



Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2012/10714**
Datum: 09.05.2012
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220
Verfasser: Herr Oliver Paulsen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	30.05.2012 27.06.2012	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den für 2012 geplanten MDV-Tariferhöhungen

Zum 1. August 2012 plant der MDV neben der teilweisen Umstrukturierung der Tarifangebote wieder einmal die Erhöhung der Preise für die Nutzung der ÖPNV-Angebote. So sollen die Kosten der Einzelfahrscheine erneut jeweils um 10 Cent steigen – womit das hallesche Kurzstreckenticket inzwischen den gleichen regulären Preis erreichen wird, wie sein Pendant der Berliner Verkehrsbetriebe. Aus Sicht unserer Fraktion steht zu befürchten, dass mit diesen kontinuierlichen jährlichen Preiserhöhungen die Zugangsschwellen insbesondere für die spontane ÖPNV-Nutzung immer weiter erhöht werden. Das hätte zur Folge, dass die grundlegende Erfüllung der Daseinsvorsorge-Funktion des ÖPNV sowie die Ziele, durch intensivierte ÖPNV-Nutzung die hallesche Verkehrssituation zu entlasten und den verkehrsbedingten Ausstoß von Luftschadstoffen zu verringern immer stärker konterkariert würden.

Wir fragen daher:

1. Mit welchen konkreten Kostensteigerungen und Bedarfen haben MDV und HAVAG diese erneute Kostensteigerung begründet? Wie wurden diese Forderungen geprüft? Welche Alternativen wurden in Erwägung gezogen und warum verworfen?
2. Wie entwickelten sich die Verkaufszahlen der HAVAG-Kurzstrecken- und Normaltickets (sowie der entsprechenden Viererkarten und ihrer elektronischen Pendants) in Halle in den letzten drei Jahren (bitte monatliche Verkaufsstatistiken beifügen)?
3. Teilt die Stadtverwaltung die Auffassung, dass die regelmäßigen Preissteigerungen die in die ÖPNV-Nutzung gesetzten verkehrlichen und stadtplanerischen Ziele konterkarieren?
4. Wie lange kann nach der Einschätzung der Stadtverwaltung, der HAVAG beziehungsweise des MDV diese jährliche Preiserhöhungsroutine noch fortgeführt werden, bevor aufgrund nicht mehr bezahlbarer Preise ein deutlicher Abbruch der Nutzerzahlen zu erwarten ist?

5. Welche Finanzierungsalternativen werden zur Verhinderung eines weiteren schleichenden Attraktivitätsverlustes des ÖPNV-Angebots von Stadtverwaltung, HAVAG oder MDV geprüft und beispielsweise gegenüber der Landes- und Bundespolitik vorgeschlagen und eingefordert?

gez. Oliver Paulsen
Fraktionsvorsitzender

Sitzung des Stadtrates am 27.06.2012

**Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den für 2012 geplanten
MDV-Tariferhöhungen**

Vorlage-Nr.: V/2012/10714

TOP: 8.20

Antwort der Verwaltung

Zu 1.

Bei der Planung des Bedarfes der HAVAG zur Erstellung einer ausgeglichenen Bilanz für das Jahr 2012 wurde eine weitere Kürzung des Betriebskostenzuschusses um 1,6 Mio. €/Jahr berücksichtigt. Entsprechend dem geltenden Haustarifvertrag wurden auch Personalkostensteigerungen von + 2,5 % im Jahr 2012 eingearbeitet. Darüber hinaus müssen auch Preissteigerungen bei Material und fremden Lieferungen und Leistungen für Instandhaltungsaufgaben abgefangen werden. Damit nicht einseitig bei unveränderten Fahrkartenprodukten nur Preissteigerungen umgesetzt werden müssen, hat der MDV 2012 eine Alternative umgesetzt. Nach einer umfangreichen Marktforschung erfolgt eine Neuordnung und Differenzierung der Abonnementprodukte, z. T. mit erweiterten Zusatzleistungen, eine Flexibilisierung der Monatskarten und Differenzierung bei den Tageskarten.

Die Prüfung und Zustimmung für die durch die HAVAG beantragten Tarife erfolgt auf Grundlage von § 39 Abs.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Entsprechend dem Gesetzestext waren die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob diese unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Der Unternehmer hatte aufgrund des betrieblichen Rechnungswesens Auskunft über seine wirtschaftliche Lage zu geben. Auf der Basis einer Kosten-Erlösrechnung wurde vom Antragsteller dargelegt, welche Beförderungsentgelte geboten sind. Im Rahmen eines Vergleiches zwischen Kosten und Erlösen wurde geprüft, ob eine Änderung der Beförderungsentgelte gerechtfertigt ist. Die Prüfung der eingereichten Unterlagen hat ergeben, dass auch mit Anpassung der Beförderungsentgelte die Erlöse nicht ausreichen werden, die Kosten des Jahres 2012/13 ausgleichen zu können. Der Kostendeckungsgrad mit Zuschüssen (u.a. über Stadtwerke) wird ca. 94% betragen. Das Defizit musste für das Geschäftsjahr 2013 mit ca. 4,3 Millionen EUR veranschlagt werden. Insofern war die Anpassung der Beförderungsentgelte eine zwingende Notwendigkeit.

Zu 2.

