

Sitzungsvorlage		VA/21/2020	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Sachstandsbericht			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
3	Verwaltungsausschuss	23.04.2020	öffentlich

keine Anlagen	
---------------	--

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss nimmt den aktuellen ÖPNV-Sachstandsbericht zur Kenntnis.

I. Sachverhalt

1. Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den ÖPNV im Landkreis Karlsruhe

In Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des **Schiennahverkehrs** (SPNV) haben alle Eisenbahnverkehrsunternehmen im Land ihr Fahrplanangebot in erheblichem Maße ausdünnen müssen. Dies ist so auch für die Leistungen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) des Landkreises Karlsruhe in Rücksprache mit der Landkreisverwaltung umgesetzt worden. Diese Maßnahme ist ein notwendiger Schritt, um die Zuverlässigkeit und Stabilität eines Grundangebotes in den kommenden Wochen auch bei stark ansteigenden Infektionszahlen weiterhin sicherstellen zu können. Ohne die Einleitung dieser Maßnahmen wäre es infolge der reduzierten Personalverfügbarkeit zu unkontrollierten Ausfällen von Fahrten gekommen, welche zu einer Unplanbarkeit bei den Fahrgästen geführt hätte. Leider verschlechtern sich dadurch auch die Anschlüsse an der ein oder anderen Stelle im Netz. Ziel ist es, über den ganzen Tag ein Angebot auf allen Linien zu gewährleisten. Dafür mussten leider die Verstärkungen in der Hauptverkehrszeit reduziert werden, da ansonsten keine Absenkung des benötigten Personals möglich gewesen wäre.

Zur weitgehenden Ermöglichung des empfohlenen Mindestabstandes verkehren die Bahnen der AVG soweit möglich in Doppeltraktion (mindestens zwei Fahrzeuge). Auf vielen Verbindungen werden daher zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, welche die Sitzplatzkapazität der wegfallenden Fahrten kompensieren sollen. Es wird also versucht, die Kapazitäten so hoch wie möglich zu halten.

Die Reduzierung der gefahrenen Leistung erfolgt ausdrücklich nicht aus Gründen einer Kostenkompensation infolge des tatsächlich erheblichen Nachfragerückgangs.

Die AVG hat auch innerbetrieblich verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um möglichst stabil durch die Krise zu kommen. Um die Kontakthäufigkeit zwischen den Mitarbeitern auf der Leitstelle zu reduzieren sind die Notbedienplätze in der Region besetzt worden. Die Mitarbeiter in den Bahnmeistereien arbeiten unter Anwendung von Vorsichtsmaßnahmen, wie z.B. unterschiedliche Arbeitszeiten und reduzierte Fahrzeugbesatzungen, weiter. Für die Aufnahme des Regelbetriebs müssen für gewisse Stellwerke noch zusätzliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Bedienung getroffen werden.

Als Folge der Schulschließungen wurde für die **Busverkehre** vereinbart auf den Ferienfahrplan zu wechseln, um auch bei den Verkehrsunternehmen im ersten Schritt mehr Ressourcen im Bereich Personalverfügbarkeit zu schaffen.

Diese Ferienfahrpläne sollen auch bis zur Wiederöffnung der Schulen Bestand behalten, da diese auch die Basis dafür sind, dass die Aufgabenträger Landkreis Rastatt und Landkreis Karlsruhe bis auf Weiteres die Abschläge an die Verkehrsunternehmen des regionalen Busverkehrs in gleicher Höhe wie bisher weiterzahlen. Zudem wird zugesichert, dass für den Zeitraum ab dem 09.03.2020 bis auf Weiteres keine Vertragsstrafen für ausfallende oder verspätete Fahrten oder pandemiebedingte Änderungen (Fahrscheinverkauf, Fahrscheinkontrolle etc.) anfallen.

