

# Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1462/2023

**Abteilung:** Tiefbau

**Bearbeiter/in:** Schwarz, Matthias

**Haushaltswirksamkeit:**  nein

ja, bei

Produkt: 54770

Investitionskosten:  nein

ja

Betrag:

Drittmittel:  nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt:  nein

ja

Betrag:

Im laufenden Haushalt eingeplant:  nein

ja

Fundstelle:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Stadtrat	27.04.2023	öffentlich	Beschlussfassung

**Betreff: Beauftragung eines Gutachtens zur Subventionierung des ÖPNV sowie zur Prüfung eines umlagefinanzierten Bürgertickets**

## **Beschlussempfehlung:**

Der Stadtrat beschließt die Beauftragung eines Gutachtens zur Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Einführung eines umlagefinanzierten Bürgertickets in Speyer sowie zur Abschätzung der zukünftigen Fahrgastzahlen und damit einhergehend der entstehenden Mindereinnahmen bzw. Finanzierungsbedarfe aufgrund der in dieser Vorlage dargestellten Sachverhalte, zu veranlassen.

Der Stadtrat beschließt, die Beauftragung eines Gutachtens zur Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten zur Einführung eines umlagefinanzierten Bürgertickets in Speyer sowie zur Abschätzung der zukünftigen Fahrgastzahlen und damit einhergehend der entstehenden Mindereinnahmen bzw. Finanzierungsbedarfe aufgrund der in dieser Vorlage dargestellten Sachverhalte, zu veranlassen.

## **Begründung:**

Hintergrund dieser Beschlussvorlage sind nachfolgend aufgeführte Prüfanträge:

(I) Prüfantrag zur Subventionierung des ÖPNV Ticketsystems (*schriftlicher Prüfantrag der Stadtratsfraktion SPD vom 04.11.2022, Vorlage 1393/2023*)

(II) Prüfantrag zum Bürgerticket ÖPNV; Antrag der Stadtratsfraktion Die Linke (*schriftlicher Prüfantrag vom 29.07.2019, Vorlage: 0023/2019*)

## Haushaltsrechtliche Einordnung:

Die Mittel für den ÖPNV werden zentral über das Produkt 54770 Nahverkehrsplanung abgewickelt. Gemäß dem Produktplan der Stadtverwaltung Speyer 2022 (Stand 17.11.2021) handelt es sich bei der Nahverkehrsplanung haushaltsrechtlich zunächst um eine Pflichtaufgabe. Bei der im Raum stehenden konkreten Subventionierung der ÖPNV Tickets handelt es sich jedoch um eine freiwillige Leistung, die haushaltsrechtlich allerdings im Bereich einer Pflichtleistung verortet ist. Somit würde sich eine Subventionierung der ÖPNV Tickets nicht auf die Höchstgrenze der freiwilligen Leistungen im Rahmen des kommunalen Entschuldungsfonds Rheinland-Pfalz (KEF) auswirken. Gleichwohl würde diese zusätzliche freiwillige Leistung einen nicht unerheblichen Mehraufwand verursachen, der innerhalb des Ergebnishaushalts ausgeglichen werden müsste.

### **(I) Prüfantrag zur Subventionierung des ÖPNV Ticketsystems (*schriftlicher Prüfantrag vom 04.11.2022*)**

Der Prüfantrag der Stadtratsfraktion SPD vom 04.11.2022 zur Subventionierung des ÖPNV Ticketsystems wurde zur weiteren Beratung in den Verkehrsausschuss am 29.03.2023 verwiesen.

#### ***1. Welche Kosten kämen auf die Stadt zu, wenn die ÖPNV-Tickets im gleichen Umfang, wie in Heidelberg gefördert werden würden? Hierbei sollte die angestrebte Erhöhung der Fahrgastzahlen (150%) in geeigneter Form mitberücksichtigt werden.***

Eine Förderung der ÖPNV-Tickets im gleichen Umfang wie bei der Stadt Heidelberg wäre prinzipiell möglich. Dies würde allerdings zu einer nicht unerheblichen zusätzlichen Belastung des städtischen Haushaltes führen.

