

THÜR. LANDTAG POST
25.05.2020 17:02

11026/2020



MDO e.V. | Steigerstraße 8 | 99096 Erfurt

Thüringer Landtag
– Haushalts- und Finanzausschuss –
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt



Den Mitgliedern des
HuFA, InnKA, AfMJV, AfILF, AfSAGG,
AfBJS, AfWWDG, AfEKM

Erfurt, den 25. Mai 2020

Anhörungsverfahren gemäß § 79 der Geschäftsordnung des Thüringer Landtags
hier: Thüringer Gesetz zur Umsetzung erforderlicher Maßnahmen im Zusammenhang mit der
Corona-Pandemie (ThürCorPanG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf eines Thüringer Gesetzes zur Umsetzung
erforderlicher Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ThürCorPanG) der
Regierungskoalition und zum Vorschlag der CDU-Fraktion Stellung nehmen zu können.

Die Daseinsvorsorge im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein essenzieller Faktor für das
Funktionieren des Freistaates und damit mittelbar für das Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen
und Bürger. Der gesamte Öffentliche Personennahverkehr, also Eisenbahnen, Stadt- und
Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbusse leisten hierzu von Anbeginn der Krise in Stadt und
Land einen wertvollen Beitrag.

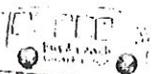
Ebenso ist der Bereich des Reiseverkehrs, inkl. der Bereiche Vereins-/Gruppenfahrten und Mietbus
sowie Linienfernverkehr, ein wesentliches Element der Bürgergesellschaft in einem Europa der
offenen Grenzen. Dieser Wirtschaftsbereich wird in Deutschland durch 3.600 Unternehmen und
40.000 Busse abgedeckt. 100 Mio. Fahrgäste erwirtschaften dabei einen Umsatz von 14,3 Mrd. €. Der
Reiseverkehr ist durch die Verbote völlig zum Erliegen gekommen.

Die vorliegende Stellungnahme des Verbandes Mitteldeutscher Omnibusunternehmer e.V. (MDO)
wurde in enger Abstimmung mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V. -
Landesgruppe Sachsen/Thüringen und dem Aktionsbündnis „Rettet die Reisebranche“ erstellt,
welche gesonderte Stellungnahmen zum Entwurf des ThürCorPanG dem Thüringer Landtag
zustellen werden.

Übernahme der Stornierungskosten für abgesagte Klassenfahrten und „Lernen am anderen Ort“
Der Titel 671 02 „Kostenerstattung für ausgefallene Maßnahmen des Lernens am anderen Ort“ ist
mit einem Budget von 4 Mio. € angesetzt.



TLT/6208/20/3



Verband Mitteldeutscher
Omnibusunternehmer e.V.
Steigerstraße 8
99096 Erfurt

Tel.
Fax
E-mail:
www.omnibusverband.de

Präsidium:
Geschäftsführer:

Amtsgericht Erfurt VR 1109
Steuer-Nr. 1514350637

Mitglied in den Verbänden:

bcb bus & bahn
thüringen
...wir fahren Sie.

Seitens des Verbandes kann leider keine abschließende Einschätzung zur Höhe des Budgets vorgenommen werden, da eine entsprechende Statistik allein aus den Reihen der Mitgliedsunternehmen des Verbandes nicht erstellt werden kann. Selbstverständlich begrüßen wir die Aufnahme des Titels in das Gesetz!

Wir bitten den Thüringer Landtag, sich für eine schnelle, transparente und unbürokratische Auszahlung der Mittel einzusetzen. Die Probleme in der Praxis sind vielfältig und lassen sich nicht immer nach einem einfachen Schema lösen. Das seitens des Kultusministeriums bevorzugte Verfahren erscheint uns derzeit nicht immer als zielführend und beschäftigt Lehrer wie Eltern zusätzlich. Wir würden uns freuen, wenn die Hilfe so ausgestaltet wird, dass sie schnell wirkt und eine Entlastung bringt. Eine Stornierung von Reisen ist per se für keinen der Beteiligten ein erfreulicher Vorgang und damit sollten alle daran interessiert sein, das Thema so schnell wie möglich zu beenden. Dazu benötigen wir unkomplizierte Hilfe.