Bedingung für die Weiterzahlung der Abschläge ist, dass die Betriebsaufnahme des regulären Fahrplans mit Schulverkehr je nach Lageentwicklung kurzfristig möglich sein muss. Zudem muss von den Unternehmen sichergestellt werden, dass diese ihrerseits ihren Mitarbeitern – auch geringfügig Beschäftigten – volle Lohnfortzahlung gewähren. Die Lohnfortzahlung ist auf Verlangen des Aufgabenträgers nachzuweisen. Darüber hinaus müssen die Unterstützungsleistungen von Bund, Ländern und anderweitigen öffentlichen Einrichtungen genutzt werden, um Einnahmeausfälle und Leistungsverluste zu kompensieren. Dies gilt insbesondere für die Kurzarbeiterregelung und die diversen aktuell diskutierten Rettungsschirme für kleine und mittlere Unternehmen. Außerdem sind die Mitarbeiter in Kurzarbeit voll zu vergüten, also das Kurzarbeitergeld entsprechend aufzufüllen. Das Kurzarbeitergeld sowie die anderweitige Unterstützung aus den krisenbedingten Hilfsprogrammen werden dann auf die Ausgleichsleistungen angerechnet, um eine Überkompensation zu vermeiden. Die variablen Betriebskosten für die durch den Ferienfahrplan nicht gefahrenen Fahrplankilometer (Diesel, anteilige Fahrzeuginstandhaltungskosten) müssen bei einer späteren Verrechnung ebenfalls berücksichtigt werden.

Die **Bedarfsverkehre** (On Demand- und AST-Verkehre) wurden nahezu vollständig eingestellt, lediglich dort wo diese als Ersatz für Buslinien eingesetzt sind und fahrzeugtechnisch ein Sicherheitsabstand zum Fahrer hergestellt werden konnte, sind diese aktuell noch in Betrieb.

Analog zu den Busverkehren werden auch die Abschläge für die **Schienen-, On Demand- und AST-Verkehre** weiterbezahlt. Ziel ist, neben dem Gerech werden der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung, auch nach der Krise weiter leistungsfähige Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen zu haben.

Unmittelbar nach Bekanntgabe der Schulschließungen erfolgten Beschwerden der Eltern über die Zahlung der ScoolCard. Die Verkehrsverbände konnten mit dem Land ein Konzept zur Entschädigung der Eltern vereinbaren. Dieses sieht vor, dass Eltern gebeten werden, die **Schülerabos** nicht zu kündigen, sondern normal weiter laufen zu lassen. Für die nicht nutzbaren Tage sollen dann die Mai-Tickets ohne Kosten für die Eltern weitergelten und ein entsprechender Ausgleich an die Verkehrsunternehmen fließen. Die genauen Modalitäten, wie diese Mittel über die Verkehrsverbände an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet werden, müssen im April noch geklärt werden.

2. Busverkehre

2.1 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Aufgrund der gesetzlichen Regelung im Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG) soll bis zum 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden. Im Landkreis Karlsruhe sind neben den Schienenhaltepunkten auch 1.057 Bushaltestellen betroffen.

Um zunächst einen Überblick darüber zu erhalten, wie viele Haltestellen noch barrierefrei ausgebaut werden müssen, hat der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) die Planung Transport Verkehr Group AG (PTV) mit dem Projekt „Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im Karlsruher Verkehrsverbund“ beauftragt. Die PTV hat alle Merkmale der Haltestellen im rechtsrheinischen Verbundgebiet erfasst und anschließend anhand dieser Merkmale eine Kategorisierung und Priorisierung für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen vorgenommen.

Die Ergebnisse der Studie wurden den Städten und Gemeinden des Landkreises am 12.03.2020 bei einer gemeinsamen Informationsveranstaltung von KVV und Landkreis vorgestellt. 97 % der Haltestellen im Landkreis sind noch nicht barrierefrei. Diese Haltestellen sind bis zum 01.01.2022 auszubauen oder es ist hierfür ein konkreter Ausbauplan in einer Ergänzung zum Nahverkehrsplan aufzunehmen.

Die Haltestellen wurden von der PTV in verschiedene Kategorie eingeteilt, nach denen der barrierefreie Ausbau bis 31.12.2021 erfolgen soll oder – gestaffelt in zwei Jahres-schritten – erst danach. Bei einigen wenigen Haltestellen ist bspw. auch überhaupt kein Ausbau notwendig.

Mit E-Mail vom 27.03.2020 wurde den Kommunen des Landkreises neben der Präsentation der Infoveranstaltung zwei Tabellen, zum einen die jeweiligen Erhebungsergebnisse und zum anderen die Kategorisierung der auf dem Gemarkungsgebiet liegenden Bushaltestellen, übersandt. Aufgabe der Städte und Gemeinden ist es nun, die Kategorisierung ihrer Haltestellen zu sichten und zu bewerten und die bearbeitete Excel-Datei bis spätestens 15.06.2020 an den Landkreis zurückzusenden.

