LANDKREIS KARLSRUHE

Amt für Mobilität und Beteiligungen
Az.: 24; 24.1; 24.11001-797.761; 797.700; 797.714-6327374

Sitzungsvorlage	**KT/19/2021**

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg
- Umsetzung im Landkreis Karlsruhe
- ÖPNV-Rettungsschirm

TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
6	**Kreistag**	**06.05.2021**	**öffentlich**

2 Anlagen	1: Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission 2: Schreiben an die Landtagsabgeordneten vom 28. April 2021

Beschlussvorschlag

Der Kreistag beschließt

1. das Leitbild und die Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission für das Land Baden-Württemberg grundsätzlich zu begrüßen und die Landkreisverwaltung aufzufordern, in den Kreisgremien fortlaufend über die aktuelle Diskussion über die Zukunft des ÖPNV in Baden-Württemberg zu berichten.

2. die Landkreisverwaltung aufzufordern, die im Landkreis bereits laufenden Projekte und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV konsequent weiterzuverfolgen. Hierzu gehören insbesondere die Ausweitung der On Demand-Verkehre im gesamten Landkreis Karlsruhe, die Ausweitung des Schienennetzes durch die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Reaktivierung und Neutrassierung sowie die Einführung eines benutzerfreundlichen Tarifsystems im KVV.

3. festzustellen, dass die im Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission dargestellten Maßnahmen und das damit verbundene Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 nur dann erreicht werden kann, wenn die durch die Corona-Pandemie erfolgten Einnahmeverluste kompensiert und die Strukturen des ÖPNV über die Krise hinaus stabilisiert werden. Er appelliert daher an das Land, den sogenannten ÖPNV-Rettungsschirm auch für das Jahr 2021 in vollem Umfang zu gewährleisten.

I. Sachverhalt

1. Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg

Im Land Baden-Württemberg sollen die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden. Um dieses Ziel bestmöglich zu erreichen, wurde eine Kommission ins Leben gerufen. Ihre Aufgabe stellt die Erarbeitung von Maßnahmen dar, welche die Erreichung dieses Zieles ermöglichen sollen. Die herausgearbeiteten Ziele und Maßnahmen der Kommission sowie ein Leitbild wurden am 28.01.2021 vorgestellt (vgl. hierzu Anlage). Eine konsequente Ausweitung des ÖPNV wird ausweislich der derzeit stattfindenden Koalitionsgespräche auch ein Schwerpunkt der neuen Landesregierung sein.

Das Fazit der ÖPNV-Zukunftskommission ist Folgendes: Eine Verdopplung des ÖPNVs bis 2030 ist machbar, erfordert jedoch eine große Kraftanstrengung aller Akteure im ÖPNV.

Die Maßnahmen der Kommission lassen sich in zehn Handlungsfelder gliedern. Zu den wichtigsten Bereichen zählen dabei u. a. die Einführung von „Mindestbedien-standards“ im ÖPNV (15-Minuten-Takt in Verdichtungsräumen und 20-Minuten-Takt in ländlichen Räumen), der Ausbau von Fahrplanangeboten und Taktverdichtung – insbesondere an Wochenenden, die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen (z. B. Sharing-Angebote, On Demand-Verkehre) und die Verbesserung des Preis-/Leistungsverhältnisses im ÖPNV.

Dabei ist die Rolle der Taktdichte besonders hervorzuheben. Denn diese ist der wichtigste Bestandteil eines attraktiven ÖPNVs. Eine hohe Netzdichte und preiswerte Tarife haben nur wenig positive Effekte auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV, wenn die Angebotsqualität nicht entsprechend hoch ist.

Die wichtigste Maßnahme zur Erreichung der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 stellt daher das Angebot dar. Die Menschen wollen und müssen sich auf den ÖPNV verlassen können. Dies ist jedoch nur möglich, wenn der ÖPNV seine „Daseinsvorsorge“ durch eine entsprechende Taktdichte vollends erfüllt. Ergänzend zu einem guten Angebot auf den Hauptverkehrsachsen können in der Fläche oder zu verkehrsschwächeren Zeiten beispielsweise flexible Bedienformen eingesetzt werden.

2. Umsetzung im Landkreis Karlsruhe

Die Landkreisverwaltung steht den vorgestellten Maßnahmen und Zielsetzungen der Kommission grundsätzlich positiv gegenüber. Einige Handlungsempfehlungen wurden im Landkreis bereits umgesetzt, sind im Aufbau bzw. stehen kurz vor der Einführung:

2.1. On Demand-Verkehre

Dazu zählen insbesondere die inzwischen in drei Gebieten (Ettlingen / Marxzell / Dettenheim - Graben-Neudorf – Haltestelle Grenzstraße-Hochstetten) im Landkreis in den Schwachlastzeiten eingeführten On Demand-Verkehre als Ergänzung des ÖPNVs in der Fläche. Ziel ist es, die On Demand-Verkehre sukzessive auf das gesamte Landkreisgebiet auszuweiten.

