

## Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt <b>Amt für Planung und Naturschutz</b>	Nr. <b>094/2022</b>
--------------------------------------------------------------	------------------------

### Betreff:

Finanzielle Auswirkungen der Energiepreiserhöhung auf den ÖPNV

Beratungsfolge	Termin
<b>Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität und Planung</b> Berichterstattung: KLD Martin Terwey	12.05.2022

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Falls ja: Im Haushaltsplan vorgesehen:</b>	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Produkt	Nr. 120210 010610	Bez. ÖPNV Haushaltssteuerung
		<b>Finanzielle Auswirkungen s. Erläuterungen</b>

### Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis

## **Erläuterungen:**

Der Angriff Russlands auf die Ukraine und die damit verbundenen Sanktionen haben starke Auswirkungen auf den Energiesektor. Die ohnehin schon in den vorangehenden Monaten hohen Energiepreise kletterten innerhalb kurzer Zeit auf Rekordniveau. Die seitdem zu verzeichnenden leichten Preisrückgänge stellen keine gravierende Erholung der Märkte dar. Neben den Dieselpreisen sind auch andere deutliche Kostenerhöhungen für den ÖPNV festzustellen.

Insgesamt liegen die Energiepreise deutlich über den Werten, welche die Verkehrsunternehmen für die Kalkulationen laufender Verträge angesetzt haben. Dies hat erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und insbesondere deren Liquidität.

Die hohen Energiepreise könnten auf der anderen Seite dazu führen, dass mehr Kundinnen und Kunden den ÖPNV nutzen, da sich die Erhöhung der Energiepreise noch nicht auf die aktuellen ÖPNV-Tarife auswirkt. Es ist derzeit allerdings noch nicht einzuschätzen, in wie weit dadurch erzielte Mehreinnahmen die Mehrausgaben für Energie kompensieren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Fahrgeldmehreinnahmen die Fördermittel aus dem ÖPNV-Corona-Rettungsschirm analog reduzieren.

Für den Kreis Warendorf ergeben sich somit in Folge der Energiepreiserhöhung deutliche Mehrausgaben beim ÖPNV. Diese lassen sich untergliedern in:

### a) Kosten für das kommunale Verkehrsunternehmen RVM

Kostenerhöhungen ergeben sich sowohl für den RVM-eigenen Fuhrpark als auch von deren Subunternehmen. Nach einer Kalkulation der RVM, die von einem erhöhten Verlustausgleich von ca. 190.000 € pro Jahr je 0,10 € höherem durchschnittlichen Dieselpreis ausgeht. Bei einem durchschnittlichen Anstieg des Dieselpreises von den geplanten 1,10 € auf bspw. 1,50 € netto je Liter würde sich der diesjährige Verlustausgleich des Kreises Warendorf für die RVM um 760.000 € erhöhen.

### b) Kosten für öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) mit anderen Verkehrsunternehmen

Der Kreis Warendorf hat mit drei weiteren Verkehrsunternehmen (VG Breitenbach, Fa. Bils, Westfalen Bus GmbH) ÖDAs zur Erbringung von Verkehrsleistungen. Im Rahmen dieser Verkehrsverträge erhalten die Verkehrsunternehmen vom Kreis Warendorf vereinbarte Zahlungen, die unabhängig von den Fahrgeldeinnahmen sind. Die Höhe der Zahlungen werden über Preisgleitklauseln und Preisindices (z. B. für Dieselmotorkraftstoff) jährlich angepasst. Daraus folgt, dass die erhöhten Dieselpreise nach den für das aktuelle Jahr vereinbarten Abschlagszahlungen erst im Folgejahr zu deutlich höheren Kostenbeiträgen für die ÖDAs führen.

### c) Kosten für eigenwirtschaftliche Verkehre

Im Kreis Warendorf werden einzelne Linienbündel eigenwirtschaftlich betrieben. Das Verkehrsunternehmen Westfalen Bus hat mitgeteilt, dass einzelne Subunternehmen an sie herangetreten sind, da sie aufgrund der hohen Energiepreise den Verkehr ggf. nicht aufrechterhalten können und auf finanzielle Hilfen angewiesen ist.

