schritt Klarheit bestehen sollte. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass der Stadtverkehr bereits heute in weiten Teilen den im Nahverkehrsplan für die anderen Gemeinden im Landkreis festgelegten Standard und sogar in Teilen den Standard der ÖPNV-Strategie 2030 überschreitet. Der Landkreis hat vorgeschlagen, sobald Klarheit über die finanzielle Beteiligung des Landes zur Erreichung der Ziele der ÖPNV-Strategie 2030 besteht, ein weiteres Gespräch zu führen. Der Landkreis hat zudem angeboten, im Rahmen einer Arbeitsgruppe das Verkehrsangebot des Stadtbuskonzeptes gemeinsam mit der Gruppe von Behörden zu überprüfen. Die Stadt Reutlingen als federführendes Mitglied der Gruppe von Behörden sah keine Notwendigkeit für eine solche Überprüfung und Abstimmung der Standards.

Im September vergangenen Jahres fand unter Beteiligung von Herrn Landrat Dr. Fiedler und den (Ober)Bürgermeistern der Städte und Gemeinden der Gruppe von Behörden ein weiteres Gespräch statt. Die Gruppe von Behörden hat darum gebeten, die finanzielle Beteiligung des Landkreises an den gemeindeübergreifenden Verbindungen nochmals zu prüfen und wies auf die Ziele der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes hin. Die Gruppe von Behörden bat ferner um einen Abgleich der Standards mit den übrigen Verkehren im Landkreis. Da für den Stadtverkehr, wie bereits ausführlich dargelegt, keine Standards im Nahverkehrsplan festgelegt wurden, kann kein Abgleich von Standards mit

den Verkehren im Landkreis auf Grundlage des Nahverkehrsplans stattfinden. Herr Landrat Dr. Fiedler hat im Rahmen des Gesprächs vorgeschlagen, nach Konkretisierung der finanziellen Unterstützung des Landes zur Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 den Bereich des Stadtverkehrs Reutlingen näher zu untersuchen. Es sei dann auch zu klären, inwieweit bereits bestehende, gut ausgebaute Verkehre im Zusammenhang mit der ÖPNV-Strategie 2030 vom Land finanziell unterstützt werden.

**8. Zu Frage 8:  
Ist eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans grundsätzlich möglich? Welche Bedingungen wären dafür zu erfüllen?**

Das ÖPNVG sieht in § 12 Abs. 7 die Überprüfung und bei Bedarf Fortschreibung von Nahverkehrsplänen spätestens nach 5 Jahren vor. Dabei gelten auch für Teilfortschreibungen die Vorschriften für die Aufstellung des Nahverkehrsplans. Folglich ist der Nahverkehrsplan auch bei Teilfortschreibungen auf seine Aktualität zu überprüfen und an neue gesetzliche Vorgaben und inzwischen veränderte Datengrundlagen anzupassen. Neue gesetzliche Grundlagen wie Änderungen der Vorgaben in § 11 Abs. 3 ÖPNVG zu Mindestinhalten wie z. B. die Bewertung der Bestandsaufnahme anhand einer Verkehrsanalyse und Aussagen zum Modal Split, die Erstellung einer Verkehrsprognose und die Berücksichtigung der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes müssen im Falle einer Teilfortschreibung neu im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Daher ist auch eine Teilfortschreibung mit einem sehr aufwändigen Bearbeitungs- und Beteiligungsprozess verbunden. Dieser Prozess bindet erfahrungsgemäß einen großen Teil der Mitarbeitenden im ÖPNV-Team über einen längeren Zeitraum hinweg. Während der Bearbeitungszeit können die im derzeit gültigen, erst im Jahr 2021 beschlossenen Nahverkehrsplan festgelegten Arbeitsaufträge nicht bearbeitet werden und es muss mit der Verzögerung von anstehenden Überplanungsprozessen und Ausschreibungen von Linienbündeln gerechnet werden. Alternativ wäre zusätzliches Personal im Bereich Nahverkehr und Mobilität für eine fristgerechte Bearbeitung aller Aufgaben notwendig.

Angesichts der noch offenen Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung und Finanzierung der ÖPNV-Strategie 2030 ist eine Teilfortschreibung sinnvoll, wenn Klarheit über die Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie, des Mobilitätspasses und der Rahmenbedingungen zur Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 besteht.

**9. Zu Frage 9:  
Werden in den benachbarten Landkreisen Tübingen und Esslingen Zuschüsse des Landkreises für die Stadtwerke in Tübingen und Esslingen geleistet?**

9.1 Stadtverkehr Tübingen

Die Organisation und Finanzierung des Stadtverkehrs Tübingen erfolgt durch die Stadt Tübingen. Der Landkreis beteiligt sich nicht finanziell am Stadtverkehr.

