



Beratungsvorlage

RA-KT-2022.21.07		Raum- und Regionalplanung / Verkehr und Statistik	
		Aktenzeichen:	3.1/012.31
Beratungsfolge		Sitzung am:	25.10.2022
Kreistag		Beratungszweck:	- Beschlussfassung -
			öffentlich
Beratungsergebnis			
	einstimmig		laut Beschlussvorschlag
	mit Stimmenmehrheit		abweichender Beschluss wird nachgereicht
	Ja – Stimmen		Sitzungsinformation wird nachgereicht
	Nein – Stimmen		Anfrage wird nachgereicht
	Enthaltungen		Anregung wird nachgereicht
	Kenntnisnahme (ohne Beschluss)	Handzeichen Geschäftsstelle :	

TOP 7: ÖPNV-Bericht 2022

A. Anlass

Die Verwaltung legt den Kreisgremien jährlich einen ÖPNV-Bericht vor. Ziel ist die Darstellung der aktuellen Gesamtsituation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Rastatt unter Berücksichtigung der Finanzsituation. Vor dem Hintergrund, dass zukünftig ein jährlicher Bericht durch den Geschäftsführer des KVV eingeplant ist, werden die ÖPNV-Berichte künftig kürzer und mit Fokus auf die landkreisspezifischen Projekte und Maßnahmen gefasst.

Die Thematik sollte im Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung am 27. September 2022 vorberaten werden. Der Verhandlungsgegenstand wurde nach einem Antrag zur

Geschäftsordnung vertagt. Es erfolgt daher die direkte Vorstellung des ÖPNV-Berichtes in der Kreistagssitzung am 25. Oktober 2022.

B. Gesamtstrukturelle EU-, Bundes- und Landesprojekte bzw. –maßnahmen mit direkten Auswirkungen auf den Landkreis

1. Clean Vehicle Directive der EU (CVD)

Auf europäischer Ebene wurde 2019 die „Clean Vehicle Directive“ beschlossen, durch die bei der Fahrzeugbeschaffung im Rahmen von Linienbündelausschreibungen ein europaweiter Rahmen vorgegeben wird. Am 15. Juni 2022 ist hierzu in Deutschland die nationale Umsetzung in Form des Sauberen-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) in Kraft getreten. Im Anschluss daran wird aktuell durch das Land ein Landesmobilitätsgesetz vorbereitet, in dem die Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG auf Landesebene geregelt werden soll. Das Anhörungsverfahren soll hierfür im Herbst 2022 anlaufen. Nach ersten Informationen des Ministeriums für Verkehr im Rahmen einer Infoveranstaltung soll ein Eckpunkt der Regelung sein, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge über Busverkehre so auszugestalten sind, dass ab 1. Januar 2040 nur noch emissionsfreie Busse eingesetzt werden dürfen. In den Linienbündeln des Landkreises Rastatt werden aktuell ca. 90 Busse eingesetzt. Nicht einberechnet sind hierbei die Busse der Linienbündel der VERA und der Stadt Baden-Baden mit kreisübergreifenden Verkehren. Ebenfalls noch nicht berücksichtigt sind hierbei alle Bedarfsverkehre im Landkreis. Dies verdeutlicht, dass das Thema der Umsetzung der tiefgreifenden gesetzlichen Vorgaben sowohl die Verwaltung arbeitstechnisch als auch den Landkreis finanziell in den nächsten Jahren fordern wird.

2. ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg

Die Strategie wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bau und Planung am 16. November 2021 detailliert vorgestellt. Inzwischen wurde das Landeskonzzept am 10. Mai 2022 vom Kabinett verabschiedet. Die Strategie 2030 ist inzwischen veröffentlicht und als Anlage 1 beigelegt. Aktuell werden durch das Verkehrsministerium in allen Landkreisen Informationstermine koordiniert, um mit möglichst vielen Akteuren in die Diskussion einzutreten, wie die Landesstrategie umgesetzt werden kann. Auch hier wird der Umsetzungsprozess die Verwaltung in den nächsten Jahren arbeits- und finanztechnisch fordern.

3. Einführung des Landesjugendtickets

Das Landesjugendticket wird nun einheitlich zum 1. März 2023 eingeführt werden. Die Teilnahme des Landkreises wurde bereits im Kreistag am 26. April 2022 nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung grundsätzlich beschlossen. Eine kostenneutrale Variante der Zuschussregelung soll für den Landkreis angewendet werden. Die Verwaltung wird dem Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung am 15. November 2022 eine entsprechend ausgestaltete Satzungsänderung der Schülerbeförderungssatzung zur Vorberatung unterbreiten. Die abschließende Beratung und Beschlussfassung ist für die Kreistagssitzung am 13. Dezember 2022 eingeplant.

Dass eine mögliche Nachfolgerregelung des 9-€-Ticket auf das Landesjugendticket Auswirkungen hat, ist unwahrscheinlich. Die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern müssen allerdings schlussendlich abgewartet werden.

C. Schienenpersonennahverkehr mit Bezug zum Landkreis Rastatt

1. Neue Haltepunkte auf der Rheintalbahn

Seitens der Kommunen Bietigheim, Bühl und Rastatt bestehen weiterhin Bestrebungen, zusätzliche Haltepunkte (Bietigheim-Süd, Bühl-Bußmatten, Rastatt-Niederbühl) auf der Rheintalbahn einzurichten. Die Realisierungen sind betrieblich erst mit Fertigstellung des Rastatter Tunnels möglich. Das Gesamtprojekt wird durch den Landkreis koordiniert. Nach Abschluss der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) werden aktuell notwendige Planungsvereinbarungen direkt zwischen DB AG und den 3 Kommunen abgeschlossen bzw. abgestimmt. Auf deren Grundlage soll dann in die Leistungsphasen 1 und 2 eingetreten werden.

2. INTERREG-Machbarkeitsstudie Schienenverbindung Karlsruhe – Rastatt – Haguenau – Saarbrücken

Die Arbeiten an der INTERREG-Machbarkeitsstudie wurden unter breiter fachlicher Beteiligung verschiedener Akteure im März 2021 mit einer Bestandserfassung aufgenommen. Die Erarbeitung der weiteren Planungsschritte (Potenziale, Szenarien, Kostenschätzung, Machbarkeit und Kosten-Nutzen-Faktor) wurden bis April 2022 abgeschlossen. Im Ergebnis werden 2 Szenarien vorgestellt, eine basierend auf der Verlängerung des Stadtbahnsystems von Karlsruhe kommend (+ 162 Mio. €) und die andere basierend auf dem Eisenbahnsystem (+ 205 Mio. €). Die Mehrkosten resultieren auf dem Vergleich zum 0-Szenario. Grundkosten in Höhe von 85 Mio. € (Neubau der Brücke) werden bei allen 3 Varianten anfallen. Bei einer überschlägigen Nutzen-Kosten-Analyse erzielt das

Stadtbahnssystem (KA-) Rastatt – Haguenau ein positives Ergebnis von 1,4 (Eisenbahnverkehr 0,8). Darüber hinaus bis Obermodern oder Saarbrücken ist das Ergebnis mit 0,3 deutlich negativ.

Im Rahmen der Diskussion der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie haben sich noch offene Fragen und Unklarheiten bzgl. der Ausführlichkeit der Datenlage ergeben. Insbesondere von französischer Seite werden vor Einstieg in die weiteren Planungsstufen noch konkretisierende Aussagen zum Potenzial, zur Thematik Güterverkehr und zu verschiedenen technischen Details erwartet. Ob hierfür eine Vertiefung der Studie oder eine gesonderte zusätzliche Studie notwendig ist, prüft aktuell eine technische Arbeitsgruppe. Da der Vertrag mit dem Büro ausgelaufen ist, stellt sich auch die Frage der Finanzierung. Ob die Arbeit über INTERREG V noch finanziert werden kann, ist fraglich und muss ebenfalls noch geprüft werden. Sobald alle entscheidungsrelevanten Fakten vorliegen, muss die politische Entscheidung getroffen werden, ob in die weiteren Planungsphasen eingetreten werden soll.