Lernen am anderen Ort und Klassenfahrten leisten einen wesentlichen Beitrag zur Bildung unserer Kinder und zur Erlangung von Sozialkompetenz.

Budget der Dienstleistungsunternehmen 65 / 69 Mio. € - Titel 697 05

Zum Titel 697 05 „Hilfen an das Dienstleistungsgewerbe zur Existenzsicherung Infolge der Corona-Pandemie“ (65 Mio. €) liegen im Gesetzentwurf keine weiteren Informationen zur Umsetzung dieses Budgets vor, während der Vorschlag der CDU-Fraktion detailliert ist.

Im Budget sollen das Gaststättenwesen und die Hotellerie, Reisebusunternehmen und Reisebüros sowie Dienstleister der Messe- und Veranstaltungsbranchen berücksichtigt werden. Eine Hochrechnung ergab ca. 7.000 Unternehmen (5.000 Hotel- und Gaststätten, 600 Reisebüros, 200 Reiseveranstalter und Reisebusunternehmen, mind. 300 Reisebusse und weitere), womit sich eine mittlere Förderung von 9.857 € pro Unternehmen ergäbe.

Die Höhe des Budgets erscheint überschläglich als gering. Zudem wurde mitgeteilt, dass den Unternehmen bereits gewährte Soforthilfe auf die neue Förderung angerechnet werden soll, was die Hilfe wieder schmälern würde. Wir begrüßen, dass es sich nach Aussage des Wirtschaftsministeriums um Soforthilfen und nicht um Darlehen handeln soll.

Für den Bereich Reisebus sollte abweichend vom CDU-Antrag der Zeitraum ab dem wirksamen Berufsverbot (Mitte März) gelten. Eine zeitliche Beschränkung auf drei Monate bitten wir ebenfalls zu überdenken, da insbesondere bei einer Freigabe des Reisebusverkehrs nicht zu erwarten ist, dass sich der Markt sofort erholen wird. Im Gegenteil – die Branche rechnet mit einer langen und nachhaltigen Einschränkung.

Den Vorschlag der CDU zu einer anteiligen Erstattung des Umsatzes begrüßen wir. Die Ausführungen des Aktionsbündnisses „Rettet die Reisebranche“ teilen wir in vollem Umfang.

Unsere Umfragen unter den Unternehmen ergaben sogar für 2020 mit 10 bis 20 % deutlich höhere Umsatzerwartungen aufgrund der vor der Krise vorliegenden sehr guten Buchungszahlen. Alle Unternehmen waren für 2020 sehr optimistisch. Daher ist ein Rückgriff auf Umsätze der Vorjahre per se schon ein geringerer Ansatz als es die vorgeschlagenen Prozentsätze erscheinen lassen. Wir teilen den Ansatz des Aktionsbündnisses – 70 % für Reisebusse.

Reisebusunternehmer arbeiten in einer saisonalen Branche. Viele Unternehmer haben seit Oktober kaum Einkommen, da in der Winterpause das Geschäft ruht. Die Rücklagen sind i.d.R. zum Saisonbeginn in die neue Saison investiert. Daher ist keinerlei Zeit zu verlieren. Die Hilfen müssen schnell und unbürokratisch ausgezahlt werden. Der Landtag möge sich bitte dafür nachhaltig einsetzen.

Linienverkehr

Die Thüringer Verkehrsunternehmen haben auch in den Wochen der Schulschließung und dem Herunterfahren des öffentlichen Lebens eine Grundversorgung mit Mobilität gewährleistet. Die Unternehmen haben ihre Angebote weit über das betriebswirtschaftlich Gebotene hinaus aufrechterhalten. So wurden überwiegend zwischen 70 % und 90 % der Normalleistung gefahren, obwohl die Fahrgastzahlen nur noch durchschnittlich 15 % bis 20 % der normalen Auslastung betragen.