9.2 Stadtverkehr Esslingen

Die Vergabe der Verkehrsleistungen für den Stadtverkehr Esslingen erfolgte durch die Stadt Esslingen an ein eigenes Unternehmen. Für die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung des Stadtverkehrs Esslingen enthält der Nahverkehrsplan eine funktionale Beschreibung des Bedienungsangebotes.

Das Basisangebot wird vom Landkreis vollständig getragen. An darüberhinausgehenden Leistungen beteiligt sich der Landkreis zu 50 %. Diese Mehrleistungen sind im Vorfeld mit dem Landkreis abzustimmen und werden vom VVS im Auftrag des Landkreises Esslingen auf deren verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit überprüft. Der Landkreis Esslingen trägt nur die Kosten für den Einsatz von

Dieselbussen. Für den Einsatz der Oberleitungsbusse sind die Mehrkosten durch die Stadt zu tragen, da die Standards des Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen keine Vorgaben zum Einsatz oberleitungsbetriebener Fahrzeuge beinhalten.

#### **10. Zu Frage 10:**

**Wie viele gefahrene Kilometer entfallen im Landkreis Reutlingen jeweils auf**

**a. vom Landkreis bezuschusste Verkehre**

**b. von den Städten und Gemeinden bezuschusste Verkehre?**

**(bitte einzeln aufschlüsseln)**

- a) Im Jahr 2020 umfassten die vom Landkreis bezuschussten Verkehrsleistungen im Linienverkehr rund 1,84 Mio. Fahrplankilometer und im Jahr 2021 rund 1,86 Mio. Fahrplankilometer auf der Gemarkung des Landkreises.

Hinzu kommen weitere Leistungen des Anmeldeverkehrs, der den Linienverkehr insbesondere zu Randzeiten ergänzt. Im Jahr 2020 wurden im Anmeldeverkehr rund 155.000 km und im Jahr 2021 rund 340.000 km zurückgelegt.

In dieser Aufstellung nicht berücksichtigt sind die vom Landkreis bezuschussten Betriebsleistungen im SPNV auf der Ermstalbahn.

- b) Die Kilometerleistungen der von den Städten und Gemeinden bezuschussten Verkehre sind in der Anlage 2 aufgeschlüsselt. Insgesamt handelt es sich dabei im Jahr 2020 um rund 6,24 Mio. Fahrplankilometer und im Jahr 2021 um rund 5,84 Mio. Fahrplankilometer.

#### **11. Zu Frage 11:**

**Welche Entscheidungen für Stabilisierungsmaßnahmen im ÖPNV infolge der Krisensituation wurden im Jahr 2022 getroffen? Welcher Mittelaufwand ist dafür veranschlagt? Sind (weitere) Maßnahmen für die Jahre 2023 ff. absehbar?**

Nach schwierigen und intensiven Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2022 haben sich die naldo-Landkreise mit den Verkehrsunternehmen auf eine gerade noch marktverträgliche Tarifierungsrate (TAR) von 6,3 % zum 01.10.2022 geeinigt. Die naldo-Landkreise bringen dazu rund 1,4 Mio. EUR zur Dämpfung der TAR ein, auf den Landkreis Reutlingen entfallen davon 350.000,00 EUR.

Wie in Ziffer 3.1 beschrieben wurde im Jahr 2022 von allen 4 Landkreisen beschlossen, zusätzlich zu den Mehrzuweisungen der 2. Tranche nach § 15 ÖPNVG die Hälfte der Mehrzuweisungen aus dem Jahr 2023 zur Stabilisierung des Tarifs im Jahr 2023 an die Verkehrsunternehmen auszubezahlen. Im Landkreis Reutlingen erhalten die Verkehrsunternehmen dadurch zusätzliche Mittel in Höhe von rund 397.000,00 EUR.

Zum Ausgleich der extrem gestiegenen Treibstoffkosten im Jahr 2022 wurden den Verkehrsunternehmen, mit denen der Landkreis öffentliche Dienstleistungsaufträge abgeschlossen hat, im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge bislang insgesamt rund 169.000,00 EUR zusätzlich ausbezahlt. Für das letzte Quartal 2022 liegen die Indices zur Berechnung der Ausgleichszahlungen noch nicht vor, es fallen voraussichtlich noch rund 40.000,00 EUR an Ausgleichszahlung an.

Insgesamt hat der Landkreis allein im Jahr 2022 rund 560.000,00 EUR für Stabilisierungsmaßnahmen im ÖPNV aufgebracht. Hinzu kommen die unabhängig von der Krisensituation im Jahr 2022 bereits vorher beschlossenen Mehrzuweisungen nach § 15 ÖPNVG (vgl. Ziffer 3.1) in Höhe von 483.000,00 EUR.

