

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>KT/32/2022</b>	
<b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Angebotsausweitung Netz 7a</b>			
<b>TOP</b>	<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
<b>5</b>	<b>Kreistag</b>	<b>14.07.2022</b>	<b>öffentlich</b>

<b>2 Anlagen</b>	1. Präsentation NVBW vom 31.05.2022 2. Präsentation AVG vom 31.05.2022
------------------	---

## Beschlussvorschlag

Der Kreistag

1. nimmt den Sachstand zu den Verkehren im Netz 7a zur Kenntnis und begrüßt die Ausweitung des Angebotes.
2. erwartet, dass die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung von Baden-Württemberg zur Finanzierung der SPNV-Verkehre möglichst bald umgesetzt wird und das Land Baden-Württemberg vollumfänglich die Verantwortung zur Finanzierung des Landesstandards auf den SPNV-Linien im Landkreis Karlsruhe übernimmt.

---

## I. Sachverhalt

### 1. Allgemein

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg, der die Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr umfasst, wird grundsätzlich durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg organisiert und verwaltet. Die Erstellung der Verkehrskonzepte und die Koordinierung der SPNV Ausschreibungsverfahren obliegt zum Großteil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Das Land Baden-Württemberg schließt Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmt damit, welche Strecken in welchem Takt und mit welchen Zugtypen bedient werden.

Die Leistungen des ÖPNV sowie des SPNV müssen grundsätzlich ausgeschrieben werden. Eine Direktvergabe ist nur in Ausnahmefällen möglich.

## 2. Netz 7 Karlsruhe / Heilbronn

Die Neuinbetriebnahme des Netzes 7 steht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 an. Die Gesamtleistung ist in die Netze 7a (Stadtbahn Karlsruhe: Zwei-System-Stadtbahnen und Straßenbahn) und 7b (langlaufende beschleunigte Verbindungen mit nachrangigen Verflechtungen in die Karlsruher Innenstadt) aufgeteilt. Das Netz 7c betrifft die Stadtbahn Heilbronn – Nord, der Landkreis Karlsruhe ist hiervon nicht direkt betroffen.

Das Netz 7a wird in zwei Lose (Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz) aufgeteilt. Die Leistungen sollen zur Sicherung des Karlsruher Modells direkt an die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) vergeben werden. Hierfür war die Bildung einer sogenannten Gruppe von Behörden notwendig. Dies ist ein Zusammenschluss von Behörden, die zur Intervention im öffentlichen Personennahverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt sind, wobei wenigstens eine zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle über das zu beauftragende Verkehrsunternehmen ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Der Kreistag hat der Bildung einer Gruppe von Behörden in seiner Sitzung vom 09.05.2019 einstimmig zugestimmt. Die öffentlich rechtliche Vereinbarung zur Gründung der Karlsruher Gruppe von Behörden wurde am 30.07.2019 unterzeichnet. Zur Vereinbarung eines gemeinsamen Vorgehens für die Vergabe der Leistungen im Rahmen der Gruppe von Behörden ist eine Kooperationsvereinbarung notwendig. Dieser wurde im Kreistag am 07.11.2019 zugestimmt. Die Unterzeichnung erfolgte am 31.01.2020.

## 3. Verkehrsleistung Netz 7a

Aufgrund der grundsätzlichen Änderungen im Netzes 7 wurden auch die neu dem Netz 7a Los 1 zugeordneten Verkehre überarbeitet. Die Verkehrsleistung wird auf nachfolgenden Linien erbracht:

- S 1 Hochstetten – Neureut – Karlsruhe Innenstadt – Ettlingen – Bad Herrenalbach
- S 11/12 Hochstetten – Neureut – Karlsruhe Innenstadt – Ettlingen – Ittersbach
- S 2 Stutensee – Karlsruhe Innenstadt – Rheinstetten
- S 31 Menzingen – Ubstadt - Bruchsal – Karlsruhe Hbf.
- S 32 Odenheim – Ubstadt - Bruchsal – Karlsruhe Hbf.
- S 4 Karlsruhe Durchlach Bf. – Bretten – Heilbronn Innenstadt – Öhringen
- S 5 Wörth – Karlsruhe Innenstadt – Pfinztal – Pforzheim
- S 51 Germersheim – Wörth – Karlsruhe Innenstadt (weiter als S 5)
- S 52 Germersheim – Wörth - Karlsruhe
- S 6 Pforzheim – Bad Wildbad
- S 7 Karlsruhe Innenstadt – Rastatt – Baden-Baden – Achern
- S 71 Karlsruhe Hbf. – Rastatt - – Baden-Baden – Achern
- S 8 Karlsruhe Innenstadt – Rastatt – Forbach (Schwarz) – Freudenstadt – Bondorf
- [S 9 (neu S 34) Bruchsal – Bretten (Verstärkerfahrten; zukünftig voraussichtlich über die SWEG)]

Wesentliche Verbesserung erfahren zum einen die Verkehre zwischen Heilbronn – Bretten – Karlsruhe, da sich hier zukünftig die Netze 7a und 7 b im Landkreis überlappen und sowohl Stadtbahnen in die Karlsruher Innenstadt als auch Regionalexpressen an den Karlsruher Hauptbahnhof verkehren. Zum anderen wird die Anzahl der Fahrten zwischen Bruchsal und Menzingen/Odenheim deutlich erhöht.

Die Details können den in den Anlagen enthaltenen Präsentationen entnommen werden.

In den Sitzungen mit den Verkehrspolitischen Sprechern am 31.05.2022 wurden die Verkehre besprochen. Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 30.06.2022 vorberaten und dem Kreistag einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen.

## **II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen**

Der Landkreis Karlsruhe wird nach Abzug aller Zuschüsse und Einnahmen gegenüber der AVG voraussichtlich rd. 25 Mio. Euro für das erweiterte Angebot aufbringen müssen. Dies ist eine Mehrbelastung von rd. 5 Mio. Euro für den Landkreis und seine Städte und Gemeinden. Derzeit werden im Landkreis Karlsruhe von kommunaler Seite insgesamt rd. 34 Mio. Euro ausgegeben. Nach dem neuen Netz 7a Vertrag werden es ab 2023 voraussichtlich rd. 39 Mio. Euro sein.

Ursächlich hierfür ist unter anderem, dass in der Region schon seit jeher Leistungen von kommunaler Seite erbracht werden, die eigentlich in die Zuständigkeit des Landes fallen. Denn grundsätzlich wäre das Land für die Finanzierung der SPNV-Verkehre zuständig. Demgegenüber sind die Landkreise für den ÖPNV zuständig. Durch die vor rund 30 Jahren von den Kommunen im Landkreis Karlsruhe ausgebauten Strecken der S1/S11 wie auch der S31/32 sind diese SPNV bis heute noch in der alleinigen Finanzverantwortung der kommunalen Seite verblieben.

Das Land hat nun im Vertrag zugestimmt, zunächst 100.000 Zug-km SPNV-Verkehre, die bisher der Landkreis finanzieren musste, zu bezahlen. Dies entspricht einem Volumen von jährlich 1,5 Mio. Euro. Darüber hinaus wurde in den Verhandlungen von Seiten des Landes erklärt, zukünftig in die Finanzierung aller SPNV-Verkehre mindestens in Höhe des Landesstandards einzusteigen, wie es bei anderen Verbänden üblich ist.

Diese Absicht ist auch im Koalitionsvertrag der Landesregierung niedergelegt. In den Vereinbarungen der Regierungsparteien wurde festgehalten, zukünftig alle SPNV vom Land abhängig von den Fahrgastzahlen zumindest im Grundtakt vollständig zu finanzieren. Hierfür sollen die noch aufzustockenden Regionalisierungsmittel des Bundes, die 2022 für die Finanzierung des 9€-Ticket verwendet worden sind, vom Land eingesetzt werden.

### **III. Zuständigkeit**

Aufgrund der generellen Bedeutung der Thematik ist hier die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.