

| | | |
|--|--|--|
| STELLUNGNAHME zum Antrag KULT-Gemeinderatsfraktion vom: 28.04.2015 eingegangen: 28.04.2015 | Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich: | 13. Plenarsitzung Gemeinderat 30.06.2015 2015/0262 23 öffentlich Dez. 1 |
| Ein-Waben-Tarif für die Karlsruher Innenstadt | | |

- Kurzfassung -

- Über Tarifregelungen entscheidet grundsätzlich der KVV. Die durch die besondere Tarifmaßnahme möglicherweise entstehenden Mindereinnahmen hat der Antragsteller, in diesem Fall die Stadt Karlsruhe, dem KVV auszugleichen.
- Der KVV hat über das eTarif-Pilotprojekt in Heidelberg bereits in der Aufsichtsratsitzung im Januar berichtet. Das Projekt endet im Dezember 2015, dann liegen erste Ergebnisse vor.
- Der KVV prüft diese Ergebnisse und entscheidet dann aufgrund seiner Zuständigkeit für tarifliche Regelungen über die Umsetzung eines ähnlichen Pilotprojekts in Karlsruhe.

| | | | |
|--|--|---|---|
| Finanzielle Auswirkungen des Antrages nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> | | | |
| Gesamtkosten der Maßnahme | Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.) | Finanzierung durch städtischen Haushalt | Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen) |
| | | | |
| Haushaltsmittel (bitte auswählen) Kontenart: Kontierungsobjekt: (bitte auswählen) Ergänzende Erläuterungen: | | | |
| ISEK Karlsruhe 2020 - relevant | nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> | Handlungsfeld: (bitte auswählen) | |
| Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO) | nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> | durchgeführt am | |
| Abstimmung mit städtischen Gesellschaften | nein <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> | abgestimmt mit | |

Über die (Wieder)-Einführung eines Innenstadttarifs beziehungsweise einer Kurzstreckenregelung liegt die Entscheidung beim Aufsichtsrat des KVV, da die Tarifhoheit bei der Verbundgesellschaft liegt. Durch die Absenkung des Tarifs würde sich gegebenenfalls eine Ergebnisverschlechterung im KVV ergeben, die vom veranlassenden Gesellschafter, in diesem Fall der Stadt Karlsruhe, vollumfänglich auszugleichen wäre.

Der KVV prüft permanent Entwicklungen, die die Tarifergiebigkeit und -ausgewogenheit optimieren. Ein in diesem Zusammenhang sehr interessantes Projekt ist das eTarif-Pilotprojekt des Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) im Stadtgebiet Heidelberg. Hier wird auf der technischen Basis des "Touch & Travel"-Systems ein Innenstadttarif angeboten, der sich aus Grund- und Arbeitspreis pro Kilometer zusammensetzt. Ziel ist es hier aber bewusst nicht, nur Fahrten in einem bestimmten Bereich günstiger anzubieten, sondern die Attraktivität des ÖPNV in einer politischen Gemeinde insgesamt zu steigern, indem Zugangshemmnisse, wie der Kauf einer Fahrkarte, abgeschafft werden. Es ist also durchaus mit einer ausgeglichen Einnahmesituation auch nach Einführung eines solchen Modells zu rechnen.

Der KVV hat bereits in der Aufsichtsratsitzung im Januar 2015 darüber berichtet, das eTarif-Pilotprojekt in Heidelberg zu beobachten und die Ergebnisse und Erkenntnisse auf den KVV herunter zu brechen. Das eTarif-Projekt in Heidelberg begann zum 01.01.2015, eine erste umfassende Bewertung wurde für das Ende des Jahres 2015 angekündigt. Eine mögliche Umsetzung eines in der Art ähnlichen eTarif-Projekts im Stadtgebiet Karlsruhe wird dann vom KVV aufgrund seiner Zuständigkeit in tariflichen Regelungen abschließend geprüft.

Die Einführung eines Innenstadt-Tarifs, vergleichbar eines Kurzstreckentarifs auf den im Antrag beschriebenen Streckenabschnitten im Rahmen der aktuellen Vertriebsstrukturen, lehnt der KVV eindeutig ab. Dieses Modell setzt durch eine reine Vergünstigung für vereinzelte Streckenabschnitte falsche Anreize und führt definitiv zu Mindereinnahmen, die durch die Stadt Karlsruhe auszugleichen wären. Auch vom Aspekt der Tarifgerechtigkeit sind linienbezogene Tarifiermäßigungen abzulehnen. Für die Bürgerinnen und Bürger in den Stadtteilen entlang der benannten Strecken würde sich eine Ermäßigung ergeben. Alle anderen Fahrgäste in der Wabe 100 (Karlsruhe) müssten den Regeltarif entrichten. Mit Einwendungen und Beschwerden seitens der betroffenen Kunden ist zu rechnen.

Des Weiteren wurde zum Dezember 2012 der abschnittsbezogene Kurzstreckentarif in den Fußgängerzonen Kaiserstraße und Pfinztalstraße im KVV aufgehoben. Gründe waren unter anderem eine nur geringe Nutzung des Tarifsangebots.