Bis spätestens Anfang Juni 2020 werden die meisten Verkehrsunternehmen wieder 100% der Fahrplanleistungen anbieten, obwohl diesem Mobilitätsangebot weiterhin ein Immenser Rückgang an Fahrgästen und damit verbundene Fahrgeldeinnahmeverluste gegenüberstehen. Auch wenn sich die Zahlen seit dem Höhepunkt der Krise leicht erholt haben, fehlen derzeit je nach Region 50 % bis 70 % der Fahrgäste und die entsprechenden Einkünfte. In der Branche geht man davon aus, dass dies auch noch mindestens bis Ende des Jahres anhalten wird.

Zu den Mindereinnahmen kommen die Mehrausgaben aufgrund der vollzogenen Hygienemaßnahmen, wie z.B. Einbauten zum Schutz der Fahrpersonale in Kraftomnibussen im Linienverkehr, aber auch in Werkstätten, im Vertrieb und in der Verwaltung. Hinzu kommen Effizienzverluste in der Produktion im Zusammenhang mit den erlassenen Arbeitsschutzmaßnahmen oder auch Unterbrechung von Versorgungs- und Lieferketten.

Hätten die Verkehrsunternehmen in der Krise rein wirtschaftlich gehandelt, wären in Größenordnungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Kurzarbeit geschickt worden, um entsprechend Kosten zu sparen. Dies hätte aber auch eine spürbare Reduzierung des Verkehrsangebotes zur Folge gehabt. Dies haben die Unternehmen mit Rücksicht auf ihre Verantwortung für die öffentliche Daseinsvorsorge und im Vertrauen auf die finanzielle Unterstützung durch die Aufgabenträger nicht getan.

Vor diesem Hintergrund ist es ausdrücklich zu begrüßen, dass der Freistaat Thüringen Mittel im Rahmen des ThürCorPanG zur Verfügung stehen will, um die gravierenden Umsatzeinbrüche der Verkehrsunternehmen in der Pandemie auszugleichen.

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel durch den Freistaat Thüringen ist notwendig. Denn die für die Bundesländer, also auch den Freistaat Thüringen, hinterlegten Regionalisierungsmittel sind bis 2031 ausblanziert, d.h. TMIL/TLBV haben keinerlei Überschüsse, die für die Kompensation von Mindereinnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) verwendet werden können.

Hierzu sei eine Anmerkung gestattet: Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) des Freistaates Thüringen unterscheidet zwischen SPNV und StPNV. ÖPNV ist daher Gesamtbegriff für beide Systeme. Die Titel 682 01, 633 01 und 683 01 sind daher nicht eindeutig. Der Begriff ÖPNV sollte demzufolge durch StPNV ersetzt werden.

Verwendung der Rücklagen im TMIL (Regionalisierungsmittel) wäre nicht zielführend. Im Laufe der internen Beratungen stellte sich heraus, dass offensichtlich sowohl der Bund als auch die Finanzverwaltung des Freistaates zur Finanzierung der pandemiebedingten Erlösrückgänge im ÖPNV die im Bereich Verkehr angesparten Regionalisierungsmittel verwenden wollen.

Zu diesem Vorhaben kann es seitens des MDO keine Zustimmung geben. Denn dies schwächt langfristig das Gesamtsystem des ÖPNV. Öffentlicher Verkehr funktioniert nur in der Gesamtheit als Reisekette.

Würden die Regionalisierungsmittel für den Ausgleich von Mindereinnahmen genutzt werden, stünde entsprechend weniger Geld für die Erbringung von SPNV-Leistungen in den Folgejahren zur Verfügung. Zwangsläufig wäre mit der Abbestellung von Strecken oder der Ausdünnung von Takten in den Folgejahren zu rechnen. Gleiches gilt auch für Rücklagen für notwendige Investitionen in den Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs, insbesondere in Stadt- und Straßenbahnunternehmen. Betriebsnotwendige Investitionen, die dann künftig nicht vorgenommen werden können, führen zu einer Verschlechterung der künftigen wirtschaftlichen Situation dieser Verkehrsunternehmen, bis hin zu Gefährdungen der Betriebssicherheit.