D. Projekte, die in der Verantwortung des Landkreises liegen

1. Wettbewerbsverfahren gem. EU-Verordnung 1370/2007

Die Ausschreibungen im KVV erfolgen linienbündelbezogen und stufenweise auf der Grundlage des Nahverkehrsplans. Der Vertrag des Linienbündels Sinzheim endet zum Fahrplanwechsel Dezember 2024. Ende des Jahres 2022 muss daher mit der Vorabbekanntmachung in das Vergabeverfahren eingetreten werden. Über die Rahmenbedingungen wird im Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung informiert.

2. Linienbündel Landkreis Rastatt/Stadtkreis Baden-Baden

Zwei Linienbündel mit Landkreisbezug beinhalten Linien im (kreis-)grenzüberschreitenden Verkehr mit der Stadt Baden-Baden:

- Linienbündel Baden-Baden / Landkreis Rastatt
- Linienbündel Baden-Baden

Aufgrund der starken funktionalen und betrieblichen Verknüpfung des Landkreises mit der Stadt Baden-Baden hat der Kreistag am 22. Oktober 2013 beschlossen, auf der Grundlage eines Vergabekonzeptes eine Vereinbarung zur Bildung der „Gruppe örtlich zuständiger Behörden“ mit der Stadt Baden-Baden abzuschließen sowie einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDa) für die Linienbündel „Baden-Baden/Landkreis Rastatt“ und „Baden-Baden“ zwischen den Aufgabenträgern

Landkreis Rastatt, Stadtkreis Baden-Baden und der Baden-Baden-Linie (BBL) als Betreiber abzuschließen. Im kreisüberschreitenden Verkehr sind hiervon die KVV-Linien 207 (Sinzheim), 212 (Rastatt), 214 (Gaggenau) 218 (Iffezheim), 243 (Kuppenheim), 261 (Sinzheim) und 285 (Hügelsheim/Baden-Airpark) betroffen. Diese Regelung ist begrenzt bis Ende 2025. Eine einvernehmliche Nachfolgeregelung ist aufgrund der großen betrieblichen Verknüpfungen zwischen den Partnern notwendig. Es besteht das Problem, dass die Altregelung aufgrund EU-rechtlicher Konkretisierungen nicht mehr rechtskonform fortgeschrieben werden kann.

Erste Abstimmungsgespräche bzgl. einer rechtssicheren Nachfolgeregelung wurden auf Verwaltungsebene aufgenommen. Eine kompetente Rechtsberatung wurde zur Bewertung der komplexen Materie hinzugezogen. Um den vergaberechtlichen Rahmenbedingungen nachkommen zu können, werden politische Entscheidungen Mitte 2023 notwendig sein.

3. Sachstände Regiobuslinien

Inzwischen wurde der gesamte Regiobusbetrieb aller 3 Linien aufgenommen:

- X 34: Rastatt – Baden-Airpark – Bühl
- X 44: Bad Herrenalb – Gernsbach – Baden-Baden – Bühl
- X 45: Baden-Baden – Sand - Ruhestein

Der Betrieb läuft weitgehend reibungslos. Die Nutzerzahlen sind trotz des Corona bedingten Fahrgasteinbruchs positiv zu werten (siehe Anlage 2). Perspektivisch wurde bei einem ersten Abstimmungsgespräch mit dem Landrat des Ortenaukreises, eine Regiobus-Südanbindung von Kehl kommend zum Baden-Airpark (Verknüpfung mit der Linie X 34) als mögliche Option für eine weitere Regiobusplanung eingebracht. Für den Fall, dass die Idee weiterverfolgt werden soll, müsste der Ortenaukreis federführend tätig werden. Vertiefende Gespräche hierzu stehen noch aus.

4. Umsetzung Elsassbus

Die komplexen Planungen für die Umsetzung des Elsassbusses werden auf verschiedenen Ebenen weitergeführt. Der Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung wurde kontinuierlich unterrichtet, letztmals am 5. Juli 2022. In dieser Sitzung wurde auch die Mitfinanzierung des Landkreises beschlossen. Aktuell werden die Themen Vergabe, Konzessionierung, Förderantrag beim Land, Projektvereinbarung, Finanzierung, Marketing und Technik in den Bussen bearbeitet. Intensive grenzüberschreitende Abstimmungsprozesse sind hierfür notwendig. Sollten keine unvorhergesehenen

Probleme entstehen, ist davon auszugehen, dass die Umsetzung planmäßig zum Fahrplanwechsel 12. Dezember 2022 gelingen kann.

5. Mobilitätspakt Rastatt

Die Federführung des Mobilitätspaktes ist inzwischen von der Stadt auf das Land übergegangen. Koordinierend nimmt das Regierungspräsidium Karlsruhe die Aufgabe für das Land wahr. Eine Verlängerung der Projektlaufzeit von 2 Jahren bis 2026 wurde inzwischen vom Lenkungsausschuss beschlossen. In den kommenden Jahren wird die Umsetzung von konkreten Maßnahmen aus dem gesammelten Aufgabenkatalog im Fokus stehen. Der Landkreis ist in den Planungs- und Umsetzungsprozess weiterhin eingebunden.

6. Nahverkehrsplan 2022

Im Rahmen des letzten ÖPNV-Berichtes wurde über die Neuerstellung des Nahverkehrsplans informiert. Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises wurde hierfür beschlossen. Der KVV hat eine Ausschreibung durchgeführt und den Auftrag an die Planungsfirma PTV, Karlsruhe vergeben. Die Arbeiten von PTV wurden inzwischen aufgenommen. Es ist von einer 1-jährigen Bearbeitungszeit unter Einbezug der Aufgabenträger in Form von Workshops auszugehen. Wenn auf dieser Grundlage ein Entwurf des Nahverkehrsplans erarbeitet wurde, wird ein breites Anhörungsverfahren durch den KVV durchgeführt. Hierbei werden u.a. die Städte und Gemeinden sowie die Nachbarlandkreise einbezogen.

7. Digitales Verkehrsmanagement im Landkreis Rastatt

Das Projekt wurde nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung detailliert in der Sitzung des Kreistags am 26. April 2022 vorgestellt. Der Kreistag hat hier die stufenweise Umsetzung des Projektes zustimmend zur Kenntnis genommen. Der gemeinsame Projektantrag mit der Stadt Baden-Baden im Rahmen des Förderwettbewerbs „Kommunale Skalierung digitaler Mobilität in Baden-Württemberg“ wurde leider abschlägig beschieden. Deshalb wurde eine gemeinsame Projektskizze für das Förderprogramm des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" eingereicht. Mit Mail vom 17. August 2022 hat der Fördermittelgeber mitgeteilt, dass die Projektskizze positiv beurteilt wurde und die beiden Kreise zu einer Antragsstellung bis Mitte September 2022 aufgefordert. Der Antrag wurde fristgerecht eingereicht. Über die weiteren Schritte wird der Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung unterrichtet.

8. Lärmaktionsplanungen der Kommunen

Mehrfach hat die Verwaltung die Thematik aufgegriffen und die betrieblichen Probleme für den ÖPNV durch flächige Ausweisungen von Tempo-30-Zonen im Rahmen der Lärmaktionsplanungen dargestellt. Aktuell geben parallele Ausweisungen in den Kommunen Bühl, Bühlertal und Ottersweier Grund zur Sorge bzgl. der Anschlusssicherung der Buslinien in Richtung Bühl Bahnhof sowie in den Nationalpark (Anschluss X 45). Der Landkreis wird hier zumindest versuchen, bei den Kommunen Maßnahmen anzuregen, die den Verkehrsfluss verbessern. Die Gesamthematik wird auch im Rahmen des Nahverkehrsplans 2022 analysiert und entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

E. Aktivitäten im Rahmen des Karlsruher Verkehrsverbundes

1. Verbundbericht

Der KVV-Verbundbericht gibt einen Überblick über Themen und Projekte in 2021 (Pandemie, Kombilösung, Tarife, digitale Angebote, autonomes Fahren, regiomove, Daten + Fakten) mit denen sich der KVV weiterentwickelt. Sie tragen dazu bei auch im Landkreis Rastatt den ÖPNV und vernetzte Mobilität attraktiver zu machen. Der Verbundbericht ist als Anlage 3 beigelegt.

2. Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Rastatt innerhalb des KVV

a. KVV-Jahresabschluss 2021

Die Zahl der beförderten Personen ist im Verbundgebiet des KVV im Geschäftsjahr 2021 mit 93,6 Mio. Corona bedingt nochmals zurückgegangen (2019: 166,7 Mio. / 2020: 100,5 Mio.). Im Verbundbereich kam es dadurch nochmals zu geringeren Fahrgeldeinnahmen gegenüber dem Vorjahr um 10,5 Mio. € bzw. 9 % auf insgesamt 110,7 Mio. € (2019: 151,4 Mio. € / 2020: 121,2 Mio. €).

Nach der KVV-Jahresabschlussrechnung 2021 sind für den Landkreis Rastatt Gesamtkosten in Höhe von 7,36 Mio. € (2020: 6,6 Mio. € / 2019: 5,7 Mio. € / 2018: 5,3 Mio. € / 2017: 4,94 Mio. € / 2016: 4,94 Mio. €) angefallen. Insgesamt bewegt sich der Abschluss aufgrund von Corona bedingten Sonderbetriebskostenzuschüssen und den Mehrausgaben für die Einrichtung der Regio- und Zubringerlinien über dem Niveau des Vorjahres. Insofern kam es in 2021 und kommt es in 2022 zu Mehrausgaben. Inzwischen ist aber klar, dass die ÖPNV-Rettungsschirme von 2020, 2021 und 2022 vollständig greifen. Sollten keine weiteren unerwarteten Mehrkosten auftreten und die Rettungsschirmmittel entsprechend der Überlegungen des Landes fließen, ist absehbar, dass die Mehrausgaben weitestgehend durch Mehreinnahmen gedeckt werden können. Aktuell ist daher davon auszugehen, dass der Haushaltsansatz 2022 in Summe gehalten werden kann.

b. Corona bedingte Auswirkungen auf den ÖPNV im KVV-Bereich

Über die Auswirkungen der Corona Krise auf den ÖPNV und die jeweiligen Sachstände der ÖPNV-Rettungsschirme hat die Verwaltung in den letzten ÖPNV-Berichten ebenfalls informiert. Die Prognosen des KVV bzgl. der Mindereinnahmen für das Haushaltsjahr 2021 haben sich wiederum weitgehend bestätigt. Die Prognosen für 2022 und in der Folge auch für 2023 gestalten sich allerdings schwierig. Die aktuell wieder gestiegenen Fahrgastzahlen sind im Wesentlichen auf das 9-Euro-Ticket zurückzuführen. Die Entwicklung nach Auslaufen des Tickets ist schwierig zu prognostizieren. Im Spätjahr wird voraussichtlich wieder die Coronalage Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV nehmen. Es ist insgesamt davon auszugehen, dass die Fahrgastzahlen in 2022 höher liegen werden im Vergleich zu 2021. Durch die weitgehende Abdeckung der Mindereinnahmen durch den Rettungsschirm 2022 sowie die vollständige Kostenabdeckung der Mindereinnahmen durch das 9-Euro-Ticket sind die Fahrgastzahl in 2022 finanziell betrachtet nicht von entscheidender Bedeutung.

Die Entwicklung in der komplexen Gesamthematik zeigt aber, dass die Verwaltung aufgrund der sich ständig veränderten Rahmenbedingungen in der Corona Lage auch weiterhin flexibel agieren muss. Der verwaltungstechnische Aufwand ist zudem erheblich. Der KVV leistet hierbei weiterhin sehr gute Koordinations- und Unterstützungsarbeit.

c. „Dieselkrise“

Aufgrund der Ukraine Krise haben sich die Treibstoffpreise bei den Verkehrsunternehmen dramatisch verteuert. Inzwischen haben Bund und Land zusätzlich zu den o.g. Rettungsschirmen Unterstützungsmaßnahmen für die „Dieselkrise“ abgelehnt. Partielle Stützungsmaßnahmen müssen trotzdem durch die Kreise erfolgen, da ansonsten mit Insolvenzen zu rechnen ist und der Betrieb in der aktuellen Ausgestaltung nicht mehr gewährleistet werden kann (insbesondere im ALT-Bereich). Im Busbereich sind spezifische Stützungsmaßnahmen nach derzeitigem Verlauf lediglich bei denjenigen Verkehrsunternehmen notwendig, die nach der Neuvergabe im Dezember 2021 für das Jahr 2022 noch nicht von dem Dynamisierungsindex des KVV profitieren. Hier wird der Landkreis einmalig für 2022 die Differenz des kalkulierten Dieselpreises mit dem nicht vorhersehbaren Dieselpreis 2022 übernehmen. Ab 2023 gilt dann auch für diese Busunternehmen der KVV-Fortschreibungsindex. Zeitnah müssen allerdings die ALT-Zuschüsse aller Unternehmen im Rahmen der bestehenden Verträge an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden. Die ALT-Verträge beinhalten keinen Dynamisierungsindex und die hohen Dieselskosten werden von der Thematik der Mindestlohnanhebung überlagert.