Die Stadt Heidelberg hat für die Maßnahmen, das MAXX-Ticket auf einen monatlichen Eigenanteil von 3 € bzw. die Karte ab 60 auf 365 € p. a. zu fixieren und die dem Einnahmenpool dabei entstehenden Mindereinnahmen auszugleichen, einen Betrag von rund 15 Mio. € für eine Laufzeit von 12 Monaten kalkuliert. Die Ermittlung der potenziellen Kosten wurde gutachterlich begleitet. Mit Gemeinderatsbeschluss hat die Stadt Heidelberg die entsprechenden Haushaltsmittel zur Subventionierung der ÖPNV-Zeitkarten einzelner Zielgruppen zur Verfügung gestellt.

Um für die konkrete Subventionierung des ÖPNV in Speyer aussagekräftige potentielle Kosten beziffern zu können, ist es erforderlich die Beauftragung eines Gutachtens zu veranlassen, auch um mögliche Nachfragesteigerungen aufgrund von Erfahrungswerten abschätzen zu können, sowie vor dem Hintergrund, die angestrebte Erhöhung der Fahrgastzahlen zu berücksichtigen. Als Datengrundlage können bspw. Erhebungsdaten, Verkaufsdaten, Abo-Daten, VRN-Preise, Einwohnerdaten, Bevölkerungsprognosen, Schülerdaten, Mobilitätshebungen, usw. herangezogen werden. Nach Fertigstellung des Gutachtens können konkretere Aussagen im Hinblick eines aus dem städtischen Haushalt subventionierten ÖPNV in Speyer getroffen werden.

Angesichts der Entscheidung des Bundes, zum 01.05.2023 das Deutschlandticket für (zunächst) 49 € monatlich einzuführen, wodurch ein vollumfänglicher Wechsel der bestehenden Abos in das neue Angebot im VRN notwendig sein wird, wäre ohnehin lediglich eine Prognose auf Basis des zukünftigen Deutschlandtickets, dann allerdings für die gleichen Ziel- bzw. Nutzergruppen des MAXX Tickets (Kostenprognose für einen monatlichen Eigenanteil von 3 €) bzw. der Karte ab 60 (Kostenprognose für einen jährlichen Eigenanteil von 365 €) sowie für Bezieherinnen und Bezieher von Sozialleistungen (Kostenprognose für einen monatlichen Eigenanteil von 3 €), durchzuführen.

**2. Wäre hier eine Testphase, ähnlich dem „9 Euro Ticket“ (ÖPNV für 9 Euro im Monat, befristet auf drei Monate), möglich?**

Im Falle einer Subventionierung des Deutschlandtickets für bestimmte Zielgruppen stünde es der Stadt Speyer frei, den entsprechenden Zeitraum zu fixieren. Abrechnungstechnisch wäre eine Subventionierung über einen vollen (oder über mehrere Jahre andauernden) Jahreszeitraum zu empfehlen, da ein sich lediglich über wenige Monate erstreckender Zeitraum in Form einer Pilotphase bei den Verkehrsunternehmen zu einem nicht unerheblichen Aufwand führen würde.

**3. Ausweitung des City-Tarifs:**

**a. Kann der City-Tarif auf andere Kurzstrecken innerhalb des Stadtgebietes ausgedehnt werden?**

Abweichungen von der Wabensystematik sind in § 17 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geregelt.

In der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Fassung vom 01.01.2018, geändert durch Änderungssatzungen zuletzt am 23.06.2022) heißt es, unter § 17 Abweichungen von der Wabensystematik Absatz 1, Satz 1-6, folgendermaßen:

*Innerhalb der Stadt Heidelberg gilt der Stadttarif Heidelberg. Innerhalb der zusammengefassten Gebiete der Städte Mannheim und Ludwigshafen sowie der Gemeinde Ilvesheim gilt der Stadttarif MA/LU. In allen anderen Städten und Gemeinden kann auf Antrag der jeweiligen Kommune an die Verbundgesellschaft ein besonderer Tarif angewendet werden (lokaler Tarif). Der lokale Tarif gilt nur für Fahrten mit Start und Ziel innerhalb des Gebiets der Kommune sowie innerhalb einer Wabe und kann auf einzelne Linien begrenzt werden. Der lokale Tarif kann die Preisstufe 0 oder der Ortstarif sein. Die zum 31.12.2021 bereits vorhandenen besonderen kommunalen Tarifangebote unterhalb der Preisstufe 0 genießen als besondere Ortstarife Bestandsschutz.*

Aufgrund dieser Regelung ist ein Kurzstrecken- oder Stadtteilticket lediglich für die Städte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim vorgesehen. Andere Städte und Gemeinden im Verbundgebiet haben die Möglichkeit der Einführung der Preisstufe 0, eines lokalen Ortstarifes oder der Einführung des kostenlosen Nahverkehrs bei entsprechender Übernahme der den Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen für Fahrten innerhalb der jeweiligen Destination.

