



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07344

Status: öffentlich

Eingereicht von:

Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:

Aktuelle Herausforderungen der ÖPNV-Finanzierung unter dem Nachhaltigkeits-Szenario

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung	03.02.2023	Vorberatung
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
zeitweilig beratender Ausschuss Verkehr und Mobilität	23.03.2023	Vorberatung
FA Finanzen	03.04.2023	1. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	04.04.2023	1. Lesung
Verwaltungsausschuss	05.04.2023	Vorberatung
FA Finanzen	17.04.2023	2. Lesung
FA Stadtentwicklung und Bau	18.04.2023	2. Lesung
Ratsversammlung	19.04.2023	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Stadtrat nimmt den Sachstandsbericht zu aktuellen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Finanzierung und deren Auswirkungen auf die Zielerreichung der Mobilitätsstrategie 2030 (Abschnitt IV., Kap. 2.1 und 2.2) zur Kenntnis. Am Nachhaltigkeits-Szenario sowie dessen Inhalten und Zielen wird festgehalten. Dabei gilt es, die geänderten Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen für die weitere (v.a. zeitliche und finanzielle) Planung und Umsetzung zu beachten.
2. Der LVB werden durch die Stadt Leipzig haushaltswirksame Zuschüsse i. H. v. 9 Mio. € in 2023 und 11,5 Mio. € in 2024 bereitgestellt, mit denen, trotz der erwarteten Mehraufwendungen gegenüber der Wirtschaftsplanung, insbesondere die Bedienungsaufwertung des Flexa-Außenrings und die Stärkung der Pendlermobilität (vgl. Kap. 2.5) finanziert werden kann und der im Zuge der Beschlussfassung über die Wirtschaftsplanung durch den Gesellschafter ergangene Investitionsvorbehalt aufgehoben wird. Die Höhe des – nach den aktuell vorliegenden Gegebenheiten und entsprechend getroffenen Annahmen – erforderlichen Zuschusses wird gem. § 25 Absätze 3 - 5 des ÖDA durch einen prüffähigen Nachweis bestätigt. Auf Anforderung der LVB werden die bereitgestellten Mittel auf Grundlage der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers an die LVB ausgezahlt. Dazu wird dem Stadtrat im III. Quartal 2023 eine Vorlage zur Beschlussfassung zugeleitet.
3. Die außerplanmäßigen Aufwendungen nach § 78 SächsGemO in Anlehnung an § 79 (1) SächsGemO zur ÖPNV-Finanzierung i. H. v. 9 Mio. € für 2023 und 11,5 Mio. € für 2024 im Budget „Öff. Personennahverkehr“ (926_547_ZW) werden bestätigt. Die Deckung erfolgt zunächst aus der Kostenstelle 1098600000. Im Rahmen des Jahresabschlusses erfolgt in Abhängigkeit der Jahresergebnisse 2023 sowie 2024 eine Bereinigung der Kostenstelle.

4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich weiterhin aktiv gegenüber dem Bund und dem Freistaat Sachsen an den entsprechenden Stellen und Gremien (bspw. über den Deutschen Städtetag) für eine auskömmliche Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einzusetzen.
5. Die Leipziger Verkehrsbetriebe sollen aufgrund des „Deutschlandtickets“ sowie der sehr dynamischen Kostenentwicklungen die Beförderungstarife bis zum Zeitpunkt der Evaluation der Mobilitätsstrategie an den Kostenentwicklungen und dem zu erwartenden Nachfrageeffekt ausrichten. Da es mit dem „Deutschlandticket“ insgesamt über alle Tickets gesehen zu einer deutlichen Tarifabsenkung kommt, entfällt die bisherige Deckelung der Tarifsteigerung auf max. 2 %.
6. Der Oberbürgermeister wird beauftragt die veränderten Rahmenbedingungen (u. a. Bevölkerungsentwicklung, Fahrgastzahlen, Tarifsteigerungen über 2 %; Datenbasis ist das Jahr 2023) im Zusammenhang mit der Evaluierung der Mobilitätsstrategie 2030 zu bewerten und dem Stadtrat die Ergebnisse im 4. Quartal 2024 vorzulegen.
7. Die Erschließung der Halle 7 der ehemaligen Baumwollspinnerei mit der Linie 64 wird, zunächst entgegen des Nahverkehrsplanes und des Stadtratsbeschlusses Nr. VI-DS-06352-ÄA-02, in 2023 und 2024 ausgesetzt, aber anlassbezogen angeboten.

Räumlicher Bezug

Gesamtes Stadtgebiet.

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

☐ Rechtliche Vorschriften ☐ Stadtratsbeschluss ☒ Verwaltungshandeln

☐ Sonstiges:

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, aktueller Unsicherheiten und der Kostenentwicklung für die ÖPNV-Branche in ganz Deutschland, müssen die Stadt und ihre Unternehmen LVV und LVB zeitnah reagieren, um weiterhin eine nachhaltige Entwicklung des ÖPNV abzusichern. Die Vorlage informiert über die einzelnen Bausteine als Lösungsmöglichkeiten. Dabei werden die strategischen Ziele (insbes. Klimaschutz und Verkehrswende) im Blick behalten; eine Änderung der Mobilitätsstrategie im Sinne eines Szenariowechsels ist nicht angezeigt. Aufgrund der Auswirkungen auf den ÖPNV sollten aber einerseits haushaltswirksame Zuschüsse (9 Mio. € in 2023, 11,5 Mio. € in 2024) an die LVB ausgezahlt sowie der avisierte Wachstumskurs verlangsamt werden. Die veränderten Rahmenbedingungen werden im Zuge der Evaluierung der Mobilitätsstrategie 2030 bewertet und die Ergebnisse dem Stadtrat im 4. Quartal 2024 vorgelegt. Aufgrund der Einführung des „Deutschlandtickets“ und der Möglichkeit von Fahrpreiserhöhungen über 2 % kommt es ab 2023 insgesamt über alle Tickets gesehen zu einer deutlichen Tarifabsenkung. Somit wird den Zielen der Mobilitätsstrategie auch in Bezug auf die Ticketpreise im ÖPNV weiterhin Rechnung getragen.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen Kostengünstigere Alternativen geprüft	☐	nein	☒	wenn ja,
	☒	nein	☐	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung

Folgen bei Ablehnung	☐	nein	☒	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	☒	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam	von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge			
	2023		9.000.000	1.100.54.7.0.02.01
	2024		11.500.000	1.100.54.7.0.02.01
Finanzaushalt	Einzahlungen			
	Auszahlungen			
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?	☐	nein	☐	wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam	von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand			
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge			
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen			

Steuerrechtliche Prüfung	☒	nein	☐	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	☐	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	☐	nein	☐	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	☐	ja	☐	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	☒	nein	☐	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:	Vorgesehener Stellenabbau:			

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

- ☐ Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- ☐ Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- ☒ Nachhaltige Mobilität
- ☐ Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- ☐ Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- ☐ Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraumangebote



Leipzig besteht im Wettbewerb

- ☐ Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- ☐ Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- ☐ Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- ☐ Vorsorgendes Flächen- und Liegenschaftsmanagement
- ☒ Leistungsfähige technische Infrastruktur
- ☐ Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

Leipzig schafft soziale Stabilität

- ☐ Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- ☐ Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- ☐ Bezahlbares Wohnen
- ☐ Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- ☐ Lebenslanges Lernen
- ☐ Sichere Stadt

Wirkung auf Akteure

- ☐ Bürgerstadt
- ☐ Region
- ☐ Stadtrat
- ☐ Kommunalwirtschaft
- ☐ Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

- ☐ Weltoffene Stadt
- ☐ Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- ☐ Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- ☐ Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- ☐ Imageprägende Großveranstaltungen
- ☐ Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

☐ Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

☐ Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	☒	keine / Aussage nicht möglich	☐	erneuerbar	☐	fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	☒	Aussage nicht möglich	☐	ja	☐	nein
Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	☒	Aussage nicht möglich	☐	ja	☐	nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	☐	Aussage nicht möglich	☒	ja	☐	nein
Abschätzbare Klimawirkung mit erheblicher Relevanz	☒	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer	☐		☐	nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	☐	ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>)				

Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

☒ ja ☐ nein (Begründung s. Abwägungsprozess) ☐ nicht berührt (Prüfschema endet hier.)

Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

- ☐ Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____
- ☒ liegt vor: s. Kapitel der Vorlage: Abschnitte III und IV (dort Kap. 2.4 und 2.5)
- ☐ wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

Sachverhalt

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

Entfällt.

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Entfällt.

III. Strategische Ziele

Mit dieser Vorlage soll der Stadtrat über aktuelle Rahmenbedingungen der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH betreffend, sowie die zugehörige Folgenabschätzung in Kenntnis gesetzt werden. Dies hat Auswirkungen auf folgende Stadtratsbeschlüsse:

- Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig (Nr. VI-DS-03902-NF-02 vom 27.09.2018)
- Zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig (Nr. VI-DS-08001 vom 18.12.2019)
- Ausrufung Klimanotstand (Nr. VI-A-07961-Ifo-09 vom 29.01.2020)
- Ausrufung Klimanotstand: Sofortmaßnahmenprogramm (Nr. VI-A-07961-DS-10 vom 15.07.2020)
- Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig – Rahmenplan zur Umsetzung (Nr. VII-DS-00547-NF-01 vom 15.07.2020)
- Mobilitätsstrategie 2030 – Start der Netzerweiterungen Straßenbahn (Nr. VII-DS-00547-NF-01-DS-01 vom 14.10.2020)
- Neubetrauung der LVB – Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Nr. VII-DS-06071-NF-01 vom 09.02.2022)
- Energie- und Klimaschutzprogramm (EKSP) 2030 (Nr. VII-DS-06102 vom 13.10.2022)

und damit auch auf die Erreichung der strategischen Ziele Nachhaltige Mobilität und leistungsfähige technische Infrastruktur (gem. Zielrose).

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Der Stadtrat hat am 27.09.2018 das Nachhaltigkeits-Szenario als Grundlage für die Planung und Priorisierung von Verkehrsprojekten und -kampagnen beschlossen (vgl. Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig, Nr. VI-DS-03902-NF-02) sowie am 15.07.2020 den Rahmenplan zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie (vgl. Nr. VII-DS-00547-NF-01).

Seit diesem Beschluss haben sich einige **Rahmenbedingungen und Annahmen**, insbesondere Kennzahlen, die sich auf Kosten und Finanzierung auswirken, **geändert bzw. sind nicht in der erwarteten zeitlichen Schiene eingetreten**. Vor allem die 2018 nicht vorhersehbaren Auswirkungen der Coronapandemie haben den ÖPNV hinsichtlich der Entwicklung von Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen stark getroffen. Auch die aktuelle Situation im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine und der hohen Inflation (starke Preissteigerungen bei Personal, Energie, Diesel) wirkt sich stark auf die Kosten im ÖPNV und damit im speziellen auf die Finanzsituation der Leipziger Gruppe aus. Daher ist es notwendig der LVB in 2023 haushaltswirksame Zuschüsse zur Verfügung zu stellen.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Mobilitätsstrategie 2030 - geänderte Rahmenbedingungen des Umfeldes

a. Bevölkerungsentwicklung

Bei der Erarbeitung der Szenarien und Ableitung der Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig im Jahr 2018 wurden entspr. Rahmenbedingungen und Annahmen getroffen, die das allgemeine und das Mobilitätsumfeld sowie die regionale Personenmobilität betreffen (vgl. Abb. 1).



Abb. 1: Rahmenbedingungen und Annahmen der Mobilitätsstrategie

Zum allgemeinen Umfeld gehört auch die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Leipzig. Für die Mobilitätsstrategie wurde die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose zugrunde gelegt, die bis 2030 rund 720.000 Einwohner/-innen vorsah (vgl. Abb. 2). Diese Einwohnerzahl war Grundlage für alle weiteren Annahmen und Berechnungen wie Fahrgastzahlen, Infrastrukturausbau im ÖPNV, Kosten und Erlöse der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH.

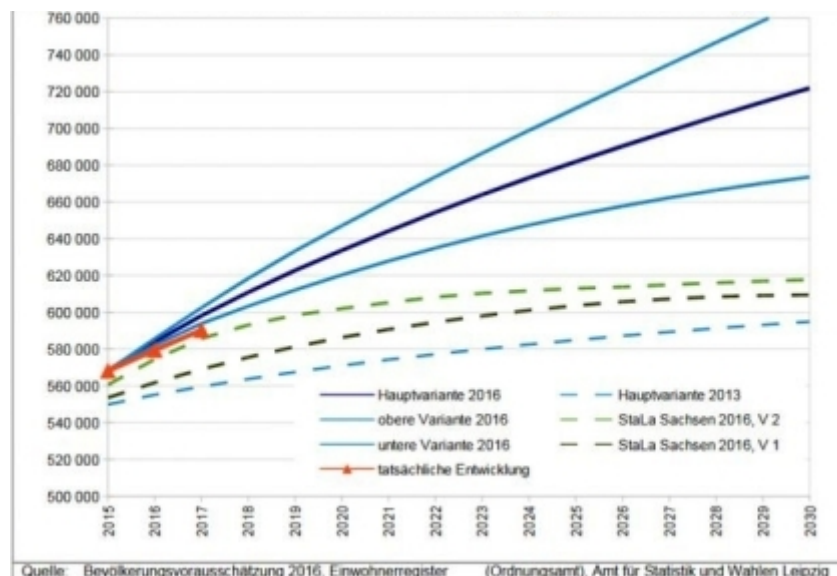


Abb. 2: Bevölkerungsprognose für die Stadt Leipzig bis 2030 aus dem Jahr 2016

Die aktuelle Bevölkerungsvorausschätzung aus dem Jahr 2019 prognostiziert ein gedämpfteres Wachstum und geht von ca. 645.000 Einwohner/-innen in 2030 aus (vgl. Abb. 3). Dies entspricht einer Verringerung von 75.000 Personen.

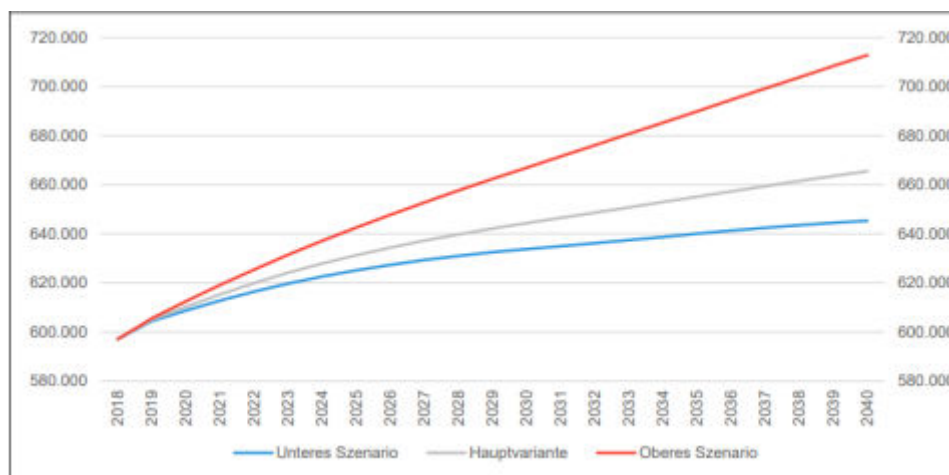


Abb. 3: Bevölkerungsprognose für die Stadt Leipzig bis 2030 aus dem Jahr 2019

b. Fahrgastentwicklung und Auswirkungen der Coronapandemie

Neben der geänderten Bevölkerungsentwicklung führt die seit 2020 vorherrschende Coronapandemie zu sich ändernden Umfeldfaktoren. Die Pandemie mit verschiedenen Stufen an Einschränkungen (von Maskenpflicht bis hin zum Lockdown) hat zu einem Einbruch der Fahrgastzahlen, vor allem in den Jahren 2020 und 2021 geführt (vgl. Abb. 4).

Mit einer Konsolidierung der Fahrgastzahlen auf dem Niveau von 2019 ist frühestens ab 2024 zu rechnen. Im Jahr 2022 war ein Sondereffekt von etwa 6 Mio. Fahrgästen infolge des 9€-Tickets zu verzeichnen.

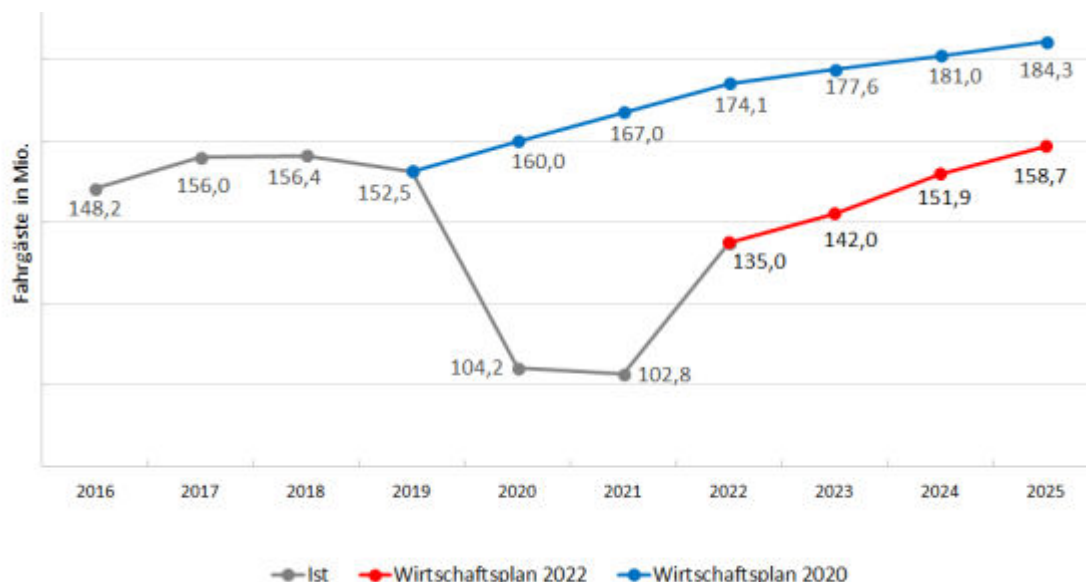


Abb. 4: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Ist und Prognose bis 2024 (Stand: 2022)

Die im Nachhaltigkeits-Szenario für das Jahr 2030 angenommenen 220 Mio. Fahrgäste sind aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und des Fahrgastrückgangs in Verbindung mit der Coronapandemie nicht mehr erreichbar. Aktuell scheinen 180 Mio. Fahrgäste in 2030 realistisch.

c. Inflationsrisiken

Mit dem Krieg in der Ukraine und den damit einhergehenden Unsicherheiten steigen aktuell die Kosten für die LVB rasant. Nach Schätzung bei der Erarbeitung des Wirtschaftsplans kommen allein im Jahr 2023 Zusatzkosten für Fahrstrom in Höhe von 15 Mio. € auf die LVB zu (vgl. dazu Energiepreisentwicklung für Diesel Abb. 5 und Strom Abb. 6). Insgesamt steigende Verbraucherpreise werden auch zu Forderungen der Tarifparteien über höheren Lohnsteigerungen führen. Die Fremdkapitalkosten steigen aktuell für neu aufzunehmende Kredite von ca. 2 % auf prognostizierte 4,6 %. Dies führt zu steigenden Kapitalkosten für Investitionen und betrifft alle Sparten der LVV.

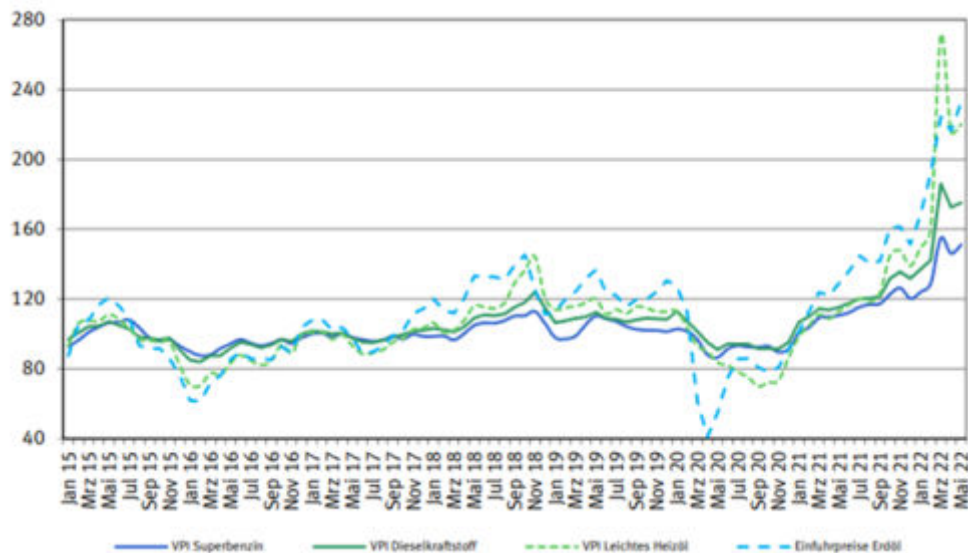


Abb. 5: Verbraucherpreisindizes Superbenzin, Dieselkraftstoff, leichtes Heizöl, Einfuhrpreise Erdöl 2015 = 100 von Januar 2015 bis Mai 2022

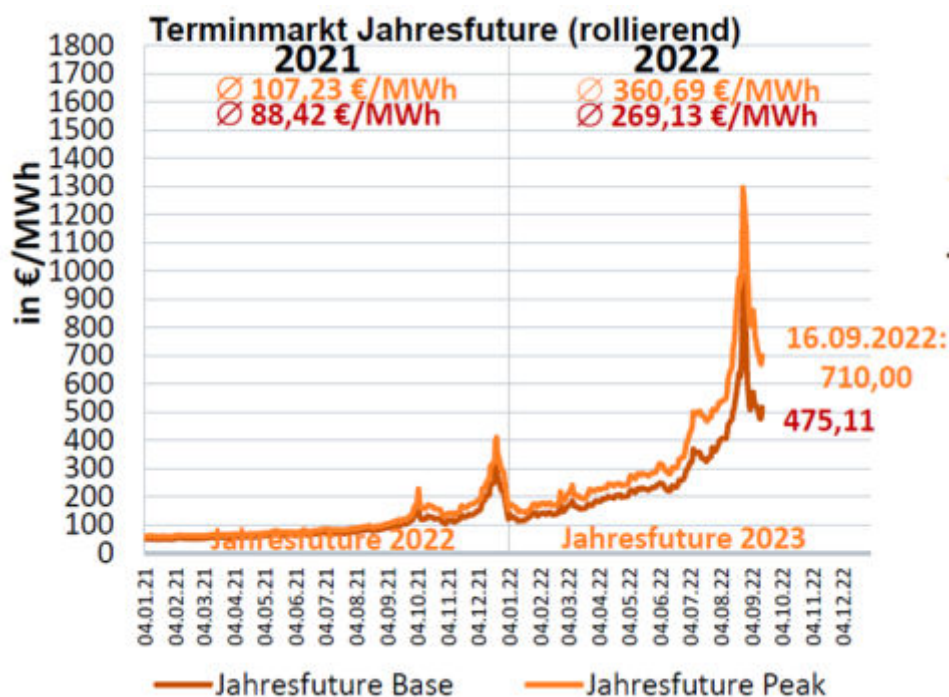


Abb. 6: Entwicklung des Strompreises von Januar 2021 bis September 2022

d. Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich einige in der Mobilitätsstrategie angenommenen Rahmenbedingungen zwischenzeitlich anders entwickelt haben bzw. weitere, neue Umfeldfaktoren hinzugekommen sind, die es für die weitere (vor allem zeitliche und finanzielle) Planung und Umsetzung zu beachten gilt. **An dieser Stelle sei explizit darauf hingewiesen, dass die geänderten Rahmenbedingungen ebenfalls Auswirkungen auf alle anderen damals herausgearbeiteten Szenarien haben und eine Anpassung der langfristigen Strategieausrichtung nicht notwendig ist.**

Die vom Stadtrat im Jahr 2018 einstimmig beschlossene Mobilitätsstrategie ist auch weiterhin geeignet, den Rahmen für die Gestaltung der Mobilität in Leipzig zu setzen. Eine Erreichung der Klimaziele und zunehmende Erfordernisse der Energieeffizienz im Verkehr verlangen auch eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes. Eine Aussetzung des Ratsbeschlusses zur Mobilitätsstrategie hinterließe in Zeiten großer Veränderungen noch mehr Unsicherheiten und würde die Abkehr von zentralen städtischen Ziele bedeuten. Nur mit Beibehaltung der verkehrspolitischen Ausrichtung des Nachhaltigkeits-Szenarios kann die Mobilitätswende erreicht werden und Mobilität für alle Leipziger/-innen sicher, zuverlässig, sauber, bezahlbar und als Möglichkeit der Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen gestaltet werden.

Die veränderten Rahmenbedingungen (u. a. Bevölkerungsentwicklung, Fahrgastzahlen, Tarifsteigerungen über 2 %) werden im Zuge der Evaluierung der Mobilitätsstrategie (vgl. Vorlage "Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig", VI-DS-03902-NF-02) Anfang 2024 bewertet. Hierfür wird auf die Datenbasis aus dem Jahr 2023 zurückgegriffen, da die Daten der Jahre 2020 bis 2022 insbesondere aufgrund der Coronapandemie sowie der Energiekrise und damit einhergehender Kostensteigerungen nicht repräsentativ sind. Das Ergebnis der Bewertung bzw. der Evaluierung wird dem Stadtrat im 4. Quartal 2024 vorgelegt.

2.2 Strategieprozess / Langfristplanung Leipziger Gruppe

Die Stadt Leipzig hält auch weiterhin an den Eigentümerzielen sowie dem steuerlichen und finanziellen Querverbund fest.

Die LVV hat Mitte 2021 einen Prozess zur Aktualisierung des strategischen Unternehmenskonzepts für die L-Gruppe aufgesetzt, der eine Langfristplanung bis 2040 einschließt und sich noch in der Diskussion in den Aufsichtsgremien befindet. Die Unternehmenskonzepte von Tochterunternehmen der LVV wurden bereits in 2021 und 2022 aktualisiert.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die steigenden Anforderungen aus der Energie- und Mobilitätswende für die Leipziger Gruppe finanziell herausfordernd sind. Zumal die kommunale Energiewende mit immer höheren Anforderungen an eine frühstmögliche Klimaneutralität, der dazu notwendige Investitionsbedarf stetig steigt, die Rückflüsse aus den Investitionen aber erst langfristig positiv auf die Ertragslage wirken werden. Auch neue Bau- und Umweltaanforderungen an die Wasserwerke steigen und damit auch der notwendige Investitionsumfang.

Die in Kap. 2.1 c) beschriebenen Inflationssteigerungen treffen auf geringere Einnahmen aus Fahrgeldern – zum einen wegen des verzögerten Fahrgastwachstums, zum anderen durch stagnierende Fahrpreisentwicklungen aufgrund des Tarifmoratoriums 2019/20, der bisherigen Deckelung der Fahrpreissteigerung auf 2 % (entspr. Nachhaltigkeits-Szenario) und den

Forderungen nach zielgruppenspezifisch reduzierten Tarifmodellen. Die letztgenannten Maßnahmen führen zwar zur wünschenswerten Entlastung bei den Fahrgästen, verstärken aber gleichzeitig die immer weiter aufgehende Schere zwischen Aufwand und Ertrag und einer strukturell größer werdenden Lücke im Wirtschaftsplan der Leipziger Verkehrsbetriebe. Die Stadt Leipzig als Aufgabenträgerin formuliert mit dem Nahverkehrsplan (Zweite Fortschreibung 2019), der den zukünftigen Ausbaupfad beschreibt, den Rahmen und Mindestanforderungen der Verkehrsleistung und übernimmt die grundsätzliche Verpflichtung zur Finanzierung von Verkehren, die nicht kostendeckend sind (sog. gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen). Die LVB bringt den Ausgleichsbetrag aus dem Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag (VLFV) im Wesentlichen mit dem steuerlichen Querverbund auf. Die Stadt nutzt teilweise auch den kommunalen Haushalt i. H. v. jeweils 15 Mio. € ausschließlich in den Jahren 2023 und 2024 (vgl. Ratsbeschluss Nr. VII-DS-07604 „Sicherung der finanziellen Leistungs- und Investitionsfähigkeit der Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH“ vom 14.09.2022). Der Ausgleichsbetrag für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird voraussichtlich in den nächsten drei Jahren bis auf 90 Mio. € pro Jahr steigen. Bereits im Szenarioprozess 2016/17 wurde auf die Herausforderungen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der LVB hingewiesen. Zur Gesamtfinanzierung tragen neben diesem Strang auch die Nutzerfinanzierung (Fahrgeldeinnahmen) und Zuschüsse von Bund und Land bei. Zukünftig könnten auch weitere Einnahmequellen relevant werden, so wird in anderen Städten z. B. die Nutzung und Ausweitung von Einnahmen für den öffentlichen Parkraum diskutiert.

Es lässt sich feststellen, dass gleichzeitige Investitionen in Energie, Wasser und Mobilität bei einem begrenzten Erlösmodell (Wirkungshorizont 20-40 Jahre) nicht nachhaltig miteinander vereinbar sind und Ausgleichszahlungen des Bundes und des Landes zum Erhalt des Status quo und zum Ausbaus des ÖPNV dringend notwendig sind. Diese Feststellung ist keine Leipziger Besonderheit, sondern trifft aktuell viele Städte in Deutschland. Die Stadt Leipzig wird sich gegenüber dem Bund und dem Freistaat Sachsen an den entsprechenden Stellen und Gremien (bspw. über den Deutschen Städtetag) weiterhin aktiv für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV einsetzen. In der Planung der LVB sind Ausgleichszahlungen des Bundes bzw. des Landes i. H. v. 20 Mio. € für das Jahr 2023 unterstellt. In der aktuellen Prognose der LVB werden unter Berücksichtigung der Strompreisbremse und der Verteilung der Regionalisierungsmittel für die Jahre 2022 und 2023 von Bund und Land insgesamt 23,5 Mio. € erwartet.

Die LVB haben im Wirtschaftsplan 2023 bereits erhöhte Aufwendungen für Energie berücksichtigt. Dabei ergibt sich ein leicht höherer Betrag ggü. der alten Mittelfristplanung, die Grundlage für den Beschluss Nr. VII-DS-06071-NF-01 („Neubetrachtung der LVB – Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“) vom 09.02.2022 über den Höchstbetrag 2023 gem. VLFV (i. H. v. 70 Mio. €) war. Die Anpassung des Höchstbetrages 2023 soll gemeinsam mit der Anpassung des Höchstbetrages für 2024 im Sommer 2023 gemäß den Vorgaben des ÖDA erfolgen. Hierzu wird ein entsprechender Ratsbeschluss vorbereitet.

2.3 Bedienungsaufwertung im Flexa-Außenring und Stärkung der Pendlermobilität

Bereits am 1. November 2022 wurden im Südwesten Leipzigs (Ortsteile Knautkleeberg-Knauthain und Hartmannsdorf-Knautnaundorf) sowie im Stadtteil Leutzsch Flexa-Bedienggebiete eingerichtet. Im Gegenzug wurde zum 26. November 2022 das Angebot auf den Buslinien 63 und 67 bis auf ausgewählte Fahrten im Schülerverkehr reduziert (siehe hierzu Ratsbeschluss VII-DS-06059 vom 08.12.2021).

Voraussichtlich zum 17.04.2023 – zeitgleich mit der in Kap. 2.3 b. beschriebenen Leistungsumschichtung – setzen die Leipziger Verkehrsbetriebe das erste Angebotspaket aus dem Fördervorhaben „Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken – Mobilität

und Verkehrswende aktiv voranbringen“ (PUMa) um. Zu diesem Zeitpunkt wird die **Straßenbahnlinie 16** im Nordabschnitt (Stadtzentrum – Messegelände) **in Randzeiten verstärkt**, um das Klinikum St. Georg für Berufspendler, insbesondere für im Schichtdienst Tätige, besser erreichbar zu machen. So ist vorgesehen, das Angebot Montag bis Freitag vor 6:30 Uhr, samstags vor 8 Uhr, sonntags vor 9 Uhr sowie täglich zwischen 22 und 23:30 Uhr zu verstärken (siehe auch Kap. 2.5, Punkt 4).

2.4 Langfristige Konsequenzen und Lösungen für die ÖPNV-Finanzierung unter dem Nachhaltigkeits-Szenario

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen braucht es eine verantwortungsbewusste und nachhaltige Entwicklung des ÖPNV sowie entsprechende Maßnahmen und Reaktionen. In den folgenden Kapiteln werden daher grundlegende und langfristige Konsequenzen sowie Lösungsansätze beschrieben.

a. Interne Effizienzen in der Leipziger Gruppe

Die Leipziger Gruppe arbeitet bereits mit verschiedenen Maßnahmenpaketen daran, Effizienzen und Ertragspotential aus eigener Kraft zu erschließen (siehe auch Ratsbeschluss VII-DS-07604 zur Sicherung der finanziellen Leistungs- und Investitionsfähigkeit der LVV). Es sollen gegenüber der bisherigen Planung bis 2030 zusätzlich weitere 10. Mio. € EBITDA¹ Eigenanteil erarbeitet werden. Der Eigenanteil reduziert die Finanzierungslücke, kann diese aber nicht schließen.

b. Wachstumspfad langsamer und mit Augenmaß verfolgen

Aufgrund der aktuell geringeren Fahrgastentwicklung ist es angezeigt, den eingeschlagenen Wachstumspfad zu verlangsamen und mit Augenmaß weiterzuverfolgen. Konkret müssen Angebotserweiterungen einer unternehmerischen Bewertung unterzogen und die Komplexmaßnahmen des **„Basismoduls Modernisierung Hauptachsen“ zeitlich neu bewertet** werden. Folgende Maßnahmen mit Angebotsbezug gilt es in der Positionierung anzupassen:

- Umsetzung von Projekt **Netz24** strecken über mehrere Umsetzungsstufen, eine erste Stufe wird für Ende 2024 angestrebt
- **Gleise** auf Zufahrt **Schlachthofbrücke** nicht erneuern (aktuell kein Umleitungsbedarf zu erwarten).

Die Neueinordnung des „Basismoduls Modernisierung Hauptachsen“ erfolgt in 2023. Der Einsatz 2,40 m breiterer Straßenbahnen ab 2024 hat dabei weiterhin oberste Priorität. Aufgrund des fehlenden bzw. verzögerten Fahrgastwachstums muss die Realisierung von geplanten Netzerweiterungen (Südsehn, Wahren, Thekla) in der strategischen Planung der Leipziger Gruppe zeitlich verschoben abgebildet werden. Die aktuellen Planungsaktivitäten sind hiervon jedoch nicht betroffen, Machbarkeitsstudien und ähnliche vorbereitende Planungen laufen unverändert weiter.

c. Künftige Fahrpreisanpassungen

Als Anschlusslösung an das vom Juni bis August 2022 gültige „9 €-Ticket“ ist nach aktuellem Stand die Einführung des bundesweit gültigen, personengebundenen „Deutschlandticket“ im monatlich kündbaren Abonnement zum 01.05.2023 geplant. Da das „Deutschlandticket“ mit einem Einführungspreis von 49 € pro Monat angeboten werden soll, sind umfangreiche

¹ **EBITDA** = **E**arnings **B**efore **I**nterest, **T**axes, **D**epreciation and **A**mortization. Übersetzt: „Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände“, beschreibt nachhaltigen, operativen Cashflow vor Steuern eines Unternehmens.

Ausgleiche der Einnahmeausfälle durch Bund und Länder notwendig, die am 31.03.2023 im Bundesrat beschlossen werden sollen. Unter der Voraussetzung, dass die gesetzgeberischen Prozesse inkl. der Grundlagen für eine zeitnahe Tarifgenehmigung bzw. „Genehmigungsfiktion“ auf Bund und Landesebene geschaffen und die beihilferechtlichen Abstimmungen mit der EU-Kommission rechtzeitig abgeschlossen werden, bereiten die im MDV organisierten Verkehrsunternehmen eine zeitnahe und kundenfreundliche Umsetzung in Technik und Vertrieb vor.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe sollen aufgrund des „Deutschlandtickets“ und der sehr dynamischen Kostenentwicklungen die Beförderungstarife bis zum Zeitpunkt der Evaluation der Mobilitätsstrategie an den Kostenentwicklungen und dem zu erwartenden Nachfrageeffekt ausrichten. Da es mit dem „Deutschlandticket“ insgesamt über alle Tickets gesehen zu einer deutlichen Tarifabsenkung kommt, entfällt die bisherige Deckelung der Tarifsteigerung auf max. 2 %.

Insgesamt wird den Zielen der Mobilitätsstrategie auch in Bezug auf die Ticketpreise im ÖPNV weiterhin Rechnung getragen.

d. Ausgleichszahlungen des Bundes und des Landes („ÖPNV-Rettungsschirm“)

Der Bund und die Länder haben hälftig in den Jahren 2020 und 2021 die Fahrgeldausfälle in Folge der Coronapandemie zu Fahrgastzahlen des Jahres 2019 ausgeglichen. Auch für das Jahr 2022 werden die Fahrgeldausfälle auf diesem Niveau durch den Rettungsschirm ersetzt. Dies umfasst ebenfalls die Fahrgeldausfälle durch das 9 €-Ticket. Die Entscheidung zur Umsetzung des 9 €-Tickets zeigt die Bedeutung, die der ÖPNV für den Bund hat. Sowohl der Bund als auch die Länder bekennen sich grundsätzlich zu Ihrer Verantwortung hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV. Die Länder haben einen zusätzlichen Mittelbedarf für den ÖPNV, unter anderem mit Blick auf Energiemehrkosten und Finanzierung Betriebskosten, in Höhe von 3,15 Mrd. € für 2023 aufgezeigt. Der Bund hat den zusätzlichen Mittelbedarf für den ÖPNV erkannt und, unter anderem mit Blick auf Energiemehrkosten und Finanzierung Betriebskosten, in Höhe von 1 Mrd. € jeweils für 2022 und 2023 beschlossen. Konkret sind für die LVB inkl. der Effekte aus der Strompreisbremse Ausgleichszahlungen des Bundes bzw. des Landes in einer Größenordnung von insgesamt etwa 23,5 Mio. € für das Jahr 2023 zu erwarten.

e. Beschleunigung des ÖPNV

Die Priorisierung und Beschleunigung des ÖPNV ist eine der wichtigsten und wirksamsten Antworten auf die zunehmende Finanzierungsproblematik im ÖPNV. Sie ist expliziter Maßnahmenbestandteil der Mobilitätsstrategie, erfordert vergleichsweise wenig Mitteleinsatz und wirkt doppelt positiv. Zum einen stärkt sie die Wettbewerbssituation des ÖPNV und führt damit zu mehr Nachfrage und Erlösen für die vorhandenen Angebote, zum anderen bietet sie die Chance, den Produktionsaufwand im ÖPNV zu begrenzen oder sogar zu senken.

Bei der ÖPNV-Geschwindigkeit zeichnet sich seit 2012 leider ein konstant negativer Trend ab. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist seitdem gesunken (Stand 2021: Straßenbahn von 20,5 km/h auf 19,3 km/h, Bus von 23,7 km/h auf 21,7 km/h), bei gleichzeitig zunehmenden Störungen des Betriebs durch vorwiegend externe Faktoren, die sich in einer Pünktlichkeitsquote von nur 83 % (im Berufsverkehr nur 78 %, Stand 2019) widerspiegeln. Die Verringerung der Geschwindigkeit sorgt für eine Verlängerung der Fahrplanzeiten, die zu zusätzlichen Fahrzeugeinsätzen führen, um die Taktfolge noch zu gewährleisten. Dadurch entstehen der LVB jährliche Mehrkosten im Millionenbereich, ohne dass für die Fahrgäste

ein Mehrwert entsteht. Dieser Trend ist zwingend umzukehren. Zwischen LVB und Stadt Leipzig wurde die Zielstellung abgestimmt, bis 2030 die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖPNV wieder um 0,8 km/h anzuheben. Diese Zielstellung wurde auch Gegenstand der Wirtschaftsplanung der LVB, d. h., es wird ein wieder sinkender Fahrzeugbedarf unterstellt, nachdem seit 2015 schrittweise 10 zusätzliche Straßenbahnzüge und 5 zusätzliche Busse zum Fahrzeitausgleich in Betrieb genommen werden mussten (Stand Fahrplan ab 2022). Dieser Ausgleichsaufwand kostet die LVB allein ca. 3 Mio. € jährlich. Modellrechnungen belegen zudem entgangene Fahrgeldeinnahmen in vergleichbarer Größenordnung infolge der verminderten Attraktivität des ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsarten.

Auf Grund dieser Situation wurden Untersuchungen durch die LVB und die Stadt gemeinsam mit der VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH vorgenommen, um Schwachstellen für Verzögerungen und Fahrzeitverluste zu identifizieren sowie Lösungsmöglichkeiten zur Beschleunigung gemäß o. g. Zielstellung aufzuzeigen. Für den Straßenbahnverkehr konnte dieser Prozess 2022 mit der „Beschleunigungskonzeption Straßenbahn“ abgeschlossen werden. Für den städtischen Busverkehr soll eine ähnliche Konzeption in 2023 erarbeitet werden. Die „Beschleunigungskonzeption Straßenbahn“ führt linienscharf die Defizite auf und benennt konkrete Lösungsvorschläge.

Diese Erkenntnisse gilt es nun in Form von Beschleunigungskorridoren umzusetzen.

Damit Fahrzeiten auch real und wirksam verkürzt werden können, reicht es nicht aus, einzelne Lichtsignalanlagen (LSA) umzurüsten und bestehende Langsamfahrstellen zu beseitigen, sondern es müssen komplette Streckenabschnitte ertüchtigt werden. Ziel ist es, Verlustzeiten zu reduzieren, Zusatzkurse und unproduktive Kosten zu vermeiden und den ÖPNV wettbewerbsfähiger zu machen.

Neben der Umsetzung der geplanten **Komplexmaßnahmen** (u. a. mit ÖV-Priorisierung und Beseitigung von Langsamfahrstellen) aus dem Rahmenplan Maßnahmenliste 10a (für die aktuell eine zeitliche Neuordnung erarbeitet wird), wird somit ein gesondertes **Beschleunigungsprogramm** zur Überarbeitung und ÖV-Priorisierung von ca. 110 LSA benötigt. Die Arbeitsstruktur zur Umsetzung in Form einer bei der Stadtverwaltung angesiedelten Task Force unter Beteiligung der LVB wurde in 2022 geschaffen. Dabei können im ersten Schritt jedoch nur Planungsgrundlagen für LSA ausgearbeitet werden. Die physische Überarbeitung von 15 zusätzlichen LSA pro Jahr über die bestehenden Arbeitsprogramme hinaus (Zielwert), kann finanziell und personell momentan noch nicht abgesichert werden, zumal auch die Bearbeitungskapazitäten bei fachkundigen Ingenieurbüros fehlen.

Ohne eine gleichzeitige Beschleunigung des ÖPNV ist jedoch ein Angebotsausbau wirtschaftlich nicht vertretbar, da dem ÖPNV mangels Konkurrenzfähigkeit die nötige Nachfrage, Auslastung und Einnahme verwehrt bleiben und der Produktionsaufwand zudem höher ist. Die bestehenden Verkehrsmodelle belegen, dass ohne einen schnelleren ÖPNV mit attraktiven Fahrzeiten für die Erreichung des beabsichtigten Modal-Split-Anteils von 23 % aktuell keine realistische Grundlage bestünde. Gelingt die notwendige ÖPNV-Beschleunigung im Rahmen von Infrastrukturausbau und Beschleunigungsprogramm nicht, müssten die LVB Jahr für Jahr aufwachsende, nicht im Wirtschaftsplan enthaltene Finanzierungsbeiträge für die betriebliche Ausgleichsleistung in Millionenhöhe gegenüber dem städtischen Haushalt geltend machen.

f. Parkraummanagement

Gezieltes Parkraummanagement als kommunale Push-Maßnahme beeinflusst und verbessert auch die Nachfrage- und Erlössituation im ÖPNV.

In der Mobilitätsstrategie wurde zur **Parkraumbewirtschaftung** das Ziel formuliert, dass 25

% der Gebiete aus dem Tangentenviereck bis 2024 bzw. 90 % bis 2030 umgesetzt sind. Als erster Schritt wird beginnend in 2023 ein „Langfriskonzept Ruhender Verkehr“ erstellt. In diesem Konzept müssen auch die Antworten zur Realisierung der Zielstellungen aufgezeigt und die weitere Umsetzung vorbereitet werden. Außerdem sind die folgenden Themen zu einer Gesamtsicht zu integrieren:

- Stellplatzsatzung zur Unterstützung der Reduzierung von Parkplätzen sowie zur Verlagerung von Verkehren in den Umweltverbund,
- Gebührenordnung zur Anhebung der Parkgebühren als deutlicher Push-Faktor,
- Anwohnerparken ausweiten zur Reduzierung von Stellplätzen innerhalb des Tangentenvierecks allgemein und zur stärkeren Bepreisung von Parkraum,
- P+R-Konzept zum Ausbau sowie v. a. stärkeren Nachfrage der vorhandenen Möglichkeiten als starkes Instrument um Einpendlern und Touristen schon weit außerhalb der Kernstadt Möglichkeiten zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bieten,
- Fortsetzung/Umsetzung des Projektes RuDi (Ruhender Verkehr digitalisieren) ab 2024 um die obigen Bemühungen mit entsprechenden Konzepten und (digitalen) Technologien zu fördern.

g. Fazit

Die Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 zu erreichen ist ambitioniert und die Entwicklung einiger Rahmenbedingungen in den letzten Jahren haben diese Zielerreichung nicht befördert. Da sich diese Rahmenbedingungen für alle Mobilitätsszenarien gleichermaßen geändert haben, besteht **kein Anlass zur Änderung des strategischen Zielpfades 2030**. Der Anteil von 70 % des Umweltverbundes an den Wegen der Leipziger bleibt wichtiger Baustein zum Erreichen der Klimaziele und Basis für den nachhaltigen Stadtumbau. Für wichtige Stellschrauben zur Finanzierung des ÖPNV (Tarif, Beschleunigung, Parkraummanagement) müssen die Ziele angepasst bzw. die Umsetzungsaktivitäten intensiviert werden. **Es wird an dem Ziel des Nachhaltigkeits-Szenarios festgehalten, die gewünschte Umsetzungsgeschwindigkeit für die Erreichung des Modal-Split-Ziels bis 2030 lässt sich allerdings nicht realisieren.** Eine umfassendere Evaluation der Mobilitätsstrategie entsprechend des Stadtratsbeschlusses von 2018 ist für 2023 vorgesehen, um auch die weiteren Annahmen, Bewertungen und Schlussfolgerungen bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie zu prüfen.

2.5 Kurzfristige Lösungsbausteine für die ÖPNV-Finanzierung unter dem Nachhaltigkeits-Szenario

Die LVB bewegen sich aktuell in einem besonders volatilen Umfeld: Die Einnahmenseite ist geprägt durch geringere Fahrgastzahlen als noch vor der Corona-Pandemie sowie dem Ziel, die Fahrgastzahlen durch die gedeckelten Fahrgeldeinnahmen des Tarifmoratoriums und der Mobilitätsstrategie zu steigern. Hinzu kommen Kostensteigerungen aus Energie, insbesondere Fahrstrom, Baukosten- und Fremdkapitalzinssteigerungen.

Zu allen diesen Parametern werden in der Wirtschaftsplanung der Leipziger Verkehrsbetriebe und der Konzernwirtschaftsplanung der Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Annahmen getroffen. Die Parameter können sich jedoch kurzfristig ändern und erfordern ein hohes Maß an kurzfristiger Reaktionsfähigkeit und Flexibilität. **Der besonderen Situation sind deshalb besondere Mittel und Lösungen gegenüberzustellen. Diese sind zusätzlich zu den Lösungen aus Kap. 2.4 zu sehen.**

Dem sich aktuell auftuenden Defizit der LVB kann mit vier wesentlichen Bausteinen Abhilfe geschaffen werden:

1. Fahrpreisanpassungen
2. Interne Aufwandsreduzierungen der LVB
3. Ausgleichszahlungen von Bund und Land
4. Haushaltswirksamer Zuschuss der Stadt Leipzig

Die Bausteine befinden sich im Spannungsfeld, hängen voneinander ab und müssen sich bei Ausfall kompensieren beziehungsweise entlasten sich bei Entspannung. Die Option, mit – **nicht personalbedingten** – Angebotsreduzierungen eine weitere finanzielle Entlastung zu erzielen, wird nicht weiterverfolgt.

Im Folgenden werden weitere Erläuterungen zu den Bausteinen 1 bis 4 gegeben.

Zu 1) Fahrpreisanpassungen

Die Möglichkeiten der LVB, durch Fahrpreisanpassungen von mehr als 2 % höhere Einnahmen zu erzielen, wird durch das “Deutschlandticket” und die mit dieser Regelung verbundenen Ausgleichsmechanismen maßgeblich beeinflusst. Es gilt nach Ticketeinführung abzuwarten und zu bewerten, welchen konkreten Einfluss das “Deutschlandticket” tatsächlich hat und wie – an diese Erkenntnisse anlehnend – die künftige Fahrpreisanpassung gestaltet werden kann.

Zu 2) Interne Aufwandsreduzierungen der LVB

In diesem Baustein geht es vorrangig um interne Aufwandsreduzierungen bei der LVB.

Unabhängig davon ist eine Erhöhung von Zahlungen des LVV-Konzerns aus dem VLFV im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit der LVV denkbar.

Zu 3) Ausgleichszahlungen von Bund und Land

Der Bund hat den zusätzlichen Mittelbedarf für den ÖPNV erkannt und, unter anderem mit Blick auf Energiemehrkosten und die Finanzierung von Betriebskosten, in Höhe von 1 Mrd. € jeweils für 2022 und 2023 beschlossen. Konkret sind daher inkl. der Effekte aus der Strompreisbremse Ausgleichszahlungen des Bundes bzw. des Landes in einer Größenordnung von insgesamt etwa 23,5 Mio. € für das Jahr 2023 zu erwarten. Sollten die Zahlungen des Bundes bzw. des Landes nicht erfolgen, ist die Finanzierung des Fehlbetrages noch offen.

Die Stadt Leipzig wird sich v. a. vor diesem Hintergrund sowie im Zusammenhang mit den Folgen der Corona-Pandemie und der Energiekrise bzw. der anhaltenden Preissteigerungen gegenüber dem Bund und dem Freistaat Sachsen auch weiterhin an den entsprechenden Stellen und Gremien aktiv für eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV einsetzen.

Zu 4) Haushaltswirksamer Zuschuss der Stadt Leipzig

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 14.09.2022 bereits den Ausgleich **pandemiebedingter, nicht durch Zahlungen von Bund und Land gedeckter Einnahmeverluste** in Höhe von jeweils 15 Mio. € zusätzlich an die Leipziger Verkehrsbetriebe für das Haushaltsjahr 2024 beschlossen. Auch im Haushaltsjahr 2023 erhält die LVB zusätzlich einen Ausgleich i. H. v. 15 Mio. €, der sich jedoch aus dem Beschluss der Stadt Leipzig aus dem Jahr 2018 über ein **Tarifmoratorium sowie die bisherige Beschränkung der Fahrpreiserhöhung begründet** (vgl. VII-DS-07604 „Sicherung der finanziellen Leistungs- und Investitionsfähigkeit der Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH“).

Der Leipziger ÖPNV bietet mit dem im ÖDA geregelten Leistungsumfang ein attraktives Angebot. Das finanzielle Umfeld ist allerdings bereits seit Beginn der Corona-Pandemie von stetigen Herausforderungen geprägt, die sich insbesondere aufgrund der allgemeinen Entwicklung der Inflation durch steigende Betriebskosten zeigen. Das Wachstum der Linieneinnahme leistet über Fahrgastwachstum und gegenüber den Vorjahren höheren Preissteigerungsraten einen Anteil. Der Hauptteil der Steigerung der Betriebskosten muss aber über zusätzliche öffentliche Mittel getragen werden, wenn das Angebotsniveau gehalten werden soll. Bisher bekannte Betriebskostensteigerungen (im Wesentlichen aus Energie und Verschiebung Kundenwachstum aus Corona) sind bereits über im Stadtrat beschlossene Mittel und adressierte Mittel von Bund und Land berücksichtigt.

Über diese Kostensteigerung hinaus ergeben sich aus aktuellen externen Einflüssen weitere bisher nicht im Wirtschaftsplan berücksichtigte Betriebskostensteigerungen für das aktuelle Geschäftsjahr. Darunter sind aufgrund der anhaltend hohen Inflation weiter zu erwartende Preissteigerungen bei Dienstleistungen, Material sowie aktuell zu erwartende über dem Planansatz liegende Lohnentwicklungen. Ziel der LVB ist es, den Bürger/-innen und Besucher/-innen der Stadt Leipzig weiterhin ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Die aus diesen aktuellen Entwicklungen erwartete Steigerung der Betriebskosten über den Wirtschaftsplanansatz hinaus beträgt in 2023 allein 16,5 Mio. €. Anteilig können diese Mehraufwendungen durch einmalig fließende Mittel aus Ausschüttung der für das Jahr 2022 erhöhten Regionalisierungsmittel für Mehrkosten Fahrstrom und Diesel sowie der aufgrund der sich aufgrund der aktuellen Arbeitsmarktsituation verzögernden Rekrutierung von Fahrpersonal und der beschriebenen reduzierten Fahrplanleistung gedeckt werden. **Für 2023 verbleibt nach diesen Anpassungen ein offener Finanzierungsanteil von 9 Mio. € und für 2024 von 11,5 Mio. €,** der nicht durch bestehende, geplante oder erwartete Mittel gedeckt werden kann und somit aus dem städtischen Haushalt gedeckt wird. Ohne diese weiteren Mittel würden – zusätzlich zu den personalbedingten – auch finanziell bedingte temporäre Leistungsreduzierungen drohen.

Die Auszahlung (9 Mio. € in 2023; 11,5 Mio. € in 2024) erfolgt gem. § 22 Absatz 3 Nummer 6 des ÖDA als haushaltswirksamer Zuschuss der Stadt Leipzig an die LVB. Weitere Grundlage bildet § 25 Absatz 3 des ÖDA. Demnach kann die LVB der Stadt einen Vorschlag zur Änderung des Plan-Ausgleichs mit prüffähigen Nachweisen (bspw. Bescheinigung / Begutachtung eines branchenerfahrenen Beraters oder Wirtschaftsprüfers) vorlegen, wenn sich im Laufe eines Kalenderjahres eine Abweichung zwischen den Planwerten und der tatsächlichen Entwicklung ergibt, die dazu führt, dass der Plan-Ausgleich um mehr als 1 % überschritten wird. Entsprechend § 25 Absatz 4 Nummer 5 ist eine Änderung des Planausgleichs u. a. dann möglich, wenn sich Aufwandssteigerungen aufgrund nicht von der LVB beeinflussbaren oder vorhersehbaren Entwicklungen ergeben, insbesondere Preisentwicklungen beim Bezug von Fahrstrom, Treibstoffen, hyperinflationären Preissteigerungen und Personalkostensteigerungen aufgrund von Tarifverträgen, die keine Haustarifverträge sind. Die entsprechenden finanziellen Aufwandssteigerungen der LVB wurden gem. des vorgesehenen Verfahrens der Stadt angezeigt sowie ein Vorschlag zur Änderung des Plan-Ausgleichs inkl. Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers, welches die Notwendigkeit und der Anpassung des Plan-Ausgleichs bestätigt, vorgelegt. Zu dieser Thematik wird dem Stadtrat voraussichtlich im III. Quartal 2023 eine weitere Vorlage zugeleitet.

Die haushaltswirksamen Zuschüsse werden gemäß Beschlusspunkt 2 insbesondere für die Bedienungsaufwertung des Flexa-Außenrings und der Stärkung der Pendlermobilität genutzt. Im Wesentlichen beinhaltet dies 3 Säulen mit entsprechenden Maßnahmen:

1. Pendlerbezogene Angebote, v. a. für städtische und räumliche Randlagen

- Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 16 im Nordabschnitt (Stadtzentrum – Messegelände) im Früh- und Spätverkehr: Montag bis Freitag vor 6:30 Uhr, Samstag vor 8 Uhr, Sonntag vor 9 Uhr sowie täglich zwischen 22 und 23:30 Uhr
 - Verlängerung der Straßenbahnlinie 11E nach Hänichen
 - Ausweitung des Früh- und Spätverkehrs auf ausgewählten ÖPNV-Linien
- 2. Angebotsverbesserungen im Leipziger Nordraum**
- Verbesserung des Busangebotes im Leipziger Nordraum
 - Verbesserung der Gewerbeanbindung im Leipziger Nordraum
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 3. Ausweitung von Flexa**
- On-Demand-Erweiterung um Liebertwolkwitz und Johannishöhe
 - On-Demand-Quartierserschließung in Anger-Crottendorf.

Die Maßnahmen unter **Punkt 1 (Pendlerbezogene Angebote)** zielen in erster Linie darauf ab, Berufspendlern in den Schwachverkehrszeiten mehr Fahrtmöglichkeiten zu bieten. Dies geschieht zum einen durch die Verkürzung der Taktzeiten auf bestehenden Linien, beispielsweise auf der Straßenbahnlinie 16 in den Zeiträumen der Schichtwechsel im Klinikum St. Georg, sodass sich Wartezeiten für die Beschäftigten verkürzen. Zum anderen soll die Einsatzzeit bestimmter, für Berufspendler relevanter Linien, die derzeit relativ früh am Abend den Betrieb einstellen, ausgeweitet werden, sodass hier überhaupt erst Fahrtmöglichkeiten entstehen. Eine gewisse Ausnahme bildet die Verlängerung der Linie 11E nach Hänichen, die nicht auf die Schwachverkehrszeit beschränkt ist, sondern als ganztägige Maßnahme vorgesehen ist und damit nicht nur (aber auch) Pendler adressiert. Insgesamt geht es bei den dargestellten Maßnahmen darum, den derzeit vergleichsweise geringeren ÖPNV-Anteil bei Wegen von und zur Arbeitsstätte zu erhöhen.

Diesem Ziel dienen insbesondere auch die unter **Punkt 2 (Angebotsverbesserungen im Leipziger Nordraum)** genannten Maßnahmen. Pendlerwege innerhalb der Stadt zu den großen Gewerbestandorten im Nordraum aber auch aus dem oder ins Leipziger Umland zeichnen sich durch überdurchschnittliche Reiseweiten und eine hohe und damit besonders klimaschädliche Pkw-Nutzung aus. Den Leipziger Verkehrsbetrieben ist es 2022 gelungen, eine erfolgreiche Bewerbung auf ein dreijähriges vom Bund gefördertes Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV zu platzieren. Als einer von sieben erfolgreichen Antragstellern aus insgesamt 57 Bewerbern erhielt die LVB am 29.12.2022 eine Förderzusage des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Im Projekt PUMa („Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken – Mobilität und Verkehrswende aktiv voranbringen“) werden durch die LVB in der Regel beginnend ab Ende 2023 verschiedene pendlerbezogene Maßnahmen umgesetzt, daneben sind flankierende Maßnahmen der Projektpartner MDV, ZVNL, Regionalbus Leipzig und Nordsachsen Mobil durch den Fördermittelgeber bewilligt. Sollte es nicht gelingen die oben beschriebene Finanzierungslücke zu schließen, fehlen die Eigenmittel, um diese Maßnahmen umzusetzen. Dabei ist bereits für 2024 berücksichtigt, dass das Projekt durch die hohe Bundesförderung, einen wesentlichen Finanzierungsbeitrag leistet. Darüber hinaus werden in weiteren Projektbausteinen **Zugangshürden zum ÖPNV abgesenkt**, insbesondere auch hier für Pendler, indem attraktive Pakete u. a. zur Förderung von Multimodalität und Fahrradnutzung geschnürt werden. Im Einzelnen geht es um betriebliches Mobilitätsmanagement und die Schaffung eines Firmenkundenportals, Anreizsysteme für eine nachhaltige Mobilität inklusive Implementierung eines Mobilitätsbudgets in LeipzigMOVE und ein integriertes Quartiersmanagement.

Mit den Maßnahmen unter **Punkt 3 (Ausweitung Flexa)** ist eine **verbesserte Erschließung zahlreicher äußerer Ortsteile** möglich, wofür mit Beschluss der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans in 2019 entsprechende Standards formuliert wurden. Die zuvor genannten Beträge helfen somit unter anderem, die bisherigen Pilotanwendungen von Flexa zu einem

dauerhaften Angebot zu verstetigen. Damit ist die Basis geschaffen, um im Laufe der nächsten Jahre weitere Gebiete zu ergänzen, immer dort, wo Flexa eine geeignetere Alternative als der klassische Busverkehr darstellt. Die Vision ist dabei einen Flexa-Außenring über zahlreiche vergleichbare Ortsteile zu bilden und somit für ganz Leipzig in den städtischen Randlagen eine hohe Erschließungsqualität für den ÖPNV zu sichern. Konkrete weitere Implementierungen sind für Liebertwolkwitz / Johannishöhe, Mockau / Thekla, Engelsdorf / Sommerfeld, Mölkau-Süd, Böhlitz-Ehrenberg / Rückmarsdorf sowie Teile von Grünau geplant.

Zusammenfassend betrachtet bedürfen der Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV einer langfristig gesicherten Finanzierung. Der notwendige Anstieg der ÖPNV-Finanzierung wurde bereits in der Mobilitätsstrategie transparent aufgezeigt und amortisiert sich über die erzielbaren Verlagerungseffekte im Verkehr beispielsweise durch Vermeidung des Ausbaus von Straßeninfrastruktur und die Verringerung der Treibhausgasemissionen. Mit dem Modellprojekt PUMa gelingt es, die Finanzierungslast teilweise zu mindern, indem für einen begrenzten Zeitraum bis zu 80 % Bundesförderung für die benannten und für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erforderlichen Maßnahmen eingesetzt werden können. Gerade in der Entwicklungs- und Anlaufphase ist dies besonders wertvoll, da neue Angebote Zeit benötigen, bevor sie ihr volles Nachfrage- und Erlöspotenzial ausschöpfen können. Umso wichtiger ist jedoch eine verlässliche Weiterfinanzierung nach Abschluss des Förderzeitraums. Sollten eventuelle Mittel nicht verbraucht werden können wären diese entsprechend den Vorgaben des öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsauftrages im Folgejahr zu verrechnen gegebenenfalls zurückzuzahlen.

2.6 Perspektive: Netz24 und Umsetzung der Mobilitätsstrategie

Mit der Flexa-Erweiterung in den äußeren Ortsteilen und der Fokussierung von Maßnahmen auf die Pendlerwege sind zwar wichtige Handlungsfelder des ÖPNV-Ausbaus adressiert und werden zahlreiche Beschlusspunkte zum Nahverkehrsplan aufgegriffen, jedoch reicht dies längst nicht aus, um die eklatant wichtigen Ziele des Klimaschutzes und der Mobilitätsstrategie zu erreichen. Entscheidend hierfür sind deutliche Veränderungen der Verkehrsmittelwahl, vor allem auch im durch große Verkehrsleistungen geprägten Kern-Netz der Stadt und damit auch ein **Angebotsausbau auf den Hauptachsen des ÖPNV und auf wichtigen Tangenten**. Diesem in der Mobilitätsstrategie beschriebenen Wachstumspfad widmet sich insbesondere das Projekt Netz24 (vgl. Vorlage Nr. VII-Ifo-07242), welches unter Federführung der LVB in Zusammenarbeit mit der Stadt Leipzig bis 2023 ein **konkretes Ziernetz erarbeitet und in mehreren Schritten beginnend ab 2024 umsetzen wird**.

Grundlage von Netz24 bilden umfassende Markt- und Potenzialanalysen, auf deren Basis Angebotskonzepte entwickelt werden, die eine unmittelbare Steigerung der Fahrgastzahlen um 10 Mio. und unter Einschluss weiterer Marketing- und Unterstützungsmaßnahmen (siehe Ausführungen unten) eine Steigerung des ÖPNV-Anteils auf über 20 % ermöglichen sollen. Mit Netz24 werden insbesondere auch stärker kooperative Ansätze im Sinne einer übergreifenden Netzoptimierung zwischen LVB-Netz, S-Bahn und Regionalbuslinien verfolgt und zahlreiche Hinweise aus einer speziell in 2022 durchgeführten Bürgerumfrage und einer ersten Beteiligungsstufe mit den Stadtbezirksbeiräten und Ortschaftsräten aufgegriffen.

Für diesen entscheidenden Umsetzungsbaustein der Mobilitätsstrategie gilt es auch über 2024 hinaus eine nachhaltige Finanzierungsgrundlage über eine Fortschreibung des Leistungsumfangs gemäß ÖDA zu erzielen, da der Angebotsausbau nicht kostendeckend umsetzbar ist. Neben der gesicherten Finanzierung bedarf es zwingend auch der stringenten Verfolgung anderer wichtiger Zielstellungen und Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie. Im

Vordergrund steht hierbei neben der Umsetzung von Konzepten der Parkraumbewirtschaftung zuallererst eine Beschleunigung des ÖPNV (vgl. Kap. 2.4 e.). Nur über ein Zusammenwirken von Push- und Pull-Maßnahmen, also die Marktsituation des ÖPNV stützende genauso wie die Attraktivität erhöhende Maßnahmen, lassen sich die Fahrgastzahlen ausreichend steigern und die Verkehrsmittelwahl verändern.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

In der Vorlage werden sowohl langfristige (vgl. Kap. 2.4) sowie kurzfristige Lösungen (vgl. Kap. 2.5) aufgezeigt. Eine umfassendere Evaluation der Mobilitätsstrategie ist für 2024 vorgesehen, um auch die weiteren Annahmen, Bewertungen und Schlussfolgerungen bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie zu prüfen.

4. Finanzielle Auswirkungen

Die außerplanmäßigen Aufwendungen nach § 78 SächsGemO in Anlehnung an § 79 (1) SächsGemO zur ÖPNV-Finanzierung i. H. v. 9 Mio. € für 2023 und 11,5 Mio. € für 2024 im Budget „Öff. Personennahverkehr“ (926_547_ZW) werden bestätigt. Die Deckung erfolgt zunächst aus der Kostenstelle 1098600000. Im Rahmen des Jahresabschlusses erfolgt in Abhängigkeit der Jahresergebnisse 2023 sowie 2024 eine Bereinigung der Kostenstelle.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Keine.

6. Bürgerbeteiligung

☐ bereits erfolgt

☐ geplant

☒ nicht nötig

7. Besonderheiten

Keine.

8. Folgen bei Nichtbeschluss

Bei Nichtbeschluss der Vorlage kann die Zuleitung der in 2023 benötigten Mittel an die LVB nicht erfolgen und es würden in Folge dessen auch finanzierungsbedingte Leistungsreduzierungen drohen. Darüber hinaus können die veränderten Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen auf die Mobilitätsstrategie nicht berücksichtigt und die Mobilitätsstrategie somit nicht auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

Anlage/n

Keine