

Sitzung	Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr - öffentlich - 12.09.2017		
Beratungspunkt	Kurzstreckentarif, Citytarif		
Anlagen			
Kontierung			
vorangegangene Beratungen	Vorlage Nr. 1-051/16 1-052/16 1-020/17 1-021//17	Sitzung GR-NÖ GR-Ö AGSV-Ö GR-Ö	Datum 28.06.2016 28.06.2016 17.01.2017 24.01.2017

Erläuterungen:

Aus der Mitte des Gemeinderates wurde der Wunsch der Einführung eines Kurzstreckentarifs im Rahmen der Einführung des neuen Stadtbusses zum 09.10.2017 geäußert.

Vorgeschichte Tarif und Anwendung des Tarifs des Verkehrsverbundes Schwarzwald -Baar

Der ehemalige Betreiber des Stadtbusses Donaueschingen, das Verkehrsunternehmen (VU) Donaueschinger Verkehrsbetriebe (DVB), hatte eine tarifliche Insellösung für den Bereich der Stadt Donaueschingen im Rahmen des Stadtverkehrs Donaueschingen innerhalb des Tarifgebietes des Verkehrsverbundes Schwarzwald-Baar (VSB). Die Fa. DVB hatte im Stadtverkehr Donaueschingen extrem niedrige Fahrpreise, insbesondere im Ausbildungsverkehr: So kostete z. B. eine Schülerfahrkarte im Abo von der „Äußeren Röte“ zum Fürstenberg-Gymnasium und zur Erich Kästner-Schule nur 9,06 € pro Monat. Aus dem übrigen Bereich der Kernstadt (Siedlung) kostete die Schülerfahrkarte im Abo 14,73 € pro Monat. Laut Aussage des Landkreises als Aufgabenträger des ÖPNV und zuständiger Genehmigungsbehörde für die Linienverkehrsgenehmigung und die Tarifgenehmigung des Stadtverkehrs Donaueschingen war der Stadtverkehr – nicht zuletzt durch diese extrem niedrigen Fahrpreise – defizitär, was vermutlich mit eine der Ursachen für die Insolvenz der Fa. DVB im Jahr 2013 war.

Die Thematik, dass es mit Einführung des neuen Stadtbuskonzepts in Donaueschingen zu einer Preiserhöhung (Angleichung bisheriger Haustarif des ab 2013/2014 kurzfristig eingesprungen VU Verkehrsgesellschaft Bregtal GmbH (VGB) an den Verbundtarif) kommen werde, war allen Beteiligten – somit auch dem Gemeinderat – schon lange bekannt.

Es bestand seit der Übernahme des Verkehrs zum 01.10.2014 durch den Landkreis, nachdem die Fa. DVB insolvenzbedingt den Linienverkehr eingestellt hatte, Konsens mit der Stadt, dass die Tarife des Stadtverkehrs bis zur Umsetzung eines Neukonzepts sukzessive an den VSB-Tarif angenähert werden, damit der Preissprung mit Umsetzung des neuen Stadtbuskonzepts nicht zu stark wird. Diese Zielsetzung fand im Übrigen auch Niederschlag in dem Vertrag zwischen der Stadt Donaueschingen

und dem Landkreis über den Stadtverkehr Donaueschingen mit einem jährlichen Defizitausgleich von 40.000 €.

Aus diesem Grund waren Verwaltung, Landkreis und Gemeinderat sich darin einig, die Tarife des Stadtverkehrs in Stufen anzupassen und dem Verbundtarif anzunähern sowie zum Start des neuen Stadtbuskonzepts und des Linienverkehrs umgesetzt zu haben.

Im Hinblick darauf, dass sich das Fahrplanangebot des Stadtverkehrs (heute stündlich, künftig halbstündlich) mit dem Neukonzept verdoppelt, bestand das Ziel, mit dem neuen Stadtbuskonzept den bisherigen Haustarif der DVB bzw. jetzt VGB abzuschaffen und künftig nur noch den Verbundtarif des VSB anzuwenden.

Ursprünglich war geplant, den neu konzipierten Stadtbus Donaueschingen zum Fahrplanwechsel am 01.12.2018 starten zu lassen. Durch den um 14 Monate vorgezogenen Starttermin am 07.10.2017 fehlen nun die eingeplanten tariflichen Annäherungsschritte zwischen dem jetzigen VGB-Stadtbustarif und dem Verbundtarif.

Thematik Kurzstreckentarif bzw. Citytarif

Die Verwaltung hat die Geschäftsführung des VSB gebeten, zu prüfen, ob für den Stadtverkehr Donaueschingen die Einführung eines Kurzstreckentarifs möglich wäre.