Werden die politischen Ziele von Energie- und damit bedingt auch Verkehrswende, Gleichartigkeit der Lebensverhältnisse, Vitalität des ländlichen Raumes, Klimaschutz, Verkehrssicherheit usw. wirklich ernst genommen, dann zeigt sich das in Zeiten einer Krise ganz besonders. Jetzt ist die Zeit, sich verkehrspolitisch richtig aufzustellen und endlich lang diskutierte und immer wieder verschobene zukunftsweisende Vorhaben umzusetzen. Der Freistaat Thüringen kann dabei seinen Teil ebenso beitragen.

Wir erinnern daran, dass in Wahlkampf 2019 der Ausbau des ÖPNV und die Anbindung des ländlichen Raumes, in dem 80 % der Thüringer Bevölkerung leben, eines von vier wesentlichen

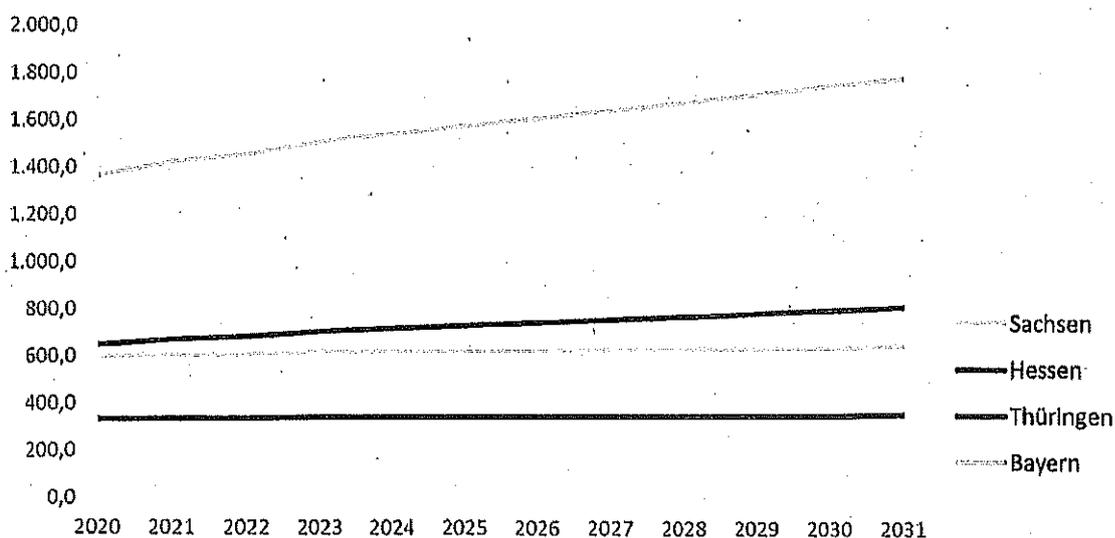
Themen war. Dieses politische Versprechen gegenüber der Bevölkerung ist umzusetzen, besonders in Zeiten der Krise!

Die Regionalisierungsmittel sind nach der letzten Anhebung 2016 für die Zeit bis 2031 vollständig verplant. Darauf bauen die SPNV-Bestellungen und vertraglichen Bindungen des Freistaates auf und sind die betriebsnotwendigen Investitionen geplant. Würde jetzt ein Eingriff in diese Summen geschehen, verlagert sich das Problem nur auf die folgenden Jahre oder müsste aus anderen Quellen finanziert werden.

In der Diskussion ist unbedingt zu beachten, dass die sog. „neuen Bundesländer“ gegenüber anderen Bundesländern im Grunde keinen Zuwachs an Regionalisierungsmitteln in den Jahren bis 2031 erfahren. Während andere Bundesländer am Ende der Periode über einen Zuwachs von über 30 % verfügen, ist eine Steigerung in Thüringen vernachlässigbar (siehe Grafik).

