

17.03.15

**Beantwortung
Große Anfrage der Zählergemeinschaft FDP/Piraten
vom 28.01.2015:**

Nutzen des VMT für Stadt und Bürger

Denis Peisker
Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

**Beantwortung
Große Anfrage der Zählgemeinschaft FDP/Piraten:**

Jena, 17.03.2015

**Nutzen des VMT für Stadt und Bürger
im Stadtrat Jena vom 28.01.2015**

Die Beantwortung der Großen Anfrage erfolgt federführend vom Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt in Zusammenarbeit mit dem Jenaer Nahverkehr (JNV) und der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH.

Präambel:

Ziel aller Verkehrsverbünde ist es, dem Fahrgast ein einheitliches und abgestimmtes ÖPNV-Angebot zu unterbreiten, um die Hürden des Umstiegs vom privaten KFZ auf ein geeignetes öffentliches Nahverkehrsangebot zu senken.

Hierfür werden regelmäßig folgende Mindestkriterien angestrebt:

- ein einheitliches Fahrpreissystem, der sogenannte Tarif
- ein von allen Verkehrsunternehmen anerkanntes, möglichst einheitliches Fahrkartensortiment
- abgestimmte Fahrpläne,
- einheitliche Fahrplaninformationen und
- die Anschlusssicherung zwischen Angeboten aller Verkehrsunternehmen.

Für alle Verkehrsverbünde gilt, dass in ihrem Bereich (meist eine Region) im Personennahverkehr alle Verkehrsmittel aller Betreiber zum gleichen Tarif, also mit nur einer Fahrkarte, benutzt werden können. Die Tendenz geht in den letzten Jahren erkennbar in die Richtung der Schaffung größerer Verbundgebiete, wobei auch vermehrt Übergangstarife an den Verbundgrenzen vereinbart werden.

Der VMT-Tarif basiert auf einem Tarifzonensystem, das sich in vielen vergleichbaren Verbänden bewährt hat. Mit einem Fahrschein können Fahrgäste Bus, Bahn und Straßenbahn im gesamten VMT-Gebiet nutzen.

Der VMT wendet sich (wie alle derartigen Systeme) vor allem an die Nutzer mehrerer öffentlicher Verkehrsmittel in einer Wegekette. Durch das übersichtliche und preislich attraktive Tarifsysteem sollen Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagert werden.

Fahrgäste im Binnenverkehr, die eine Tarifzone nicht verlassen (z.B. Tarifzone 30 / Jena), haben durch den VMT-Tarif ebenso Vorteile, da alle hier verkehrenden Verkehrsunternehmen den entsprechenden Fahrschein anerkennen (z.B. Eisenbahnen zwischen Zwätzen und Göschwitz, Regionalbusse zwischen Jena-Ost und Stadtzentrum).

Da der Freistaat Thüringen das Projekt finanziell überproportional unterstützt, profitieren auch diese Fahrgäste von der Stabilisierung der Fahrpreise durch die betriebswirtschaftlich günstige Zahlungsbilanz der beteiligten Gebietskörperschaften und Unternehmen.

Selbst das vergleichsweise hohe finanzielle Engagement des Freistaates lässt es jedoch nicht zu, alle entstehenden finanziellen Lasten komplett auszugleichen. Somit können im Sinne eines Solidarsystems bestimmte Nutzergruppen durchaus auch Nachteile hinnehmen.

Benachteiligt sind insbesondere Nutzer der BahnCard 50 und BahnCard 100, die ausschließlich Eisenbahnunternehmen nutzen. Im Verbundraum wird jede BahnCard nur zu 25% (hier allerdings in allen Verkehrsmitteln) anerkannt. Die volle Anerkennung der BahnCard auch in den kommunalen Verkehrsmitteln hätte unkalkulierbare Kostenverschiebungen in diesem Bereich zur Folge gehabt. Eine solche Regelung - wie hier im VMT - ist bundesweit in Verkehrsverbänden üblich.

Da sich die Tarifsysteme der am Verbund teilnehmenden Gebietskörperschaften vor Verbundstart sehr unterschiedlich entwickelt hatten, sind noch immer einzelne Tarifelemente (Haustarife) zu finden, die jeweils spezifische Leistungsangebote darstellen. Es ist allerdings geplant, diese Tarifelemente mittel- bis langfristig entweder abzuschaffen oder in den Tarif des Verbundes allgemeingültig zu integrieren.

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) sieht die Schaffung von koordinierten Verkehrsangeboten im Freistaat Thüringen vor. Insbesondere gemäß § 4 Abs. 2 haben die Aufgabenträger (Kommunen, Gebietskörperschaften) darauf hinzuwirken, dass die Fahrplanangebote, Beförderungsentgelte und die Beförderungsbedingungen mit dem Ziel harmonisiert werden, durchgehende Tarifangebote zu schaffen. Sie sollen auf die Bildung von Verkehrskooperationen auch zwischen den Unternehmen und ihren Zuständigkeitsbereichen hinaus hinwirken.

Somit kann aus o.g. Gesetz eine Verpflichtung der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen abgeleitet werden, zugunsten des Fahrgastes (zumindest) miteinander zu kooperieren. Aus diesem Grund werden in der nachfolgenden Beantwortung bestimmte insbesondere (Personal)-Leistungen (z.B. Teilnahme an Abstimmungen, Verbundbeiratssitzungen) nicht als verbundbedingte Kosten dargestellt, da diese Leistungen auch ohne das formale Vorhandensein des Verkehrsverbundes erbracht werden müssten.

Trotz der Organisation der Verbundpartner in der VMT GmbH bleiben die Unternehmen Eigentümer der unternehmensbezogenen Daten. Deshalb dürfen diese Daten und bestimmte Daten der VMT GmbH selbst nur nach Zustimmung aller Unternehmen veröffentlicht werden. Diese liegt für einige Fragen der „Großen Anfrage zum VMT“ nicht vor.