d. Prognostische Entwicklung innerhalb des KVV

Die Prognoseansätze des KVV im Jahr 2023 gehen davon aus, dass die Fahrgastzahlen auch in 2023 nicht das Ausgangsniveau vor der Coronakrise erreichen. Auch die Einführung des Landesjugendtickets wird hier keinen vollständigen Ausgleich bringen. Abzuwarten bleibt dann auch die Coronaentwicklung und die Überlegungen für eine Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets. Mindereinnahmen in der Größenordnung von ca. 20 % im Vergleich zu der Zeit vor Corona sollten auf alle Fälle noch einkalkuliert werden.

Ob im Jahr 2023 nochmals ein Rettungsschirm durch Bund und Land aufgelegt wird, muss abgewartet werden. Für den Fall, dass Mindereinnahmen nicht mehr durch einen Rettungsschirm aufgefangen werden, müssten die Defizite vollständig durch die Aufgabenträger getragen werden. Für den Haushalt 2023 werden hierfür 800 T€ vorsorglich eingeplant.

e. Auswirkungen und daraus resultierende Handlungsspielräume für den Landkreis

Der ÖPNV-Haushaltsansatz des Landkreises für 2023 orientiert sich zunächst an dem Niveau von 2022. Zugeschlagen werden die Ansätze für Mehrkosten aus Regiobuskonzepten, Linienbündelausschreibungsergebnissen, Nationalparkplanungen, KVV-Organisationskosten, Mehraufwendungen durch Ausgleich von Mindereinnahmen und Sonderprojekten (z.B. Erstellung NVP, KVV-Vollerhebung). Die Ansätze für „Zuschüsse an verbundene und private Unternehmen“ wird in Summe auf **15,7 Mio. €** (2022: 13,92 Mio. € / 2021: 12,27 / 2020: 10,77 Mio. € / 2019: 10,62 Mio. €) festgelegt. Diesen erhöhten Ausgaben stehen Einnahmen in Höhe von **6,83 Mio. €** (Landeszuweisungen Regiobuslinien, Ausgleichsleistungen anderer Landkreise) gegenüber (2022: 7,22 Mio. € / 2021: 5,89 Mio. € / 2020: 5,01 Mio. € / 2019: 4,92 Mio. €). Aufgrund von weniger erwarteten Rettungsschirmmitteln ist die Einnahme im Vergleich zu 2022 reduziert worden. Hieraus resultiert eine **Unterdeckung von 8,87 Mio. €** (2022: 6,7 Mio. € / 2021: 6,38 Mio. € / 2020: 5,76 Mio. € / 2019: 5,7 Mio. €). Zusammen mit den Stadtverkehrszuschüssen des Landkreises an die Großen Kreisstädte in Höhe von 0,27 Mio. € ergibt sich eine **ÖPNV-Gesamtkostenunterdeckung in Höhe von 9,14 Mio. €** (2022: 6,97 Mio. € / 2021: 6,65 Mio. € / 2020: 6,03 Mio. € / 2019: 5,97 Mio. €). Diese Unterdeckung entspricht einer ÖPNV-Ausgabe pro Einwohner in Höhe von ca. 39,1 €/a (2022: 30,05 €/a / 2021: 28,71 €/a / 2020: 26,07 €/a / 2019: 25,9 €/a).

Anlage 1: ÖPNV-Strategie 2030

Anlage 2: Fahrgastzahlen Regiobusse

Anlage 3: KVV Verbundbericht 2021

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Sachstandsbericht zum öffentlichen Personennahverkehr wird zur Kenntnis genommen und den dargestellten Vorgehensweisen zugestimmt.