Fazit: Angesparte Regionalisierungsmittel sind für die Zukunft vorgesehen und bereits vollständig für Verkehrsbestellung und Investition verplant. Ein Rückgriff auf diese Mittel verlagert das Problem nur und löst es nicht. Vergleiche mit insb. westlichen Bundesländern verbieten sich, da deren Finanzierung völlig anders gelagert ist.

Regionalisierungsmittel 2019-2031 inkl. Klimaschutzpaket 2019
 (Mio. € pa)



Ausgleich der Mindereinnahmen im ÖPNV, Budgethöhe 41,4 Mio. €

Nach uns vorliegenden Statistiken auf Basis der Vorjahresbilanzen ist mit folgenden Einnahmeverlusten zu rechnen:

Mindereinnahmen beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aufgrund des Rückganges von Fahrgastzahlen	13.200.000	Es wird von 80 % Mindererlösen pro Monat bei Insg. 18 SPNV-Verträgen ausgegangen. Monatlicher Verlust = 4,4 Mio. €, kalkuliert für 3 Monate
Mindereinnahmen beim Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) aufgrund des Rückganges von Fahrgastzahlen.	28.725.000	Es wird von 60 - 90 % Mindererlösen pro Monat ausgegangen. Monatlicher Verlust = 9,4 Mio. €, kalkuliert für 3 Monate.

In der weiteren Verteilung innerhalb der StPNV-Sparte wird angesetzt:

	Fahrgelderlöse 2018	mittlerer Einnahmeverlust pa	Einnahmeverlust / Monat
	Mio. €		Mio. €
Straßenbahn	46	45 %	1,73
Stadtbus	36	55 %	1,65
Regionalbus	46	65 %	2,49
Summe	128		5,87
	§ 45a 2018		Einnahmeverlust / Monat
Strab	7,5	100 %	0,63
Stadtbus	7,0	100 %	0,58
Regionalbus	30,0	100 %	2,50
Summe	44,5		3,71

Damit ergeben sich in Summe für drei Monate 28,725 Mio. € für den Bereich StPNV.

Sofern der Landtag in der weiteren Umsetzung des Gesetzesentwurfes von den o.g. Zahlen für die berücksichtigten drei Monate ausgeht, besteht volle Unterstützung der Verkehrsverbände VDV und MDO.

Die tatsächlichen Verluste können bei den Verkehrsunternehmen als Spitzabrechnung in testierter Form erhoben werden. Dabei sollte von den durch die Aufgabenträger akzeptierten Planzahlen der Unternehmen für das laufende Jahr 2020 ausgegangen werden (und nicht von Vorjahreszahlen), denn aufgrund der Neuvergabe von Genehmigungen und verschiedener Veränderungen bei Fahrplänen und Bediengebiet infolge der erst kürzlich erfolgten Gemeindereformen und der Neuvergabe der Genehmigungen sowie erheblicher Personalkostensteigerungen in den vergangenen Jahren ist ein Rückgriff auf Zahlen der Vorjahre nicht immer aussagekräftig und vergleichbar.

Notwendige Anpassungen/Ergänzungen zum ThürCorPanG

Die 41,4 Millionen Euro unter dem Titel 68201 für den Ausgleich von Mindereinnahmen im ÖPNV und die darin enthaltenen 13,2 Millionen Euro für den SPNV würden max. die Mindereinnahmen in den Monaten März, April und Mai 2020 abdecken. Diese Zeitspanne sollte daher auch explizit im Gesetz benannt werden, um den Eindruck zu vermeiden, mit diesem Ansatz wäre schon alles getan.

