

## „ÖPNV-Ausbau nicht gefährden!“

Der Landkreis Lörrach 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors deutlich zu reduzieren, ohne Mobilität zu beschränken. Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger steht uneingeschränkt zu dieser Zielsetzung im Sinne des Klimaschutzes.

Für den Landkreis Lörrach arbeiten wir derzeit an folgenden Ausbauplänen im ÖPNV:

- Ausbau von Regiobuslinien
  - Fortsetzung der Regiobuslinie 54 Kandern – Lörrach/Brombach
  - Inbetriebnahme Regiobuslinie Schopfheim – Rheinfelden zum Fahrplanwechsel 2021/22
  - Überlegungen zu einer Regiobuslinie Lörrach – EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
  - Überlegungen zu einer Regiobuslinie Kandern – Müllheim
- Bestellung verschiedener Verkehrsleistung, z.B. nächtliche Zu- und Abbringerfahrten zur trinationalen S-Bahn Basel auf der Linie 7300, täglich mehrere Fahrtenpaare auf der Linie 7310 zw. Tegenrau und Schönau i.Schw.
- Ermöglichung einer ganzjährigen Fahrradmitnahme auf der Linie 7300; Prüfung, ob dieses Angebot auf andere Buslinie erweitert werden kann
- Überplanung der Linienbündel „Markgräflerland“ und „Wiesental“ mit dem Ziel eines attraktiven und angebotsorientierten ÖV-Angebots
- Verkehrsstudie Kandertal; Entwicklung eines angebotsorientierten ÖV-Angebots für das Kandertal mit Bezügen nach Basel, ins Markgräflerland und ins Wiesental
- Planungen der ÖPNV-Erschließung des neuen Zentralklinikums des Landkreises
- Beteiligung am Infrastrukturprojekt „Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn“, welches die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen 15 Minuten-Takt zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf sowie für einen neuen Haltepunkt Lörrach-Zentralklinikum und eine ganztägige Durchbindung der S5 bis Schopfheim unter Bedienung aller Unterwegshalte schafft
- Beteiligung am Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV zwischen Basel und Erzingen (Baden)“
- Überlegungen zu flexiblen Bedienformen

Zusätzlich beschäftigt sich der Landkreis Lörrach mit Maßnahmen, wie z.B. die dynamische Fahrgastinformation und Barrierefreiheit, welche die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern.

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

klar 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 hat der Bund inzwischen angekündigt, die Corona-Hilfen um eine weitere Milliarde aufzustocken, sodass er sich durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel weiterhin hälftig an dem derzeit für 2020 und 2021 erwarteten Gesamtschaden von 7 Mrd. EUR beteiligt.

Die fortgesetzte Bundesbeteiligung entspricht der Forderung der Verkehrsministerkonferenz und bedeutet für Baden-Württemberg rund 103 Mio. EUR zusätzliche Mittel zur Schadensminimierung. Doch auch unter Berücksichtigung dieser 103 Mio. EUR Bundesmittel verbleibt eine landesweite Finanzierungslücke von 142 Mio. EUR für das Jahr 2021 (115 Mio. EUR Landesmittel + 103 Mio. EUR Bundesmittel = 218 Mio. EUR; voraussichtlicher Gesamtbedarf 2021: 360 Mio. EUR).

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 die der Finanzierungslücke in Höhe von 142 Mio. Euro 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 letztlich vor nur zwei Alternativen: den Verkehrsunternehmen die „Rest-Schadenssumme“ bis zu 95 % der Einnahmeverluste (wie in 2020) auszugleichen oder die Unternehmen dem greifbaren Risiko der Insolvenz auszusetzen. Letzteres würde unsere ÖPNV-Strukturen im Landkreis auf Dauer schädigen und jegliche Ausbaupläne nachhaltig konterkarieren. Denn ohne eine funktionierende ÖPNV-Branche mit unseren örtlichen Verkehrsunternehmen kein verbessertes Leistungsangebot, damit keine zusätzliche Nachfrage im ÖPNV und auch keine Chance, den ÖPNV in dem aus Klimaschutzgründen gebotenen Maß auszubauen!

Um unsere Unternehmen entsprechend zu stützen und die Verluste weitgehend abzufedern, müsste der Landkreis allein im 1. Halbjahr 2021, **ohne Berücksichtigung der Bundesmittel**, kreiskommunale Mittel in Höhe von 1,6 Euro aufwenden. **Unter Anrechnung einer Bundesbeteiligung in Höhe von rd. 28,61 % (Anteil Bundesbeteiligung an Gesamtschaden 2021) verbleibt für den Landkreis ein Finanzbedarf von 752.045,23 EUR.** 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 **2021** aufsetzt (**Gesamtlösung für das Jahr 2021**). 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!