Als nächsten Schritt hat die Landkreisverwaltung, nachdem sie im Landeswettbewerb „Wir machen Mobilitätswende!“ unter den Siegern war, beim Land Baden-Württemberg einen Förderantrag für die Einführung des On Demand-Verkehrs im Linienbündel Pfinztal/Albtal gestellt.

2.2 Reaktivierung von Strecken und weiterer Infrastrukturausbau

Der Landkreis Karlsruhe verfügt durch die aus der Stadt Karlsruhe in viele Gemeinden im Landkreis verkehrende Stadtbahn bereits über eine hohe Taktdichte und dadurch über ein attraktives Nahverkehrsangebot. Mit der Reaktivierung von Strecken, dem zweigleisiger Ausbau der S4 aber auch Neubauüberlegungen für verschiedene Strecken soll dieses Grundgerüst in Zukunft noch verbessert werden.

Dazu gehört auch das Pilotprojekt des Landes Baden-Württemberg zur Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken. Im Rahmen dessen wurden 42 Strecken auf ihr Fahrgastpotenzial hin untersucht. Den zwei im Landkreis liegenden Strecken

- Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)
- Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn) in Verbindung mit der Karlsruher Strecke KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)

wurde jeweils ein sehr hohes oder hohes Nachfragepotenzial bescheinigt. Aufgrund dieser guten Ergebnisse und der vorteilhaften Förderaussichten hat der Landkreis in der Verwaltungsausschusssitzung vom 26.11.2020 die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) mit der Planung der HOAI Leistungsphase 1 und Teilen der Phase 2 für die Reaktivierung der beiden im Landkreis liegenden Strecken beauftragt. Die entsprechenden Vereinbarungen mit der AVG befinden sich derzeit in der Endabstimmung.

Während des Planungs- und Untersuchungszeitraums soll eine enge Abstimmungen mit den an der Strecke liegenden Städten und Gemeinden stattfinden. Hierzu laufen bereits die Terminabstimmungen mit der AVG. Vorgesehen ist auch eine zeitnahe Information der Öffentlichkeit.

Im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn) ist das Land vor Kurzem mit einem weiteren zusätzlichen Angebot zur Verbesserung des ÖPNVs auf uns zugekommen. Ab dem Jahr 2022 ist in den Sommermonaten ein Freizeitverkehr von Menzingen über Ubstadt, Bruchsal, Weingarten, Karlsruhe, Ettlingen, Waldbronn, Karlsbad, Marxzell bis nach Bad Herrenalb geplant.

Der sogenannte „Freizeitexpress Albtäler“ soll dabei unter anderem auf dem vorhandenen aber noch zu reaktivierenden Gleiskörper zwischen Ettlingen West und Erbprinz verkehren. Das aus einer morgendlichen Hin- und einer nachmittäglichen Rückfahrt bestehende Angebot soll von Mai bis Mitte Oktober an Sonn-/Feiertagen zur Verfügung stehen. Der Landkreis Karlsruhe und der Landkreis Calw werden sich dabei an den Kosten beteiligen. Für den Landkreis Karlsruhe werden Kosten von ca. 20.000 Euro/Jahr erwartet. Die Landkreisverwaltung begrüßt dieses zusätzliche Angebot und würde – sofern keine grundlegenden Einwände seitens der Belegenheitsgemeinden vorgetragen werden – die Kosten übernehmen.

Bezüglich der weiteren Infrastrukturmaßnahmen im Landkreis Karlsruhe wie:

- der Verlängerung der S2 von Stutensee-Spöck zur Bahnstadt Bruchsal und darüber hinaus in den nordwestlichen Landkreis,
- der Direktverbindung vom Karlsruher Hauptbahnhof zur Neuen Messe,
- Reaktivierung der Strecke Lauffen (Neckar) – Zaberfeld-Leonbronn („Zabergäubahn“) und Westanbindung in den Landkreis,
- Verlängerung der Stadtbahnstrecke S11 über die Kreisgrenze hinaus nach Straubenhardt und
- der Einschleifung der S31/S32 ins Stadtgebiet von Karlsruhe

wird auf die Vorlage im Kreistag vom 16.07.2020 (Vorlage Nr. 41/2020) verwiesen.

Auch bestehen weitere Überlegungen, u. a. für eine Strecke Bad Schönborn – Östringen – Angelbachtal – Eschelbach Dühren und einem „Karlsruher Nordring“ von Walzbachtal über Weingarten und Stutensee nach Leopoldshafen, die derzeit geprüft werden.