Nach Szenario B der Verkehrsministerkonferenz im Einverständnis mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Branchenverbänden von SPNV und ÖPNV werden für den Freistaat Thüringen insgesamt auf Grund einer gesicherten Zahlenbasis 93.008.064 Euro Fahrgeldverluste für die Monate März bis Dezember 2020 im ÖPNV, also SPNV und StPNV, erwartet.

Die Verteilung des im Titel hinterlegten Geldes muss einfach, nachvollziehbar und vor allem zeitnah erfolgen. Wir schlagen vor:

Vorschlag für SPNV:

Basis sollte das Delta März/April 2019 zu März/April 2020 + Steigerungsrate Januar/Februar 2019 zu Januar/Februar 2020 (Verteilung nach Anteilswerten laut EAV für das Jahr 2020) sein.

Vorschlag für StPNV:

Analoge Vorgehensweise zum SPNV, unter Berücksichtigung der Rückwirkungen der gesetzlichen Ausgleichszahlungen (§45a, SGB IX) und der Veränderungen im Bediengebiet, d.h. ggf. Rückgriff auf Planzahlen der Unternehmen.

Weiterhin sollten die Formulierungen in der Titelgruppe dahingehend konkretisiert und präzisiert werden, dass die Zahlungen im Bereich SPNV über den Freistaat Thüringen sowie im StPNV über die kommunalen Aufgabenträger des StPNV erfolgen. Damit sind auch alle Verkehrsunternehmen unterschiedlicher Eigentumsformen in gleicher Weise berücksichtigt und es bedarf keiner Aufteilung in private oder kommunale Trägerschaften.

Hilfen zur Abwendung von schweren Folgeschäden im Nahverkehr

Der §2 (2) 1 des Gesetzentwurfes nimmt im Wortlaut explizit nur auf existenzgefährdete bzw. Insolvenzbedrohte Unternehmen Bezug, die zu den Empfängern des Sonderfonds zählen sollen. Das ist ein fachlicher Fehler.

Sowohl bei anlagenintensiven Unternehmen des StPNV (Stadt- und Straßenbahnen) als auch bei Unternehmen im steuerlichen Querverbund und letztlich bei allen Unternehmen mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag nach EU-VO 1370/2009 ist eine Insolvenzbedrohung so nicht der Fall. Denn pandemiebedingte Erlösminderungen führen nicht bei allen Unternehmen unmittelbar zu einer Insolvenz. Vielmehr wären bei Insolvenzgefahr eine Verschlankung durch Personalabbau und Angebotsreduzierung, eine deutliche Anhebung der Fahrpreise und andere Maßnahmen zu ergreifen, denn die Unternehmen haben trotz der Mindereinnahmen den gesetzlichen Auftrag zur Erfüllung des Linienverkehrs, die dazu notwendigen Genehmigungen und damit auch die Verpflichtung zur Erfüllung des Linienverkehrs. Dazu müssen sie ertüchtigt werden.

Da nach unserer sicherlich nicht alleinigen Auffassung die Versorgung der ThüringerInnen und Thüringer in Stadt und Land mit Mobilitätsdienstleistungen auch künftig weiterhin auf dem bisherigen hohen Qualitätsniveau zu sozial verträglichen Tarifen gewährleistet bleiben soll, und die allseits gefassten Zielstellungen von Klimaschutz und Verkehrswende auch weiterhin Bestand haben sollten, ist dieser Rettungsschirm zum Ausgleich coronabedingter Mindererlöse, aber auch Mehraufwendungen, zwingend erforderlich.

Weiterhin wird für das Schuljahr 2020/2021, also ab September, insbesondere im regionalen Busverkehr, eine Verstärkung des Angebotes durch häufigere Anfahrten von Schulstandorten erwartet, was ohne entsprechenden Aufwuchs von Kapazitäten bei Fahrzeugen und vor allem Personal und damit finanziellen Mitteln nicht zu realisieren sein wird.

