



Karlsruhe, 27.04.2021

«Adresse\_1»  
«Adresse\_2»  
«Adresse\_3»  
«Adresse\_4»  
«Adresse\_5»  
«Adresse\_6»  
«Adresse\_7»

«Adresse\_Briefanrede»,

der Kreistag des Landkreises Karlsruhe wird sich in seiner nächsten Sitzung am 06.05.2021 unter anderem auch mit der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV in unserer Region beschäftigen. Dabei wird sich der Landkreis einmal mehr zur Stärkung des ÖPNV bekennen. Dies gilt auch für die Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg, die in ihren Ziel- und Maßnahmenempfehlungen, insbesondere den substanziellen Ausbau des ÖPNV-Leistungsangebots im Sinne einer attraktiven und verlässlichen Tak- tung als Zielbild 2030, formulieren. Auch die neue Landesregierung will beim Ausbau des ÖPNV einen politischen Schwerpunkt setzen. Es geht da- rum, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors deutlich zu reduzieren, ohne Mobilität zu beschränken. Der Landkreis Karlsruhe als ÖPNV-Aufgaben- träger steht uneingeschränkt zu dieser Zielsetzung im Sinne des Klima- schutzes.

Beispielhaft hierfür seien für den Landkreis Karlsruhe folgende Projekte auf- geführt, die von einer großen fraktionsübergreifenden Mehrheit des Kreista- ges befürwortet werden.

- \* Zweigleisiger Ausbau der Strecke Karlsruhe - Bretten
- \* Reaktivierung von Strecken
  - Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)
  - Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn) in Verbindung mit der Karlsruher Strecke KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)
- \* Schrittweise Einsatz von neuen Schienenfahrzeuge im Netz 7a
- \* Schrittweise Einführung des On Demand-Verkehrs im gesamten Land- kreis Karlsruhe

- \* Attraktives Tarifsystem mit Entfernungstarif und Homezone
- \* Regelbetrieb von E-Bussen im Linienbetrieb
- \* Fahrradmitnahme in allen neu ausgeschriebenen Linienbündel

Diese ehrgeizigen Ausbauziele bedürfen aber einer auskömmlichen Finanzierung des ÖPNV-Systems. Neben den Mindestbedienstandards in Sachen Taktung, die das Land laut den Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission als Rahmenvorgabe setzen und finanzieren will, wird sich auch ein Bedarf für zusätzliche kreiskommunale Mittel im Hinblick auf die passgenaue örtliche Umsetzung ergeben. Der Landkreis sieht sich als ÖPNV-Aufgabenträger hier klar mit in der Verantwortung und ist bereit, seinen Beitrag zu nachhaltigen und damit klimafreundlichen Mobilitätsangeboten für die Bürgerinnen und Bürger weiter auszuweiten. Beispielhaft sei hier nur der Ausbau der sogenannten On Demand-Verkehre erwähnt, die gerade im Landeswettbewerb "Wir machen Mobilitätswende" ausgezeichnet wurden. Allein dieses Projekt wird vom Landkreis Karlsruhe ohne weitere Unterstützung durch das Land - mit jährlich 500.000 Euro subventioniert. Insgesamt geben der Landkreis und seine 32 Städte und Gemeinden jährlich rd. 40 Mio. Euro für den ÖPNV aus.

Gleichzeitig fallen die ambitionierten Ausbauziele auf Landes- und Örtlicher Ebene in eine Zeit, in der die ÖPNV-Branche bekanntermaßen pandemiebedingt unter massiven Einnahmeausfällen zu leiden hat. Dies galt für das Jahr 2020, setzt sich aktuell in 2021 fort und wird auch in den Folgejahren – mit Aufwärtstrend – anhalten. So prognostiziert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass sich die ÖPNV-Branche aufgrund der Corona-Folgewirkungen voraussichtlich erst Ende des Jahres 2023 wieder weitgehend stabilisieren wird. Allein im Verbund des KVV rechnen wir im Jahr 2021 mit pandemiebedingten Einnahmeausfällen in Höhe von rd. 40,4 Mio. Euro.

Ohne gefestigte ÖPNV-Strukturen mit dem für Baden-Württemberg typischen starken Mittelstand in der Unternehmerbranche kann und wird die ehrgeizige Ausbaustrategie des Landes wie auch des Landkreises aber nicht gelingen. Leider fehlt es derzeit aber an einer verlässlichen Perspektive, auch für die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger. Denn nach einem – mit maßgeblicher Unterstützung des Bundes – auskömmlichen und für die Verkehrsunternehmen damit auch existenzsichernden ÖPNV-Rettungsschirms 2020 hat das Land bis dato lediglich eine vorläufige Überbrückungshilfe für das 1. Halbjahr 2021 in Höhe von 115 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, finanziert aus 65 Mio. Euro „Restmitteln“ als Übertrag aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020, ergänzt um 50 Mio. Euro zusätzliche Landesmittel.

Der VDV aber prognostiziert aktuell für das gesamte Jahr 2021 Erlösausfälle von mindestens 350 Mio. Euro im Land, wobei der Schwerpunkt der Einnahmeverluste mit 230 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2021 liegen soll. Über die genannten 115 Mio. Euro können daher zunächst maximal 50 % der Verluste im 1. Halbjahr ausgeglichen werden. In der rechtstechnischen Umsetzung bedeutet dies, dass die einschlägige Richtlinie „Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2021“ des Landes bis Juni 2021 einen Ausgleichssatz gegenüber den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern von vorerst nur 50 % vorsieht. Zum Vergleich: Der Ausgleichssatz im Jahr 2020 lag bei 95 %.

Zwar geht das Land von einer weiteren Beteiligung des Bundes in Höhe von rund 100 Mio. Euro für das Jahr 2021 aus, diese ist jedoch noch nicht gesichert. Doch selbst bei Anrechnung der erwarteten Bundesmittel von 100 Mio. Euro in Höhe von 65 % (Anteil der Schadenssumme des 1. Halbjahrs am Gesamtschaden in 2021) verbleibt eine landesweite Finanzierungslücke von 50 Mio. Euro (115 Mio. Euro + 65 Mio. Euro = 180 Mio. Euro, Gesamtbedarf 1. Halbjahr 2021: 230 Mio. Euro).

Der Landkreistag Baden-Württemberg hat in den bisherigen Verhandlungen mit dem Land bereits mehrfach signalisiert, dass die ÖPNV-Aufgabenträger bereit sind, einen kommunalen Eigenanteil in den Rettungsschirm-Topf einzubringen und auch in gewissem Umfang in die Vorfinanzierung zu gehen. Aber diese Beiträge müssen vor Ort kalkulierbar sein. Mit dem genannten Unsicherheitsfaktor im Hinblick auf ausbleibende Bundesmittel und der Finanzierungslücke in Höhe von 50 Mio. Euro allein für das 1. Halbjahr 2021 liegt das Finanzierungsrisiko derzeit allein bei den Kreishaushalten.

Über die bestehende ÖPNV-Überbrückungshilfe des Landes ist das 1. Halbjahr 2021 somit zulasten der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger völlig unzureichend finanziert, eine Lösung für das 2. Halbjahr 2021 – und die Folgejahre – noch nicht in Sicht.

Damit stehen wir als Landkreis letztlich vor nur zwei Alternativen: den Verkehrsunternehmen die „Rest-Schadenssumme“ bis zu 95 % der Einnahmeverluste (wie in 2020) auszugleichen oder die Unternehmen dem greifbaren Risiko der Insolvenz auszusetzen. Letzteres würde unsere ÖPNV-Strukturen im Landkreis auf Dauer schädigen und jegliche Ausbaupläne nachhaltig konterkarieren. Denn ohne eine funktionierende ÖPNV-Branche mit unseren örtlichen Verkehrsunternehmen kein verbessertes Leistungsangebot, damit keine zusätzliche Nachfrage im ÖPNV und auch keine Chance, den ÖPNV in dem aus Klimaschutzgründen gebotenen Maß auszubauen! Dies gerade in der Zeit in dem sich das Land wie auch der Landkreis Karlsruhe 2019 zu den 17 UN-Nachhaltigkeitszielen (SDG) bekannt hat.

Eine nachhaltige Landes-Verkehrspolitik muss diese besonderen Umstände berücksichtigen. Wir erwarten daher vom Land, dass es kurzfristig einen verlässlichen und – im Rahmen einer fairen Lastenverteilung zwischen Land und kommunaler Seite – auskömmlich finanzierten ÖPNV-Rettungsschirm aufsetzt. Damit kann nicht zugewartet werden, bis die allgemeinen Finanzverhandlungen zwischen Land und Kommunen abgeschlossen sind. Nur bei einer raschen Einigung über den ÖPNV-Rettungsschirm erhalten die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die notwendige Planungssicherheit, nur so können die jetzt notwendigen Stützungsmaßnahmen für den ÖPNV in Einklang mit den mittel- und langfristig angelegten Ausbauplänen gebracht werden. Andernfalls wird die aus Klimaschutzgründen dringend gebotene Ausbauoffensive im ÖPNV eingebremst, noch bevor sie so richtig Fahrt aufnehmen konnte!

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Christoph Schnaudigel

I. Verteiler

An die Abgeordneten des Landtags BW im Landkreis Karlsruhe