2.3 Home Zone und Entfernungstarif

Des Weiteren soll Ende 2021 durch die Einführung einer neuen Tarifform (der „Home Zone“) die Attraktivität der Tarife im Verbund des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) gesteigert werden.

Das Tarifsystem des KVVs besteht im Wesentlichen seit der Verbundgründung ohne Änderungen fort. Der Tarifwabenzuschnitt bei Einführung des Systems wurde durch die Tarifplaner und die Gemeindegrenzen bestimmt. Mit der Zeit kam es von unterschiedlichen Seiten jedoch wiederholt zu Anfragen bzgl. punktuellen Anpassungen (Änderung des Wabenzuschnittes, Zusammenfassung von Waben, Verlegung von Orten in Nachbarwaben etc.). Hintergrund waren jeweils Einzelfälle sowie eine damit verbundene objektive oder subjektive Ungerechtigkeit. In der Regel war es nicht möglich, die gewünschten Änderungen herbeizuführen, da hierdurch entweder die Probleme lediglich verschoben oder weitere Ungerechtigkeiten entstanden wären.

Grundsätzlich strebt das Land Baden-Württemberg eine Vereinfachung der Tarifstruktur an und hat hierfür ein Förderprogramm aufgelegt. Herr Landrat Dr. Schnaudigel hat sich daraufhin mit der Bitte, die Tarifstruktur des KVVs bezüglich der neuen Entwicklungen kritisch zu hinterfragen und zu prüfen, ob auch für den Bereich des KVVs Veränderungen in dieser Hinsicht denkbar sind, an den KVV gewandt. Dieser ist für Einführung bzw. Änderung von Tarifen zuständig.

Um den Tarif für die Fahrgäste zu vereinfachen und eine Alternative zur Wabenstruktur zu bieten, wurde zusammen mit dem KVV und der Firma civity Management consultants bereits Anfang 2019 das Projekt eines smartphonebasierten „Home Zone-Tarifs“ angestoßen. Ziel ist es, unkompliziert einen eigenen individuellen Bewegungs-radius als Tarifzone festzulegen, in welcher der Fahrgast beliebig oft mit Bus und Bahn unterwegs sein und den öffentlichen Nahverkehr zu einem attraktiven Preis nutzen kann. Darüber hinaus soll ein Entfernungstarif für Fahrten außerhalb der Home Zone eingerichtet werden.

Mit dem neuen Tarifmodell soll es insbesondere für Vielfahrer und Dauernutzer möglich sein, die berufliche und private Nutzung des ÖPNV-Angebots in der Region einfacher und komfortabler zu gestalten. In Zukunft soll es ausreichend sein, via Smartphone einmalig den persönlichen „Nahverkehrsradius“ (unabhängig von der Wabenstruktur) zu bestimmen. In diesem Gebiet sind dann für vier Wochen unbegrenzt viele Fahrten möglich. Fahrten die räumlich außerhalb der Home Zone stattfinden werden zum Entfernungstarif abgerechnet. Auch die Fahrten von Gelegenheitsnutzern, die keinen festen „Nahverkehrsradius“ wünschen, könnten gemäß Entfernungstarif abgerechnet werden. Somit ist das Modell auch unabhängig von dem festgelegten Mobilitätsbereich für Gelegenheitsfahrer nutzbar.

Die Beschlussfassung im KVV ist zum Zeitpunkt der Kreistagssitzung noch nicht abgeschossen aber es zeichnen sich folgende Rahmenbedingungen ab:

Home Zone: Halbierung des Kilometer-Preises ab dem 11. Kilometer Kreisdurchmesser und Deckel bei 125 EUR/Monat (2 Euro unter dem aktuellen Preis einer 5-Waben-Karte)

Entfernungstarif: Grundpreis 1,40 Euro und Arbeitspreis 22ct/km; Deckel pro Fahrt (7-Waben Einzelfahrschein) und Tag (Regiosolo)

Verbundweit werden durch die geplante Einführung der Home Zone Einnahmeverluste von insgesamt 3,4 Mio. Euro anfallen, die zwischen den Verbundpartnern entsprechend der bisher geltenden Regeln aufgeteilt werden. Für die auf Wunsch des Landkreises Karlsruhe eingeführte Halbierung des Kilometerpreises ab dem 11. Kilometer Kreisdurchmesser wurde eine Spitzabrechnung der zusätzlich anfallenden 0,8 Mio. Euro vereinbart. Für den Landkreis Karlsruhe ist mit Mindereinnahmen von ca. 0,6 Mio. Euro zu rechnen.

Beim Entfernungstarif fallen weitere Mindererlöse in Höhe von 3,2 Mio. Euro im KVV an. Hiervon entfallen auf den Landkreis knapp 0,3 Mio. Euro.

Zur Verdeutlichung der Wirkung des Entfernungstarifs sind exemplarisch drei Relationen dargestellt:

Strecke	IST-Tarif (Wabentarif)	Entfernungstarif
Bruchsal Bhf - Forst Hambrücker Str. (ca. 2 km)	2,10 Euro	1,84 Euro
Ubstadt Bhf - Bruchsal Krankenhaus (ca. 4 km)	2,60 Euro	2,28 Euro
Ettlingen – Karlsruhe Tulpenstr.(ca. 3,5 km)	3,60 Euro	2,20 Euro

Seitens des KVVs wird noch untersucht, ob den Kunden ein Hinweis gegeben werden kann, für den Fall, dass die Wabenkarte für ihn günstiger ist. Auf einzelnen Strecken, bspw. bei Fahrten innerhalb großer Waben, kann dies der Fall sein. Es sollte vermieden werden, dass die Fahrgäste elektronisch auf den teureren Weg geleitet werden, sodass die derzeitigen Einzelkarten der maximale Preis bleiben wird und durch den Entfernungstarif keine teurere Abrechnung entsteht.

2.4 Geplante Tariferhöhung im KVV zum Juni 2021

Im Rahmen der Corona-Soforthilfen beschloss die Koalition, die Umsatzsteuer auf Nahverkehrstarife für den begrenzten Zeitraum vom 01.07. – 31.12.2020 von 7 % auf 5 % zu senken. Die Umsetzung beim Tarif des KVVs hätte sich jedoch problematisch gestaltet: Der KVV hat genehmigte Bruttopreise. Reduzierte Preise hätten mit entsprechendem Zeitverlust und Verwaltungsaufwand beantragt werden müssen. Hinzu kommt, dass die Preise beim KVV auf 10 Cent gerundet werden, sodass die Preise noch weiter hätten gesenkt werden müssen und damit weitere Fahrgeldverluste verursacht worden wären. Darüber hinaus wäre die Vertriebstechnik in der Kürze der Zeit nicht bzw. nur mit sehr hohem Aufwand umstellbar gewesen – was in keinem Verhältnis zu dadurch evtl. gewonnenen Fahrgästen gestanden hätte. Es wurde daher im KVV Aufsichtsrat entschieden, stattdessen die Tariferhöhung im Dezember 2020 zu unterlassen. Die gesenkte Mehrwertsteuer sollte so an die Kunden weitergegeben werden.

In den Jahren 2018, 2019 und 2020 waren die Tarifanpassungen im KVV mit 2,37 %, 2,7 % und 1,8 % stets an der Inflation orientiert. Von Seiten des KVVs wurde jedoch, aufgrund der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 unterlassenen Tarifanpassung, eine deutliche Erhöhung zum Sommer 2021 vorgeschlagen.

Seitens des Landkreises wird anerkannt, dass eine Anpassung der Kosten an die Inflation eine Berechtigung hat, alles darüber hinaus wird in der aktuellen Zeit als kritisch angesehen. Die Pandemie hat zu tiefgreifenden strukturellen Änderungen (insbesondere hin zum Individualverkehr und die großflächige Schaffung von Home-Office Arbeitsplätzen) geführt, die vermutlich auch nach der Pandemie, wenn auch mit einer anderen Intensität, bestehen bleiben werden. Der Verbund hat bereits massiv an Abo-Kunden verloren. Oberstes Ziel muss es aus Sicht des Landkreises sein, diese verlorenen Kunden wieder zurückzubekommen.

Sobald die Beschlussfassung im KVV-Aufsichtsrat abgeschlossen ist wird der KVV über die Tariferhöhung berichten.

Die Preisgestaltung, die bei der Home Zone und dem Entfernungstarif in den derzeitigen Berechnungen zugrundegelegt worden ist, soll aber auf dem derzeitigen Niveau bleiben und nicht durch diese Tarifanpassung dynamisiert werden. Dies würde einen weiteren positiven Effekt für die Einführung der Home Zone und des Entfernungstarifes bedeuten.

2.5 Nahverkehrsabgabe und ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe

Gegenstand des ÖPNV Leitbildes ist auch die Einführung einer sogenannten Nahverkehrsabgabe oder eines Mobilitätspasses. Hierbei sollen die Kommunen ermächtigt werden, einen Beitrag oder eine Abgabe zur Finanzierung eines verbesserten ÖPNV Angebots zu erheben. Die Diskussion um eine Nahverkehrsabgabe hat auch Eingang in die Koalitionsgespräche gefunden.