1. Kosten für die Stadt Jena und die Jenaer Nahverkehr GmbH

1.1. Entstehen der Stadt oder der Jenaer Nahverkehr GmbH Verwaltungskosten durch die Mitgliedschaft im VMT und wenn ja in welcher Höhe.

Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen sind gesetzlich verpflichtet miteinander zu kooperieren (siehe Präambel). Insofern entstehen durch die Kooperation im VMT weder der Stadt noch der JNV besondere Verwaltungskosten.

Wenn die VMT GmbH für die organisierten Unternehmen konkrete Leistungen erbringt (z.B. Beantragung von Tarifgenehmigungen o.ä.), sind auch dies Leistungen, die ohne Verbund von den Unternehmen selbst erbracht werden müssten.

1.2. Wurden durch die Mitgliedschaft im VMT für die Stadt oder die JNV Einsparungen erzielt? Wenn ja: in jeweils welcher Höhe?

Der VMT stellt für Gebietskörperschaften und Unternehmen eine Plattform der Zusammenarbeit zur Verfügung und organisiert diese. Der Freistaat Thüringen unterstützt dies insbesondere durch Fördermittel auch finanziell. Insofern entstehen insbesondere für die organisierten Unternehmen direkte und indirekte Kostenvorteile (z.B. gemeinsame Beschaffungen von Fahrscheinautomaten, Schaffung/Betreibung von gemeinsamen Datenbanken und Auskunftssystemen, Synergien durch die einmalige Beantragung von Tarifgenehmigungen), die aber kaum zahlenmäßig fassbar sind.

1.3. Werden Mitgliedsbeiträge an den VMT entrichtet? Wenn ja durch wen und in welcher Höhe?

Die Stadt Jena zahlt keinen Mitgliedsbeitrag an den Verbund.

Die Stadt Jena zahlt nach einem im Verbundvertragswerk festgelegten Schlüssel -wie alle teilnehmenden Gebietskörperschaften- einen entstehenden Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlustausgleich von jährlich 79 900 €. Diese Zahlungen dienen dem Ausgleich tatsächlich entstehender Verluste der Verkehrsunternehmen durch die Anwendung des verkehrspolitisch gewünschten Verbundtarifs und werden an diese leistungsabhängig ausgezahlt.

Die JNV zahlt entsprechend ihres Leistungsanteils Dienstleistungsentgelte an den VMT. Diese Dienstleistungen müssten ohne den VMT im eigenen Unternehmen erbracht werden und sind damit keine Mehrkosten. Durch die zentrale Bearbeitung im VMT (z.B. Marktforschung, Datenverwaltung) entstehen Synergien bei den beteiligten Unternehmen.

1.4. Ist die Mitgliedschaft mit Kosten verbunden?

Nein. Es wird auf die Formulierungen in der Präambel hingewiesen.

1.5. Wie haben sich die o.g. Kosten sowohl der Stadt als auch der Jenaer Nahverkehr GmbH seit 2006 im Vergleich zur vorherigen Dekade verändert?

Da der Verbund vor 2006 nicht existierte, können keine Kostenvergleiche zu diesem Zeitraum gezogen werden.

1.6. Wie entwickelten sich sich seit 2006 die Beteiligungen von Stadt und Land am Verbundverlustausgleich?

Die Ausgleichszahlungen der Stadt an den Verbund sind seit 2006 konstant (siehe Punkt 1.3).

Der Freistaat erhöhte seinen Zuschuss schrittweise deutlich von 0,8 Mio € (2006) auf aktuell 1,67 Mio €, um den verkehrspolitischen Willen zur Verbunderweiterung zu unterstreichen.

2. Kosten beim VMT selbst**2.1. Werden durch den VMT direkt Verwaltungsangestellte beschäftigt? Wenn ja: wie viele, und welche Kosten entstehen dadurch?**

Die VMT GmbH wurde von den Mitgliedern des Verkehrsverbundes Mittelthüringen mit dem Verbundmanagement beauftragt. Die Arbeit der VMT GmbH wird über anteilige Dienstleistungsentgelte der Mitgliedsunternehmen finanziert und vom Freistaat Thüringen gefördert.

Für das Verbundmanagement sind derzeit 12 Mitarbeiter beschäftigt. Die Aufgabengebiete der Mitarbeiter sind auf der Internetseite www.vmt-thueringen.de ersichtlich.

2.2. Wie hoch sind die jährlichen Kosten des VMT für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit und wie haben sich diese Kosten seit 2006 verändert?

Die VMT GmbH übernimmt Aufgaben im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit und produziert Medien zur Fahrgastinformation. Durch die Zentralisierung von Aufgaben und die finanzielle Unterstützung durch den Freistaat Thüringen können die Mitgliedsunternehmen eigene Kosten senken. Die Finanzierung erfolgt über das Verbundbudget. 2006 betragen die Kosten 100 T €, im Jahr 2015 umfassen die Kosten 138 T €.

2.3. Wer (Mitglieder, Land etc.) beteiligt sich mit welchem Anteil an diesen Kosten?

Alle Mitgliedsunternehmen beteiligen sich mit Dienstleistungsentgelten an der Finanzierung der VMT GmbH. Der Eigenanteil am Verbundbudget beträgt im Jahr 2015 65 %, zusätzlich wird die Arbeit der VMT GmbH durch den Freistaat Thüringen mit 35 % gefördert. Bis zum Jahr 2013 betrug der Fördermittelanteil für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit 50 %.