Der City-Tarif in Speyer lässt sich also nicht in ein Kurzstreckenticket bzw. auf weitere Linien überführen, allerdings bestehen andere tarifliche Möglichkeiten zur Reduzierung des Fahrpreises, die sich dann jedoch auf alle Fahrtrelationen innerhalb der Stadt Speyer auswirken würden.

Nach § 17 Absatz 3 der Verbundsatzung des VRN wird bei Einführung der Preisstufe 0 oder eines lokalen Ortstarifes in den Folgejahren der Ausgleichsbetrag jährlich um 10 % reduziert und nach 10 Jahren eingestellt. Zudem besteht die Möglichkeit, die Sonderregelung zur Preisstufe 0 jährlich mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende durch eine schriftliche Erklärung gegenüber der Verbundgesellschaft zu beenden. (vgl. § 17 Absatz 3, Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar)

Die Bedingungen zur Einführung eines kostenlosen Nahverkehrs werden in § 17 Absatz 8 genannt:

*Kreisangehörige Städte und Gemeinden können innerhalb ihres Gemeindegebietes den Busverkehr kostenlos auf Antrag anbieten, indem sie für alle kostenlos beförderten Fahrgäste den entsprechend vor Ort gültigen Einzelfahrscheinpreis an den Pool abführen. Hierzu stellt das Verbundunternehmen beim Zustieg allen Fahrgästen ohne einen gültigen Fahrausweis einen entsprechenden Fahrschein aus, der von der Gemeinde im Rahmen einer monatsweisen Abrechnung zu bezahlen ist. Die auf diesem Wege von der Gemeinde bezahlten Fahrscheine sind von den Verbundunternehmen als normale Fahrscheine zu melden und entsprechend als Fahrscheinverkäufe in die Einnahmeaufteilung einzubringen.*

Nach § 17 Absatz 9 kann die Einführung der Preisstufe 0 eines lokalen Ortstarifs bzw. eines kostenlosen Nahverkehrs ausschließlich zum Jahreswechsel erfolgen und ist spätestens zum 1.7. des Vorjahres bei der Verbundgesellschaft zu beantragen. Dasselbe gilt für die Einstellung der jeweiligen Angebote. (vgl. § 17 Absatz 9, Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar)

### **3. Ausweitung des City-Tarifs:**

#### ***b. Welche Kosten entstehen voraussichtlich, wenn zum Beispiel die Strecken bis zu 4 bzw. 5 Haltestellen als Kurzstrecken zum City-Tarif angeboten werden?***

Das Kurzstreckenticket ist, wie bereits unter vorheriger Ziffer erläutert, derzeit lediglich für die Städte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim vorgesehen.

### **4. Anerkennung des ehrenamtlichen Engagements in Speyer:**

#### ***a. Könnte die Ehrenamtskarte als Berechtigung für kostenlose Busfahrten anerkannt werden?***

Ehrenamtskarten oder Freiwilligenausweise werden im VRN nicht als Fahrausweis in den öffentlichen Verkehrsmitteln anerkannt bzw. führen zu keinerlei Vergünstigungen. Eine Anerkennung von Ehrenamtskarten würde voraussetzen, dass die Gesellschafter, die kreisfreien Städte und Landkreise, die Anerkennung von Ehrenamtskarten ebenfalls vorsehen.

Vor dem Hintergrund der einheitlichen und in der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar fixierten Regelungen innerhalb des Verbundgebietes erscheint eine Umsetzung schwierig, da für die Anerkennung von Ehrenamtskarten eine Satzungsänderung erforderlich werden würde.