Der Landkreistag steht einer solchen Abgabe grundsätzlich offen gegenüber. Allerdings sind noch viele Fragen ungeklärt. Der Landkreis Karlsruhe hat sich bereit erklärt, gemeinsam mit anderen Landkreisen, Zahlen und Daten für Rechenmodelle zur Verfügung zu stellen und ist in die Diskussion eng eingebunden. Über den weiteren Verlauf der Gespräche wird berichtet.

In jedem Fall kann aber bereits heute festgehalten werden, dass eine solche Abgabe nur ein ergänzendes Instrument zur Finanzierung des ÖPNV sein kann. Die grundsätzliche Verantwortung von Bund und Land, den ÖPNV auch in Zukunft mitzufinanzieren, muss davon unberührt bleiben. Es wäre vollkommen illusorisch, das ehrgeizige Ausbauprogramm für den ÖPNV durch eine Nahverkehrsabgabe finanzieren zu wollen. Entsprechendes müsste gelten, wenn es tatsächlich dazu kommen sollte, den ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe zu normieren. In einem solchen Falle müsste das Konnexitätsprinzip uneingeschränkt Anwendung finden.

3. ÖPNV-Rettungsschirm

31 Rückblick ÖPNV-Rettungsschirm 2020

Aufgrund der Coronapandemie sind die Fahrgastzahlen und die damit verbundenen Einnahmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) drastisch eingebrochen. Da auch Bund und Land erkannt haben, dass der öffentliche Nahverkehr systemrelevant ist und eine unabdingbare Aufgabe der Daseinsvorsorge erfüllt, wurde ein ÖPNV-Rettungsschirm ins Leben gerufen, um den Verkehrsunternehmen die pandemiebedingten Schäden zu erstatten.

Zunächst hatte das Land im Mai 2020 beschlossen, 200 Mio. Euro als Landesanteil in einen ÖPNV-Rettungsschirm zu geben. Nach anfänglicher Zurückhaltung hat auch der Bund im Juni 2020 eine Beteiligung am ÖPNV-Rettungsschirm i. H. v. 2,5 Mrd. Euro zugesagt, die entsprechend auf die Länder verteilt werden sollten.

Für Baden-Württemberg war ein Anteil von 280 Mio. Euro vorgesehen, der sich je nach tatsächlichem Bedarf aber auch noch anpassen kann. Somit standen für Baden-Württemberg im Jahr 2020 insgesamt 480 Mio. Euro Rettungsschirmmittel von Bund und Land zur Verfügung.

Die kommunalen Aufgabenträger sollten darüber hinaus eventuell pandemiebedingte Einsparungen in den Rettungsschirm einbringen. Dies bedeutet, dass die Aufgabenträger alle im Haushalt für das Jahr 2020 zur Finanzierung des ÖPNV eingeplanten Mittel vollständig einsetzen, auch wenn bspw. durch die Umstellung auf die Ferienfahrpläne in den Monaten März/April keine volle Gegenleistung erbracht wurde. In Summe sollten 95 % der ausgleichsfähigen Schäden mit dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020 ausgeglichen werden. Dazu wurde ein komplexes Verfahren aus zwei Phasen (Zeitraum 01.03.2020 bis 31.08.2020 und 01.09.2020 bis 31.12.2020) und zwei Stufen (Kurz- und Langantrag) entwickelt, das im Folgenden nur grob dargestellt wird. Die Anträge waren jeweils gesammelt über die Verbünde einzureichen.

Mit der Stellung des Kurzantrages, der kurzfristig bis Mitte August 2020 zu stellen war, wurden 90 % der Mindereinnahmen im jeweiligen Verbundtarif für den Zeitraum März bis Juni 2020 erstattet. Dies sollte dazu dienen, schnell liquide Mittel für die Verkehrsunternehmen bereit zu stellen.

Im Langantrag, der bis Ende September 2020 einzureichen war, wurden dann die Mindereinnahmen im Gesamtzeitraum März – Dezember 2020 aufgeführt und es erfolgte eine Saldierung mit den eingesparten Aufwendungen. Für die noch unbekannten Monate (Sept – Dezember 2020) musste daher eine Abschätzung der Fahrgelderlöse erfolgen.

Da für jeden Verbund ein Antrag einzureichen war, in dessen Gebiet Verkehrsleistungen erbracht und Fahrgelder verrechnet werden, hat der Landkreis Karlsruhe insgesamt vier Langanträge gestellt: Für die Verkehre im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und die verbundüberschreitenden Verkehre im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie für die verbundübergreifenden Tarife des Baden-Württemberg-Tarifs (BWTG) und dem Tarif der Deutschen Bahn.

Aufgrund der Langanträge wurden Anfang Dezember 2020 vom Verkehrsministerium vorläufige Bewilligungsbescheide erlassen, in denen Abschläge i. H. v. 90 % der beantragten Schadenssummen bewilligt wurden. Die restlichen 5 % sollen erst im Zuge der Schlussabrechnung, bei der die Schäden genau ermittelt und mit den pandemiebedingten Einsparungen der Unternehmen verrechnet werden, ausgezahlt werden. Die Schlussabrechnung muss bis 30. September 2021 erfolgen.

Darüber hinaus gab es im März 2021 die Möglichkeit, kurzfristig Änderungsanträge zu den Langanträgen zu stellen, wenn der sich durch die Zugrundelegung der tatsächlichen Mindereinnahmen im Zeitraum Sept – Dezember 2020 aktualisierte Auszahlungsbetrag gegenüber dem Bewilligungsbescheid, wie er sich aus dem Langantrag ergab, um mindestens 20 Prozent und 10.000 Euro je einzelnem Antragsteller abweicht. Für den Langantrag für den Bereich des KVVs wurden die genannten Schwellenwerte überschritten, sodass ein entsprechender Änderungsantrag gestellt wurde.

Eine Information zum Verfahren der Auszahlung des zusätzlichen Anspruchs und auch zum Auszahlungszeitpunkt wurde durch das Ministerium bislang nicht mitgeteilt.

Nach derzeitigem Stand stellen sich die Leistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020 für den Landkreis wie folgt dar:

	beantragte Leistung für LK KA	vorgesehener anteiliger Schadenausgleich (95 %)	bisher erhaltene Leistung (90 %)
Langantrag KVV	2.455.302,13 €	2.332.537,02 €	2.099.283,32 €
Änderungsantrag KVV	3.099.919,83 €	noch ausstehend	
Langantrag VRN	22.397,95 €	21.278,05 €	19.150,25 €
Langantrag BWTG	29.041,75 €	27.589,66 €	24.830,70 €
Langantrag DB	26.240,56 €	24.928,53 €	22.435,68 €
Summe	**3.177.600,09 €**	**2.406.333,27 €**	**2.165.699,94 €**

3.2 ÖPNV-Rettungsschirm 2021

Nachdem im Laufe des Jahres 2020 bereits absehbar war, dass die Coronapandemie und damit auch ihre Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen im öffentlichen Nahverkehr mit dem Ablauf des Jahres 2020 nicht zu Ende sein würden, war in den Fachkreisen klar, dass es im Jahr 2021 eine Fortsetzung des ÖPNV Rettungsschirmes geben müsse, wenn es zur keinen Angebotseinschränkungen kommen soll.

Der Landkreistag Baden-Württemberg hat sich hierfür dankenswerterweise gemeinsam mit dem Städtetag Baden-Württemberg bereits im Herbst 2020 eingesetzt und mehrere Verhandlungsrunden mit dem Land geführt.

Dabei wurde von der kommunalen Seite von Beginn an die Bereitschaft für einen Kommunalanteil am ÖPNV-Rettungsschirm 2021 signalisiert, allerdings geknüpft an die Rahmenbedingung, dass eine nachhaltige Lösung für das Gesamtjahr 2021 oder zumindest eine auskömmlich finanzierte Halbjahreslösung gefunden wird, die den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Planungssicherheit bringt.

In den Gesprächen wurde folgende Rechnung zugrunde gelegt:

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prognostiziert aktuell für das Jahr 2021 Erlösausfälle von mind. 350 Mio. Euro in Baden-Württemberg, dabei soll der Schwerpunkt der Einnahmeverluste mit einem Anteil von 230 Mio. Euro im ersten Halbjahr 2021 liegen. Das Land stellt zunächst Restmittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020 i. H. v. 65 Mio. Euro zur Verfügung und ergänzt dies um zusätzliche 50 Mio. Euro – in Summe also 115 Mio. Euro. Mit diesen 115 Mio. Euro könnten 50 % der Einnahmeverluste im ersten Halbjahr ausgeglichen werden. Ergänzend dazu wird eine weitere Beteiligung des Bundes i. H. v. 100 Mio. Euro für das Gesamtjahr 2021 erwartet.

Seitens des Landes bestand dabei die deutliche Erwartungshaltung, dass die kommunalen Aufgabenträger im Hinblick auf die noch nicht gesicherten Bundesmittel in Vorleistung gehen. Zwar hatte die kommunale Seite zunächst die Bereitschaft zur Übernahme eines gewissen Vorfinanzierungsanteils gezeigt, allerdings nur in Verbindung mit einer Zusage des Landes, das Ausfallrisiko zu übernehmen, falls die Bundesmittel nicht oder nicht in der erwarteten Höhe fließen. Diese Zusage wollte das Land jedoch nicht geben.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass – auch bei einer anteiligen Anrechnung der erwarteten Bundesmittel von 100 Mio. Euro in Höhe von 65 % (entspricht Anteil der Schadenssumme des 1. Halbjahrs am Gesamtschaden 2021) – eine Finanzierungslücke von 50 Mio. Euro verbleibt. Das Land hat allerdings auch hierfür keine Bereitschaft gezeigt, zusätzliche Landesmittel aufzubringen. Insofern liegt das Finanzierungsrisiko der kommunalen Seite für das erste Halbjahr 2021 in Summe bei 115 Mio. Euro.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Rechnung im Folgenden eine Übersicht:

Bedarf 2021

1. Halbjahr	Erläuterung	2. Halbjahr	Summe
230		120	350
65,71%		34,29%	100%

Land

1. Halbjahr	Erläuterung	2. Halbjahr	Summe
65	Rest 2020	??	??
+ 50	neu 2021		
115	Summe Land = Hälfte von Bedarf 1. Hj	??	??

Bund - noch fraglich

1. Halbjahr	Erläuterung	2. Halbjahr	Summe
65	gemäß Anteil 1. Hj an Gesamtbedarf (ca. 65 %)	35	100

Rechnung für 1. Halbjahr

230	Bedarf 1. Halbjahr
- 115	Anteil Land 1. Halbjahr
- 65	Anteil Bund 1. Halbjahr - noch fraglich - ggf. durch **kommunale Seite vorzufinanzieren bzw. zu tragen**
50	Restbedarf 1. Halbjahr - Finanzierung fraglich ggf. von **kommunaler Seite** zu tragen

Finanzierungsrisiko kommunale Seite 1. Halbjahr: 115 Mio. Euro

Dabei ist zu berücksichtigen, dass dies voraussetzt, dass die Prognosen des VDVs stimmen und im ersten Halbjahr Einnahmeausfälle von ca. 230 Mio. Euro zu verzeichnen sind – und das zweite Halbjahr besser wird.

Des Weiteren ist zu bedenken, dass viele Aufgabenträger – wie der Landkreis Karlsruhe – die Kompensation von Einnahmeausfällen gegenüber den Verkehrsunternehmen vertraglich zugesichert haben und daher einen ggf. auftretenden Differenzbetrag zwischen ÖPNV-Rettungsschirm und tatsächlichen Einnahmeausfällen dann zusätzlich ausgleichen müssten. Dies erhöht das Finanzierungsrisiko der kommunalen Seite noch einmal mehr.

Vor dem Hintergrund dieses weitreichenden Finanzierungsrisikos für die kommunale Seite, wurde bisher zwischen Landkreis-/Städtetag und dem Land keine Einigung über die Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirmes in 2021 erzielt.

Am 09.03.2021 hat das Landeskabinett (dennoch) zumindest die ersten Weichen für die Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirmes gestellt, indem die 115 Mio. Euro als vorläufige Überbrückungshilfe für das erste Halbjahr 2021 beschlossen wurden.

Nach einer Pressemitteilung des Verkehrsministeriums beabsichtigt dieses darüber hinaus, die Verhandlungen über eine faire Lastenverteilung zwischen Land und Kommunen einer Einigung zuzuführen, sobald weitergehende Klarheit über die finanzielle Beteiligung des Bundes besteht.

Die entsprechende Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2021 des Verkehrsministeriums, die aktuell im Entwurf vorliegt, sieht dementsprechend für den Zeitraum Januar bis Juni 2021 ein Ausgleichssatz des Schadens in Höhe von 50 % ausschließlich aus den 115 Mio. Euro Landesmitteln vor. Darüber hinaus wird eine relativ kurzfristige Antragsfrist bis zum 30.04.2021 gesetzt, weshalb davon auszugehen ist, dass bis dahin keine neuen Finanzbeteiligungen final beschlossen werden und tatsächlich in einem ersten Schritt nur 50 % des Schadens im Zeitraum Januar bis Juni 2021 ausgeglichen werden.

Eine schnelle Einigung zwischen Bund und Land bzw. Land und kommunaler Seite wäre angebracht, da nicht nur die Aufgabenträger, sondern gerade auch kleinen und mittelständischen Verkehrsunternehmen ohne vertragliche Regelungen zum Ausgleich der Fahrgelder sowie eigenwirtschaftlich verkehrende Unternehmen eine Planungssicherheit für die weiteren Monate benötigen. Außerdem stellen sie derzeit die Fahrleistungen im vollen Umfang zur Verfügung, damit die notwendigen Abstandsregelungen in den Fahrzeugen eingehalten werden können.

Wenn die kommunale Seite die nach den Erstattungen des ÖPNV-Rettungsschirms verbleibenden Einnahmeausfälle nicht mehr kompensieren kann, bleiben letztendlich nur Angebotseinschränkungen, um zumindest die zukünftigen Kosten zu reduzieren. Dieser Schritt wird seitens des Landkreisverwaltung zwar grundsätzlich kontraproduktiv gesehen, dennoch wird, je nach Entwicklung der Verhandlungen beim ÖPN Rettungsschirm, zumindest eine Beratung hierüber notwendig werden.

