

Protokollauszug aus der 28. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Finanzen vom 17.05.2017

öffentlich

Top 4.4 Kurzstreckenticket für 6 Stationen 17/SVV/0416 zur Kenntnis genommen

Herr Heuer eröffnet den Tagesordnungspunkt und übergibt das Wort an die Verwaltung, Herrn Domnick, Bereich Beteiligungsmanagement. Herr Domnick erläutert den Inhalt der Mitteilungsvorlage und die Szenarien. Zudem legt er dar, dass die Umstellung der Ticketpreise des ViP bislang vom Kunden angenommen wird, insbesondere die Mehrfahrtenkarte.

Herr Kube hält die errechneten Mindererlöse in Höhe von 217.000 Euro beim ViP für nicht nachvollziehbar. Er bittet darum die Szenarien noch einmal auf Folien darzustellen und dem Protokoll beizufügen. Zudem ist für ihn nicht nachvollziehbar, weshalb hier ein externes Unternehmen beauftragt wurde. Herr Domnick erläutert, dass eine externe Beauftragung erfolgte, um einen umfassenden Benchmark mit anderen Städten durchzuführen.

Herr Schüler dankt für die Mitteilungsvorlage. Sie zeigt, man kann nicht immer nur Leistung und Service des ViP erhöhen und dabei gleichzeitig nicht mehr Geld zur Verfügung stellen. Es ist ein wünschenswertes Ziel, wieder ein 6-Stationen Ticket anzubieten, man muss dafür aber auch eine Finanzierung finden.

Es bestehen im Anschluss Verständnisfragen zu den Szenarien und zu den Kosten des ÖPNV in Potsdam. Herr Exner erklärt, dass die Stadt bzw. die Stadtwerke jährlich den Verlust des ViP in Höhe von rund 20 Mio. Euro ausgleichen muss. In seinen Augen muss darum der Bogen weiterschlagen werden. Potsdam bzw. die Stadtverordnetenversammlung hat mit dem letzten Doppelhaushalt 2015/2016 ein 50 Mio. Euro Paket für Zukunftsinvestitionen in den ViP beschlossen. Ziel des Investitionspakets ist es, dem Wachstum in der Stadt auch im Bereich des ÖPNV gerecht zu werden, das bedeutet mehr Netze, mehr Material, mehr Schienen etc. Ein deutschlandweiter Benchmark der Wochenzeitung DIE ZEIT hat ergeben, dass sich Angebot und Leistungen des ÖPNV in Potsdam auf einem sehr hohen Niveau, d.h. im oberen Drittel, befinden. Das Tarifniveau dagegen im untersten Zehntel. Hier herrscht eine Diskrepanz. Zudem wird momentan ein neuer öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) vorbereitet. Momentan werden an den ViP rund 20 Mio. Euro von der Stadt bzw. den Stadtwerken zugesprochen. Man geht aber davon aus, dass sich der oben angeführte Betrag von rund 20 Mio. Euro auf rund 26 Mio. Euro erhöhen wird. Alles was der ViP zusätzlich an Service oder Leistung anbietet, muss finanziert werden.

Herr Schüler merkt an, dass es falsch ist, nur die wirtschaftlichen Kriterien zu betrachten. Herr Osten Sacken betont die Stadt schießt jährlich 20 Mio. Euro dem ViP zu, das heißt für ihn, es geht nicht darum mit den neuen Tarifen Gewinn zu machen. Das Tarifsystem ist nach seiner Ansicht ausgewogen.

Herr Heuer merkt abschließend an, dass ein unterfinanzierter ÖPNV mit einem schlechten Angebot schlecht für die Stadt wäre. Ferner handelt es um eine Mitteilungsvorlage und nicht um eine Beschlussvorlage. Weiterer Diskussionsbedarf besteht nicht. Herr Heuer schließt den Tagesordnungspunkt. Der Ausschuss für Finanzen nimmt die DS 17/SVV/0416 zur Kenntnis.

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Mit SVV-Beschluss (16/SVV/0737) vom 25.01.2017 hat sich die Stadtverordnetenversammlung dafür ausgesprochen, dass das Kurzstreckenticket weiterhin für 6 Stationen gilt. Der Oberbürgermeister wurde beauftragt, diese Regelung gegenüber dem VBB/ViP zu verhandeln, wobei eine kostenneutrale Lösung für den ViP anzustreben ist.

Zur Umsetzung des o. g. Beschlusses hat der Oberbürgermeister die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH beauftragt, alternative Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich der Rückführung der Nutzungsmöglichkeit der Kurzstrecke Potsdam zu eruieren. Diesen Auftrag hat die ViP gemeinsam mit der Fa. civity Management Consult umgesetzt und Möglichkeiten einer für die ViP kostenneutralen Rückführung der Kurzstreckenregularien simuliert.

Vor dem Hintergrund einer möglichen kostenneutralen Lösung wurden die Nachfrage- und Erlöswirkungen einer Rückführung der Kurzstrecke auf die ursprüngliche Reichweite von sechs Stationen geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass durch diese Maßnahme Mindererlöse in Höhe von -217 T€ bei der ViP entstehen.

Zur Kompensation der Mindererlöse wurden zwei Szenarien entwickelt:

1. Kompensation durch eine Anpassung der Kurzstreckenpreise

Um das o. g. Erlösdelta auszufüllen, müssten die Preise aller Tarifprodukte der Kurzstrecke Potsdam (Einzelfahrschein Kurzstrecke, Einzelfahrschein Kurzstrecke ermäßigt, Mehrfahrtenkarte Kurzstrecke, Mehrfahrtenkarte Kurzstrecke ermäßigt) um ca. 20% angehoben werden. Das bedeutet z. B. die Erhöhung des Einzelfahrausweises Kurzstrecke von 1,50 € auf 1,80 €. Durch diese Maßnahme könnten Mehrerlöse in Höhe von 230 T € generiert werden.

2. Kompensation durch eine Anpassung des gesamten Bartarifsortiments (Einzel-, Mehrfahrten- und Tageskarten in den Preisstufen Potsdam AB, Potsdam BC und Potsdam ABC)

Wenn das Preisniveau des gesamten Bartarifs um etwa 5 % angehoben wird (rundungsbedingt bei einzelnen Produkten auch etwas mehr), entstehen ebenfalls Mehrerlöse in Höhe von 230 T €. Das bedeutet z. B. die Anhebung des Einzelfahrausweises Kurzstrecke von 1,50 € auf 1,60 €. Der Preis für den Einzelfahrausweis im Regeltarif erhöht sich von 2,10 € auf 2,20 € und der Preis für die Tageskarte erhöht sich um 0,20 € auf 4,20 €.

Als Fazit kann somit festgehalten werden, dass eine Rückführung der Kurzstrecke auf sechs Haltestellen durch Preismaßnahmen bei den Kurzstrecken allein oder beim gesamten Bartarif gegenfinanziert werden kann.

Wird das Erlösdelta über eine Preisanpassung der Kurzstrecken refinanziert, ist die Preisdifferenz zur Preisstufe Potsdam AB im Ergebnis sehr gering (0,30 € oder ca. 15%). Somit erscheint die Kurzstrecke als Einstiegstarif in den ÖPNV als ungeeignet. Zudem bleibt zu erwähnen, dass insbesondere diejenigen Kurzstreckennutzer, die nur vier oder weniger Stationen weit fahren, eine weitere Preiserhöhung in Kauf nehmen müssen.

Die Refinanzierung über den gesamten Bartarifs hinweg, bringt zwar eine naturgemäß niedrigere Preisanpassung mit sich, es müssten aber fast alle Bartarifkunden höhere Preise in Kauf nehmen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:

Ablehnung:

Stimmenthaltung:

Vergleich Veränderung und Rückführung Kurzstreckenreichweite

- Für die Reduzierung der Kurzstreckenreichweite wurden im Rahmen der **Gesamthaften Tarifsimulation** Mehrerlöse i.H.v. 166 T € prognostiziert
- Die Rückabwicklung bedeutet Mindererlöse i.H.v. -217 T €
- Die Unterschiedlichkeit der Werte liegt in zwei Faktoren begründet:
 - Die Nachfragereaktion auf Preisänderungen ist bei Preisanhebungen deutlicher als bei Preissenkungen, die Mehrerlöse einer Preisanhebung werden durch die Nachfragerückgänge also stärker gedämpft, als die Mindererlöse einer Preissenkung durch Mehrnachfrage geschmälert werden
 - Die Produktpalette (Kurzstrecke) wurde um die Mehrfahrtenkarten mit im Detail anderen Preisverhältnissen erweitert, wodurch sich die Erlösdeltas ebenfalls verschieben

Fazit: Der Betrag der Mindererlöse bei einer Rückführung ist höher als die Mehrerlöse bei der Veränderung der Kurzstrecke

Gegenfinanzierung: Anhebung der Kurzstrecken

Wirkungen

- Wenn der Kurzstreckenpreis um ca. 20,0 % angehoben wird, entstehen Mehrerlöse i.H.v. **230 T €**
- Dadurch werden die Mindererlöse der Rückführung ausgeglichen
- Betroffen sind die Fahrausweise
 - Einzelfahrschein Kurzstrecke
 - Einzelfahrschein Kurzstrecke ermäßigt
 - Mehrfahrtenkarte Kurzstrecke
 - Mehrfahrtenkarte Kurzstrecke ermäßigt

Nachfrage- und Erlöswirkung			
Gruppe		Erlös- wirkung (1.000 €)	Nachfrage- wirkung (1.000 Fahrten)
Tarifprodukte	Einzelfahrausweise	120	-22
	Mehrfahrtenkarten	110	-11
	Tageskarten	0	0
	Zeitkarten	0	0
	Semesterticket	0	0
	Sonstige	0	0
	Ausbildungsverkehr	0	0
	Sozialticket	0	0
Preisstufe	Kurzstrecke	230	-33
	A-B	0	0
	B-C	0	0
	A-B-C	0	0
Summe		230	-33

Verlängerung der Kurzstreckenreichweite

Gesamtbetrachtung: Rückführung der Kurzstrecke, Preisanhebung Kurzstrecken

Gesamtmaßnahme				Tarifprodukt (beispielhaft, Preisstufen Kurzstrecke und AB)	Preis 2017	Preis 2018	Delta %
Gruppe		Erlös-wirkung (1.000 €)	Nachfrage-wirkung (1.000 Fahrten)				
Tarifprodukte	Einzelfahrausweise	-5	-15	Kurzstrecke Regeltarif	1,50	1,80	+20 %
	Mehrfahrtenkarten	18	-5	Kurzstrecke ermäßigt	1,10	1,30	+18 %
	Tageskarten	0	0	Einzelfahrausweis Regeltarif	2,10	2,10	-
	Zeitkarten	0	0	Einzelfahrausweis ermäßigt	1,50	1,50	-
	Semesterticket	0	0	Mehrfahrtenkarte Regeltarif Kurzstrecke	5,50	6,60	+20 %
	Sonstige	0	0	Mehrfahrtenkarte erm. Kurzstrecke	4,00	4,80	+20 %
	Ausbildungsverkehr	0	0	Mehrfahrtenkarte Regeltarif	7,50	7,50	-
	Sozialticket	0	0	Mehrfahrtenkarte erm.	5,50	5,50	-
Preisstufe	Kurzstrecke	864	422	Tageskarte Regeltarif	4,20	4,20	-
	A-B	-835	-433	Tageskarte ermäßigt	3,10	3,10	-
	B-C	-16	-9	Gruppentageskarte	10,60	10,60	-
	A-B-C	0	0				
	Summe	13	-20				

Fazit: Insgesamt werden die Mindererlöse fast exakt ausgeglichen, es verbleibt ein sehr leichtes Nachfrageminus

Gegenfinanzierung: Anhebung des gesamten Bartarifs

Wirkungen

- Wenn das Preisniveau des Gesamten Bartarifs um etwa 5 % angehoben wird (rundungsbedingt bei einzelnen Produkten auch etwas mehr), entstehen Mehrerlöse i.H.v. **220 T €**
- Dadurch werden die Mindererlöse der Rückführung ebenfalls ausgeglichen
- Betroffen sind die alle Fahrausweise des Bartarifs in allen Potsdamer Preisstufen

Nachfrage- und Erlöswirkung			
Gruppe		Erlös- wirkung (1.000 €)	Nachfrage- wirkung (1.000 Fahrten)
Tarifprodukte	Einzelfahrausweise	99	-15
	Mehrfahrtenkarten	82	-6
	Tageskarten	39	-7
	Zeitkarten	0	0
	Semesterticket	0	0
	Sonstige	0	0
	Ausbildungsverkehr	0	0
	Sozialticket	0	0
Preisstufe	Kurzstrecke	74	-10
	A-B	135	-16
	B-C	2	0
	A-B-C	7	-1
Summe		220	-28

Verlängerung der Kurzstreckenreichweite

Gesamtbetrachtung: Rückführung der Kurzstrecke, Preisanhebung ges. Bartarif

Gesamtmaßnahme			
Gruppe		Erlös- wirkung (1.000 €)	Nachfrage- wirkung (1.000 Fahrten)
Tarifprodukte	Einzelfahrausweise	-26,3	-8,0
	Mehrfahrtenkarten	-10,0	-0,7
	Tageskarten	39,3	-6,8
	Zeitkarten	0,0	0,0
	Semesterticket	0,0	0,0
	Sonstige	0,0	0,0
	Ausbildungsverkehr	0,0	0,0
	Sozialticket	0,0	0,0
Preisstufe	Kurzstrecke	707,3	444,0
	A-B	-700,0	-449,3
	B-C	-13,5	-9,1
	A-B-C	7,2	-0,7
	A oder C	2,2	-0,4
	Summe	3,1	-15,5

Tarifprodukt (beispielhaft, Preisstufen Kurzstrecke und AB)	Preis 2017	Preis 2018	Delta %
Kurzstrecke Regeltarif	1,50	1,60	+7 %
Kurzstrecke ermäßigt	1,10	1,20	+9 %
Einzelfahrausweis Regeltarif	2,10	2,20	+5 %
Einzelfahrausweis ermäßigt	1,50	1,60	+7 %
Mehrfahrtenkarte Regeltarif Kurzstrecke	5,50	5,80	+5 %
Mehrfahrtenkarte erm. Kurzstrecke	4,00	4,20	+5 %
Mehrfahrtenkarte Regeltarif	7,50	7,90	+5 %
Mehrfahrtenkarte erm.	5,50	5,80	+5 %
Tageskarte Regeltarif	4,20	4,40	+5 %
Tageskarte ermäßigt	3,10	3,30	+6 %
Gruppentageskarte	10,60	11,10	+5 %

Fazit: Insgesamt werden die Mindererlöse fast exakt ausgeglichen, es verbleibt ein leichtes Nachfrageminus