**4. Anerkennung des ehrenamtlichen Engagements in Speyer:**

***b. Welche Kosten würden voraussichtlich hierfür entstehen?***

Wie bereits unter vorheriger Ziffer beschrieben, wäre für die Anerkennung von Ehrenamtskarten zunächst eine Änderung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erforderlich.

**5. Wir beantragen die Entwicklung der Fahrgastzahlen, des Zuschussbedarfs und der Tarife nach einem Jahr, nach zwei Jahren etc. jeweils jährlich zu überprüfen. Wir bitten um jährliche Berichterstattung im Verkehrsausschuss.**

Die Verwaltung wird im Rahmen einer Berichterstattung zur Entwicklung der Fahrgastzahlen, des Zuschussbedarfs und der Tarife im Verkehrsausschuss entsprechend informieren.

**(II) Prüfantrag zum Bürgerticket ÖPNV; Antrag der Stadtratsfraktion Die Linke (schriftlicher Prüfantrag vom 29.07.2019, Vorlage: 0023/2019)**

Die Beantwortung der Fragestellungen aus dem Antrag der Stadtratsfraktion Die Linke vom 29.07.2019 zur Prüfung eines umlagefinanzierten Bürgertickets setzt die Beauftragung eines entsprechenden Gutachtens voraus. Die Beauftragung eines solchen Gutachtens ist Teil der Beschlussfassung dieser Vorlage.

Beispielhafte Übersicht der vorhandenen Möglichkeiten zur Subventionierung des ÖPNV:

<p><b>Einführung Preisstufe 0</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrpreis Einzelfahrt: Erwachsene 1,90 €; Kinder 1,30 € (Stand 06.04.2023)</li> <li>- Kalkulation durch VRN (Ansatz für Mitteleinplanung), daher kein Gutachten erforderlich</li> <li>- Ausgleichsbetrag wird jährlich um 10 % reduziert und nach 10 Jahren eingestellt</li> <li>- Laufzeit: mind. voller Jahreszeitraum</li> <li>- Kündigungsfrist: sechs Monate zum Jahresende</li>   <li>- Gültigkeit: Stadtgebiet Speyer</li> </ul>
<p><b>Einführung lokaler Ortstarif</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrpreis Einzelfahrt: Erwachsene 1 €; Kinder 0,70 € (Stand 06.04.2023)</li> <li>- Kalkulation durch VRN (Ansatz für Mitteleinplanung), daher kein Gutachten erforderlich</li> <li>- Ausgleichsbetrag wird jährlich um 10 % reduziert und nach 10 Jahren eingestellt</li> <li>- Laufzeit: mind. voller Jahreszeitraum</li> <li>- Kündigungsfrist: sechs Monate zum Jahresende</li>   <li>- Gültigkeit: Stadtgebiet Speyer</li> </ul>
<p><b>Einführung kostenloser Nahverkehr ohne Umlagemodell</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kostenfreie Nutzung aller Linienbusse im Stadtgebiet von Speyer</li> <li>- keine Kalkulation durch VRN möglich</li> <li>- Laufzeit: mind. voller Jahreszeitraum</li> <li>- „Blackbox“; „ungedekter Scheck“</li>   <li>- Gültigkeit: Stadtgebiet Speyer</li> </ul>
<p><b>Einführung kostenloser Nahverkehr mit Umlagemodell</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kostenfreie Nutzung aller Linienbusse im Stadtgebiet von Speyer</li> <li>- keine Kalkulation durch VRN möglich</li> <li>- Laufzeit: mind. voller Jahreszeitraum</li> <li>- Gutachten bzw. rechtliche Prüfung erforderlich</li> <li>- Finanzierung erfolgt über Umlage</li> <li>- „Blackbox“; „ungedekter Scheck“</li>   <li>- Gültigkeit: Stadtgebiet Speyer</li> </ul>
<p><b>Subventionierung von Zeitkarten einzelner Zielgruppen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zuschuss für Zeitkarten für bestimmte Zielgruppen, z.B. Schüler, Rentner, Sozialhilfeempfänger, etc.</li> <li>- Laufzeit: keine Vorgaben</li> <li>- Gutachten erforderlich</li>   <li>- Gültigkeit: verbundweit bzw. deutschlandweit im Nahverkehr</li> </ul>