3. Preisgestaltung**3.1. Um welchen Betrag haben sich die Preise für Beförderungsleistungen der Jenaer Nahverkehr GmbH seit der Mitgliedschaft im VMT erhöht?**

In Anlage 1 ist die Preisentwicklung des Einzelfahrscheins und der Monatskarte als umsatzstarke Tarifelemente zwischen den Jahren 2000 bis 2014 dargestellt und mit der allgemeinen Preisentwicklung (Bundespreisindex) verglichen. Die Vertragswerke des VMT sehen vor, dass im Falle unterschiedlicher Auffassungen der Teilnehmer der Bundespreisindex (Teilindex Nahverkehr, gewichtet nach Anteilen Schiene/Straße im VMT) zur Preisbildung herangezogen wird. Auch dieser ist in Anlage 1 (ohne Gewichtung) dargestellt.

3.2. Hätten sie sich in ähnlichem Maße auch ohne Mitgliedschaft entwickelt? Falls nein: wie dann?

Aus Anlage 1 wird deutlich, dass sich die Preisentwicklung im Verbund (ab 2006) an die allgemeine Preisentwicklung im Nahverkehr anlehnt. Es wird auch deutlich, dass die Preisentwicklung vor Verbundstart in Jena progressiver war. Die Weiterentwicklung des Preisniveaus in Jena vor Verbundstart wurde durch die Notwendigkeit in anderen Kommunen gebremst, dieses erst zu erreichen. Wenn also die Preisentwicklung vor Verbundstart unverändert fortgeschrieben worden wäre, müssten die Jenaer Fahrgäste in Jena heute deutlich höhere Fahrpreise in Kauf nehmen.

3.3. Wie hoch ist der Anteil der Reisenden im gesamten Verbundgebiet, für die sich durch die Einführung des VMT die Kosten im Vergleich zum jeweiligen vorher zu zahlenden Tarif a) verringert und b) erhöht haben? Wie sieht diese Verteilung aus, wenn nach a) Zeitkarten und b) Einzeltickets ausgewertet wird?

Eine konkrete Antwort auf diese Frage ist aufgrund fehlender Daten nicht möglich.

Mit Einführung des Verbundtarifes ist die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV herabgesenkt worden.

Die Entwicklung der VMT Fahrgastzahlen (sh. Anlage 3) und Entwicklung der Zahl der Übersteiger (sh. Anlage 2) deuten auf den Erfolg der Verbundgründung hin. Die verkauften Stückzahlen im Zeitkartensegment (sowohl Abos als auch Schüler-Karten) stiegen um rund 7 %. Gleiches gilt für die Verkaufszahlen der Einzelfahrscheine (+ 4 %).

3.4. Wie hoch war in Jena die Schwarzfahrquote unmittelbar vor der Einführung des VMT und wie hat sie sich danach entwickelt?

Jährlich werden in Jena über 5.000 Fahrgäste ohne gültigen Fahrschein angetroffen. Die Anzahl der EBE-Fälle stehen in keinem Zusammenhang zur Mitgliedschaft am Verbund. Eher ist die Gefahr unbeabsichtigt schwarz zu fahren, mit der Mitgliedschaft im Verbund gesunken, da im Jenaer Stadtgebiet seit dem alle Verkehrsunternehmen mit einem Fahrschein genutzt werden können.

3.5. Wie schlug sich diese Entwicklung in den Kosten nieder, die die Jenaer Nahverkehr GmbH zur Fahrscheinkontrolle aufwendet?

Seit 1992 ist ein externer Dienstleister vom JNV mit der Fahrscheinkontrolle zu marktüblichen Preisen beauftragt.

3.6. Die VMT-Tarife steigen regelmäßig, für die Strecke von Jena nach Weimar beispielsweise von ca. 70 Euro 2005 auf 113 Euro 2014. Woraus resultieren diese gravierenden Preiserhöhungen? Wie hoch ist der Anteil der steigender Verwaltungskosten des VMT an diesen Preiserhöhungen?

Tarifmaßnahmen im VMT erfolgen nach in den Vertragswerken vorgeschriebenen Regelungen im Konsens zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. Die Kommunalparlamente legen eigenständig fest, ob hier über Tarifmaßnahmen beschlossen wird. Der Stadtrat in Jena beschließt über jeden Tarifschritt. Insofern steht die Tarifentwicklung in keinem direkten Zusammenhang mit dem Bestehen des Verbundes. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Tarifentwicklung auch ohne den VMT unternehmensspezifisch ähnlich stattgefunden hätte. Die VMT GmbH selbst erhält keine Anteile an den Tarifeinnahmen. Insofern besteht hier kein Zusammenhang.

3.7. Das Tarifzonenmodell des VMT führt dazu, dass für gleich lange lange Strecken in Abhängigkeit von der konkreten Lage dieser Strecken teilweise deutlich unterschiedliche Beförderungsentgelte zu zahlen sind - z.B. der doppelte Preis, wenn man im Stadtgebiet von Jena vom ÖPNV auf den Regionalbus umsteigen muss um einen der später eingemeindeten Stadtteile zu erreichen und damit die Fahrt nicht innerhalb von 60 Minuten abgeschlossen werden kann. Warum wird dieses Modell bevorzugt? Wie ist diese Ungleichbehandlung für gleiche Leistungen zu rechtfertigen?

Der geschilderte Fakt trifft nur auf einen extrem geringen Anteil von Fahrbeziehungen im VMT-Gebiet und auch in Jena zu. Die aktuelle Regelung entspricht den Preisbildungsmechanismen von Verbundtarifen gemäß der Schriften des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV). Aktuell werden von den Verkehrsunternehmen im VMT hierfür abweichende Lösungsmöglichkeiten gesucht. Für eine generelle Aufweitung der 60-Minutenregelung besteht im VMT aber aktuell kein Konsens.

3.8. Wie haben sich die Fahrkosten für Familien (z.B. bei Mitnahme mehrerer Kinder) durch die Verbundtarife im Vergleich zu Vor- VMT-Zeiten verändert, wenn mehrere Tarifzonen durchfahren werden oder nur die Eisenbahn genutzt wird?

Mit Verbundgründung musste die Tarifsystematik der Stadt- und Regionalbusunternehmen mit der Tarifsystematik der Deutschen Bahn vereinigt werden. Die Bahn hielt dabei weiterreichendere Vergünstigungen für Familien bereit als es z.B. etwa beim Haustarif des JNV der Fall war. Schrittweise werden seit Verbundgründung die Tarifwelten harmonisiert.

Aktuell bestehen im VMT-Gebiet folgende Angebote für Familien:

- Abo Plus: Mitnahme 1 Erwachsener und bis zu 2 Kindern werktags ab 18 Uhr, Wochenende und Feiertage ganztägig
- Abo Mobil65: Mitnahme 2 Kinder ganztägig
- Gruppentageskarte (Eltern/Elternteil + beliebige Anzahl / eigene Kinder)
- VMT Hopper-Ticket: Mitnahme beliebig viele eigene Kinder
- DB Ländertickets, Schönes-Wochenende-Ticket: Mitnahme beliebig viele eigene Kinder

3.9. Gibt es durch die VMT-Tarife Preisvorteile für die Reisenden gegenüber anderen Sonder-, Spar- oder BahnCard-Angeboten der Deutschen Bahn oder fallen letztere gar günstiger aus?

Im VMT-Gebiet findet bei allen VMT-Partnern der VMT-Tarif Anwendung. Zusätzlich erkennen die VMT-Partner Sonderangebote der Deutschen Bahn an (Ländertickets / Schönes-Wochenend-Ticket). Die Preisbildung dieser Tarife ist deutschlandweit einheitlich geregelt.

3.10. Hat die Mitgliedschaft im VMT Auswirkungen auf Regelungen wie das JENABONUS Ticket, die die Teilhabe armer Menschen verbessern sollen?

JENABONUS ist ein lokaler "Sondertarif", der nur formal zum Tarifsortiment des VMT zählt. Über die Einführung und Ausgestaltung entscheidet grundsätzlich der lokale Aufgabenträger. Dieser trägt auch ggf. entstehende Mehrbelastungen.

3.11. Könnte die Abgabe verbilligter Tickets für Menschen, die Hilfe zum Lebensunterhalt beziehen, oder die Schülerbeförderung ohne die Mitgliedschaft im VMT kostengünstiger organisiert werden?

Die Verbundmitgliedschaft hat keine Auswirkungen auf JENABONUS.

4. Kundenfreundlichkeit

4.1. Wie oft müssen Reisende Bußgelder zahlen, weil sie ihre VMT-Fahrkarten nicht vor Fahrtantritt entwertet haben?

Unabhängig von der VMT-Mitgliedschaft gibt es immer Personen, die absichtlich oder unabsichtlich ihren Fahrschein nicht entwerten (sh. auch Frage 3.4). Die Nichtentwertung macht den größten Anteil an Beanstandungen aus .

4.2. Wie häufig müssen Kunden Bußgelder zahlen, weil sie ein Ticket für die falsche Tarifzone gekauft haben oder in sonstiger Weise gegen die Tarifbestimmungen des VMT (z.B. Gültigkeitsdauer des Tickets überschritten, Ziel nicht auf „direktem“ Weg angefahren) verstoßen haben?

Durch die Verbund-Partnerschaft ist die Gefahr unbeabsichtigt „Schwarz zu fahren“ insbesondere in Jena deutlich gesunken, da alle Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet mit einem Fahrschein nutzbar sind. Dieser Anteil ist im Vergleich der Nicht-Entwertung vernachlässigbar (ca. 1%).

- 4.3. Die DB erklärt in ihrer Web-Präsenz zum (VMT-)Hopper-Ticket: „Das Hopper-Ticket und das VMT-Hopper-Ticket sind in allen DB Verkaufsstellen und an den DB Automaten in Thüringen und Sachsen-Anhalt erhältlich.“ Warum kann das VMT-Hopper-Ticket (nur derzeit?) nicht auch online und (noch?) nicht auch in den Fahrzeugen der Jenaer Nahverkehr GmbH erworben werden, obwohl dadurch bei Nutzung des Nahverkehrs zum jeweiligen Bahnhof dieser unnötig doppelt gezahlt werden muss?**

Das VMT Hopper-Ticket ist ein streckenbezogener Tarif (bis 50 km), die JNV-Vertriebssysteme können nur den VMT Flächenzonentarif abbilden, daher ist kein Verkauf des VMT Hopper-Tickets möglich. Für die Integration des VMT-Hopper-Tickets in die Vertriebstechnik des JNV ist ein hoher technischer und kostenseitiger Aufwand notwendig. Aktuell arbeitet der JNV jedoch intensiv an einer Integration des VMT Hopper-Tickets. Der Online-Erwerb des Hopper-Tickets ist generell (auch DB AG) nicht vorgesehen.

Seit dem 01.08.2014 ist es jedoch möglich, das VMT Hopper-Ticket bis zu 30 Tage vor dem eigentlichen Nutzungstag mit Vordatierung zu erwerben. Somit ist es möglich, das VMT Hopper-Ticket auch für die Anreise bis zum Bahnhof zu nutzen. Der zusätzliche Fahrschein ist nicht mehr notwendig.

- 4.4. Welche Möglichkeiten gibt es für Bürger, Informationen über den VMT zu erlangen, Kritik zu äußern bzw. im Sinne einer zeitgemäßen Bürgerbeteiligung direktdemokratisch auf die Struktur und Gestaltung des VMT Einfluss zu nehmen?**

Der Informationsbedarf der Bürger kann über die VMT-Internetseite oder direkt beim VMT per persönlicher/telefonischer Vorsprache oder schriftlich gedeckt werden. Der Bürgerwille ist in den VMT-Gremien durch den Einfluss der Aufgabenträger vertreten.

