



<b>STELLUNGNAHME zum Antrag</b>  SPD-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	<b>2019/0116</b>
	Verantwortlich:	<b>Dez. 1</b>
<b>Anreiz zum Umstieg auf ÖPNV während der Rheinbrückensanierung</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>26.03.2019</b>	<b>34</b>	<b>x</b>	

**Kurzfassung**

Inhaltlich sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zielführend. ÖPNV-Tarife sind durch eine geringe Preiselastizität gekennzeichnet, d. h. moderate Preisminderungen führen nur zu einer marginalen Mehrnachfrage bzw. nur durch sehr starke Preissenkungen kann eine wahrnehmbare Nachfragerhöhung erreicht werden.

Aus den vorgeschlagenen Maßnahmen ist deshalb nur eine sehr geringe Zahl von Umsteigern zu erwarten. Allerdings profitieren alle bisherigen ÖPNV-Nutzer von den abgesenkten Tarifen – so dass eine Fehlförderung entsteht.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input 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	x	Nein		Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	Nein		Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein	x	Ja	abgestimmt mit KVV

**Die Verwaltung prüft über den Aufsichtsrat des Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) kurzfristig Möglichkeiten, Fahrten aus dem östlichen Landkreis Germersheim (Wörth, Hagenbach, Jockgrim etc.) über die Rheinbrücke nach Karlsruhe und umgekehrt preislich besser zu stellen – nach dem Motto „3 Waben fahren, 2 Waben zahlen“. Ebenso prüft die Verwaltung Möglichkeiten der Einführung eines „Mehrwerttickets“ für Zeitkarten zur Stärkung des ÖPNV während der Zeit der Rheinbrückensanierung.**

Bereits Anfang des Jahres 2018, also im Vorfeld der absehbaren Rheinbrückensanierung, hat sich die Stadt Wörth an den KVV gewandt mit der Bitte, unter anderem auch durch tarifliche Unterstützungsmaßnahmen für Autofahrer den ÖPNV attraktiver zu machen. Auch eine Nulltarifvariante für Wörther Bürger war im Gespräch. Alle Vorschläge scheiterten aber letztendlich an der Finanzierbarkeit.

Der KVV ist Dienstleister für die Verkehrsunternehmen und die für die Abdeckung des Defizits im ÖPNV verantwortlichen Stadt- und Landkreise (Aufgabenträger ÖPNV). Der KVV hat also keine eigenen Mittel, die er einbringen kann, sondern diejenige Institution (Kommune bzw. Stadt- oder Landkreis), welche eine tarifliche Sondermaßnahme wünscht, muss den finanziellen Ausgleich im KVV gegenüber allen anderen Beteiligten übernehmen. Dies sind neben den unmittelbaren Mindereinnahmen auch Zusatzkosten aus der Administration, insbesondere Mehraufwendungen im Vertrieb.

Von der Stadt Karlsruhe gewünschte Maßnahmen, wie die vorgeschlagene befristete Absenkung der Wabenanzahl für Fahrten aus bzw. zu dem östlichen Teil des Landkreises Germersheim nach/ab Karlsruhe und auch eine nachträgliche Gutschrift auf Zeitkarten für diese Verbindung („Mehrwerttickets“) müssten vollumfänglich auch von der Stadt Karlsruhe getragen werden.

Inhaltlich sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zielführend. ÖPNV-Tarife sind durch eine geringe Preiselastizität gekennzeichnet, d. h. moderate Preisminderungen führen nur zu einer marginalen Mehrnachfrage bzw. nur durch sehr starke Preissenkungen kann eine wahrnehmbare Nachfragesteigerung erreicht werden.

Aus den vorgeschlagenen Maßnahmen ist deshalb nur eine sehr geringe Zahl von Umsteigern zu erwarten. Allerdings profitieren alle bisherigen ÖPNV-Nutzer von den abgesenkten Tarifen – so dass eine Fehlförderung entsteht.

Der KVV erwartet durch anderweitige Maßnahmen, wie das Anbieten von zusätzlichen Kapazitäten und Fahrtlagen im Schienenverkehr sowie begleitende Info-/Marketingmaßnahmen einen deutlicheren Attraktivitätsanreiz zum Umstieg.