



Vorlage AUT_23/2026
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 29.06.2026

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

Aktuelle Kostensituation im ÖPNV - Dieselhilfe/Notmaßnahmen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik

1. nimmt die aktuelle Kostensituation im ÖPNV zur Kenntnis;
2. beauftragt die Verwaltung, Notvergaben zur Gewährung von Kostenhilfen nach Art. 5 Abs. 5 EU-VO 1370/2007 entsprechend Ziffer II. 2 der Vorlage vorzubereiten und vor einer Entscheidung dem Ausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	29.06.2026	öffentlich

Klima-Auswirkung:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
Bei Verwendung des derzeitigen Tools konnte bei dieser Vorlage keine Klimaauswirkung festgestellt werden.	
Begründung / Einordnung / Alternativen-Prüfung:	
Die Umsetzung einer Notvergabe dient zur Aufrechterhaltung des bestehenden Verkehrs bis zur Beseitigung der Notlage bzw. Überführung in eine reguläre Vergabe.	

I. Sachverhalt und Begründung:

1. ÖPNV als Daseinsvorsorge

Der Landkreis ist als Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg verpflichtet, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Dieser Aufgabe kommt der Landkreis nach, indem er über den Nahverkehrsplan die grundsätzlichen quantitativen und qualitativen Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung definiert und die daraus resultierenden Verkehre in wettbewerblichen Verfahren vergibt. Dabei gilt nach § 8 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit. Verkehrsleistungen sollen vorrangig von eigenwirtschaftlich agierenden Unternehmen erbracht werden, ohne Zuschüsse von der öffentlichen Hand. Öffentliche Dienstleistungsaufträge mit Ausgleichszahlungen sind nur zulässig, wenn kein Unternehmen den Verkehr eigenwirtschaftlich betreiben kann.

2. Aktuelle Situation

Bereits durch die Corona-Pandemie im Jahr 2020 hat sich die wirtschaftliche Situation vieler Verkehrsunternehmen im ÖPNV-Bereich verschlechtert. Der Ukraine-Krieg im Jahr 2022 und die damit in Zusammenhang stehende Dieselkrise, haben die damalige Situation zusätzlich erschwert. Um ein Zusammenbruch des gesamten Systems zu verhindern, hat die Verwaltung daher in den Jahren 2020 bis 2024 mit den Verkehrsunternehmen Rettungsschirmverträge abgeschlossen. Mit deren Hilfe konnten im Landkreis Ludwigsburg alle Verkehre weiterbetrieben werden.

In Folge dieser Negativentwicklung haben die Verbundlandkreise im Jahr 2024 entschieden, die Verkehrsverträge anzupassen und Regelungen aufzunehmen, die unterjährige Dynamisierungen bei den Kostengruppen Personal und Treibstoff vorsehen. So ist es bei den Vertragsverkehren seitdem beispielsweise möglich, im Falle extremer Kostensteigerungen im Bereich der Treibstoffkosten durch Anpassung der monatlichen Abschläge kurzfristig reagieren zu können.

Nach einer kurzen Phase der Entspannung folgte Ende Februar 2026 durch die Eskalation des Nahostkonflikts ein erneut sprunghafter Anstieg der Dieselpreise – vergleichbar mit der Entwicklung beim Ukraine-Krieg im Jahr 2022. Bei einem Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten von durchschnittlich 18 Prozent führt diese Entwicklung bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen finanziellen Mehrbelastungen

Bei den Vertragsverkehren besteht – wie oben ausgeführt – die Möglichkeit durch eine Erhöhung der Abschlagszahlungen die erforderliche Liquidität sicherzustellen. Ein ergebniswirksamer Ausgleich erfolgt in diesem Fall über die vertraglich geregelte Dynamisierung im Rahmen der Schlussabrechnung im darauffolgenden Jahr.