Herr Geschäftsführer Thomas Mager hat daraufhin zu den nachfolgenden Punkten folgende Stellungnahmen abgegeben:

Generelle Thematik Einführung Kurzstrecken-City-Tarif

„Wie schon mehrfach ausgeführt ist eine von politischer Seite aus angeregte „Kurzstreckenlösung“ nicht einfach umsetzbar. Die Frage nach einem Stadt- oder Kurzstreckentarif für 3, 4 oder 5 Bushaltestellen wurde bereits schon Anfang des Jahres in der Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr diskutiert. Meine Position hat sich nicht verändert: Es gibt Forderungen aus dem politischen Raum, im Kreisgebiet einen Kurzstrecken- oder Stadttarif einzuführen, wobei die Vorstellungen von Politik und Verwaltung, was alles mit einer Kurzstrecke abgedeckt werden soll, sehr variabel und unterschiedlich sind. So will beispielsweise ein Bürgermeister für eine Tarifstrecke, die heute 2 oder sogar 3 Zonen umfasst, dass seine Bürger bis zum Oberzentrum Villingen nur maximal 1 Zone zahlen. Das ist natürlich schwierig darstellbar, zumal vor dem Hintergrund, dass niemand die daraus entstehenden Tarifdefizite tragen bzw. ausgleichen will.

Sofern ein Stadt- oder Kurzstreckentarif eingerichtet würde, entstehen im Vergleich zu heute Einnahmeverchiebungen, die zu einer Verringerung der Tarifergiebigkeit für die Verkehrsunternehmen führen. Grundsätzlich müsste auch sichergestellt sein, dass ein Stadt- oder Kurzstreckentarif im gesamten Kreisgebiet vergleichbar ist. Beim Kurzstreckentarif kommt zudem das Problem, dass bei Ringlinien keine für alle zufriedenstellende Entfernungslösung gefunden wird. Ganz abgesehen von der nicht umsetzbaren gemeinsamen Lösung für Bus und Bahn aufgrund der ganz unterschiedlichen Distanzstruktur der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Grundsätzlich muss eine Kurzstreckenlösung – egal welcher Ausprägung – für alle Städte und Gemeinden vergleichbar umgesetzt werden, damit es zu keiner neuen Gerechtigkeitsdiskussion kommt. Beim heutigen Tarifzonenzuschnitt, der auf einem kommunalen Konsens aus dem Jahr 2000 beruht, ist das meiner Meinung nach nicht leistbar. Die Umsetzung einer haltestellenbezogenen Lösung öffnet einerseits die Frage, ob die Kurzstrecke nur bei Bussen zur Anwendung kommt oder auch bei der Bahn – aufgrund der unterschiedlichen Halteabstände ist eine einheitliche Lösung für alle Verkehrsmittel nicht darstellbar. Selbst wenn man nur Busse betrachtet, kommt es zu Unwägbarkeiten z. B. bei der Anwendung bei Ringlinien – da können im Vergleich zu einer geraden Linie 3 oder 4 Haltestellen äußerst unzureichend sein für den Nutzer – z. B. in Villingen bei der Umfahrung der Innenstadt oder bei den geplanten Ringlinien in Donaueschingen.

Wie schon mehrfach ausgeführt, wird der VSB ab 2018 zusammen mit dem VVR und TuTicket über das Thema Tarif- und Tarifzonenreform verhandeln müssen – es kann aufgrund der Durchtarifizierung in der regionalen Tarifkooperation 3er-Ringzug nur eine gemeinsame Neuordnung der Tariflandschaft geben. In diesem Zusammenhang wird man sicherlich auch prüfen, inwieweit ein Kurzstreckentarif oder vergleichbare neue Tarifmodelle technisch und politisch finanziell umsetzbar sind.“

Thematik Kalkulation der Kosten und eines jährlichen Zuschussbedarfes der Stadt Donaueschingen für einen Kurzstrecken- bzw. Citytarif

„Die Verkaufszahlen des heutigen Stadtverkehrs liegen dem VSB nicht vor, da die VGB ihre Verkäufe an den Schwarzwald-Baar-Kreis meldet, weil der derzeitige Stadtbusverkehr nicht im Tarifverbund tariflich integriert ist. Die Zahlen sind auch nur schwer belastbar, da durch die Neuordnung des Liniennetzes und des Fahrplanangebotes mit stark veränderten Zahlen zu rechnen ist. Fahrgastschätzungen der Planer liegen dem VSB leider nicht vor. Der VSB kennt nur die Abozahlen, die aber bei ca. 100 – 150 Abos für Schüler liegen und ein paar wenigen Daten für Erwachsene.