Die HAVAG verfügt über die Verkaufsstatistik der letzten Jahre auch monatlich differenziert. Die Stadt hat diese Statistik nicht. Die Herausfilterung der Daten bei der HAVAG dauert längere Zeit, durch die Möglichkeit der Nutzung der 4-Fahrtenkarte als Bevorratungsmöglichkeit sind Rückschlüsse zur Anzahl der monatlichen Fahrkarte nicht möglich, dessen ungeachtet bleibt festzuhalten, dass eine Ausweisung der monatlichen Verkaufszahlen keine Rückschlüsse über positive bzw. negative Trends erlaubt. Bei den Verkaufszahlen im Jahr 2010 ist der Witterungseinfluss im I. Quartal und Dezember zu beachten. Die kalte Witterung führte zu einer Nachfragesteigerung von 0,58 Mio. Fahrten.

In den letzten Jahren war innerhalb des Bartarifes auch eine Verschiebung von Einzel- und Mehrfahrtenkarten zu Tageskarten zu beobachten. So stieg seit 2008 der Verkauf der Tageskarten von 44.765 Stück/Jahr auf 143.572 Stück/Jahr im Jahr 2011. Bei den Gruppentageskarten erhöhte sich der Absatz im gleichen Zeitraum von 14.548 Stück auf 18.212 Stück/Jahr.

Aus diesem Grund erfolgt eine Mitteilung der Verkaufsstatistik auf das Jahr bezogen.

Fahrkartenart	2010	2011	2012 (31.05)
Einzelfahrkarte	1.688.404	1.686.096	670.009
Einzelfahrkarte Kurz	518.041	475.712	195.589
4 Fahrtenkarte	644.472	570.258	228.638
4 Fahrtenkarte Kurz	185.341	152.390	61.100

Zu 3.

Die Stadtverwaltung vertritt die Meinung, dass ohne Tarifierpassungen eine Aufrechterhaltung des guten Niveaus im ÖPNV in der Stadt nicht möglich ist. Die Definition „regelmäßig“ muss aus Sicht der Verwaltung und der HAVAG relativiert werden, denn die Preise für Einzelfahrkarten werden nicht jährlich angehoben. So beträgt der Preis für die Einzelfahrkarte Kind seit 2008 unverändert bis 2011 1,20 €. Die Einzelfahrkarte Jedermann war von 2008 bis 2010 ebenfalls unverändert bei 1,70 € und wurde erst 2011 wieder um 0,10 € erhöht. Auch der Kurzstreckenpreis ist immer 2 bis 3 Jahre stabil, aktuell seit 2010 1,30 €. Bei der Bewertung der Preise ist zu beachten, dass die Mehrheit der Kunden (über 80 %) Zeitkarten besitzt und diese sehr intensiv nutzen. Deshalb beträgt die Durchschnittseinnahme pro Fahrt nur 0,67 €.

Zu 4.

Nach Auffassung der Verwaltung ist die Akzeptanz der Bevölkerung (bezüglich der jährlichen Preisanpassung) noch vorhanden, jedoch stark angespannt. Investitionen und eine damit einhergehende Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie die steigenden Kosten an Treibstoffen im Bereich des MIV/ ÖPNV rechtfertigen die jährliche Preisanpassung. Ziel muss es hierbei sein, dass Lohnniveau der Beschäftigten (insbesondere der Fahrerschaft), die Sicherheit der Verkehrsmittel und einen hohen Servicestandard zu erhalten. Die Frage der Preiselastizität (Mehreinnahmen durch Tarifierhöhung vs. Verlust von Fahrgästen durch höhere Tarife) spielt bei der Festlegung der Tarife immer eine wichtige Rolle, um den Verlust an Fahrgästen zu minimieren. Da aber die Politik auf immer weitere Reduzierung der Mittel für den ÖPNV abstellt, muss der Verlust einkalkuliert werden, auch die Stadt hat im Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag Einsparungen in Millionenhöhe von der HAVAG eingefordert. Für die Unternehmen im Nahverkehr gibt es fast nur noch die Möglichkeit Leistungen zu kürzen oder die Tarife zu erhöhen. Die Möglichkeit der Rationalisierung ist bei den Unternehmen fast ausgereizt. Eine Einschätzung des Zeitpunktes des deutlichen Abbruchs der Fahrgäste ist nicht möglich und aus Sicht der Verwaltung auch nicht notwendig. Es werden eher die äußeren Umstände, unter denen die HAVAG in der Stadt ihre Leistungen erbringt, Veränderungen herbeiführen (z. B. Demografischer Wandel, Bevölkerungsrückgang, hohe Arbeitslosigkeit, hoher Anteil von Transferempfängern in der Bevölkerung, fehlende Ansiedlung von Industrie).

Zu 5.

Die Möglichkeit nach Finanzierungsalternativen zu suchen und diese auch wirksam werden zu lassen, sind für Kommunen und Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde sehr begrenzt. Neue Geschäftsfelder im Verkehrswesen aufzumachen, stoßen schnell an förderrechtliche und beihilferechtliche Grenzen. Da die Initiativen zur Einbringung oder Neugestaltung von Gesetzen, als Voraussetzung für Veränderungen, im Land und im Bund nur von den Abgeordneten oder Fraktionen ausgehen können, werden wir entsprechende Aktivitäten von Parteien auf diesem Gebiet unterstützen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Sitzung des Stadtrates am 30.05.2012

**Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den für 2012 geplanten
MDV-Tariferhöhungen**

Vorlage-Nr.: V/2012/10714

TOP: 8.20

Antwort der Verwaltung

Um eine hinreichende Beantwortung der Anfrage vornehmen zu können, sind umfangreiche Abstimmungen mit verschiedenen Ämtern der Stadtverwaltung und externen Organisationen erforderlich.

Es ist daher erst möglich, die Beantwortung in die Stadtratssitzung im Juni einzubringen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter