

Vorlage Nr.: 2025/1069/3

Eingang: 27.01.2026

VBK-Einsparkonzept: vorübergehende Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBK

Interfraktioneller Änderungsantrag: GRÜNE, CDU, SPD

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Gemeinderat	27.01.2026	6.3	Ö	Entscheidung

Die unterzeichnenden Fraktionen beantragen

1. Das fortgeschriebene Einsparkonzept wird dahingehend modifiziert, dass:
 - a) die jetzige 10-Minuten-Takt-Regelung am Samstag beibehalten wird und es zu keiner Änderung kommt,
 - b) eine Umstellung des 20-Minuten- auf einen 30-Minuten-Takt täglich um 23:00 Uhr erfolgt,
 - c) bei komplett entfallenden Busverbindungen die Einrichtung eines Anruflinientaxis als Ersatz angeboten wird,
 - d) Schulfahrten auf per se komplett entfallenden Buslinien weiterhin stattfinden.
- 2) Der Gemeinderat und der Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe werden laufend über Erkenntnisse zu Fahrgastrückgängen informiert, sofern diese in einem Zusammenhang mit den betrieblichen Einsparungen stehen.
- 3) Das geänderte Einsparkonzept wird auf eine Laufzeit von zwei Jahren befristet.

Sachverhalt / Begründung

Der Schlussbericht des Rechnungsprüfungsamtes für das Haushaltsjahr 2024 (Vorlage-Nr. 2025/1247) macht es deutlich: Der Karlsruher Schuldenberg ist weiter deutlich gewachsen – mittlerweile auf über 3,46 Milliarden Euro. Im bundesweiten Vergleich liegt unsere Stadt nicht mehr auf Platz 6 der Städte mit der höchsten pro-Kopf-Verschuldung, sondern auf Platz 5 (11.237 Euro pro Einwohner).

Es darf diesbezüglich jedoch nicht vergessen werden, dass der Großteil der Karlsruher Schulden außerhalb des Kernhaushalts liegt, nämlich mit rund 80 Prozent in den Beteiligungsgesellschaften. Einen unbestreitbar großen Anteil hat der defizitäre ÖPNV, bei dem ohne Gegensteuern und von alleine keine Kehrtwende zu erwarten ist. Im Gegenteil: bis 2030 summiert sich das jährliche Defizit auf mehr als 146 Millionen Euro. Ein wesentlicher Faktor ist hierbei die unzureichende Gegenfinanzierung durch Land und Bund – beispielsweise beim Deutschlandticket. Bis zum jetzigen Zeitpunkt ist es technisch nicht umsetzbar, eine automatische Postleitzahl-Abfrage zu implementieren, wenn das Deutschlandticket digital über Apps wie den „DB Navigator“ gekauft wird. Selbst wenn ein Fahrgast mit seinem auf diese Weise gekauften Deutschlandticket den Karlsruher ÖPNV vorrangig oder sogar ausschließlich nutzt, bedeutet das also nicht, dass unsere Stadt vom Bund dafür auch automatisch finanziell entschädigt wird. Gleichzeitig bricht die Nachfrage nach herkömmlichen Ticket-Abos unserer Verkehrsbetriebe ein, weil das Deutschlandticket günstiger ist. Die gute Qualität unseres ÖPNV wird verramscht – auf Kosten des städtischen Haushalts.

Weil eine Besserung der Situation kurzfristig nicht zu erwarten ist, sind wir leider auch gezwungen, Einsparungen bei den Verkehrsbetrieben mitzugehen. Hierbei treibt uns jedoch stets die Abwägung um, welche Vorschläge des fortgeschriebenen Einsparkonzeptes für die Karlsruherinnen und Karlsruher noch am ehesten zumutbar sind und welche wir nicht vertreten können: Welchen Imageschaden erleidet der ÖPNV durch das Einsparkonzept und wie können wir diesen so gering wie möglich halten?

Nicht vertretbar ist aus unserer Sicht die gantztägige Taktreduzierung bei den Tramlinien samstags von 10 auf 20 Minuten. Menschen wollen und sollen gerade am Wochenende mobil sein, um Ausflugsziele zu erreichen oder Einkäufe und Shoppingtouren in der Innenstadt zu erledigen. Bei den Haushaltsberatungen wurden bereits die Parkgebühren erhöht. Jetzt auch noch das ÖPNV-Angebot am Samstag auszudünnen, hätte weitere schwerwiegende Konsequenzen für den Einzelhandel und das Gewerbe.

Den vorgeschlagenen Wechsel von einem 20- auf einen 30 Minuten-Takt täglich schon ab 21:00 Uhr halten wir für zu früh, zumal Abendveranstaltungen oftmals länger dauern. Wir beantragen daher, dass der Wechsel erst ab 23:00 Uhr täglich erfolgt.

Hinsichtlich der Einsparvorschläge bei den Busverbindungen teilen wir die Auffassung, dass Linien, die täglich durchschnittlich von nur 40–60 Fahrgästen nachgefragt werden, eingestellt werden können. Auch ohne haushalterische Notwendigkeit ist der Weiterbetrieb solcher Verbindungen nicht zielführend. Hier sollen Anruflinientaxen eingerichtet werden. Zudem ist es unerlässlich, dass Schulfahrten auch auf entfallenden Buslinien weiter stattfinden. Es ist völlig richtig, dass diese Fahrten nicht zur Disposition stehen.

Wichtig ist uns zudem, dass der Gemeinderat und der Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe in regelmäßigen Abständen über Fahrgastzahlen informiert werden, sofern diese im Zusammenhang mit den beschlossenen Einsparungen stehen. Nicht zuletzt sprechen wir uns dafür aus, das Einsparkonzept zeitlich auf zwei Jahre zu befristen.

Unterzeichnet von:

Aljoscha Löffler

Leonie Wolf

Detlef Hofmann

Bettina Meier-Augenstein

Dr. Anton Huber

Sibel Uysal