Eine Möglichkeit, den Bürgern den neuen Stadtbus Donaueschingen schmackhaft zu machen, ist natürlich ein finanzieller Anreiz, den man anbietet. In anderen Stadtbusstädten sind die Städte hingegangen und haben in der Startphase SonderTickets speziell für den Neustart Stadtbus herausgegeben und die entstehenden Tariffdifferenzen dem Verkehrsverbund ausgeglichen.

Hier wäre denkbar, für Erwachsene und Kinder nur in den Stadtbussen sog. SchnupperTickets anzubieten zum Preis von 1,30 €/0,70 €/Ticket (Differenz je 1,00 €) und TagesTickets für 2,40 € (Differenz 2,00 €/TagesTicket). Anhand der jeweiligen Stückzahlen wird dann monatlich der Differenzbetrag der Stadt in Rechnung gestellt. Eine solche Lösung könnte für erst einmal 6 Monate vereinbart werden – nach 4 Monaten kann man dann entscheiden, ob die Maßnahme verlängert wird.

Vergleichbares ist auch im Bereich der Wochen- und Monatskarten denkbar. Anhand der prognostizierten Fahrgastzahlen – die dem VSB nicht vorliegen – kann man dann auch kalkulieren, wie hoch der Ausgleichsbeitrag für die Stadt ausfällt. Eine Aktion mit Monatskarten ist natürlich am effizientesten bezogen auf Fahrgastzahlensteigerungen. Denkbar ist auch eine Bevorzugung von Senioren etc.

Gerne können wir uns kurzfristig bezüglich dieser Zahlen austauschen und ich Ihnen für die einzelnen Tarifprodukte die entstehenden Kosten berechnen, die dann vorgelegt werden.“

Anmerkung der Verwaltung

Das Verkehrsunternehmen VGB wurde gebeten, die aktuellen Fahrgastzahlen für den Referenzzeitraum März bis Mai 2017 dem VSB für eine Beispielrechnung zu melden. Die Zahlen werden in der Sitzung vorgestellt.

Finanzierung des ÖPNV durch die Stadt Donaueschingen

Der Finanzierungsanteil am ÖPNV durch die Stadt Donaueschingen erfolgt einerseits im Rahmen der Zahlung der Kreisumlage an den Schwarzwald-Baar-Kreis. Aus dieser Gesamtumlagezahlung wird ein Anteil für die Finanzierung des ÖPNV im gesamten Landkreis und damit auch für die Stadt Donaueschingen durch den Landkreis ausgegeben.

Andererseits zahlt die Stadt Donaueschingen dann noch speziell für den neuen Stadtbusverkehr ab dem 09.10.2017 jährlich 298.500 € an die VGB als Betreiber und Linienverkehrsunternehmen, welches den Stadtbusverkehr sonst nicht mit diesem wesentlich verbesserten Angebot eigenwirtschaftlich durchführen könnte.

Für die zusätzlichen weiteren oben dargestellten Sondertarife oder Einführungsangebote zum Start des neuen Stadtbusses sind bisher keine Mittel im Haushalt eingestellt. Klar ist aber, dass bei einem entsprechenden Beschluss des Gremiums diese Finanzierung dann zu leisten wäre.

Im Hinblick auf die beschränkte Einführung eines Sonderangebotes zu Beginn des Stadtbusverkehrs am 09.10.2017 wird seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass solch ein beschränktes Angebot Begehrlichkeiten weckt, die dann nach Einschätzung der Verwaltung wieder schwer rückgängig zu machen sind. Ob dadurch in der Folge und nach dem Wegfall solcher Sonderangebote die Fahrgastzahlen dann konstant blieben, wird von Verwaltungsseite aus bezweifelt.

Kurzstreckentarif für Grund- und Förderschüler

Wie bereits in vorigen Sitzungen der Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr und dem Gemeinderat dargestellt, bestünde kurzfristig nur die Möglichkeit, die Einführung eines Kurzstrecken-Tarifs nur für Grund- und Förderschüler zu ermöglichen. Dabei würde eine Vereinbarung mit dem Landkreis notwendig werden, in der pro Kind und Monat ein Zuschuss von 5 € durch die Stadt und 5 € durch den Landkreis gezahlt würde.

Die geschätzten Kosten hierfür wurden angefragt und werden in der Sitzung benannt.

Hier sei aber auch wieder auf die Ungleichbehandlung anderer ÖPNV-Nutzergruppen und die absehbaren Diskussionen in diesem Zusammenhang verwiesen.

Der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Schwarzwald-Baar, Herr Thomas J. Mager, wird in der Sitzung anwesend sein.

2
3
5
6
7

Beschlussvorschlag:

Die Arbeitsgruppe Stadtbusverkehr empfiehlt dem Gemeinderat, keinen Kurzstreckentarif bzw. Citytarif zu fördern.

Beratung: