



<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b> Stadtrat Eduardo Mossuto Stadtrat Friedemann Kalmbach	Vorlage Nr.:  Verantwortlich:	<b>2018/0171</b>  <b>Dez. 1</b>
<b>Kostenlos durch die Innenstadt - Neue ÖPNV Konzepte für Karlsruhe</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>24.04.2018</b>	<b>48</b>	<b>x</b>	

**Gibt es oder gab es von Seiten der KVV schon die Überlegung für den Innenstadtbezirk nach Fertigstellung der Kombilösung eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV der Bevölkerung anzubieten? (Innenstadtbereich umschlossen vom Mühlburger Tor, Karlstor, Ettlinger Tor, Rüppurrer Tor und Durlacher Tor, bzw. siehe Abbildung 1 in Begründung).**

Generell befasst sich der KVV schon seit geraumer Zeit mit verschiedenen Finanzierungsmodellen im ÖPNV, so auch mit dem Thema "kostenloser ÖPNV".

Der Begriff "kostenloser ÖPNV" bezieht sich aber ausschließlich auf die Kundensicht. Die notwendige Finanzierung muss hierfür aber im Gegenzug gesichert sein. Dies kann zum einen durch eine Übernahme durch die öffentliche Hand geschehen und/oder durch Umlagen von Anteilen auf Profiteure der Regelung (bspw. Einwohner, Firmen, o. ä.) erfolgen. Konkrete Überlegungen, das Thema "kostenlosen ÖPNV" zu einem bestimmten Zeitpunkt (z. B. Fertigstellung Kombilösung) in konkreten Gebieten (z. B. Innenstadtbereich) umzusetzen, gibt es im KVV derzeit aber nicht.

Eine erste Abschätzung des für "kostenlosen ÖPNV" benötigten Finanzierungsaufwand, insbesondere für das Oberzentrum Karlsruhe, hat ergeben, dass dieser als sehr hoch eingeschätzt werden muss. So wurde auch in einer Expertenrunde zwischen Bund und Kommunen das zu Beginn des Jahres 2018 diskutierte Modell "kostenloser ÖPNV zur Verbesserung der Luft in Städten" aufgrund der nicht realisierbaren Finanzierbarkeit bis auf weiteres verworfen. Überdies ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Stadt Karlsruhe die Tarifhoheit für den ÖPNV, so wie die sechs weiteren Gesellschafter des KVV auch, bei Gründung des KVV an diesen abgetreten hat. Der KVV hat im Gesellschaftsvertrag unter § 8 Abs. 3 geregelt, dass tarifliche Sonderregelungen, die Fahrgeldmindereinnahmen hervorrufen, vom Veranlasser der Tarifmaßnahme auszugleichen sind. Im vorliegenden Fall eines "kostenlosen ÖPNV" im Stadtgebiet Karlsruhes wäre dies die Stadt Karlsruhe.

**Wie schätzt die Verwaltung die dadurch entstehenden Auswirkungen ein?**

- **Gewinn für die Einkaufsstadt Karlsruhe?**
- **Attraktivität für die Autofahrer und andere Stadtbesucher?**
- **Klimatischen Auswirkungen auf die Stadt?**
- **Einnahmeausfälle, die durch diese Maßnahme zu erwarten sind?**
- **Sparpotentiale z. B. durch wegfallende Kontrollen im Innenstadtbereich?**

Die rund 456.000 Personen aus der Region, die im Laufe eines Monats Karlsruhe – und darunter auch die City – mindestens einmal bis täglich besuchen, kommen zu 66 % mit dem Pkw. An den Eingängen zur Innenstadt existieren jedoch keine P&R-Parkhäuser, die einen bruchfreien und eventuell klimarelevanten Umstieg vom Pkw auf die kostenlose ÖPNV-Fahrt innerhalb der Innenstadt ermöglichen würden. Von daher wird der Gewinn für die Einkaufsstadt als sehr gering eingeschätzt.

Die Einnahmeausfälle konkret auf das beschriebene Gebiet herunter zu brechen ist nicht möglich, es sind lediglich die Fahrgelderlöse der Verkehrsbetriebe für die Betriebsleistung auf dem gesamten Gebiet der Stadt Karlsruhe zu beziffern. Hier entfielen aus den KVV-Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2017 insgesamt 67,9 Mio. EUR auf die VBK. An dieser Stelle ist aber auch auf die Aussagen unter 1.) zu verweisen, denn es ist zu beachten, dass neben den auftretenden Einnahmeausfällen der benötigte Finanzierungsaufwand für eine Umsetzung eines „kostenlosen ÖPNV's“ steigen würde. Es würden zusätzliche Fahrzeuge benötigt sowie Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur allgemein notwendig werden, da durch die kostenlose Mitnahme eine erhebliche Zunahme an Fahrgästen zu verzeichnen sein würde.

Einsparpotentiale durch wegfallende Fahrausweiskontrollen im Innenstadtbereich sind nicht gegeben, da die Kontrollen dann außerhalb des kostenfreien Kordons intensiviert werden müssen.

### **Ist eine Ringbahn im Innenstadtbereich nach Fertigstellung der Kombilösung technisch möglich?**

- **Welche Streckenführung kommt dafür in Frage?**
- **Welche Kosten kämen mit einer kostenlosen Ringbahn auf die KVV zu? Welche Synergie-Effekte wären denkbar?**
- **Benennen Sie die Vor- und Nachteile dieses Vorschlags mit ihren Effekten auf die Einkaufs- und Erlebnisstadt Karlsruhe, speziell die Auswirkungen auf den Einzelhandel.**
- **Wäre eine Ringbahn einem kostenlosen Innenstadtbezirk vorzuziehen?**

Eine Ringbahn wie vorgeschlagen ist nicht möglich, weil in der Kaiserstraße nach Fertigstellung der Kombilösung oberirdisch auf Basis der bestehenden Beschlusslage des Gemeinderats und des seinerzeitigen Bürgerentscheids keine Gleise mehr vorhanden sein werden. Eine vertiefte, mit hohem Aufwand verbundene Betrachtung dieses Vorschlags ist deshalb erst dann sinnvoll, wenn eine grundlegende Bereitschaft von Seiten des Gemeinderats signalisiert wird, diesen Grundsatzbeschluss ggf. zu revidieren.