Der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) hat das Beratungsunternehmen Ernst & Young beauftragt, zu prüfen, wie mit dieser Problematik bei eigenwirtschaftlichen Verkehren umgegangen werden kann, da sich die Thematik bundesweit stellt. Ähnliche Hinweise wie die von Westfalen Bus sind an diverse Aufgabenträger in NRW und bundesweit gegeben worden.

Als zu priorisierende Option werden vorgezogene Auszahlungen von z. B. Mitteln aus den ÖPNV-Pauschalen oder von Mitteln aus dem Corona Rettungsschirm vorgeschlagen, um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Als Bedingung zur Auszahlung wäre eine Zusicherung der Verkehrsunternehmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes bis zu einem festzulegenden Zeitpunkt erforderlich.

Als Instrument für den langfristigen Ausgleich der gestiegenen Kosten verbleibt voraussichtlich nur die Option des „Not-ÖDAs“. Hiermit könnte der Betrieb für längstens 2 Jahre gesichert werden.

### **Auswirkungen der Energiepreise auf die Tarifentwicklung**

Neben dem Anstieg der Energiepreise haben sich die Kosten der Verkehrsleistungen im ÖPNV auch durch die steigende Inflation sowie die mit der Corona-Pandemie einhergehende verringerte Nutzung des ÖPNV deutlich erhöht und die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen verschlechtert.

Vor diesem Hintergrund und auf Initiative einiger eigenwirtschaftlich tätiger Verkehrsunternehmen wird auch über tarifliche Reaktionen auf diese Entwicklung diskutiert. So wird derzeit überlegt, die Ticketpreise im Rahmen einer Tarifmaßnahme bereits zum 01.01.2023 anstatt zum 01.08.2023 anzupassen.

Nach den geltenden Regelungen in der Tarifgemeinschaft Münsterland und beim WestfalenTarif wird der Tarif jährlich in Anlehnung an die inflationsbedingte Kostensteigerung angepasst. Allgemein wird erwartet, dass nach diesem Prinzip die Preise für Tickets zum nächsten regulären Termin am 01.08.2023 dementsprechend deutlich steigen werden. Eine zwischenzeitliche Preisanpassung zum 01.01.2023 würde diesen Preissprung in zwei Schritten mit gemäßigten Preiserhöhungen aufteilen und eine vorzeitige Entlastung für die Verkehrsunternehmen bewirken.

Diskutiert wird eine Tarifanpassung um rund 3 Prozent. Dabei sind keine strukturellen Verschiebungen innerhalb des Tarifangebotes vorgesehen. Tendenziell sollen die Barverkäufe mehr belastet werden als die Zeitkarten.

Eine Umsetzung sollte möglichst einheitlich in ganz Westfalen erfolgen. Im Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) und beim NRW-Tarif erfolgt der Tarifwechsel ohnehin am 01.01. eines Jahres. Das Land NRW hat bereits signalisiert, dass eine

Zwischen-Tarifmaßnahme mit dem Rettungsschirm vereinbar sei, wenn es eine realistische Tarifmaßnahme ist.

Der Vorschlag aus der Tarifgemeinschaft Münsterland, die Tarifmaßnahme bereits zum 01.08.2022 zu ändern und das Preisniveau zu erhöhen, kann nicht mehr umgesetzt werden. Auch eine Anpassung in den Zwischenmonaten bis zum 01.01.2023 würde einem einheitlichen Wechsel entgegenstehen.

Da sich weder die kurz- bis mittelfristige Energiepreisentwicklung noch die daraus resultierenden Handlungsmöglichkeiten/-notwendigkeiten aufgrund der unklaren bzw. im ständigen Fluss befindlichen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen abschließend beurteilen lassen, wird über ggf. weitere (neue) Entwicklungen im Ausschuss mündlich berichtet.