- 4.5. Inwieweit sind Planungen und Entscheidungen des VMT für die Bürger nachvollziehbar? Werden entsprechende Dokumente veröffentlicht und wenn ja wo?**

Alle Tarifinformationen und Fahrpläne werden elektronisch und über Printmedien im gesamten VMT-Gebiet kommuniziert.

Die Bürger und Fahrgäste können sich über die Fahrgastbeiräte der Verkehrsunternehmen oder bei der Erstellung der lokalen Nahverkehrspläne direkt in die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes einbringen. Weiterhin werden regelmäßig Kundenanfragen, die über die Servicestellen des VMT oder der Verkehrsunternehmen eingehen, geprüft und entsprechend in den Planungen berücksichtigt.

4.6. Warum ist der Online-Kauf von VMT-Fahrkarten nur mit einer Registrierung möglich, bei der sowohl die vollständige Adresse als auch der Geburtstag angegeben werden müssen? (Bei der DB sind diese Angaben nicht notwendig.) Sieht die Stadt dabei den Grundsatz der Datensparsamkeit gewahrt?

Die Abfrage der Adresse und des Geburtsdatums bei der Teilnahme am elektronischen Ticketing des VMT (gilt für VMT-Onlineticket und VMT-HandyTicket) erfolgt zur Minimierung des Zahlungsausfallrisikos und für die Einhaltung der Altersbeschränkungen. Die Teilnahme am VMT-OnlineTicket und VMT-HandyTicket ist erst ab einem Alter von 16 Jahren möglich. Sämtliche abgeforderte Daten unterliegen den Bestimmungen des Datenschutzes und sind vor Missbrauch gesichert. Nach Auffassung der Stadt Jena ist der Grundsatz der Datensparsamkeit gewahrt.

4.7. Weshalb sind nicht konsequent an allen Verkaufsstellen für VMT-Tickets der Tarifzonenplan und das Tarifangebot veröffentlicht? Auf welchem Weg sollen sich Reisende an solchen Verkaufsstellen über den benötigten bzw. besten Tarif informieren?

Tarifzonenpläne werden in allen VMT-Verkaufsstellen veröffentlicht und sind online einsehbar.

5. Monitoring

5.1. Ist seit der Gründung des VMT durch die Stadt oder die Jenaer Nahverkehr GmbH eine Kosten/Nutzen- oder Mittel/Zweck-Evaluierung des Verbunds erfolgt. Wenn ja: mit welchen Ergebnissen?

Das Projekt „VMT-Verbundtarif“ war zum Verbundstart (2006) bis zum Jahr 2009 befristet, hatte sich 2008/09 einer Abschlussrevision als Erfolgskontrolle zu unterziehen.

Die Abschlussrevision kam zum Ergebnis, dass auf allen Betrachtungsebenen (u.a. Fahrgastentwicklung/Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen) positive Entwicklungen zu verzeichnen sind und sich die positiven Effekte des Verbundmodells auch auf benachbarte Bereiche übertragen lassen.

Es konnte außerdem nachgewiesen werden, dass das Finanzierungskonzept des VMT auf der Basis einer realistischen Abschätzung beruht. Nach Ansicht aller Beteiligten sollte das bisherige Pilotprojekt in einen langfristig handelnden, sich inhaltlich wie räumlich fortentwickelten Verbund überführt werden.

Neu hinzugekommen sind 2010 als Partner der Landkreis Gotha, die Stadt Gera und der Saale-Holzland-Kreis. Außerdem wurde der Kreis Weimarer Land nun mit seinem Gebiet vollständig erfasst. Damit lag die Stadt Jena nicht mehr wie bis 2010 am Rande des Geltungsbereichs des VMT-Tarifs, so dass sich die Vorteile für den Fahrgast in Jena verstärkten.

Auf der Grundlage der o.g. Revision wurde die Konzeption zur Fortschreibung und Erweiterung des VMT erarbeitet. Der Stadtrat wurde in der Sitzung am 21.04.2010 in der Berichtsvorlage 10/0489-BE umfassend über den Stand des Monitorings unterrichtet. Die Kurzfassung dieser Ausarbeitung kann Anlage 2 entnommen werden.

5.2. Erfolgte irgendwann schon einmal eine Untersuchung, wie sich die Zufriedenheit der Kunden mit dem Verkehrsangebot seit der Mitgliedschaft im VMT geändert hat? Wenn ja: Was waren die Resultate?

2014 erfolgte eine nicht repräsentative Fahrgastbefragung zur Verbundzufriedenheit im gesamten VMT-Gebiet.

Ergebnisse: 2/3 der Befragten war der Verbundnutzen bekannt. Je häufiger das Angebot genutzt wird, desto höher war die Zufriedenheit.

5.3. Wie hat sich die Nachfrage nach den Verkehrsangeboten der Jenaer Nahverkehr GmbH, der DB/EB und im gesamten Verbundgebiet vor der Einführung des VMT und danach entwickelt ?

Die positive Nachfrageentwicklung nach Verbundstart kann den Anlagen 2 und 3 (Ergebnisse Abschlussrevision) entnommen werden.

Die Fahrgastzahlen der JNV bewegen sich seit Verbundstart auf nahezu gleichbleibend hohem Niveau. Die Tendenz leichter Fahrgastverluste hängt nach Auffassung der Stadt u.a. mit für Jena spezifischen Bedingungen zusammen und hat nichts mit dem Verbund zu tun. Es spielt hier der im Vergleich mit anderen Verbundteilnehmern hohe Fußgänger- und Radverkehrsanteil eine maßgebende Rolle.

Konkrete Zahlen anderer Verkehrsunternehmen im Verbund werden nicht veröffentlicht.

5.4. Wie viele Kilometer legen Nutzer des VMT durchschnittlich täglich zurück?

Hierzu liegen keine Untersuchungen oder Ergebnisse vor.

5.5. Wie hoch ist der Anteil der Fahrten im VMT, bei denen mehr als eine Tarifzone durchfahren wird, bei denen die Kunden also besonders von einem unter dem VMT-Mitgliedern abgestimmten Beförderungs-Angebot profitieren könnten?

Von den Angeboten des Verbunds profitieren insbesondere die Kunden, welche auf einer Wegekette mehrere Verkehrsunternehmen nutzen (Übersteiger). Der Anteil dieser Kunden stieg gemäß der Abschlussrevision der VMT (siehe Anlage 2) um 9,8%. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieser Prozess fortgesetzt hat.

In den am Verbund teilnehmenden größeren Städten (Gera/Jena/Weimar/Erfurt) dominiert jedoch nach wie vor der Binnenverkehr. Jedoch profitieren auch diese Kunden vom VMT (siehe auch Präambel).

5.6. Wie hoch ist der Anteil der Fahrten, bei denen nur die Eisenbahn genutzt wird, ohne davor und danach den jeweiligen ÖPNV vor Ort zu nutzen?

Diese Daten werden nicht erhoben (siehe auch Frage 5.7).

5.7. Worin liegen die Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV im Anschluss an Bahnfahrten? Welche Verkehrsmittel werden in welchen Anteilen auf dem Weg vom und zum Bahnhof genutzt?

Diese Daten werden aktuell nicht erhoben. Die Gründe sind außerordentlich vielschichtig, variieren zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr und auch untereinander stark und könnten nur über groß angelegte und kostenintensive Kundenbefragungen ermittelt werden.

6. VMT-Einfluss auf die Gestaltung des Angebots

6.1. Konnten durch die VMT-Mitgliedschaft die Bedien- oder Qualitätsstandards für Teile der Stadt verbessert werden? Wenn ja: wo und in welchem Maße?

Der Verbund stellt die Plattform für eine optimale Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf allen Ebenen zur Verfügung, welche es vor Verbundstart so nicht gab. Allerdings behalten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im unmittelbaren Einflussbereich die volle Planungshoheit.

Insofern ist eine Abgrenzung der laufenden Anpassungen der Bedienungs- und Qualitätsstandards mit / ohne Mitgliedschaft des VMT nicht möglich.

6.2. Haben sich diese Standards seit 2006 für Teile der Stadt verschlechtert? Wenn ja: wo und in welchem Maße?

siehe Frage 6.1.

6.3. Bei welchen Verbindungen, die von der Stadt Jena und mindestens einem anderen VMT-Mitglied gemeinsam realisiert werden, konnte durch eine Anpassung der Abfahrts- und/oder Taktzeiten der beteiligten Verkehrsunternehmen eine Verbesserung für die Fahrgäste erreicht werden?

siehe Frage 6.1.

6.4. Inwieweit werden Anbieter von Fernbuslinien bei den Konzepten des VMT berücksichtigt und/oder beteiligt?

Es gibt aktuell keine Kooperationen mit Fernbusunternehmen.

7. Auswirkungen auf die Umwelt

7.1. Wurde durch die Mitgliedschaft im VMT die Nutzungshäufigkeit oder Auslastung des ÖPNV und/oder der Bahn und Überland-Busverbindungen erhöht?

Die Abschlussrevision (siehe Anlage 2) kam zum Ergebnis, dass die Fahrgastzahlen im Verbund insgesamt gesteigert werden konnten. Dies gilt auch und insbesondere für den hier hinterfragten City-/Regioverkehr.

7.2. Kann die Veränderung der Auslastung von klimatischen und konjunkturellen Effekten zuverlässig getrennt werden?

Eine zuverlässige Trennung der Auslastung von klimatischen und konjunkturellen Effekten ist nicht möglich. Allerdings sind die Jahreganglinien der Auslastung des Systems ÖPNV in ganz Deutschland deutlich jahreszeitabhängig. So sind die Jahresquartale I und IV deutlich dominant, da in diesen Quartalen tendenziell eher auf Fahrrad und Auto verzichtet wird und in diesen Quartalen weniger Ferienzeiten liegen.

7.3. Wie hat sich die Zahl der verkauften Fahrkarten seit 2006 entwickelt (Einzel- und Abokarten getrennt)?

siehe Anlage 3 (Reduktion auf repräsentative Werte)

7.4. Wurde durch die Mitgliedschaft ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs erreicht?

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen wird in Jena alle fünf Jahre im Rahmen der SrV Umfrage der TU Dresden ermittelt. Der MIV Anteil lag in Jena im Jahr 2003 = 39%, im Jahr 2008 = 34% und 2013 = 31 %. Diese durchaus wünschenswerte Entwicklung kann allerdings nicht allein der Verbundmitgliedschaft zugeschrieben werden, da messbare Teile der Verkehrsverlagerung zum Radverkehr und insbesondere zum Fußgängerverkehr stattfanden.

8. Einflussmöglichkeiten der Stadt auf den VMT

8.1. Wie oft wurde in den letzten Jahren durch die Stadt versucht, für eine bessere Abstimmung der Nahverkehrsplanung der VMT-Mitglieder Einfluss auf den VMT zu nehmen? In welcher Form geschah dies, welche konkreten Ziele wurden dabei verfolgt und welche konkreten Ergebnisse wurden dabei erzielt?

Die Abstimmung der Nahverkehrsplanung der VMT Mitglieder erfolgt über die gemeinsame Rahmenplanung. Es wurden seit 2006 zwei gemeinsame ÖPNV-Rahmenpläne erstellt, deren Ergebnisse in die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne einfließen und die die gesetzlich vorgeschriebenen Abstimmungen benachbarter Aufgabenträger ersetzen. Wesentliches Ziel der Nahverkehrspläne war es, Synergien insbesondere bei gebietsübergreifenden Verkehren zu erzeugen und einheitliche Qualitätskriterien (z.B. Einzugsbereiche, Bedienungsqualität, Qualitätskriterien Ausstattung) zu definieren.

Da die Ergebnisse der gemeinsamen Rahmenplanung in die lokalen Nahverkehrspläne einfließen, lassen sich diese nicht eindeutig voneinander abgrenzen. Für die Stadt Jena wichtige Ergebnisse waren z.B. die Entscheidung Regionallinien nicht an den Rändern der Stadt zu brechen, bestimmte Abfahrten von Regionallinien mit Stadtlinien zu kombinieren (JNV/JES Linie 41) und Regionallinien zur Erschließung von städtischen Wohngebieten zu nutzen (z.B. WG Himmelreich/Westbahnhof durch JES).

8.2. Mit einem Stimmanteil von rund 18 % hat die Jenaer Verkehr GmbH im VMT eine Sperrminorität bei Tariferhöhungen, da diese einer mindestens 90 %igen Zustimmung der Vertragspartner bedürfen. Hat die Jenaer Verkehr GmbH davon schon einmal Gebrauch gemacht, um eine Tariferhöhung zu verhindern?

Nein, es bestand hierfür bislang keine Notwendigkeit.

8.3. Wer bereitet Inhalte und Konzepte vor, die von der Stadt in den VMT hineingetragen werden? Welchen Einfluss kann der Stadtrat dabei prinzipiell und welchen konnte er bisher tatsächlich nehmen?

Der Stadtrat hat die Möglichkeit, den Oberbürgermeister aufzufordern, gewünschte Inhalte in die Verbundgremien hineinzutragen.

Der Oberbürgermeister beauftragt je nach Themenbereich entweder das Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt (Belange Aufgabenträger) oder den Jenaer Nahverkehr (Verkehrsunternehmen) die Themen in den Gremien der VMT zur Diskussion zu stellen.

Dem Stadtrat wird nach Abschluss der Diskussionen über das Ergebnis berichtet.

So beauftragte der Stadtrat den Oberbürgermeister z.B. sich im Verbund für ein Senienticket und freie Fahrt für Kinder im Vorschulalter einzusetzen. Für beide Ziele konnte im Verbundbeirat Zustimmung erreicht werden. Beide Maßnahmen wurden 2014 umgesetzt.

Es konnte im Wesentlichen auch das Ziel des Stadtrates erreicht werden, dass sich die Preisentwicklung am Bundespreisindex (Nahverkehr, siehe Anlage) orientiert.

Für weitere Initiativen des Stadtrates z.B. Kurzstreckentarif, einheitliches Sozialticket und Tariffortschreibungen im Zweijahresrhythmus konnten die Stadt/JNV im Verbundbeirat keine Zustimmung erreichen.

9. Ausstieg aus dem VMT

9.1. Welche Schritte müssten für einen Ausstieg Jenas bzw. der Jenaer Nahverkehr GmbH aus dem VMT vollzogen werden?

Für einen Austritt aus dem VMT müssten die Stadt Jena und der Jenaer Nahverkehr die jeweiligen Vertragswerke ordentlich kündigen. Die Kündigung muss mit einer zwölfmonatigen Kündigungsfrist zum Ende eines Kalenderjahres erfolgen.

Außerdem stehen den Vertragspartnern unter bestimmten Bedingungen außerordentliche Kündigungsrechte von sechs bzw. drei Monaten zum Monatsende zu. Diese besonderen Kündigungsrechte zielen insbesondere auf Verbundteilnehmer, die ihren Pflichten nicht nachkommen, auf wesentliche Änderungen der finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Einstellung der Zuzahlungen des Freistaates u.s.w) und auf Situationen, bei denen sich die Verbundteilnehmer nicht auf ein gemeinsames Vorgehen bei der Festlegung von Tarifschritten einigen können.

9.2. Wäre ein derartiger Ausstieg mit irgendwelchen Kosten verbunden?

Eine ordentliche Kündigung verursacht nach aktueller Einschätzung keine direkten Kosten. Nach Wirksamkeit der ordentlichen Kündigung müssten keine Zahlungen an die VMT GmbH (siehe Frage 1.3) geleistet werden.

Allerdings wären auch keine Zahlungen des Verbundes an die Stadt Jena mehr zu erwarten.

Die Kosten für die Stadt und den JNV, die aus dem dann folgerichtigen Rückzug aus allen laufenden gemeinsamen Projekten entstehen (Entwicklung Datendrehscheibe, Weiterentwicklung der Tarife, Organisation Handy-Ticket, aktuell gemeinsame Auskunft usw.) können aktuell nicht abgeschätzt werden.

Gleiches gilt für eventuelle Rückforderungen von Fördermitteln des Freistaates im Rahmen laufender Projekte und die Neueinstellung von Personal oder Mitteln beim JNV, um Dienstleistungen, die aktuell bei dem VMT (vom Freistaat gefördert) im Unternehmen selbst oder extern (ungefördert) erbracht werden müssten.

Realistisch ist aber zu erwarten, dass der alleinige Ausstieg der Stadt Jena den Verbund als Ganzes infrage stellt, denn zumindest für Gera und den SHK stellt sich dann die Frage nach dem Sinn des Verbundes. Etwas abgeschwächt gilt dies auch für den Landkreis Weimarer Land.

Außerdem ist zu erwarten, dass der Freistaat sich im Falle der Erosion des Verbundes aus den aktuell überproportionalen Zahlungsverpflichtungen zurückzieht und die verbliebenen Verbundteilnehmer diese nicht übernehmen könnten.