Gegenseitige Deckung der Einzeltitel ist nicht gesichert

Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs wären der Titel 682 01 (kommunale Unternehmen), welcher mit 41,4 Millionen Euro angesetzt wird, zuerst vollständig aufzubrechen, bevor die Haushaltstitel 633 01 (Gebietskörperschaften) und 683 01 (private Unternehmen) bedacht werden könnten. Minderausgaben eines Titels, die aber nach allgemeiner fachlicher Einschätzung wohl kaum zu erwarten sind, könnten so erst am Ende des Haushaltsjahres festgestellt werden. Dann wäre es aber zu spät für ein Wirksamwerden der anderen Titel.

Wir schlagen deshalb vor, die Budgetierung mit 41,4 Millionen Euro (unter Berücksichtigung der entsprechenden Mittel für den SPNV in der Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen) dem Haushaltstitel 633 01 (Gebietskörperschaften) zuzuordnen.

Zudem sollte die nachfolgend vorgeschlagene Formulierung als neue Ziffer 7 im §2 des Gesetzentwurfes übernommen werden:

(2) Aus Mitteln des Sondervermögens können insbesondere Hilfen geleistet werden für: ...

„7. den Ausgleich von Kosten, die

- a) aufgrund geringer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften nach der EU-VO 1370/2009 wegen geringerer Verkehrsleistung oder verringerter Nachfrage bzw. Verfügbarkeit von Ressourcen,*
- b) durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des vorausgegangenen Jahres und/oder*
- c) durch erhöhte Aufwendungen für den Infektionsschutz, z.B. für Hygienemaßnahmen, Fahrzeugumbauten, jedoch ohne Ausweitungen der Verkehrsleistungen, nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der EU-VO 1370/2009 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.“*

Dieser Text bezieht sich auf einen Vorschlag auf Bundesebene im Zusammenhang mit der Bildung eines ÖPNV-Schutzschirmes und soll die Problematik aufnehmen, die aus vielen Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) resultiert, nämlich, dass die meisten Aufgabenträger im Freistaat Thüringen zunächst Verkehrsleistungen aufgrund des Fahrgastrückganges abbestellt haben und damit auch weniger Kilometerleistungen vergüten, die Verkehrsunternehmen aber weiterhin Personal und Beförderungskapazitäten vorhalten müssen, deren Kosten ihnen aber nicht mehr über die Ausgleichsmechanismen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erstattet werden.

Hilfe für den freigestellten Schülerverkehr

Im Gesetzesvorhaben sind Hilfen für den freigestellten Schülerverkehr nicht vorgesehen. Wir bitten darum, dass der freigestellte Schülerverkehr bei den Hilfen dem ÖPNV, hier speziell dem StPNV, gleichgesetzt werden muss, wofür zusätzliche Mittel eingestellt werden müssten. Diese Kosten sind im Budget des ÖPNV noch nicht enthalten.

Freigestellter Schülerverkehr (FGS) sind Beförderungsleistungen für schulpflichtige Kinder, welche nicht in den ÖPNV integriert werden können – z.B. aufgrund der besonderen Wege, welche nicht ÖPNV-würdig sind, oder besonderer Anforderungen seitens der Kinder, z.B. weil diese behindert sind.

Der FGS ist nach unserem Wissen in keinem der bisherigen Hilfspakete berücksichtigt. Es ist zu befürchten, dass die derzeit noch vorgehaltenen, aber pandemiebedingt nicht nachgefragten Beförderungskapazitäten (Kleinbusse mit i.d.R. besonderer Ausstattung) in Kürze abgebaut werden und dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Diese Fahrzeuge werden oft auch im normalen ÖPNV

eingesetzt, so dass eine Mischfinanzierung entsteht. Ebenso können diese Fahrzeuge nicht im Reiseverkehr eingesetzt werden, da dieser derzeit und auch aller Wahrscheinlichkeit mittelfristig nicht im bisherigen Umfang wieder die Bedeutung erlangen wird, welche er vor der Coronakrise besessen hat. Damit würde eine weitere Schwächung des ÖPNV und des Schülerverkehrs in der Fläche entstehen.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

en Grüßen

Vorsitzender

Geschäftsführer