

RESOLUTION des Kreistags des Landkreises Konstanz vom 17. Mai 2021
„ÖPNV-Ausbau nicht gefährden!“

1. Der Landkreis Konstanz bekennt sich zur Stärkung des ÖPNV und unterstützt die Ausbaupläne des Landes zu mehr klimafreundlicher Mobilität. Er leistet dabei einen eigenen Beitrag für nachhaltige und damit klimafreundliche Mobilitätsangebote für die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis.
2. Ein Plus an Angebot im Sinne zentraler Ausbauziele kann aber nur mit einem Plus auch an Finanzmitteln innerhalb des ÖPNV-Systems einhergehen. Die massiven Einnahmefälle im ÖPNV, die sich auch 2021 fortsetzen werden, müssen über ein Zuschussprogramm wie in 2020 ausgeglichen werden.
3. Eine Überbrückungshilfe von lediglich 50 % der Einnahmefälle im ersten Halbjahr 2021 (Jan. – Juni 2021) als Ausgleichsfinanzierung überfordert den Landkreis.
4. Der Landkreis Konstanz als Aufgabenträger fordert eine verlässlichen Perspektive für die Finanzierung des ÖPNV. Wir erwarten vom Land, dass es kurzfristig einen verlässlichen und – im Rahmen einer fairen Lastenverteilung zwischen Land und kommunaler Seite – auskömmlich finanzierten ÖPNV-Rettungsschirm aufsetzt.

Begründung

Der Landkreis Konstanz bekennt sich zur Stärkung des ÖPNV und unterstützt die Ausbaupläne des Landes zu mehr klimafreundlicher Mobilität.

Im Januar 2021 hat die ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg in ihren Ziel- und Maßnahmenempfehlungen insbesondere den substanziellen Ausbau des ÖPNV-Leistungsangebots im Sinne einer attraktiven und verlässlichen Taktung als Zielbild 2030 formuliert. Auch die neue Landesregierung wird beim Ausbau des ÖPNV einen politischen Schwerpunkt setzen. Es geht darum, die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors deutlich zu reduzieren, ohne Mobilität zu beschränken. Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger steht uneingeschränkt zu dieser Zielsetzung im Sinne des Klimaschutzes.

Der Landkreis Konstanz hat im Januar 2020 den Regionalbusbetrieb übernommen, das Verkehrsangebot deutlich erhöht und auch den Bedarfsverkehr am Abend und am Wochenende erweitert. Dieser Prozess wird fortgeführt.

Als freiwillige Leistung bezuschusst der Landkreis seit vielen Jahren den „seehas“ zwischen Konstanz und Singen/und Engen und außerdem betreibt er seit 1996 als Eisenbahnverkehrsunternehmen die für den Personenverkehr reaktivierte Schienenstrecke zwischen Stockach und Radolfzell („seehäsele“). Auch hier ist vorgesehen, das Fahrplanangebot auf den Landesstandard in der Zeit zwischen fünf und 24 Uhr zu erweitern. Taktergänzungen auf anderen Schienenstrecken (z. B. in Richtung Schweiz, Singen – Gottmadingen - Schaffhausen) werden vom Landkreis neben einer Regionalschnellbuslinie auch weiterhin finanziell unterstützt.

Das Plus an Angebot im Sinne zentraler Ausbauziele kann aber nur mit einem Plus auch an Finanzmitteln innerhalb des ÖPNV-Systems einhergehen.

Neben den Mindestbedienstandards in Sachen Taktung, die das Land laut den Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission als Rahmenvorgabe setzen und finanzieren will, wird sich auch ein Bedarf für zusätzliche kreiskommunale Mittel im Hinblick auf die passgenaue örtliche Umsetzung ergeben. Der Landkreis sieht sich als ÖPNV-Aufgabenträger hier mit in der Verantwortung und ist bereit, seinen Beitrag zu nachhaltigen und damit klimafreundlichen Mobilitätsangeboten für die Bürgerinnen und Bürger weiter auszuweiten.

Gleichzeitig fallen die ambitionierten Ausbauziele auf Landes- und örtlicher Ebene in eine Zeit, in der die ÖPNV-Branche bekanntermaßen pandemiebedingt unter massiven Einnahmeausfällen zu leiden hat. Dies galt für das Jahr 2020, setzt sich aktuell in 2021 fort und wird auch in den Folgejahren – mit Aufwärtstrend – anhalten. So prognostiziert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass sich die ÖPNV-Branche aufgrund der Corona-Folgewirkungen voraussichtlich erst Ende des Jahres 2023 wieder weitgehend stabilisieren wird.

Ohne gefestigte ÖPNV-Strukturen mit dem für Baden-Württemberg typischen starken Mittelstand in der Unternehmerbranche kann und wird die ehrgeizige Ausbaustrategie des Landes aber nicht gelingen – und hier fehlt es derzeit an einer verlässlichen Perspektive, auch für die Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger. Denn nach einem – mit maßgeblicher Unterstützung des Bundes – auskömmlichen und für die Verkehrsunternehmen damit auch existenzsichernden ÖPNV-Rettungsschirm 2020 hat das Land bis dato lediglich eine vorläufige Überbrückungshilfe für das 1. Halbjahr 2021 in Höhe von 115 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, finanziert aus 65 Mio. Euro „Restmitteln“ als Übertrag aus dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020, ergänzt um 50 Mio. Euro zusätzliche Landesmittel.

Der VDV aber prognostiziert aktuell für das gesamte Jahr 2021 Erlösausfälle von mindestens 350 Mio. Euro im Land, wobei der Schwerpunkt der Einnahmeverluste mit 230 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2021 liegen soll. Über die genannten 115 Mio. Euro können daher zunächst maximal 50 % der Verluste im 1. Halbjahr ausgeglichen werden. In der rechtstechnischen Umsetzung bedeutet dies, dass die einschlägige Richtlinie „Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2021“ des Landes bis Juni 2021 einen Ausgleichssatz gegenüber den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern von vorerst nur 50 % vorsieht. Zum Vergleich: Der Ausgleichssatz im Jahr 2020 lag bei 95 %.

Zwar geht das Land von einer weiteren Beteiligung des Bundes in Höhe von rund 100 Mio. Euro für das Jahr 2021 aus. Diese ist jedoch noch nicht gesichert. Doch selbst bei Anrechnung der erwarteten Bundesmittel von 100 Mio. Euro in Höhe von 65 % (Anteil der Schadenssumme des 1. Halbjahrs am Gesamtschaden in 2021) verbleibt eine landesweite Finanzierungslücke von 50 Mio. Euro (115 Mio. Euro + 65 Mio. Euro = 180 Mio. Euro, Gesamtbedarf 1. Halbjahr 2021: 230 Mio. Euro).

Der Landkreistag Baden-Württemberg hat in den bisherigen Verhandlungen mit dem Land bereits mehrfach signalisiert, dass die ÖPNV-Aufgabenträger bereit sind, einen kommunalen Eigenanteil in den Rettungsschirm-Topf einzubringen und auch in gewissem Umfang in die Vorfinanzierung zu gehen. Aber diese Beiträge müssen vor Ort kalkulierbar sein. Mit dem genannten Unsicherheitsfaktor im Hinblick auf ausbleibende Bundesmittel und der Finanzierungslücke in Höhe von 50 Mio. Euro allein für das 1. Halbjahr 2021 liegt das Finanzierungsrisiko derzeit allein bei den Kreishaushalten.

Über die bestehende ÖPNV-Überbrückungshilfe des Landes ist das 1. Halbjahr 2021 somit zulasten der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger völlig unzureichend finanziert, eine Lösung für das 2. Halbjahr 2021 – und die Folgejahre – noch nicht in Sicht.

Damit stehen wir als Landkreis bei ausgeschriebenen Bruttoverträgen in der vollen Finanzverantwortung gegenüber den Verkehrsunternehmen. Ohne Angebotskürzungen würde der Landkreis letztlich die „Rest-Schadenssumme“ bis zu 95 % der Einnahmeverluste (wie in 2020) allein aus dem kommunalen Haushalt tragen. Die erst kürzlich neu geschaffenen ÖPNV-Strukturen im Landkreis wären auf Dauer geschädigt und jegliche Ausbaupläne nachhaltig konterkariert. Ohne verbessertes Leistungsangebot gibt es keine zusätzliche Nachfrage im ÖPNV und auch keine Chance, den ÖPNV in dem aus Klimaschutzgründen gebotenen Maß auszubauen!

Um die Verluste weitgehend abzufedern, müsste der Landkreis allein im 1. Halbjahr 2021 kreiskommunale Mittel in Höhe von 1.455,000 Euro aufwenden.

Diese Mittel würden unseren ÖPNV-Kreishaushalt außerplanmäßig stark belasten, weshalb Einschränkungen an anderer Stelle erfolgen müssten. Damit geraten auch die notwendigen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen in unserem Landkreis finanziell unter Druck. Hier drohen Mittelkürzungen, zeitliche Verschiebungen oder gar Streichungen von Projekten – denn die Kreismittel können nicht doppelt verausgabt werden.

Eine nachhaltige Landes-Verkehrspolitik muss anders aussehen. Wir erwarten daher vom Land, dass es kurzfristig einen verlässlichen und – im Rahmen einer fairen Lastenverteilung zwischen Land und kommunaler Seite – auskömmlich finanzierten ÖPNV-Rettungsschirm aufsetzt.

Damit kann nicht zugewartet werden, bis die allgemeinen Finanzverhandlungen zwischen Land und Kommunen abgeschlossen sind. Nur bei einer raschen Einigung über den ÖPNV-Rettungsschirm erhalten die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die notwendige Planungssicherheit, nur so können die *jetzt* notwendigen Stützungsmaßnahmen für den ÖPNV in Einklang mit den *mittel- und langfristig* angelegten Ausbauplänen gebracht werden. Andernfalls wird die aus Klimaschutzgründen dringend gebotene Ausbauoffensive im ÖPNV eingebremst, noch bevor sie so richtig Fahrt aufnehmen konnte!

Aus diesem Grund fordert der Landkreis nochmals mit Nachdruck eine dauerhafte, auskömmliche Finanzierungshilfe des Landes für den ÖPNV.