



STELLUNGNAHME zum Änderungsantrag KAL/Die PARTEI-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	2019/1022
	Verantwortlich:	Dez. 1
Ticketfreier ÖPNV für Schülerinnen und Schüler		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	22.10.2019	30	x	
Hauptausschuss	23.06.2020	3.2		X
Gemeinderat	30.06.2020	4.4	x	

Kurzfassung

Die Verwaltung empfiehlt den Antrag abzulehnen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	<input type="checkbox"/>	Nein	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja	abgestimmt mit KVV, VBK

1. Finanzielle Auswirkungen der Umsetzung des ticketfreien ÖPNV für alle

Insgesamt könnte ein ticketfreier ÖPNV für alle nach überschlägiger Berechnung zu Einnahmeausfällen der VBK in Höhe von voraussichtlich ca. 77 Mio. Euro jährlich führen. Zusätzlich müsste die Stadt Karlsruhe für die Netzwirkung zum Ausgleich entgangener Tarifeinnahmen im KVV jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag bezahlen. **Die Gesamtbelastung aus dem ticketfreien ÖPNV für alle dürfte insgesamt bei mehr als 87 Mio. Euro jährlich liegen.**

Diese Gesamtbelastung von 87 Mio. Euro jährlich würde sich aus drei Faktoren ergeben:

- Bei Umsetzung eines ticketfreien ÖPNV für das Stadtgebiet (Wabe 100) würden der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH die bisher erhaltenen Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. 66 Mio. Euro jährlich wegfallen. Eine Unterscheidung von Fahrten im Stadtgebiet, die von Karlsruher Bürgern vorgenommen werden in Abgrenzung zu den Einpendlern ist dem KVV auf Grund der kurzen Vorlaufzeit zur Beantwortung des Antrags nicht möglich. Das genaue Verhältnis kann vom KVV erst im Rahmen einer nachfolgenden Verkehrserhebung ermittelt werden.
- Des Weiteren wären die jährlichen Ausgleichsmittel des Landes Baden-Württemberg zur Förderung des Ausbildungsverkehrs in der Stadt Karlsruhe in Höhe von jährlich 10,9 Mio. Euro möglicherweise ganz oder teilweise gefährdet.
- Wenn die Bürgerinnen und Bürger Karlsruhes darüber hinaus kostenlos im gesamten KVV-Netz fahren dürften, wären hierfür Ausgleichszahlungen für entgangene Tarifeinnahmen im KVV in voraussichtlich zweistelliger Millionenhöhe zu leisten. Auch hier kann die exakte Höhe vom KVV erst im Rahmen einer nachfolgenden Verkehrserhebung ermittelt werden.

Um eine Insolvenz der VBK und in der Folge des gesamten KVVH-Konzerns zu vermeiden, müssten diese Einnahmeausfälle der VBK und die Ausgleichszahlungen aus dem städtischen Haushalt ausgeglichen werden. Im Doppelhaushalt 2019/2020 sind hierfür keine Mittel vor-gesehen.

Von den oben erläuterten Einnahmeausfällen wären die VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH direkt betroffen. Nach dem vorliegenden Wirtschaftsplan 2020 der VBK wird sich das jährliche Defizit bereits ohne den angestrebten ticketfreien ÖPNV für Schüler*innen von derzeit ca. -43,9 Mio. Euro (Plan 2019) bis zum Jahr 2024 auf ca. -90,6 Mio. Euro (Mittelfristplanung des Wirtschaftsplans 2020) erhöhen. Sollten hierzu weitere Einnahmeausfälle kommen, so würde sich das Defizit entsprechend weiter erhöhen. Ein Ausgleich innerhalb des KVVH-Verbundes wird nicht mehr möglich sein. Entsprechende Haushaltsmittel für einen ticketfreien ÖPNV in Höhe von zusätzlich mind. 87 Mio. Euro jährlich sind im Doppelhaushalt 2019/2020 nicht eingeplant.

2. Weitergehende Hinweise: Kapazitäten der VBK und Tarifeinheitlichkeit

Die VBK weist des Weiteren darauf hin, dass die erwartete Erhöhung der Fahrgastzahlen durch einen kostenlosen ÖPNV mit der bestehenden Fahrzeugkapazität während der Hauptverkehrszeiten nicht bewältigt werden könnte. Die kurzfristige Einführung eines kostenlosen ÖPNV würde somit zu den Hauptverkehrszeiten zu überfüllten Bussen und Bahnen führen, was auch weitere Verspätungen und Zugausfälle wahrscheinlich mache.

Die Verwaltung ist grundsätzlich der Ansicht, dass vorhandene Mittel besser in den Ausbau und in die Qualitätsverbesserung des ÖPNV investiert werden sollten, als in Fahrpreissenkungen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden hat der KVV ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, dies ergab auch die Untersuchung der Firma Civity für den KVV im Rahmen der Tarifstruktur-

reform. Es ist davon auszugehen, dass Autofahrende nicht aus Kostengründen, sondern aus Komfortgründen (kürzere Fahrzeit, Sitzplatz, kürzere Wege) nicht auf den ÖPNV umsteigen.

Die Verwaltung empfiehlt, innerhalb des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) einheitliche Tarifregelungen beizubehalten. Dies war der ursprüngliche Sinn der Gründung des Verkehrsverbunds. Wenn jede Gemeinde eigene Sonderregeln für ihre Einwohner einführt, so ergibt sich ein Flickenteppich an Tarifregelungen, welche insgesamt intransparent und schwer verständlich werden. Der KVV arbeitet derzeit an einer Tarifstrukturreform. Wir empfehlen daher, entsprechende Anträge und Vorschläge in den Aufsichtsrat des KVV einzubringen.

3. Erläuterungen der VBK zu den Rahmenbedingungen

In Bezug auf die Anfrage der Fraktion Karlsruher Liste / Die Partei an den Karlsruher Gemeinderat vom 17.10.2019 verweist die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) auf die Tarifzuständigkeit des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV). Über die aus dem Gemeinderat der Stadt Karlsruhe in den Aufsichtsrat des KVV entsandten Vertreter der Stadt Karlsruhe kann dort ein entsprechender Antrag auf Änderung der Tarifbestimmungen gestellt werden. Bei einem möglichen Beschluss des KVV-Aufsichtsrats über den Antrag der VBK würden dann die daraus resultierenden finanzielle Auswirkungen über alle sieben Gesellschafter des KVV (Städte Karlsruhe, Baden-Baden und Landau, Landkreise Karlsruhe, Rastatt, Germersheim und Südliche Weinstraße) solidarisiert, bzw. allen Gesellschaftern eine analoge Regelung ebenfalls tariflich ermöglicht. Neben dieser Möglichkeit, Tarifänderungsvorschläge in den KVV-Aufsichtsrat einzubringen, kann sowohl ohne vorherige Antragstellung im Aufsichtsrat des KVV als auch im Fall einer Ablehnung durch den Aufsichtsrat ein Besteller (in diesem Fall die Stadt Karlsruhe) gemäß § 8 Absatz 2 der Satzung einen Sondertarif gegen Ausgleich der Mindereinnahmen beim KVV beantragen. Die dem KVV auszugleichenden Mindereinnahmen entsprechen hierbei den oben beschriebenen Berechnungen und wären gemäß vorliegendem Antrag vollständig durch die Stadt Karlsruhe bzw. VBK zu übernehmen.