

Anfrage Nr. 0002/2007/FZ
Anfrage von: Herrn Stadtrat Rehm
Anfragedatum: 07.12.2006

Stichwort:
Kurzstreckenticket

Im Gemeinderat am 07.12.2006 zu Protokoll genommene Frage:

Stadtrat Rehm:

Jetzt noch einmal zu Kirchheim, Straßenbahn: Es wurde angeregt, ob nicht wieder Kurzstreckenfahrkarten einzuführen wären. Die sind irgendwann einmal abgeschafft worden vom Verkehrsverbund und es wäre doch sehr attraktiv, wenn die Kirchheimer – oder in Rohrbach wurde es auch angesprochen – vom Zentrum Kirchheim auf den Friedhof fahren könnten und müssen dann nicht den vollen Preis bezahlen.

Oberbürgermeisterin Weber:

Das müsste man im Detail dann mit dem Verkehrsverbund besprechen, weil alle tarifrechtlichen Änderungen natürlich dort diskutiert werden müssen. Dann kommen aber solche Wünsche natürlich aus allen Stadtteilen. Das heißt, das hat dann für alle Städte und alle Strecken Folgen. Das müsste man dann im Einzelnen bitte beraten, welche Strecken da gewünscht würden.

Antwort:

Hierzu teilt die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG mit:

„Zunächst weisen wir darauf hin, dass das Fahrausweisangebot und die Höhe der Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr unserer Region auf der Ebene des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) beschlossen werden. Diese Entscheidungen werden somit nicht von den Verkehrsbetrieben selbst getroffen, sondern durch diese lediglich in beschränktem Maße mitbestimmt.

Weiterhin bitten wir um Verständnis dafür, dass der VRN und die Verkehrsunternehmen bei Änderungen des Verbundtarifsystems die entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen berücksichtigen müssen. Kürzungen von staatlichen Ausgleichsleistungen haben die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) in den letzten Jahren stark belastet. Daher könnten die Verkehrsbetriebe im VRN weitere Einnahmehausfälle nicht verkraften.

Die Möglichkeiten und Auswirkungen von Kurzstreckentarifen für Entfernungen von max. 2 km, was z. B. Fahrten innerhalb des Stadtteils Kirchheim abdecken würde, wurden im Auftrag des VRN durch ein Gutachten eines unabhängigen Planungsbüros untersucht. Dabei ergab sich, dass bei Einführung verbilligter Fahrscheine Mindereinnahmen in einer Größenordnung von über einer Million Euro für den gesamten VRN und die betreffenden Verkehrsunternehmen auftreten würden. Daher wurde im VRN einvernehmlich eine Entscheidung gegen solche Kurzstreckentarife getroffen, welche unverändert Bestand hat.

Bestehende Sondertarife in einzelnen Gebieten wurden im VRN nach dessen Gründung 1989 zum Teil noch beibehalten, sind jedoch nach unserer Einschätzung eher als Auslaufmodell zu betrachten. Der VRN hat in den 17 Jahren seines Bestehens nach unseren Unterlagen ein in Heidelberg bestehendes Kurzstreckenticket nicht abgeschafft, sondern im Juni 1998 als Ausnahmeregelung für Heidelberg ein Altstadt-Ticket, das später in City-Tarif umbenannt wurde, eingeführt.

Eine Einführung neuer Sondertarife, z. B. für einzelne Stadtgebiete, setzt voraus, dass die betreffende Gemeinde bereit ist, für die damit verbundenen Mindereinnahmen eine Ausgleichszahlung an den VRN bzw. die betreffenden Verkehrsunternehmen zu leisten. Die Höhe der erforderlichen jährlichen Ausgleichszahlungen für ein bestimmtes Sonderticket wäre ggf. mit einem speziellen Gutachten zu ermitteln, dessen Aufwand ebenfalls die betreffende Gemeinde tragen müsste.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Einführung von Sondertickets in einzelnen Gebieten die allgemein angestrebte Verbesserung der Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit des Verbundtarifsystems nicht fördern würde.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass wir gemeinsam mit dem VRN und den anderen Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren unsere Aufgeschlossenheit für Innovationen in der Preisgestaltung durch die Einführung neuer Angebote, z. B. der „Karte ab 60“ für Senioren, unter Beweis gestellt haben und so eine insgesamt positive Entwicklung von Fahrgastnachfrage, Erlösen und Wirtschaftsergebnis erreichen konnten.

Wir bitten um Verständnis dafür, dass wir unter den derzeitigen Bedingungen Sondertarife, welche Einnahmehausfälle und eine Verschlechterung unseres Wirtschaftsergebnisses bewirken, nicht verkräften können.“

Die Ausführungen der HSB werden von der Stadt mitgetragen.

Neben den bei der geringen Kostendeckung im ÖPNV sehr gewichtigen monetären Erwägungen zu Mindereinnahmen muss der Aspekt „Einfachheit und Verständlichkeit des Tarifsystems“ in einem vergleichsweise kleinen Verkehrsraum mit einem dichten ÖPNV-Netz wie der Stadt Heidelberg sehr hoch bewertet werden.

Schon das City-Ticket (1,00 €) leidet unter der bei Kunden wie Busfahrern unbekanntem Gebietsabgrenzung. Es wird nur auf Nachfrage verkauft.

Kurzstreckentarife in anderen Städten umfassen gleich das ganze Stadtgebiet (Fürth, Erlangen), kurze Fahrten über Tarifwabengrenzen im ländlichen Raum (Münster) oder in Großstädten drei S-Bahnstationen (Berlin).

Heidelbergs Raumstruktur entspricht diesen Merkmalen jeweils nicht.

Des Weiteren müsste berücksichtigt werden, dass für die Kontrolle eines entsprechenden Kurzstreckentickets nach Auskunft des VRN erhebliche Investitionen in die Entwertertechnik der Busse und Straßenbahnen getätigt werden müssten.

Die Tarife des VRN sind im bundesweiten Vergleich günstig (Großwabe Heidelberg, Einzelfahrschein 2,10 €).

Ca. 90 % der ÖPNV-Nutzer im VRN fahren mit den ohnehin günstigen, zielgruppenspezifischen Dauerafahrkarten.

Zusätzlich sind VRN und HSB aufgefordert, die Mehrfahrtenkarten (5 Fahrten zu je 1,80 €) stärker zu bewerben.