Verband
Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmen e.V.

WBO e.V. Postfach 2351 71013 Böblingen

Postfach 23 51
71013 Böblingen
Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon (0 70 31) 6 23-101
Telefax (0 70 31) 6 23-116
sekretariat@wbo.de
www.wbo.de

Durchwahl (0 70 31) 6 23-101
sekretariat@wbo.de

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Referat 35 – Tarife, Verkehrsverbünde, Digitalisierung
Hannes Doderer
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Per E-Mail an: AFZS@vm.bwl.de

26. September 2025

Verbändeanhörung zur AFZS-Betriebskostenrichtlinie
Ihr Schreiben vom 10. September 2025

Sehr geehrter Herr Doderer,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf der Richtlinie zur Betriebskostenförderung für automatische Fahrgastzählsysteme Stellung zu nehmen. Gerne möchten wir die nachfolgenden Punkte ansprechen:

Der WBO hat in seiner Stellungnahme vom Herbst 2024 zum damaligen Entwurf der Investitionskostenrichtlinie zur Förderung automatischer Fahrgastzählsysteme angemerkt, dass förderfähig nach dieser Richtlinie lediglich planerische und technische Investitionsmaßnahmen zur automatischen Fahrgastzählung des ÖPNV sind. Laufende Betriebskosten zum Beispiel für regelmäßige Wartungen der Zählanlagen, für die Erneuerung von Software-Lizenzierungen und die technischen Updates der Systeme sind von der Förderung nicht umfasst. Die über die gesamte Betriebszeit der Hard- und Software anfallenden Betriebskosten (Zweckbindung mindestens 5 bzw. 8 Jahre) machen jedoch einen großen Teil der Gesamtinvestitionskosten aus – sie sind daher investitionsrelevant. Wir begrüßen es daher, dass im Nachgang zur Investitionskostenrichtlinie nun auch eine Förderrichtlinie für Betriebskosten erarbeitet wurde.

Gemäß Ziffer 4 des Richtlinienentwurfs sollen Zuwendungen ausschließlich an Stadt- und Landkreise in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG gewährt werden. Die Richtlinie über die Förderung von automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS-Investitionskostenrichtlinie) hingegen richtet sich sowohl an ÖPNV-Aufgabenträger als auch an Verkehrsunternehmen. **Unverständlich ist uns daher, warum der Richtlinienentwurf zur Betriebskostenförderung, die ergänzend zur AFZS-Investitionskostenrichtlinie zu sehen ist, im Kreis der Zuwendungsempfänger lediglich ÖPNV-Aufgabenträger umfasst.** Vor allem auch vor dem Hintergrund, dass ein Teil der unter Ziffer 6.2. des Richtlinienentwurfs aufgelisteten laufenden Kosten in der Praxis bei den Verkehrsunternehmen entstehen werden, bspw. Erzeugung und Aufzeichnung von automatischen Fahrgastzähldaten, automatisierte Übertragung der Daten vom Fahrzeug auf ein ortsfestes Speichermedium, Übertragung von Zähl- und Fahrplandaten an das entsprechende regionale Hintergrundsystem, Wartung, Instandsetzung und Rezertifizierung der technischen Systeme der gesamten Datenkette, Sicherstellung der Einhaltung von Vorgaben an Menge und Qualität

der automatischen Zählung während der gesamten Datenkette vom Sensor bis zur Weitergabe gemäß Anforderungskatalog Automatische Fahrgastzählsysteme (Qualitätsmanagement). **Dies gilt unabhängig davon, ob bspw. die AFZS-Systeme durch den ÖPNV-Aufgabenträger beschafft werden oder durch das Verkehrsunternehmen selbst (aus Rückmeldungen wissen wir, dass beide Fallkonstellationen in der Praxis in Baden-Württemberg vorkommen)**.

So sollen beispielhaft im Cluster Tübingen+ die Komponenten für die automatischen Fahrgastzählungen durch die Aufgabenträger zentral beschafft und mittels Gestattungsverträgen u.a. das Verfahren zur Ausstattung der Fahrzeuge mit AFZS-Systemen während der laufenden Konzessionszeiträume bei den Verkehrsunternehmen konkretisiert werden. In den Gestattungsverträgen werden dabei auch Durchführungs- und Mitwirkungspflichten der Verkehrsunternehmen geregelt. Durchführungs- und Mitwirkungspflichten sollen insb. bei Einbau der AFZS-Komponenten, Bereitstellung der Fahrzeuge, Wartung, Reparatur und Kalibrierung, Störungsmeldungen an AFZS-Dienstleister, Fahrzeugdisposition für definierte Fahrten, Sicherstellung der Hardwarefunktionalität, Sicherstellung des Datenflusses bestehen.

Die Förderung von Betriebskosten muss dort ansetzen, wo die laufenden Betriebskosten auch tatsächlich anfallen, also auch bei den Verkehrsunternehmen.

Entsprechend zu den vorgenannten Ausführungen bitten wir, den Kreis der Zuwendungsempfänger um die Verkehrsunternehmen zu erweitern und die Rechtsgrundlagen zur Gewährung der Zuwendungen in Ziffer 2 des Richtlinienentwurfs um die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, De-minimis-VO, DAWI-De-minimis-VO zu ergänzen.

Die Höhe der Förderung gemäß Ziffer 6.2. des Richtlinienentwurfs orientiert sich nicht an den tatsächlichen Kosten. Die realen Betriebskosten (Wartung, Rezertifizierung, Datenmanagement etc.) werden die Förderhöhen deutlich übersteigen; zudem sind Kostensteigerungen (u.a. Inflation, Ersatzteile, Software-Updates) nicht berücksichtigt, da es sich um fixe Pauschalbeträge handelt. Bei einer maximalen Bewilligungsdauer (Ziffer 8.5 des Richtlinienentwurfs) von fünf Jahren werden sich jedoch Kostensteigerungen ergeben, die berücksichtigt werden müssen. Es besteht damit die große Gefahr, dass die Verkehrsunternehmen auf den Mehrkosten sitzenbleiben. Dies vor allem dann, wenn die Verkehrsunternehmen von den ÖPNV-Aufgabenträgern ebenfalls nur einen pauschalen Ausgleichsbetrag erhalten, der die finanziellen Aufwendung nicht angemessen abdeckt, aber bei den Verkehrsunternehmen tatsächlich entstehen.

Die Gefahr der finanziellen Mehrbelastung bei den Verkehrsunternehmen, ohne entsprechende Gegenfinanzierung über ein Förderprogramm bzw. über einen Ausgleichsbetrag durch die ÖPNV-Auftraggeber besteht auch in den nachfolgenden Punkten:

- Gemäß Ziffer 6.2 des Richtlinienentwurfs kann eine Betriebskostenförderung zwar auch für zusätzliche Zählfahrzeuge beantragt werden (bei einer nachträglichen Änderung des Fahrzeugbestandes). Eine zusätzliche Betriebskostenförderung ist jedoch auf 20 Prozent der nach der Anlage 2 als förderfähig ermittelte Zählfahrzeuganzahl begrenzt. Der Einsatz von mehr Fahrzeugen mit Zählsystemen (z. B. aus Qualitätsgründen oder aus operativen Gründen) wird damit nicht refinanziert.
- Es bestehen hohe technische und organisatorische Anforderungen an die AFZS-Systeme (insb. Systeme müssen zertifiziert und betriebsfähig sein; die Daten zur Fahrgastnachfrage müssen in landesweit vergleichbarer Qualität vorliegen, alle Verkehrstage umfassen und jährlich mit einer statistischen Sicherheit nach anerkannten wissenschaftlichen Standards ermittelt werden). Es besteht damit das

Risiko eines enormen zeitlichen und finanziellen Aufwands für Nachweise, Zertifizierung und Qualitätsmanagement.

- Gemäß Ziffer 7 der Entwurfsrichtlinie ist eine Kumulierung mit anderen Förderprogrammen ausgeschlossen. Dadurch besteht für die ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen nicht die Möglichkeit, Förderungen zu kombinieren, um die reale Kostenlast zu decken.
- Der Zuwendungsgeber kann einen erteilten Zuwendungsbescheid widerrufen, wenn die Regelungen der Förderrichtlinie nicht eingehalten werden (siehe Ziffer 8.7 der Entwurfsrichtlinie). Die Fördermittel müssen in diesem Fall zurückgezahlt werden. Es besteht das Risiko der Rückbelastung an die Verkehrsunternehmen, wenn dies bspw. der ÖPNV-Aufgabenträger vertraglich absichert hat.

Die Risiken einer nachträglichen finanziellen Mehrbelastung bei den Verkehrsunternehmen müssen durch die AFZS-Betriebskostenrichtlinie ausgeschlossen werden.

Allgemein möchten wir abschließend anmerken:

- Die Verkehrsunternehmen sind Verpflichtungen zur vollständigen Lieferung, Bearbeitung und Hochrechnung der Zähldaten ausgesetzt. Der Datenwert liegt dabei primär beim Land und bei den ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Hoheit über die Daten geht dabei in den Verkehrsunternehmen verloren. **Dies kritisieren wir deutlich: Die Datenhoheit muss in den Unternehmen verbleiben**. Auch muss die Datenweitergabe an Dritte so eingeschränkt wie möglich bleiben und vorab klar definiert werden, wer welche Daten zu welchen Zwecken verarbeiten darf – dies gilt vor allem dann, wenn Einzelwerte aus den Unternehmen verarbeitet werden.
- Der Besitz der AFZS-Hardware muss im Besitz der Verkehrsunternehmen sein bzw. bleiben. **Es darf nicht die Situation entstehen, dass die AFZS-Systeme heute angeschafft und in die Fahrzeuge eingebaut werden und mit Ende der Konzessionslaufzeit bspw. in zwei Jahren wieder ausgebaut werden (müssen), und das im Zweifel auf Kosten der Verkehrsunternehmen.** Die wäre aus Sicht der Ressourceneffizienz und der zusätzlichen finanziellen und zeitlichen Aufwendungen nicht vertretbar.

Wir bitten, unsere aufgeführten Punkt im Rahmen der Finalisierung der AFZS-Betriebskostenrichtlinie zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Yvonne Hüneburg
Geschäftsführerin des WBO