



STELLUNGNAHME zur Anfrage Freie Wähler-OR-Fraktion eingegangen am: 02.04.2019	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2019/0635 Dez. 4 / KVV
Tarifgestaltung im Stadtbusverkehr Durlach		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	10.07.2019	16	X	

- A) Da alle Omnibuslinien nicht nur innerhalb Durlachs unterwegs sind und mehrere Linien auch in ein- und ausbrechenden Verkehren in weitere Gemeinden fahren, kann der KVV in diesem Fall leider keine eindeutige Aussage über die genauen Verkaufszahlen treffen. Die Doppelwabe 100 und damit die Einzelfahrkarten im Bartarif sind in der gesamten Wabe 100 gültig. Darüber, wohin und wie weit die Fahrgäste mit der „Einzelfahrkarte 2 Waben“ fahren, können wir keine Aussage treffen. Ebenso bei den Zeitkarten. Monatskarten wie die 9-Uhr-Karte, die Karte ab 65 oder die Kombicard sind immer für mindestens zwei Waben gültig, teilweise sogar verbundweit. Der Verkaufsort steht dabei nicht im Zusammenhang mit der Nutzung der Fahrkarten.
- B) Der eTarif im KVV ist ein von Beginn an als zeitlich begrenztes Pilotprojekt des KVV geplant gewesen und ist seit 2017 in der Wabe 100 nutzbar. Hierbei soll bewusst vor allem das neue und innovative auf Basis des technischen Hintergrunds der modernen Smart phone-Technologie getestet werden. Eine Teilung und somit Auflösung der Doppelwabe 100 nur für den Einzugsbereich Durlach ist nicht möglich. Der KVV Aufsichtsrat hat sich gerade in seiner letzten Sitzung im Januar 2019 nochmals mit deutlicher Mehrheit in allen Diskussionsrunden gegen eine Änderung der jetzigen Wabenstruktur im KVV-Verbundraum ausgesprochen. Allgemein wurde der Kurzstreckentarif im KVV im Barverkauf aus diversen Gründen schon im Jahr 2012 endgültig eingestellt.
- C) Die Gesamt-Tarifstruktur des KVV wird durch den Aufsichtsrat des KVV regelmäßig auf Sinnhaftigkeit überprüft und im Bedarfsfall weiter entwickelt. Die angesprochene Fahrkarte in der Stadt Bruchsal ist eine „Altbestandsregelung“, die bei Gründung des KVV durch den Aufsichtsrat in den KVV-Tarif aufgenommen wurde. Aktuell erarbeitet der KVV gerade eine moderate Anpassung des KVV-Tarifs, wobei weitere kleinteilige Stadtteil-Fahrkarten nicht vorgesehen sind.
- D) Die Diskussion über Tarifsenkungen im ÖPNV wird aktuell in Städten und Gemeinden geführt. In diesem Zusammenhang wird beispielsweise oftmals das 365 Euro-Ticket in Wien erwähnt. Der Fahrpreis im ÖPNV ist eine Einflussgröße unter vielen. Eine steigende Nachfrage im ÖPNV zu erreichen, ist ein komplexes Vorhaben, das aus unterschiedlichen Faktoren besteht. Hierunter fallen unter anderem das Verkehrsangebot, das individuelle Mobilitätsverhalten, das Finanz- und Kostenbudget der öffentlichen und privaten Haus-

halte, die Wohnstandorte des Einzelnen und damit verbundene Erreichbarkeit des ÖPNV. Eine reine Maßnahme im Bereich des ÖPNV bringt keine deutlichen Effekte für eine Stadt. Nur ein Gesamtkonzept für alle Verkehre, unabhängig von Individualverkehr oder ÖPNV kann größere Wirkungen erzielen. So wurden in Wien unter anderem die Bartarife im ÖPNV sowie die Parkgebühren deutlich erhöht, neben Nutzer- und Haushaltsfinanzierung auch eine zweckgebundene Abgabe von Unternehmen eingeführt und die Förderung des Umweltverbundes vorangetrieben. Die Studien, unter anderem von Prof. Dr. Sommer von der Universität Kassel, zeigen, dass die Wirkungen von Tarifabsenkungen im ÖPNV als Einzelmaßnahme in Bezug auf Fahrgassteigerungen und Umweltaspekte häufig geringer als erwartet sind.

- E) Die KVV kann auf Basis von Fahrgastzählungen nur Aussagen zu Fahrgastzahlen im Linienverkehr auf der jeweiligen Linie treffen. Eine Aussage, bezogen auf Teilabschnitte ist uns leider nicht möglich. Zudem kommt hier noch die Thematik der ein- und ausbrechenden Verkehre. Über eine genaue Abgrenzung in den Linienverläufen für den Stadtbusverkehr sind detaillierte Aussagen notwendig. Eine Antwort auf die Frage nach den Einsparungen von CO₂ und Feinstaub kann der KVV nicht geben.
- F) Wie bereits unter Punkt D) beschrieben, reicht eine alleinige Absenkung des Tarifniveaus nicht aus, um eine signifikante Steigerung von Fahrgastzahlen zu erzielen – unabhängig von dem betroffenen Gebiet. Darüber hinaus gilt, dass bei einer allgemeinen Tarifabsenkung im KVV erhebliche Mindereinnahmen entstehen, die von allen sieben Gesellschaftern im KVV getragen werden müssten. Daher hat sich der Aufsichtsrat des KVV in seiner Sitzung im Januar 2019 gegen eine allgemeine Absenkung des Tarifniveaus ausgesprochen. Gemäß Satzung des KVV wäre eine Beantragung einer Sondertarifmaßnahme möglich. Hierbei wäre jedoch der Antragsteller, konkret die Stadt Karlsruhe, ausgleichspflichtig gegenüber den sechs weiteren Gesellschaftern des KVV.