Ziel des KVV ist es, die Ergänzung zum Nahverkehrsplan im Herbst 2020 in den Gremien der Aufgabenträger, also auch im Kreistag, zu verabschieden. Um diesen Zeitplan einzuhalten, ist eine fristgerechte Rückmeldung der Städte und Gemeinden unabdingbar.

Für den Fall, dass nur ein gemeinsamer Ausbau von Schienenhaltepunkte und Bushaltestellen Sinn macht, ist der voraussichtliche Zeitpunkt dieses Umbaus anzugeben. Die Landkreisverwaltung ist bzgl. des barrierefreien Ausbaus der Stadtbahnhaltestellen u. a. in Abstimmung mit der AVG und wird hierüber berichten, sobald konkrete Ergebnisse vorliegen. Näheres dazu auch unter Ziffer 3.3.

2.2 Vandalismus an Fasching

In der Faschingssaison 2019 kam es aufgrund verschiedener Veranstaltungen in Bruchsal, Hambrücken und Wiesental insbesondere im Abschnitt Bruchsal – Waghäusel der Linie 125 zu vermehrten Vandalismusschäden an Linienbussen sowie zu Bedrohungssituationen für die Busfahrer, sodass die Sicherheit für unbeteiligte Fahrgäste und die Fahrer in Frage gestellt werden musste und die Verkehre daraufhin teilweise eingestellt wurden.

Aufgrund der Vorkommnisse wurde im Vorfeld zur diesjährigen Faschingssaison mit allen Beteiligten Gegenmaßnahmen besprochen und eingeleitet. Neben der Verstärkung von einzelnen Kursen, um die Stürmung und Überbelastung der Busse zu verhindern, sollte durch die Kanalisierung der Fahrgäste auf bestimmte Bushaltestellen und der Präsenz der Polizei an den Einstiegsorten eine Koordination des Zustiegsvorgangs erfolgen. Darüber hinaus sollte Sicherheitspersonal in den Bussen ein Ausschreiten einzelner Fahrgäste verhindern und das Sicherheitsgefühl der unbeteiligten Fahrgäste und des Fahrpersonals wahren. Die Kosten dafür wird der Landkreis als Aufgabenträger übernehmen.

Nach Rückmeldung des Konzessionärs der Linie 125, der Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH (FMO), sowie des KVV haben sich die Maßnahmen als Erfolg erwiesen. Es gab keine nennenswerten Probleme, lediglich kleinere Vorfälle, die vor Ort ohne großen Aufwand geklärt werden konnten. Aggressive und stark alkoholisierte Fahrgäste wurden durch das Sicherheitspersonal am Zustieg in die Fahrzeuge gehindert und die Mitfahrt untersagt. Die Mitfahrt von Sicherheitspersonal sowie die Mithilfe des Sicherheitsdienstes am Bahnhof Bruchsal, wurde sowohl durch die eigenen Fahrpersonale, den beauftragten Unternehmen aber auch den Fahrgästen sehr positiv aufgenommen. Insgesamt hat FMO die durchgeführten Maßnahmen äußerst positiv bewertet und bittet um Beibehaltung.

Allerdings kam es am Rosenmontag auf der Buslinie 124 (Hochstetten – Graben Neudorf) zu massiven Beschädigungen in den Bussen. Hierbei wurden elf Sitze beschädigt, die Fahrzeuge waren so nicht mehr einsatzfähig, weshalb der Verkehr auf der Linie 124 daraufhin eingestellt wurde. Für die bisher nicht auffällige Buslinie 124 war während der Faschingszeit kein Sicherheitspersonal vorgesehen.

Der Landkreis wird sich zusammen mit dem Konzessionär FMO und dem KVV im Vorfeld zur nächsten Faschingssaison über die Beibehaltung bzw. Ausweitung der Maßnahmen abstimmen.

3. Schienenverkehre

3.1 Reaktivierung von Schienenstrecken

Das Land Baden-Württemberg will in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr u. a. durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken deutlich steigern. Nach der bereits im Jahr 2018 vom Land beauftragten Machbarkeitsstudie kommen 41 Strecken grundsätzlich für eine Reaktivierung in Frage. Bis Ende 2020 sollen diese nun auf ihr Fahrgastpotenzial hin untersucht und die erforderlichen Investitionen geprüft werden. Am Ende werden voraussichtlich 15 Strecken übrigbleiben.