Mit den bisherigen Regelungen können die Verkehrswende und eine Verdoppelung der Fahrgäste im ÖPNV bis 2030 nicht gelingen, denn die einmal zerschlagenen Strukturen können nicht mehr ohne Weiteres aufgebaut werden. Dies sollte aber für die angestrebte Verkehrswende im Fokus bleiben.

In diesem Zusammenhang hat Landrat Dr. Schnaudigel alle Mitglieder des Landtags Baden-Württemberg angeschrieben, um auf diese gravierende finanzielle Situation im Jahr 2021 hinzuweisen (Anlage 2).

Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 15.04.2021 vorberaten und dem Kreistag einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Zu 1. Leitbild der ÖPNV-Zunftskommission Baden-Württemberg

Die Finanzierung aller Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzung der Verdoppelung des ÖPNVs bis 2030 wird eine der großen finanziellen Herausforderungen der nächsten Jahre. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die grundsätzliche Bereitschaft aller Beteiligten besteht, die finanzielle Ausstattung des ÖPNV langfristig deutlich zu verbessern. Der in diesem Zusammenhang diskutierte Mobilitätspass bzw. die Einführung einer Nahverkehrsabgabe können dabei nur ergänzende Funktionen haben.

Unabhängig davon darf auch nicht vergessen werden, dass für massive Angebotsausweitungen zusätzliches Personal in allen Bereichen benötigt wird. Busfahrer/innen wie auch Triebfahrzeugführer/in sind nur in begrenzter Anzahl verfügbar. Auch die Planungsabteilungen der Infrastrukturunternehmen stehen, wie die Baufirmen selbst, bei dem unbedingt notwendigen Ausbau der Schienenstrecken vor großen Aufgaben.

Zu 2. Umsetzung im Landkreis Karlsruhe

2.3 Home Zone und Entfernungstarif

Je nachdem, für welche tarifliche Ausgestaltung sich der KVV bei der Home Zone und beim Entfernungstarif letztendlich entscheidet, kann es zu Fahrgeldausfällen in Millionenhöhe kommen. Diese müssten dann durch die Gesellschafter kompensiert werden und fließen dann in die ÖPNV-Betriebskosten des Landkreises ein.

Der derzeit von den Gesellschaftern favorisierte Vorschlag zu Home Zone und Entfernungstarif würde verbundweit zu einer Entlastung der ÖPNV-Nutzer von über 7 Mio. Euro führen. Der Anteil des Landkreises muss nach erfolgter Beschlusslage im KVV vereinbart werden. Die konkret anfallenden Kosten können im Voraus nur abgeschätzt werden und hängen von der tatsächlichen Inanspruchnahme ab.

2.4 Geplante Tariferhöhung im KVV zum Juni 2021

Die Auswirkungen sind derzeit nicht abzuschätzen, da noch keine Beschlussfassung im KVV erfolgte. Zusätzliche Einnahmen – ohne den Verlust bestehender Kunden – können die ansteigenden Kosten im ÖPNV bei den Aufgabenträgern abmildern.

Zu 3. ÖPNV-Rettungsschirm 2021

Die Gesamttarifeinnahmen im KVV beliefen sich im Jahr 2019 auf rund 150 Mio. Euro. Davon entfiel ein Anteil von ca. 18 Mio. Euro auf den Landkreis Karlsruhe. Die Fahrgeldeinnahmen im KVV waren im Jahr 2020 knapp ein Viertel niedriger als im Vorjahr. Für das Jahr 2020 sind im Jahresabschluss 2020 zur Abmilderung des Risikos Rückstellungen gebildet worden.

Für 2021 muss – mit Blick auf das Jahr 2019 – ebenfalls mit hohen Verlusten gerechnet werden. Die fehlenden Einnahmen sind vom Landkreis über einen erhöhten Betriebskostenzuschuss auszugleichen. Dies ist in der Haushaltsplanung bisher nicht berücksichtigt. Genauere Aussagen lassen sich jedoch erst treffen, wenn feststeht, welcher Anteil tatsächlich im ersten Halbjahr 2021 und dann auch im zweiten Halbjahr über den Rettungsschirm ersttatet wird. Darüber hinaus ist es natürlich auch davon abhängig, wie sich Pandemie und damit auch die Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen das Jahr 2021 über entwickeln werden.

III. Zuständigkeit

Aufgrund der generellen Bedeutung der Thematiken ist hier die Zuständigkeit des Kreistages gegeben. Die Angelegenheit wurde im Verwaltungsausschuss vorberaten.