

Dezernat II
StadtkämmereiDatum 09.12.2025
Gz. 20.01-20.44.00-
15/2019-
439068/2025
Telefon 56-3827

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Entscheidung	Gemeinderat	18.12.2025	öffentlich

Anlagen

--

Betreff

ÖPNV- Einnahmeaufteilungsverfahren**I. Antrag**

Kenntnisnahme

II. Sachverhalt

Aufgrund von Fragestellungen im Verwaltungsausschuss möchte die Verwaltung noch folgende Informationen ergänzen.

1. Finanzierung ÖPNV

Die ÖPNV-Aufwendungen in Baden-Württemberg werden heute nur zu etwas über einem Viertel durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Die öffentliche Hand leistet den größten Finanzierungsanteil.

- 2024 betragen die Gesamtaufwendungen für den ÖPNV in Baden-Württemberg ca. 4,98 Mrd. Euro.
- Fahrgastbezogene Einnahmen trugen mit rund 26 % (ca. 1,32 Mrd. Euro) zu etwas mehr als einem Viertel zur Deckung des Gesamtaufwands bei.
- Sonstige Erlöse durch zusätzliche Einnahmen der Verkehrsunternehmen trugen dagegen mit etwa 0,06 Mrd. Euro nur einen Bruchteil zur Deckung der Gesamtaufwendungen bei.
- Der verbleibende Finanzierungsbetrag von ca. 3,60 Mrd. Euro im Jahr 2024 wurde durch öffentliche Finanzierungsquellen gedeckt. Hierunter fallen insbesondere der kommunale Finanzierungsbeitrag für den lokalen Verkehr, der Ausgleich für das Deutschlandticket, GVFG-Mittel, Fördermittel von Bund und Land sowie Einnahmensurrogate.

2. Grundzüge des aktuellen Einnahmeaufteilungsverfahrens Stufe 2 des Deutschlandtickets

Der Bundestag hat am 7. November 2025 die finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets beschlossen. Die Finanzierung war bisher nur für die Jahre 2023 bis 2025 gesetzlich geregelt. Unter Berücksichtigung des Beschlusses der Sonder-Verkehrsministerkonferenz

(VMK) vom 18. September 2025 und des Votums des Bundesrates (BT-Drs. 21/1932) wurde die Regelung nun für die Jahre 2026 bis 2030 getroffen. Im Ergebnis bleibt es für die Jahre 2026 bis 2030 dabei, dass sich Bund und Länder mit jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr an der Finanzierung des Deutschlandtickets beteiligen, um die daraus entstehenden Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen auszugleichen. Die Länder reichen die Mittel im Rahmen ihrer Zuständigkeit an die ÖPNV-Aufgabenträger und diese an die Verkehrsunternehmen weiter. Die Deckelung des Finanzierungsbetrags wird durch eine Erhöhung des Ticketpreises ausgeglichen. Ab 1. Januar 2026 soll dieser von aktuell 58 Euro auf 63 Euro pro Monat steigen. Ab 2027 soll der Preis dann anhand eines zu erarbeitenden Kostenindexes ermittelt werden, der zum Beispiel Lohn- und Energiekosten berücksichtigt. Die VMK will über den Index in der Frühjahrssitzung 2026 entscheiden. Gemäß Beschluss der Sonder-VMK findet der Ausgleich ab 2026 nicht mehr auf Basis der sog. „Rettungsschirmsystematik“ statt. Vielmehr wird der Ausgleich pauschaliert. Die Pauschalen werden auf Basis des Ausgleiches des Jahres 2025 gebildet.

Zur Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket wurde zwischen Bund, Ländern, Aufgabenträgern und Verbänden ein mehrstufiges Verfahren vereinbart. Der Vertrag in der Stufe 2 definiert nur Einnahmeaufteilungsregeln bis zur Bundeslandebene, schafft jedoch einen globalen Rahmen für den Zahlungsausgleich, weshalb sich Folgewirkungen für die Aufteilung auf Bundesland- und Verbundebene ergeben. Der bundesweite Vertrag zur Aufteilung der Deutschlandticket-Einnahmen nach Stufe 2 (Verteilung der Einnahmen nach Postleitzahlen-Prinzip) ist von den 391 Vertragsparteien im November 2025 vollständig und identisch unterzeichnet worden.

Im Jahr 2023 gab keine Deckelung, was bedeutet, dass die ermittelten Schäden aus dem Deutschlandticket zu 100% ersetzt wurden. Ab dem Jahr 2024 wurden die Schäden nicht vollumfänglich akzeptiert. Der Deckel wurde auf die Preise, sprich auf die Tarifanpassung, und somit auf die Ermittlung der Sollkosten angewendet wird. Davon werden aber 100% akzeptiert. In der Folge werden für 2024 und 2025 rund 4% der Schäden auf Verbundebene nicht ausgeglichen, welche dann auch nicht an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet werden können.

3. Die Grundzüge des Einnahmeaufteilungsverfahrens im HNV

Das Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) im Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV) wurde zum 01.01.2023 neu entwickelt. Die Einnahmeaufteilung wird mit einem nachfragebezogenen Verfahren umgesetzt, das folgenden Grundsätzen folgt:

- Nachfrageorientierung: Die Einnahmeaufteilung soll aus Kenngrößen der Nachfrage abgeleitet werden. Grundsätzlich soll ein proportionaler Zusammenhang zwischen Nachfrage und Einnahmeaufteilung hergestellt werden.
- Wettbewerbsneutralität: Die Fahrgeldeinnahmen sollen prinzipiell nach einem für alle Unternehmen gleichen Verfahren zugeschieden werden. Insbesondere sollen Fahrgelder für neu hinzukommende Unternehmen nach gleichen Maßstäben wie für alte Unternehmen zugeschieden werden.
- Transparenz: Das Verfahren der Einnahmeaufteilung soll für die beteiligten Partner transparent und nachvollziehbar sein. Es soll mit wenigen Parametern konzipiert werden und über einfach kontrollierbare Eingangsdaten berechnet werden.
- Wirtschaftlichkeit: Bei dem Verfahren der Einnahmeaufteilung soll ein wirtschaftlicher Kompromiss zwischen Kosten und Genauigkeit hergestellt werden.

- Dynamik: Es soll ein Turnus festgelegt werden, in dem jeweils aktuelle Verkaufsdaten, Fahrgastzahlen und Fahrgaststrukturen einbezogen werden.

Prinzipiell wird der Einnahmeanteil einer Linie bzw. eines Unternehmens an den gesamten Fahrgeldeinnahmen des HNV im Basisjahr ermittelt und für die folgenden Jahre beibehalten. Eine Dynamisierung und Fortschreibung der Daten wird erfolgen. Die Finanzierungsmittel und Aufteilungsmasse (Topf 1 und Topf 2) werden in folgendem Schaubild verdeutlicht.

Aufteilung der Finanzierungsmittel im ÖPNV auf zwei Töpfe

FINANZIERUNGSMITTEL UND AUFTEILUNGSMASSE

	Einnahmerubrik	Einnahmeart	Vertrag zur Regelung ihrer Verteilung innerhalb EAV
1			
2	1-Leistungsentgelte AT	Bestellerentgelte	✗
3	2-SGB-Ausgleich	Erstattungsleistungen (netto)	✗
4	3-§15-Mittel	kommunale Zuschüsse (netto)	✗
5			
6	4-Nachteilsausgleich Deutschlandticket	Zuschuss des Bundes und Landes (netto)	✗
	5-Ausgleich JugendTicket BW (bis November 2023)	Zuschuss des AT und Land BW (netto)	✗
	6-Fahrgeldeinnahmen (einschließl. direkte Tarifauffüllungen) ¹⁾	Verbundeinnahmen (brutto)	✓

Die Fahrgeldeinnahmen („Topf 1“, Pos 6) werden im Rahmen des neuen EAV nachfrageorientiert aufgeteilt.
 In „Topf 2“ werden die Zuschüsse der AT (Pos 4 und 5) außerhalb des EAV geregelt, wenn das Ergebnis der nachfrageorientierten EAV vorliegt.

„Topf 2“ außerhalb des eigentlichen EAV, aber nach gleichen Regeln

¹⁾ Inkl. der Tarifauffüllungen von Land BW und AT für preisabgesenkte DTJBW

Quelle: WWI

Der aktuelle Einnahmeaufteilungsschlüssel aus der EAV aus dem dritten Rechenlauf ist aus nachfolgendem Schaubild zu erkennen. Für den Aufgabenträger Stadt Heilbronn beträgt dieser 26,14%.

Aufgabenträger	Gesamt	in %
Hohenlohekreis	5.291.739,32	13,02
Land BaWü	13.206.547,08	32,49
Landkreis Heilbronn	10.735.936,83	26,41
Landkreis Schwäbisch Hall	137.782,97	0,34
Neckar-Odenwald-Kreis (NOK)	94.841,06	0,23
Rhein-Neckar-Kreis (RNK)	137.238,78	0,34
Stadt Heilbronn	10.624.107,33	26,14
Stadt Künzelsau	334.760,87	0,82
Main-Tauber-Kreis	10.972,75	0,03
KVV	49.356,19	0,12
HNV	21.446,25	0,05
Gesamt	40.644.729,43	100,00

4. Einnahmeverluste bei den Stadtwerken

Grundsätzlich handelt es sich um die Bezahlung von Verkehrsleistungen, die die Stadt von ihrem betrauten Verkehrsunternehmen erbringen lässt und um den Ausgleich der Verluste,

die das Verkehrsunternehmen dadurch hat, dass die Stadt sich dem Verkehrsverbund angeschlossen hat und ein einheitliches Ticket mit einem einheitlichen Ticketpreis im gesamten Verbundgebiet zur Anwendung kommt sowie um Verluste durch die neuen Tarifangebote (Deutschlandticket und Jugendticket).

Die Zuschüsse zur Anwendung des Deutschlandtickets (Nachteilsausgleich) berechnen sich nach den Stückzahlen von 2019 multipliziert mit dem jeweils gültigen Tarif (eventuell unter Berücksichtigung eines Deckels). Die so ermittelten Werte ergeben die Soll-Fahrgeldeinnahmen des jeweiligen Jahres. Davon abgezogen werden die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen (Ist-Fahrgeldeinnahmen). Die Differenz ergibt den Nachteilsausgleich. Der Nachteilsausgleich wird netto zunächst an die Verbundgesellschaft ausbezahlt und von dort an die kommunalen Aufgabenträger weitergeleitet. Im Rahmen des Topf 2 der EAV werden diese Gelder an die Verkehrsunternehmen ausgekehrt.

Die Einnahmeverluste bei den Stadtwerken setzen sich aktuell zusammen, aus

1. Mindererlöse gemäß veränderter Umverteilung der Erlöse durch die neue Einnahmeverteilung auf die Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger im Verbund. Durch den dritten und finalen Rechenlauf hat die SWHN ca. 3,1% an den Gesamterlösen des Verbundes verloren.

2. Der Schadenausgleich beim D-Ticket erfolgt aktuell auf die dynamisierten Erlöse aus 2019. Dabei erkennt das Land allerdings nicht die gesamte Dynamisierung auf Verbundebene an und hat den Ausgleich gedeckelt. Die Tarifanpassung auf Verbundebene für die Jahre 2023 und 2024 lagen bei knapp 17%, der Schadenausgleich des Landes wurde bei rund 13% gedeckelt. Somit fehlen der SWHN aus diesem Effekt nochmal rund 4% des eigentlich notwendigen Schadenausgleichs.

Fazit: Diese fehlenden Erträge müssen entweder vom Verkehrsunternehmen durch Kosteneinsparungen - falls dies möglich ist - oder durch den Aufgabenträger abgedeckt werden.

III. Finanzwirtschaft

--

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

--

V. Klimarelevante Auswirkungen

Keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.

Begründung:

--