



STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Friedemann Kalmbach (FÜR Karlsruhe) Stadtrat Eduardo Mossuto (FÜR Karlsruhe)	Vorlage Nr.:	2019/0071
	Verantwortlich:	Dez. 1
Fahrscheinlose Innenstadtzone des KVV		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	26.02.2019	29	x	

Image-Gewinn für die Einkaufsstadt Karlsruhe?

Bei Personen, die an nachhaltiger Mobilität interessiert sind bzw. bei der Zielgruppe des Umweltverbundes würde eine fahrscheinlose Innenstadtzone des KVV sicherlich zu einem Image-Gewinn führen. Wie groß diese Gruppe in Relation zur Gesamtmenge der Personen, die sich im Stadtgebiet bewegen, ist, entzieht sich der Kenntnis der Stadtverwaltung.

Attraktivität für die Autofahrer und andere Stadtbesucher?

Aus Umfragen geht hervor, dass Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto nach Karlsruhe kommen, nach wie vor den größten Umsatz in der Innenstadt generieren. Dies liegt in der Möglichkeit begründet, auch größere Mengen an Einkäufen einfach und sicher nach Hause transportieren zu können, bzw. es werden in der Innenstadt auch Waren gekauft, die nicht ohne weiteres in öffentlichen Verkehrsmitteln transportiert werden können.

In ihrer Stellungnahme auf die Gemeinderatsanfrage der GfK im April 2018 hat die Verwaltung darauf hingewiesen, dass keine P&R-Plätze an den Eingängen zur Innenstadt existieren. Ein Umstieg von Besucherinnen und Besuchern von außerhalb, auch auf einen kostenfreien ÖPNV, erscheint daher nicht praktikabel. Auch wenn es die P&R-Parkplätze gäbe, wären größere Umverteilungen zugunsten des ÖPNV eher unwahrscheinlich.

Daten über einen interkommunalen Vergleich in dieser Sache liegen nicht vor.

Klimatische Auswirkungen auf die Stadt

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zu befürworten, die geeignet sind, den Autoverkehr zu reduzieren und damit – neben anderen Effekten – auch den Verbrauch von Treibstoffen zu mindern. Ob kostenlose ÖPNV-Fahrten in der beschriebenen Form geeignet sind, Neukunden in erheblicher Größenordnung zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen, wäre noch zu untersuchen.

Die Auswirkungen einer derartigen Strategie könnten bei positivem Effekt den Klimaschutzaktivitäten der Stadt zugerechnet werden.

Einnahmeausfälle, die durch diese Maßnahme bei der KVV zu erwarten sind?

Der als „Innenstadt“ bezeichnete Bereich vom Mühlburger Tor (Westen) bis Durlacher Tor (Osten) und Ettlinger Tor (Süden) zeichnet sich durch ein überdurchschnittlich gutes Verkehrsangebot mit einer sehr hohen Haltestellendichte aus. So befahren aktuell 7 Linien die Ost-West-

Richtung und 7 Linien in Richtung Süden. Zudem ist nach Fertigstellung der Kombilösung der Lückenschluss über die Karlstraße hergestellt, sodass über das Karlstor die Rundstrecke komplettiert wird.

Die Anzahl der für die Nutzung des kostenfreien ÖPNV-Bereichs in Betracht kommenden Personen setzt sich zusammen aus den direkt im betreffenden Gebiet wohnenden Einwohnerinnen und Einwohnern, den in den angrenzenden Stadtteilen lebenden Bürgerinnen und Bürgern, die den Weg zur ersten Haltestelle innerhalb der kostenfreien Zone zu Fuß zurücklegen sowie einer Menge von Personen, die aus diversen Gründen spontan die Möglichkeit der kostenfreien Fahrt nutzen. Diese Anzahl wird mit rund 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Tag abgeschätzt. Entlang der verkehrlichen Achsen im Gebiet befinden sich maßgebliche Einrichtungen des Einzelhandels sowie Kultur- und Gastronomiebetriebe. Es ist daher in dem definierten Gebiet von einer deutlich zunehmenden bewussten und geplanten ÖPNV-Nutzung durch die Anwohnerinnen und Anwohner im Einkaufs- und Freizeitbereich auszugehen. Es wird die „zufällige“, wetterbedingte Nutzung des ÖPNV als Alternative zum Fußweg ansteigen, insbesondere in der kälteren Jahreshälfte. Letztlich wird auch eine Anzahl an Personen die Möglichkeit nutzen, die Anfahrt per PKW in die Innenstadt-nahen Parkhäuser vorzunehmen, um dann an den Grenzhaltstellen in den kostenfreien ÖPNV umzusteigen.