Im Gegensatz dazu tragen Verkehrsunternehmen, die ihre Busverkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbringen, das vollständige Betriebs- und Kostenrisiko. Da kein (Finanzierungs-)Vertrag besteht, gibt es für diese Unternehmen, als auch für den Aufgabenträger, keine Möglichkeit, solch extremen Kostensteigerungen kurzfristig entgegenzutreten.

Grundsätzlich obliegt es dem Verkehrsunternehmen, geeignete Gegenmaßnahmen (auch zur Liquiditätssicherung) zu ergreifen. Sollten diese jedoch nicht ausreichen, besteht die Gefahr, dass das Unternehmen in eine wirtschaftliche Schieflage gerät oder in die Insolvenz abrutscht.

Im Falle einer drohenden Insolvenz eines Verkehrsunternehmens muss der Aufgabenträger zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung kurzfristig mit Notmaßnahmen reagieren. Dies sind in der Regel Not- und Interimsvergaben nach Art. 5 Abs. 5 Verordnung (EG) 1370/2007 i.V.m. § 14 Abs. 4 Nr. 3 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV). Diese Maßnahmen sind erfahrungsgemäß mit erheblichen Mehrkosten verbunden, da

- oftmals kein regulärer Wettbewerb möglich ist (sowohl aufgrund der geringen Anzahl potentieller Unternehmen, welche die Leistungsmengen kurzfristig anbieten können, als auch durch den geringen zeitlichen Vorlauf)
- kurzfristig verfügbare Kapazitäten (Busse und Fahrer) begrenzt und teuer sind
- kurze Vertragslaufzeiten von 3 Monaten bis 2 Jahren keine Zeit bieten, notwendige Investitionen über längere Zeiträume abzuschreiben
- Unternehmen höhere Risikoaufschläge bei kürzeren Laufzeiten einkalkulieren

Durch die solidarische Finanzierungsstruktur der ausreichenden Verkehrsbedienung in den VVS-Verbundlandkreisen (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) führen Mehrbelastungen in einem Landkreis durch Not- und Interimsvergaben zu Mehrbelastungen für alle beteiligten Landkreise.

II. Handlungsoptionen

1. Kurzfristige Sicherstellung der Liquidität (Stufe 1)

Als Sofortmaßnahme zur Unterstützung der eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen sind Liquiditätshilfen möglich. Das Verkehrsunternehmen hat die Notwendigkeit plausibel darzulegen und auszuführen, weshalb die kurzfristige Deckung des Liquiditätsbedarfs nicht anderweitig erfolgen kann.

Um die Liquidität zu sichern können beispielsweise monatlichen Abschlagszahlungen aus den Ausgleichsmitteln nach § 15 ÖPNVG Baden-Württemberg erhöht werden. Dabei handelt es sich um Landesgelder, welche die Verkehrsunternehmen über die Allgemeine Vorschrift des Landkreises zum Ausgleich des Verkaufs vergünstigter Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs erhalten. Dieses Verfahren haben wir bereits in den Jahren 2020 und 2022 zur Sicherung der Liquidität und Abschluss der Rettungsschirmverträge angewandt.

Diese Bereitstellung von § 15 ÖPNVG-Mitteln sichert kurzfristig die Liquidität der Verkehrsunternehmen und hilft als Überbrückungsmaßnahme. Die Ergebniswirkung bleibt allerdings beim Verkehrsunternehmen und muss über stärkere Einnahmesteigerungen in der restlichen Genehmigungszeit ausgeglichen werden.

Maßnahmen der Stufe 1 werden von der Verwaltung als Geschäft der laufenden Verwaltung bereits umgesetzt.