Derzeit finden bereits wieder Gespräche mit den Verkehrsunternehmen aufgrund der noch anhaltenden schwierigen Kostensituation statt. Ein Ergebnis der Gespräche ist

derzeit noch nicht prognostizierbar, es ist auf jeden Fall von einer weiteren deutlichen Tarifierhöhung bereits im laufenden Jahr 2023 auszugehen.

Im Jahr 2022 wurde von Bund und Land wieder ein Rettungsschirm zum Ausgleich der Fahrgeldeinnahmeausfälle aufgrund der Corona-Pandemie zur Verfügung gestellt. Für beide Jahre soll der Ausfall von Fahrgeldeinnahmen im Vergleich zum Jahr 2019 zu 100 % erfolgen. Auszahlungen für das Jahr 2022 sind bislang zu 90 % in Höhe von rund 5,4 Mio. EUR erfolgt, diese beinhalten auch die 9-Euro-Ticket Liquiditätshilfen. Der Rettungsschirm für das Jahr 2021 wurde bislang zu rund 95 % in Höhe von rund 4,1 Mio. EUR ausbezahlt, derzeit läuft die Schlussabrechnung.

24. Oktober 2022

## **Anfrage zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Reutlingen**

Sehr geehrter Herr Landrat Dr. Fiedler,

für die Menschen in unserem Landkreis, für die Wirtschaft aber auch den Tourismus ist ein attraktiver und gut funktionierender ÖPNV ein unverzichtbarer Bestandteil einer zeitgemäßen und modernen Mobilität.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der notwendigen Verkehrswende wird die Bedeutung des ÖPNV von Jahr zu Jahr weiter steigen.

Bei der Finanzierung des ÖPNV stehen die Kommunen aktuell vor weit größeren Herausforderungen als noch vor 5 oder 10 Jahren. Deshalb ist es aus unserer Sicht wichtig, einen aktuellen Überblick über die derzeit geleisteten Grundlagen und Finanzierungsstrukturen zu erhalten, um aus kommunalpolitischer Sicht beurteilen zu können, ob es Anpassungs- und Veränderungsbedarf gibt.

Vor diesem Hintergrund stellen wir folgende Anfrage:

1. Was sind die derzeit geltenden planerischen und rechtlichen Grundlagen für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Reutlingen?
2. Welche Aufwendungen für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV sind in den Jahren 2020 und 2021 beim Landkreis und bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden (bitte einzeln aufschlüsseln) entstanden?
3. Welche Mittel sind dem Landkreis Reutlingen zur Finanzierung des ÖPNV in den Jahren 2020 und 2021 zugeflossen? Welche Vorgaben muss der Landkreis bei der Verwendung dieser Mittel beachten? Welche Anforderungen sind in diesem Zusammenhang für die kommenden Jahre absehbar?
4. Was sind die entscheidenden Kriterien, die bislang für die Etablierung einer Linie und deren Finanzierung zu Grunde gelegt wurden?
5. Welche straßengebundenen ÖPNV-Angebote im Landkreis Reutlingen werden derzeit nicht durch den Landkreis bezuschusst?
6. Wie wird der von der Gruppe von Behörden (Städte Reutlingen und Pfullingen, Gemeinden Eningen, Pliezhausen und Walddorfhäslach) organisierte "Stadtverkehr

Reutlingen" derzeit finanziert? Erhält die Gruppe von Behörden Zuschüsse des Landkreises oder anderer öffentlicher Stellen?

7. Inwieweit und mit welchen Ergebnissen wurde die o.g. Gruppe von Behörden in die bisherige Nahverkehrsplanung im Landkreis Reutlingen einbezogen? Gab es nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2021 Gespräche des Landkreises mit der Gruppe von Behörden oder gibt es derzeit solche Gespräche?
8. Ist eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans grundsätzlich möglich? Welche Bedingungen wären dafür zu erfüllen?
9. Werden in den benachbarten Landkreisen Tübingen und Esslingen Zuschüsse des Landkreises für die Stadtwerke in Tübingen und Esslingen geleistet?
10. Wie viele gefahrene Kilometer entfallen im Landkreis Reutlingen jeweils auf
  - a. vom Landkreis bezuschusste Verkehre
  - b. von den Städten und Gemeinden bezuschusste Verkehre?  
(bitte einzeln aufschlüsseln)
11. Welche Entscheidungen für Stabilisierungsmaßnahmen im ÖPNV infolge der Krisensituation wurden im Jahr 2022 getroffen? Welcher Mittelaufwand ist dafür veranschlagt? Sind (weitere) Maßnahmen für die Jahre 2023 ff. absehbar?

Mit freundlichen Grüßen

Florian Weller und Fraktion

Jochen Zeller und Fraktion

Mike Münzing und Fraktion

## Aufwendungen der Städte und Gemeinden für Betriebsleistungen des ÖPNV

Stadt/Gemeinde	jährliche Aufwendungen		Fahrplankilometer pro Jahr		Zuschüsse anderer öffentlicher Stellen			
	im Jahr 2020	im Jahr 2021	im Jahr 2020	im Jahr 2021	Fördergeber	Verwendungszweck	Höhe des Zuschusses	
							im Jahr 2020	im Jahr 2021
Bad Urach	ca. 175.000,00 €	ca. 180.000,00 €	ca. 130.000 km	ca. 130.000 km	-	-	-	-
Dettingen an der Erms	ca. 50.000,00 €	ca. 50.000,00 €	ca. 70.000 km	ca. 70.000 km	-	-	-	-
Eningen unter Achalm	ca. 85.000,00 €	ca. 120.000,00 €	ca. 255.000 km	ca. 205.000 km	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Förderung des Betriebes des Stadtbusnetzes im Rahmen des Förderprogramms "Kommunale Modellvorhaben 2018-2020"	insgesamt ca. 10,25 Mio. €	insgesamt ca. 5,11 Mio. €
Metzingen	ca. 185.000,00 €	ca. 225.000,00 €	ca. 120.000 km, davon ca. 15.000 abgerufene km im Anmeldeverkehr	ca. 160.000 km, davon ca. 50.000 abgerufene km im Anmeldeverkehr	-	-	-	-
Pfullingen	ca. 150.000,00 €	ca. 170.000,00 €	ca. 315.000 km, davon ca. 17.000 km im Bürgerbusverkehr	ca. 300.000 km, davon ca. 28.000 im Bürgerbusverkehr	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Förderung der Betriebsleistungen der Regiobuslinie X3	insgesamt ca. 330.000,00 €	insgesamt ca. 130.000,00 €
					Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Förderung des Landes durch Übernahme der Verwaltungskosten für den Bürgerbusverkehr	ca. 3.000,00 €	ca. 1.500,00 €
					Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Förderung des Betriebes des Stadtbusnetzes im Rahmen des Förderprogramms "Kommunale Modellvorhaben 2018-2020"	insgesamt ca. 10,25 Mio. €	insgesamt ca. 5,11 Mio. €
Pliezhausen	ca. 110.000,00 €	ca. 175.000,00 €	ca. 365.000 km	ca. 365.000 km	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Förderung des Betriebes des Stadtbusnetzes im Rahmen des Förderprogramms "Kommunale Modellvorhaben 2018-2020"	insgesamt ca. 10,25 Mio. €	insgesamt ca. 5,11 Mio. €
					Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Förderung der Betriebsleistungen der Regiobuslinie X3	insgesamt ca. 330.000,00 €	insgesamt ca. 130.000,00 €
Reutlingen	ca. 1.630.000,00 €	ca. 2.575.000,00 €	ca. 4.860.000 km	ca. 4.470.000 km	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Förderung des Betriebes des Stadtbusnetzes im Rahmen des Förderprogramms "Kommunale Modellvorhaben 2018-2020"	insgesamt ca. 10,25 Mio. €	insgesamt ca. 5,11 Mio. €
					Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Förderung der Betriebsleistungen der Regiobuslinie X3	insgesamt ca. 330.000,00 €	insgesamt ca. 130.000,00 €
Walddorfhäslach	ca. 30.000,00 €	ca. 40.000,00 €	ca. 125.000 km	ca. 125.000 km	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	Förderung des Betriebes des Stadtbusnetzes im Rahmen des Förderprogramms "Kommunale Modellvorhaben 2018-2020"	insgesamt ca. 10,25 Mio. €	insgesamt ca. 5,11 Mio. € (bis 30.06.2021)
					Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Förderung der Betriebsleistungen der Regiobuslinie X3	insgesamt ca. 330.000,00 €	insgesamt ca. 130.000,00 €
Wannweil	-	ca. 1.500,00 €	ca. 6.500 km (Bürgerbusverkehr)	ca. 6.500 km (Bürgerbusverkehr)	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Förderung des Landes durch Übernahme der Verwaltungskosten für den Bürgerbusverkehr	ca. 1.500,00 €	ca. 1.500,00 €
					Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration	Zuschuss aus Mitteln der Pflegeversicherung für das Angebot der Beförderung pflegebedürftiger Personen	ca. 5.500,00 €	ca. 5.500,00 €

**Hinweise:**

Aufwendungen der Gemeinde = Betriebskosten abzüglich der Einnahmen und Förderungen (Zuschussbedarf)

Fahrplankilometer auf Gemarkung der Gemeinde = Fahrleistung der im Fahrplan veröffentlichten Fahrten (ohne Leerfahrten)

Zuschüsse anderer öffentlicher Stellen = z. B. Zuschüsse aus Förderprogrammen