9.3. Wenn ja: woraus begründen sie sich und wie hoch wären sie, wenn man die durch den Ausstieg ggf. entstehenden Einsparungen gegengerechnet?

siehe Frage 9.2.

9.4. Zu welchem Datum bzw. mit welcher Frist wäre ein Ausstieg aus dem VMT möglich?

Aktuell frühestmöglicher Termin ist der 31.12.16.

9.5. Gibt es über den Gesellschaftervertrag der VMT GmbH hinaus weitere vertragliche Regelungen? Welche Kündigungsfristen gibt es für diese Verträge?

Der VMT-Gesellschaftervertrag kann mit einer sechsmonatigen Kündigungsfrist zum Ende des Jahres (Dez. 2015) gekündigt werden. Alle weiteren Vertragswerke haben längere Kündigungsfristen (siehe Frage 9.1).

9.6. Ist bei einem Ausstieg aus dem VMT damit zu rechnen, das der bisherige Verlustausgleich durch das Land, den die Jenaer Nahverkehr GmbH über den VMT erhalten hat, nicht mehr für den Nahverkehr zur Verfügung stünde? Worauf begründet sich diese Annahme? In welcher Höhe beteiligte sich das Land vor Gründung des VMT am Verlustausgleich?

Alle Aussagen der im Verbund aktiven Vertreter des Freistaates Thüringen lassen erkennen, dass der Freistaat den Verbund als Erfolgsmodell betrachtet und deshalb exklusiv unterstützt. Gebietskörperschaften, die nicht Mitglied des Verbundes sind, kommen nicht in den Genuss der verbundbedingten Zahlungen des Freistaates (sh. Frage 1.6.), weil diese an die Vertragswerke des Verbundes gebunden sind.

Der Freistaat leistet die Zuzahlungen zum Verbund seit Verbundstart über die allen Unternehmen (auch nicht VMT) gezahlten Grundzuschüsse hinaus. Vor 2006 gab es diese Zuschüsse somit nicht und damit würden die Zuschüsse im Falle der Auflösung des Verbundes ersatzlos wegfallen. Die Mittel müssten bei Beibehaltung aller Standards von den Gebietskörperschaften selbst aufgebracht und den Verkehrsunternehmen direkt erstattet oder über Fahrpreisanpassungen von den Fahrgästen übernommen werden. Wahrscheinlich wäre eine Kombination beider Maßnahmen bei gleichzeitiger Absenkung der Standards.

10. Alternativen zum VMT

10.1. Welche Effekte wären zu erwarten, wenn parallel zum VMT-Tarif wieder Haustarif der Mitgliedsunternehmen genutzt werden könnte?

Das Tarifangebot der VMT wird mitunter als unübersichtlich und komplex kritisiert. Erklärtes Ziel des VMT (und aller Verbünde) ist deshalb ein möglichst einfaches und schlankes Tarifsortiment ohne Ausnahmen (Haustarife). Neue Haustarife untergraben diese Bemühungen und damit den Verbundgedanken grundsätzlich.

Außerdem ist es außerordentlich schwierig abzuschätzen, wie sich Haustarife auf die Einnahmesituation des Verbundes (und damit der Verkehrsunternehmen) auswirken. Da die Einnahmen der Haustarife i.d.R. direkt bei den lokalen Verkehrsunternehmen verbleiben, können einzelne Haustarife dazu führen, dass Ungleichgewichte im Einnahmeanspruch entstehen, die einzelnen Unternehmen nützen, allen anderen Unternehmen aber Verluste bringen. Diese wären dann motiviert, ebenfalls Haustarife einzuführen. Aus diesem Grunde haben sich die Unternehmen zu gegenseitiger Fairness verpflichtet.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich für Haustarife (von Ausnahmen wie lokalen Einzelevents o.ä. abgesehen) folgerichtig nicht die notwendige Mehrheit im Verbundbeirat findet.

10.2. Welche Effekte wären zu erwarten, wenn anstelle des VMT wieder ein dem Vorläufer RegioMobil vergleichbares Tarifmodell eingeführt würde?

Der Tarif Regiomobil war dem Kulturstadtjahr 1999 in Weimar gewidmet und sollte ursprünglich auch nur in diesem Jahr gelten. Der Tarif war günstiger als eine ganze Reihe von Regeltarifangeboten, unterlief diese, wurde vom Freistaat Thüringen extrem gestützt und galt nach 1999 als Übergangstarif zum VMT. In der 1999 konzipierten Form war der Tarif wirtschaftlich nicht haltbar. Die Unterstützung einer Wiedereinführung wird vom Freistaat ausgeschlossen.

10.3. Welche Effekte wären zu erwarten, wenn sich Jena und der Saale-Holzland-Kreis alternativ dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) anschließen würden?

Es gibt aktuell keine Fahrgastnachfrage zwischen Jena/SHK und dem MDV die einen Anschluss an den MDV rechtfertigen würde. Es bestehen aktuell Bemühungen, auf der Ebene der Metropolregion Mitteldeutschland ein sogenanntes „Metropolregionsticket“ zu etablieren, um ein Produkt zu schaffen, dass das Zusammenwachsen der Metropolregion zumindest befördern könnte. Dieses Ticket entspricht in etwa der Idee des RegioMobils (siehe Punkt 10.2.). Allerdings sind aktuell die Länder nicht bereit, dieses Modell vergleichbar dem RegioMobil finanziell zu unterstützen.

Anlagen:

1. Vergleich Entwicklung Verbraucherpreisindex / Einzelfahrschein / Monatskarte
2. Kurzfassung der Abschlussrevision VMT 02/2009
3. Fahrgastentwicklung im VMT-Bereich