Aktuelle Debatte im Stadtrat zur Tarifänderung MVB GmbH

- Tarif- und Vertriebsreformen sind immer das Erfordernis, sich ändernder und verschlechternder Rahmenbedingungen, z.B. Absenkung der Ausgleichszahlungen Stadt, Land und im Schülerverkehr.
- Inhalt einer Tarifreform ist es aber auch, Tarife Nachfrage bezogener und gerechter zu gestalten. Das war Ziel und das können wir mit der Tarifreform erreichen.
- Das betriebswirtschaftliche Ergebnis der MVB ist geprägt durch die Entwicklung der Aufwendungen/Kosten für den ÖPNV (gesenkt um 4,2 Mio € trotz + 1 Mio € Energie) und der Einnahmen aus ÖPNV.
- Die Differenz von Einnahmen zu Kosten für gut geführt macht die ÖPNV-Ausgleichszahlungen nach Betrauungsvereinbarung aus. Diese Ausgleichszahlungen werden im Betrachtungszeitraum 2003 bis 2013 um ca. 10 Mio durch Haushaltsbeschlüsse gesenkt. Trotz dieser Absenkung wurde das Leistungsangebot nach 2003 nicht reduziert.
- Die MVB befinden sich schon jetzt im Vergleich zu den Kosten für gut geführt weit im unterkompensierten Bereich (54,0 Mio € Testat WIBERA zu Vorgabe Stadt 48,2 Mio € für 2009).
- Wir begleiten diesen Prozess auch als Eigenverpflichtung mit forcierter Restrukturierung und stellen uns den Benchmarkingergebnissen mit vergleichbaren Städten und Unternehmen in unserer Liga. (Rostock, Erfurt, Jena)
- Dabei muss es aber auch möglich sein, die Tarifergiebigkeit zu verbessern und hin zu einem Ergebnis dieser zum Vergleich herangezogenen Unternehmen zu entwickeln. Wenn das nicht möglich ist, steigern die Ausgleichszahlungen, die dann u.U. nicht mehr beihilferechtkonform sind.
- Unsere Marktausschöpfung mit ca. 200 Fahrten/Einwohner/Jahr ist im Vergleich hoch, jedoch die Tarifergiebigkeit mit 92 €/Einwohner/Jahr sehr niedrig.
- Was haben wir nun im Tarif verändert?
- Für die Stammkunden und Dauernutzer nichts – alles bleibt beim Alten – man kann mit den Zeitkarten weiter täglich im Centbereich den ÖPNV mit einer hohen Mitnahmeberechtigung nutzen.

- Wir senken die Tageskarte und es fällt der Fahrerzuschlag weg. Es gibt Zugangserleichterung durch die mobilen Automaten.
- Wir führen den Richtungsbezug für den Einzelfahrschein ein, d.h. für Gelegenheitskunden geht die Rückfahrt nicht mehr. Nicht um diese Kunden zu bestrafen, sondern weil wir uns diesen „Rabatt“ nicht mehr leisten können.
- Dies betrifft ca. 20 % der Kunden, deren Vorteil von den restlichen Kunden bislang finanziert wurde.
- Es ist das Ziel jeder Branche, aus Gelegenheitskunden Stammkunden zu machen und damit mehr Einnahmen zu erzielen und langfristig zu sichern. Jede Handelseinrichtung hält Kundenkarten vor, um die Kunden fester zu binden. Unsere Kundenkarten, gut rabattiert, sind die Wochen- und Monatskarten sowie die AboClever-Card`s.
- Warum soll dieser einnahmestrategische Effekt unserer Branche verwehrt werden?
- Es wurden viele Tarifszenarien untersucht, von denen die Variante der Tarifkonstanz bei Zeitkarten und der Reform der Bargeldtarife als Vorzugsvariante genehmigt wurde. Einzelne Teile dieser Reform zu verändern, ist ausgeschlossen, weil die Ticketpreise miteinander korrespondieren müssen und einander bedingen.
- Führt man z.B. das Ciy-Tickert wieder ein, dann müsste man unter dem Aspekt der Gleichbehandlung ein Sudenburg-Ticket, Lemsdorf-Ticket ect. einführen.
- Wir brauchen neben einer gesicherten betrauten ÖPNV-Ausgleichszahlung auch eine Verbesserung der Tarifergiebigkeit. Das geben uns die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen zum Erhalt der MVB auf.
- Wir möchten jeden Kunden bitten, sich bei uns zu melden, um für ihn den besten Tarif anhand seiner persönlichen Bedürfnisse herauszusuchen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.