2. Durchführung von Notvergaben zur Sicherung der eigenwirtschaftlichen Verkehre bei struktureller Unterfinanzierung (Stufe 2)

Im Falle einer strukturellen Unterfinanzierung ist bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ein zusätzlicher anteiliger Kostenausgleich über Notvergaben durch den Aufgabenträger möglich, wenn ohne sein Eingreifen die Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes droht. Es handelt sich hierbei um eine zielgerichtete Hilfe, welche im Falle eines außergewöhnlichen Ereignisses eingesetzt werden kann, um gezielt wirtschaftlichen Mehrbelastungen, welche die Verkehrsbedienung gefährden, entgegenzuwirken. Andere kurzfristige Anpassungsmöglichkeiten, wie beispielsweise eine Tarifierhöhung, stehen dem betroffenen Unternehmen nicht zur Verfügung.

Der Nachweis der konkreten Betroffenheit soll mithilfe eines Testats eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers nachgewiesen werden. Das Testat hat zu bestätigen, dass

- eine wirtschaftliche Notlage im Unternehmen besteht und ohne Hilfe die Erbringung der Verkehrsleistung
- die Notlage auf außergewöhnliche, nicht vom Unternehmen zu vertretende Umstände zurückzuführen ist
- keine kurzfristig umsetzbaren und wirksamen Optimierungsmaßnahmen zur Senkung der Kosten möglich sind und
- keine ausreichende Absicherung durch eigene Rücklagen oder Konzernstrukturen (z.B. Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag) besteht.

Die Notmaßnahme hat einen zeitlich begrenzten Krisencharakter, das langfristige unternehmerische Risiko verbleibt auch weiterhin beim Verkehrsunternehmen.

III. Rechtliche Einschätzung

Nach Artikel 5 Abs. 5 VO 1370/2007 kann der Aufgabenträger als zuständige Behörde im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation eine Notmaßnahme ergreifen. Erforderlich ist somit eine hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang ein Erliegen der Verkehrsdienste zu erwarten ist. Sollten die Verkehrsunternehmen wegen der gestiegenen Dieselpreise und der daraus resultierenden Gesamtkostensteigerung Insolvenz anmelden müssen, könnten sie die Verkehrsleistungen nicht mehr erbringen.

Die Hilfen sind allerdings an strenge Voraussetzungen geknüpft und dienen ausschließlich der Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge. Dies bedeutet, dass ein Ausgleich für unternehmerische Fehlentscheidungen, unwirtschaftliche Betriebsführung sowie kalkulatorische Fehler bei der Genehmigungsbeantragung ausgeschlossen sind.

Eine Notvergabe bedarf keiner Vorabkennzeichnung, ist auf die Dauer von maximal zwei Jahren beschränkt und darf nicht rückwirkend abgeschlossen werden. Dementsprechend sind auch kürzere Laufzeiten und ggf. Kettenmaßnahmen bei anhaltender Gefahrenlage bis zu einer Gesamtdauer von zwei Jahren möglich. Es besteht also auch die Möglichkeit, zunächst nur für wenige Monate einen Notauftrag zu vergeben. In dieser Zeit ist zu prüfen, ob die Dieselpreise wieder gesunken sind und die Verkehre deshalb wieder eigenwirtschaftlich erbracht werden können.

IV. Bewertung

Die Verwaltung sieht die Notwendigkeit zur Prüfung geeigneter Maßnahmen, um insolvenzgefährdete Verkehrsunternehmen zu unterstützen und damit einen Zusammenbruch der Verkehre zu verhindern. Eine Unterstützung kommt dabei – nach unserer Auffassung - nur bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren infrage, bei denen nachweisbar die Insolvenz droht, also keine finanzielle Absicherung über entsprechende Gewinnrücklagen, eine Konzernstruktur oder der Einnahmenerzielung aus der Erbringung anderweitiger Verkehrsleistungen (z.B. Reiseverkehr, freigestellter Schülerverkehr) möglich ist.

Im Falle des Zusammenbruchs der Verkehre drohen dem Landkreis Ludwigsburg bzw. aufgrund der solidarischen Finanzierung den Verbundlandkreisen, abhängig vom konkreten Verkehrsvolumen, immense finanzielle Mehrbelastungen in Millionenhöhe. Diese würden durch kurzfristige Not- und Interimsvergaben zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung bis zur Vergabe der Verkehrsleistung in einem ordentlichen Vergabeverfahren entstehen.

Dies bedeutet, dass mit einer gezielten, zeitlich befristeten Notmaßnahme zur Gewährung einer Dieselhilfe gegebenenfalls erforderliche, kostenintensive Not- und Interimsvergaben aufgrund einer Insolvenz vermieden werden können.

Im Jahr 2022 hat dieses Vorgehen bei einer vergleichbaren Situation gut funktioniert. Die Strukturen und Erfahrungen sind somit vorhanden. Durch die Pflicht zum Nachweis der Bedürftigkeit mithilfe eines Testats eines Wirtschaftsprüfers, ist zugleich ein Schutz vor Überkompensation bzw. unberechtigter Hilfe gegeben.

V. Finanzielle Auswirkungen

Während die Liquiditätshilfen (Stufe 1) keine Belastung der kommunalen Haushalte mit sich bringen, haben Notvergaben (Stufe 2) finanzielle Auswirkungen auf die Kreishaushalte der Verbundlandkreise Ludwigsburg, Böblingen, Esslingen und Rems Murr Kreis. Diese ergebniswirksame Stufe 2 soll dazu dienen die Aufrechterhaltung der ausreichenden Verkehrsbedienung auf wirtschaftlichste Art und Weise sicherzustellen.

Konkrete Aussagen zu möglichen Kosten ev. erforderlicher Notvergaben sind derzeit nicht möglich. Wir gehen jedoch davon aus, dass einzelne, eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre Stützungsbedarfe haben könnten, da es bereits entsprechende Anfragen im Verbund gegeben hat. Ob ein konkreter Stützungsbedarf besteht, muss jedoch erst noch über ein entsprechendes Testat nachgewiesen werden.

Resultierend aus den Erfahrungen vergleichbarer Fälle im Verkehrsverbund in den letzten Jahren weist die Verwaltung noch darauf hin, dass die Kosten bei Not- und Interimsvergabe aufgrund Insolvenz - abhängig vom konkreten Verkehr - mindestens 25 bis 60 Prozent über den Kosten vergleichbarer, regulär vergebener Verkehre liegen. Bei größeren (Stadt)Verkehren könnten die Mehrkosten einer Not-/Interimsvergabe durchaus im zweistelligen Millionenbereich liegen.

VI. Weiteres Vorgehen

Vorrangig ist unser Ziel, die durch die Situation im Nahen Osten entstandene finanzielle Notlage bei den eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen durch Liquiditätshilfen ergebnisneutral in den Griff zu bekommen. Sollte dies nicht gelingen bzw. die Erbringung der Verkehrsleistung nachweislich gefährdet sein - dazu bedarf es auch der fortlaufenden Beobachtung der Kostenentwicklung und wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen - sollte der Verwaltung die Möglichkeit einer Notmaßnahme im Einzelfall eingeräumt werden. Dabei kann es aus Sicht der Verwaltung angesichts der äußerst angespannten Haushaltslage der Verbundlandkreise nur darum gehen, die Aufrechterhaltung der ausreichenden Verkehrsbedienung auf wirtschaftlichste Art und Weise sicherzustellen.

Aufgrund der solidarischen Finanzierung ist das Vorgehen in jedem Einzelfall mit den Verbundlandkreisen abzustimmen.

Die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Technik findet erst im Oktober statt. Die rückwirkende Vergabe eines Notvertrags ist unzulässig. Um aufgrund der angespannten Lage handeln zu können, schlägt die Verwaltung dem Ausschuss daher vor, die Durchführung von Nothilfen nach Artikel 5 Absatz 5 EU-VO 1370/2007 – wie unter Ziffer II.2 beschrieben – vorzubereiten und im Bedarfsfall dem Ausschuss zur Entscheidung vorzulegen.