Es werden folgende Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe untersucht:

- Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz
- Graben-Neudorf – Hochstetten
- Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg
- Lauffen (Neckar) – Zaberfeld-Leonbronn („Zabergäubahn“)

Grundsätzlich ist das Thema vom Land als Aufgabenträger für den SPNV zu bearbeiten, die Landkreisverwaltung will das Land jedoch mit dem vor Ort vorhandenem Wissen zu den lokalen Gegebenheiten unterstützen, um die Projekte im Landkreis voranzutreiben. Gemäß dem Auftrag aus der Verwaltungsausschusssitzung vom 04.07.2019 hat die Landkreisverwaltung zusammen mit der AVG daher die PTV beauftragt, die Potentiale dieser Streckenreaktivierungen bzw. –erweiterungen aufzuarbeiten.

Nach einem Auftakttermin im Oktober 2019 war der nächste Termin, zur Vorstellung der ersten Ergebnisse, für März 2020 vorgesehen. Aus verschiedenen Gründen konnte dieses Treffen jedoch nicht wie geplant stattfinden, weshalb nun ein neuer Termin im Mai gesucht wird. Vorgesehen ist, dem Verkehrsministerium, nach einer Abstimmung unter aller Beteiligten, die konkreten Resultate vor der Sommerpause zukommen zu lassen, um diese noch in die Untersuchungen des Landes einfließen lassen zu können. Da es nach Kenntnisstand der Landkreisverwaltung auch bei der Untersuchung des Landes zur Streckenreaktivierung zu Verzögerungen kommt, sind keine Nachteile für den Landkreis zu erwarten.

3.2 Weitere mögliche Streckenerweiterungen

Über die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken hinaus, gibt es auch weitere denkbare Trassenerweiterungen im Landkreis Karlsruhe. Hinsichtlich der im Verwaltungsausschuss am 04.07.2019 vorgestellten weiteren möglichen Streckenerweiterungen gibt es zu folgenden Strecken neue Sachstände:

Einschleifung der BMO-Bahn (S31/S32) in die Karlsruher Innenstadt

Nachdem die Untersuchung der Deutschen Bahn (DB) zur Kreuzungssituation auf der Strecke Bruchsal – Karlsruhe das Ergebnis brachte, dass einer höhengleichen Ausschleifung der AVG Linien südlich des Bahnhofs Durlach aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Sicht nichts entgegensteht, wurden von der AVG mit der DB und der Stadt Karlsruhe Gespräche zur erforderlichen Planung und der baulichen Umsetzung des Vorhabens aufgenommen. Eine erste Abstimmung auf Leitungsebene ist bereits erfolgt und Ende April soll der Auftakttermin zur technischen Abstimmung stattfinden.

Verkehrlich geplant ist, dass zukünftig zwei Bahnen in der Stunde in die Karlsruher Innenstadt fahren. Dafür werden die auf der gleichen Strecke verkehrenden und weiterhin den Karlsruher Hauptbahnhof anfahrenden roten Bahnen der S3 öfter an Unterwegshalten wie z.B. Weingarten halten, sodass es hier mehr Fahrtmöglichkeiten (bspw. auch in den Rhein-Neckar-Raum) gibt.

Zweigleisiger Ausbau der S4 zwischen Bretten und Grötzingen (Kraichgaubahn)

Auf der Strecke der S4 zwischen Karlsruhe und Bretten befinden sich bisher mehrere eingleisige Abschnitte, die den Betriebsablauf erheblich einschränken. Bereits in der Kreistagssitzung am 09.05.2019 wurde daher eine Untersuchung, mit dem Ziel der Verbesserung der Betriebsqualität und der Steigerung der Kapazitäten (4. Zug in der Stunde), beauftragt. Der entsprechende Vertrag mit der AVG zur Planung der HOAI Leistungsphasen 1 und 2 wurde am 29.07.2019 unterzeichnet. Die wesentlichen Planungsleistungen zur Voruntersuchung sind mittlerweile von der AVG ausgeschrieben und an externe Planungsbüros vergeben worden. Die Umsetzung läuft planungsgemäß. Erste Ergebnisse sollen im Sommer 2020 vorgestellt werden, Ende 2021/Anfang 2022 soll dann in die Planfeststellung gegangen werden.