Grundsätzlich entfielen alle momentan für Fahrten in diesem Bereich gekauften Fahrkarten. Zudem würde an den Randbereichen des kostenfreien Gebiets eine Optimierung der Fahrgäste stattfinden.

Wenn man von einer Anzahl von 20.000 potentiellen Nutzerinnen und Nutzern ausgeht und eine Nutzungsquote von 20% unterstellt, so belaufen sich die Fahrgeldausfälle bei einem mittleren Preis pro einfacher Fahrt von 0,85 EUR auf geschätzte 1,24 Mio. EUR pro Jahr. Dieser Wert steigert sich entsprechend je nach Nutzungsquote wie folgt: bei 25% auf 1,55 Mio. EUR pro Jahr, bei 30% auf 1,86 Mio. EUR pro Jahr und bei 40% auf 2,34 Mio. EUR pro Jahr. Zusätzlich werden bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) noch die steigenden Betriebskosten für die zusätzlich benötigten Infrastrukturerweiterungen auf Fahrzeugseite hinzukommen. Diese lassen sich aktuell nicht abschätzen. Die oben genannten geschätzten Fahrgeldausfälle werden gemäß Satzung des KVV dem Besteller der Sondertarifmaßnahme in Rechnung gestellt (Stadt Karlsruhe). Ebenso durch die Stadt Karlsruhe zu tragen sind die sich im Betriebskostenzuschuss der VBK niederschlagenden Infrastrukturkosten.

Eine konkrete Bezifferung der „Kosten“, die durch Fahrgeldausfälle im KVV-Tarif entstehen würden, kann aber letztendlich nur auf Basis einer Fahrgastbefragung hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV im betreffenden Bereich festgestellt werden.

Die Einführung einer kostenfreien Innenstadt-Zone in Karlsruhe wird kritisch bewertet. Neben den oben genannten Auswirkungen auf das Verkehrsunternehmen VBK wird es auf Seite der Kundinnen und Kunden aber sicherlich zu Gerechtigkeitsdiskussionen kommen. Die harte Abgrenzung zwischen Gratisfahrt und Normaltarif ist schwer vermittelbar.

Zudem würde diese Entscheidung auch sicherlich Nachahmungseffekte in weiteren abgegrenzten Räumen im KVV zur Folge haben, was definitiv dem Grundgedanken des KVV als ein Verbund mit einem Tarif widerspricht und die Verständlichkeit des Tarifs weiter erschwert. Auch das Bewusstsein für den Aufwand für die Erbringung eines ÖPNV allgemein und vor allem in der Qualität, wie er in Karlsruhe angebotsseitig herrscht, wird durch eine kostenlose Zurverfügungstellung schwinden.

Der Tarif im KVV zählt nachweislich noch immer zu den günstigsten im deutschsprachigen Raum. Beispiele anderer Städte (u. a. Wien) haben gezeigt, dass eine reine Nachfrage-Steuerung über den Preis nur kurzfristige Effekte zeigt, was die Steigerung der Fahrgastzahlen angeht. Positiv auf die Fahrgastzahlen hat sich in den Beispielen niedergeschlagen, wenn vorhandene Mittel in den Ausbau von Angebot und Qualität investiert wurden.

Sparpotentiale z. B. durch wegfallende Kontrollen im Innenstadtbereich?

Da für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr weiterhin Fahrkarten gekauft werden müssen, können auch die entsprechenden Prüfungen nicht entfallen. Es ergibt sich hier somit kein Einsparpotential.