3.3 Barrierefreier Ausbau der Schienenthalpunkte

Analog zu den Bushaltestellen müssen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung (§ 2 Abs. 3 EBO) auch die Schienenthalpunkte im Landkreis bis spätestens 01.01.2022 barrierefrei ausgebaut werden.

Bei ca. 90 % der Schienenthalpunkte im Landkreis Karlsruhe ist die AVG der Infrastrukturbetreiber und bei den restlichen ca. 10 % die Deutsche Bahn (DB). Bisher ist jedoch nur ein geringer Teil der vorhandenen Schienenthalpunkte im Landkreis Karlsruhe barrierefrei ausgebaut.

Wie in der Kreistagssitzung vom 30.01.2020 beschlossen, soll mit der AVG ein einheitlicher kreisweiter Ausbaupertrag über alle Haltepunkte geschlossen und eine gesamthafte Förderung sowohl von Bundes- als auch von Landesmitteln beantragt werden. Der Vertrag befindet sich derzeit in der Abstimmung zwischen AVG und Landkreis.

Für die DB Haltepunkte in Baden-Württemberg wurde Ende 2019 ein neues Bahnhofsmodernisierungsprogramm aufgelegt, bei dem rund 50 Stationen saniert werden sollen. Darunter sind auch zwei Stationen im Landkreis Karlsruhe: Bretten Bahnhof und Ettlingen West. Bezüglich dem barrierefreien Ausbau der weiteren DB-Haltepunkte im Landkreis ist für Mitte April 2020 ein gemeinsames Gespräch der DB, der AVG und der Landkreisverwaltung vorgesehen.

3.4 Angebotserweiterung auf der S31/S32

Grundsätzlich ist das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV für die Schienenverkehre im Landkreis zuständig. Es gibt jedoch auch SPNV-Strecken, auf denen der Landkreis die freiwillige Aufgabenträgerschaft übernommen hat. Dies trifft auf den Streckenabschnitt zwischen Bruchsal und Menzingen bzw. Odenheim der S31/S32 zu. Der restliche Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Bruchsal wird weitestgehend vom Land finanziert.

Das Land kam im Februar dieses Jahres mit dem Wunsch auf den Landkreis zu, aufgrund von Fahrgastanfragen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zwei Taktlücken auf der S31/S32 zu schließen. Da dies aus umlauftechnischen Gründen nur sinnvoll ist, wenn die entsprechenden Fahrten bis nach Menzingen bzw. Odenheim (rück-) verlängert werden, wurde beim Landkreis angefragt, ob dieser die Finanzierung der (rück-) verlängerten Fahrten übernehmen würde. Konkret handelt es sich um folgende Fahrten:

Vormittag:

- S32: Zusätzlich Mo – Fr (an Schultagen) von Karlsruhe Hbf (07:50 Uhr) über Bruchsal (08:10 bzw. 08:12 Uhr) nach Menzingen (08:38 Uhr)
 - S31: Rückverlängerung Mo – Fr (an Schultagen) von Ubstadt Ort (08:42 Uhr) nach Bruchsal (08:48 bzw. 08:51 Uhr) weiter nach Karlsruhe Hbf
- damit werden zwei Taktlücken zum Ende der vormittäglichen Hauptverkehrszeit geschlossen

Abend:

- S32: Verlängerung Mo – Fr (an Schultagen) von Karlsruhe Hbf (19:30 Uhr) über Bruchsal (19:50 bzw. 19:52 Uhr) nach Menzingen (20:18 Uhr)
- damit wird der 20-Minuten-Takt noch um eine Taktung weiter in den Abend geführt

Der Kostenanteil des Landkreises für die Zubestellung der drei Teilfahrten würde sich auf rund 50.000 € pro Jahr belaufen. Da die Fahrten verkehrlich sinnvoll sind und ein entsprechendes Fahrgastaufkommen zu erwarten ist, hat der Landkreis sich nach interner Abstimmung dazu entschlossen, die Fahrten zuzubestellen. Nachdem die Umsetzung bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 erfolgen soll und die Trassen umgehend bestellt werden mussten, war kein Zuwarten bis zur nächsten Gremiensitzung möglich.

3.5 Mögliches alternatives Fahrplankonzept auf der Residenz- und Westbahn

Das Land hatte am 20.01.2020 zu einer Veranstaltung mit dem Titel „Mögliches alternatives Fahrplankonzept auf der Residenz- und Westbahn“ eingeladen. Von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowie dem Verkehrsministerium, dem Betreiber Abellio und der DB Netz AG wurden den betroffenen Verbänden und Gebietskörperschaften erstmals die Planungen zu einem neuen Fahrplankonzept auf den genannten Strecken vorgestellt.

Bei der Residenzbahn handelt es sich um die Strecke Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe und bei der Westbahn um die Strecke Heidelberg – Bruchsal – Mühlacker – Stuttgart. Ziel dieser Neukonzeption ist die Stabilisierung des Betriebsprogramms, das seit der Neuaufnahme der Stuttgarter Netze zum 09.06.2019 stark eingebüßt hat. Grund dafür ist vor allem die schwierige und nicht änderbare Gleisbelegung in Mühlacker sowie das Flügel- und Kuppeln (auseinander- und zusammenfügen von Wagen) der Bahnen dort, was dafür sorgt, dass sich Verspätungen recht weitreichend auf die anderen Verkehre fortpflanzen. Mit dem derzeitigen Fahrplankonzept sind die grundlegenden Probleme nicht zu beheben, weshalb ein alternatives Konzept erarbeitet wurde. Es wurde um eine kurzfristige Zustimmung bis zum 24.01.2020 gebeten, um das Konzept noch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umsetzen zu können. Da jedoch viele Fragen der kommunalen Seite offen waren und so schnell nicht geklärt werden konnten, hat das Ministerium den Zeitplan verschoben. Die betroffenen Gebietskörperschaften sollen nun bis Sommer 2020 Zeit haben, sich mit dem Konzept vertraut zu machen, in die Gremienbeteiligung zu gehen und anschließend Rückmeldung an das Land zu geben. Das Konzept soll dann erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt werden.

Grundsätzlich sehen die Planungen mehr vom Land bestellte und bezahlte Fahrten vor. Kritisch zu sehende Punkte sind bspw. die neu zu strukturierenden und von der kommunalen Seite zu finanzierenden Busanbindungen oder Änderungen bei den Umsteigezeiten zwischen den Bahnen sowie Umgestaltungen bei der als „fliegender Heidelberger“ bekannten Linie Heidelberg – Stuttgart.

Die Landkreisverwaltung wird die Unterlagen zur Beratung in der Sommersitzung des Verwaltungsausschusses aufbereiten.

Laut dem baden-württembergischen Verkehrsministerium sollen Bahn-Pendler für besonders schlechte Leistungen des Regionalverkehrs zwischen dem Juli 2019 und Januar 2020 entschädigt werden. Geplant ist eine Entschädigung der Jahreskarteninhaber in Höhe eines Monatskartentickets beziehungsweise einer Monatsrate für ein Abonnement für die betroffenen Streckenabschnitte. Die Auszahlung ist für Juni 2020 vorgesehen.

4. Mobilitäts- und Infrastrukturkonzept

Die Aufgabenstellung des Projektes eines gemeinsamen Mobilitäts- und Infrastrukturkonzepts des Stadt- und Landkreises Karlsruhe ist wie folgt zusammenzufassen:

- die Erstellung eines intermodalen Verkehrskonzeptes auf regionaler Ebene
- das Aufzeigen der vorhandenen Verkehrsangebote
- das Aufzeigen von Verbesserungspotenzialen
- die Erstellung eines Infrastruktur- und Handlungskonzeptes

Des Weiteren sollen Leuchtturmprojekte (Infrastrukturprojekte) in der Region identifiziert werden.

Hierdurch können die Handlungsfelder für die nächsten 10 bis 15 Jahre in den Bereichen „Infrastruktur“, „Mobilitätsangebote“ und „Mobilitätsmanagement“ erarbeitet und mit Handlungsempfehlungen belegt werden.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, wurde zum einen die Firma Modus Consult mit der Durchführung und Begleitung des Verfahrens beauftragt und zum anderen verschiedene Arbeitsgruppen gebildet.

Die Aufgabe der Koordinierungsgruppe ist es, das Projekt aus der Ebene der Vorhabenträger / Betroffenen zu begleiten, Hinweise auf Schwerpunkte zu geben und Konflikte nach vorliegenden Ergebnissen zu finden.

Für die Erstellung des regionalen Mobilitätskonzeptes ist die Zusammenstellung der wichtigsten Informationen und Planungen eine zentrale Voraussetzung. Daher haben Stadt- und Landkreis Karlsruhe bei einer Vielzahl von Experten um Unterstützung gebeten und diese im Februar und März 2020 zu Expertenworkshops eingeladen.

Bereits stattgefunden haben folgende Workshops:

- 12.02.2020 Fuß- und Radverkehr
- 13.02.2020 ÖPNV
- 10.03.2020 Mobilitätsanbieter
- 11.03.2020 Baulastträger und Verkehrsbehörden

Aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie mussten die Workshops „Wirtschaft“ und „Kommunale Vertreter“ verschoben werden. Eine Neuterminierung konnte noch nicht erfolgen.

Ziel der Workshops war es, Grundlagen zusammenzustellen und zu bewerten sowie die regional bedeutsamen Projekte zu erfassen. Bei den bereits stattgefundenen Workshops konnte dieses vorgesehene Konzept erfolgreich umgesetzt werden. Aktuell erfolgt die Erfassung der Daten und Erkenntnisse aus diesen Workshops.

Für Ende Juni waren darüber hinaus mehrere Termine vorgesehen, um das Konzept der Öffentlichkeit vorzustellen. Inwiefern diese Informationsveranstaltungen erfolgen können, kann mit Blick auf die Corona-Pandemie derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Schlussendlich soll dann in einem letzten Schritt das Konzept für den Stadt- und Landkreis mit dem bereits vorhandenen Mobilitätskonzept der Wirtschaftsregion Mittelbaden vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein zusammengeführt werden.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Hinsichtlich der Corona-Pandemie sind zunächst keine zusätzlichen Kosten zu erwarten, da die Abschläge an die Verkehrsunternehmen in der bisherigen und im Haushalt bereits eingeplanten Höhe weitergezahlt werden. Es ist jedoch absehbar, dass aufgrund gesunkener Fahrgeldeinnahmen eine Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen notwendig sein wird. Genaueres kann hierzu jedoch noch nicht gesagt werden.

Die Kosten für den Sicherheitsdienst sowie die zusätzlichen Fahrten an Fasching 2020 beliefen sich beim Landkreis auf einen niedrigen fünfstelligen Betrag.

Der Kostenanteil des Landkreises für die Zubestellung der drei Teilfahrten auf der S31/S32 beläuft sich auf rund 50.000 € pro Jahr.

Bei den weiteren Themen des Sachstandsberichtes gibt es keine konkreten finanziellen oder personellen Auswirkungen. Die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung der Maßnahmen werden – sofern noch nicht geschehen – jeweils separat gefasst.

Offen ist noch die Finanzierung des Ausgleichs der Schülerabos. Die kommunalen Landesverbände im Land Baden-Württemberg stellten in einer gemeinsamen Positionierung klar, dass die 100-Millionen-Corona-Soforthilfe des Landes als Abschlagszahlung auf die Mehraufwendungen und Mindererträge der Kommunen im Zuge der Corona-Krise bezogen auf die Monate März und April zu verstehen sind.

Die Soforthilfe-Mittel werden vom Land als Hilfspaket für Familien bezeichnet, unterliegen aber keiner festgelegten Zweckbindung oder Quotierung. Dies ergibt sich schon aus dem Umstand, dass die Mittel nach einem pauschalieren, am kommunalen Finanzausgleich orientierten System verteilt werden. Aus dem Gesamtbetrag beteiligt sich das Land an den Kosten, wenn Kommunen während der Corona-Epidemie auf Elternbeiträge und Gebühren für geschlossene Kindertagesstätten, Kindergärten, Horte und andere Betreuungseinrichtungen verzichten.

Daher muss der Ausgleich der Schülerabos nach den tatsächlich entstehenden Einnahmeausfällen erfolgen und somit zusätzlich zu dem aufgelegten Sofortprogramm den Verkehrsverbänden zu Gute kommen. Dies wurde vom Verkehrsministerium auch ursprünglich so zugesagt, ist inzwischen aber wieder offen. Über die weitere Entwicklung wird in der Sitzung berichtet.

III. Zuständigkeit

Für den Aufgabenbereich ÖPNV ist gem. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe der Verwaltungsausschuss zuständig.