

Große Anfrage der Zählgemeinschaft FDP/Piraten:

Nutzen des VMT für Stadt und Bürger

Immer wieder – in der Regel bei anstehenden Gebührenerhöhungen – wird im Stadtrat über den Nutzen des VMT für die Stadt diskutiert, ohne dass substantielle Aussagen zu den Auswirkungen der Mitgliedschaft gemacht werden können. Die Diskussion ist ohne belastbare Daten von vornherein zum Scheitern verurteilt. Das Ziel dieser Anfrage ist deshalb, quantifizierte Aussagen zu den positiven und negativen Effekten für die Stadt Jena, den Jenaer Nahverkehr und die Bürger zu erhalten.

Kosten für die Stadt und die Jenaer Nahverkehr GmbH

- Entstehen der Stadt oder der Jenaer Nahverkehr GmbH Verwaltungskosten durch die Mitgliedschaft im VMT und wenn ja, in jeweils welcher Höhe?
- Wurden durch die Mitgliedschaft im VMT für die Stadt oder die Jenaer Nahverkehr GmbH Einsparungen erzielt? Wenn ja: in jeweils welcher Höhe?
- Werden Mitgliedsbeiträge an den VMT entrichtet? Wenn ja: durch wen und in welcher Höhe?
- Entstehen durch die Mitgliedschaft sonstige Mehrkosten für die Stadt oder die Jenaer Nahverkehr GmbH? Wenn ja: welcher Art und in welcher Höhe?
- Ist die Mitgliedschaft im VMT für die Stadt mit weiteren Pflichten verbunden, z.B. zum Bereitstellen zusätzlichen Personals?
- Wie haben sich die o.g. Kosten sowohl der Stadt als auch der Jenaer Nahverkehr GmbH seit 2006 im Vergleich zur vorherigen Dekade verändert?
- Wie entwickelten sich seit 2006 die Beteiligungen von Stadt und Land am Verbundverlustausgleich?

Kosten beim VMT selbst

- Werden durch den VMT direkt Verwaltungsangestellte beschäftigt? Wenn ja: wie viele, und welche Kosten entstehen dadurch?
- Wie hoch sind die jährlichen Kosten des VMT für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit und wie haben sich diese Kosten seit 2006 verändert?
- Wer (Mitglieder, Land etc.) beteiligt sich mit welchem Anteil an diesen Kosten?

Preisgestaltung

- Um welchen Betrag haben sich die Preise für Beförderungsleistungen der Jenaer Nahverkehr GmbH seit der Mitgliedschaft im VMT erhöht?
- Hätten sie sich in ähnlichem Maße auch ohne Mitgliedschaft entwickelt? Falls nein: wie dann?
- 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?
- Wie hoch war in Jena die Schwarzfahrerquote unmittelbar vor der Einführung des VMT und wie hat sich danach entwickelt?
- Wie schlug sich diese Entwicklung in den Kosten nieder, die die Jenaer Nahverkehr GmbH zur Fahrscheinkontrolle aufwendet?
- Die VMT-Tarife steigen regelmäßig, für die Strecke von Jena nach Weimar beispielsweise von ca. 70 Euro 2005 auf 113 Euro 2014 (Jahresabo). Das ist eine Steigerung von über 60 % in neun Jahren. Woraus resultieren diese gravierenden Tarifierhöhungen? Wie hoch ist der Anteil steigender Verwaltungskosten des VMT an Preiserhöhungen?

- Das Tarifzonenmodell des VMT führt dazu, dass für gleich 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?
- Wie haben sich Fahrtkosten 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?
- 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?
- Hat die Mitgliedschaft im VMT Auswirkungen auf Regelungen wie das JENABONUS Ticket, die die Teilhabe armer Menschen verbessern sollen?
- Könnte die Abgabe verbilligter Tickets für Menschen, die Hilfe zum Lebensunterhalt beziehen, oder die Schülerbeförderung ohne die Mitgliedschaft im VMT kostengünstiger organisiert werden?

Kundenfreundlichkeit

- Wie oft müssen Reisende Bußgelder zahlen, weil sie ihre VMT-Fahrkarten nicht vor Fahrtantritt entwertet haben?
- 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?
- 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?
- Welche Möglichkeiten gibt es für Bürger, Informationen über den VMT zu erlangen, Kritik zu äußern bzw. im Sinne einer zeitgemäßen Bürgerbeteiligung direkt-demokratisch auf die Struktur und Gestaltung des VMT Einfluss zu nehmen?
- Inwieweit sind Planungen und Entscheidungen des VMT für die Bürger nachvollziehbar? Werden entsprechende Dokumente veröffentlicht und wenn ja wo?
- 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 Bahn sind diese Angaben nicht notwendig.) Sieht die Stadt dabei den Grundsatz der Datensparsamkeit gewahrt?
- 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?

Monitoring

- 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?
- 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?

- 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?
- Wie viele Kilometer legen Nutzer des VMT durchschnittlich täglich zurück?
- 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 den VMT-Mitgliedern abgestimmten Beförderungs-Angebot profitieren könnten?
- 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?
- 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?

VMT-Einfluss auf die Gestaltung des Angebots

- Konnten durch die VMT-Mitgliedschaft die Bedien- oder Qualitätsstandards für Teile der Stadt verbessert werden? Wenn ja: wo und in welchem Maße?
- Haben sich diese Standards seit 2006 für Teile der Stadt verschlechtert? Wenn ja: wo und in welchem Maße?
- 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?
- Inwieweit werden Anbieter von Fernbuslinien bei den Konzepten des VMT berücksichtigt und/oder beteiligt?

Auswirkungen auf die Umwelt

- Wurde durch die Mitgliedschaft im VMT die Nutzungshäufigkeit oder Auslastung des ÖPNV und/oder der Bahn und Überland-Busverbindungen erhöht?
- Kann die Veränderung der Auslastung von klimatischen und konjunkturellen Effekten zuverlässig getrennt werden?
- Wie hat sich die Zahl der verkauften Fahrkarten seit 2006 entwickelt (Einzel- und Abokarten getrennt)?
- Wurde durch die Mitgliedschaft ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs erreicht?

Einflussmöglichkeiten der Stadt auf den VMT

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

Ausstieg aus dem VMT

- Welche Schritte müssten für einen Ausstieg Jenas bzw. der Jenaer Nahverkehr GmbH aus dem VMT vollzogen werden?
- Wäre ein derartiger Ausstieg mit irgendwelchen Kosten verbunden? Wenn ja: woraus begründen sie sich und wie hoch wären sie, wenn man die durch den Ausstieg ggf. entstehenden Einsparungen gegenrechnet?
- Zu welchem Datum bzw. mit welcher Frist wäre ein Ausstieg aus dem VMT möglich?

- Gibt es über den Gesellschaftervertrag der VMT GmbH hinaus weitere vertragliche Regelungen? Welche Kündigungsfristen gibt es für diese Verträge?
- Ist bei einem Ausstieg aus dem VMT damit zu rechnen, dass 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?

Alternativen zum VMT

- Welche Effekte wären zu erwarten, wenn parallel zum VMT-Tarif wieder der Haustarif der Mitgliedsunternehmen genutzt werden könnte?
- Welche Effekte wären zu erwarten, wenn anstelle des VMT wieder ein dem Vorläufer RegioMobil vergleichbares Tarifmodell eingeführt würde?
- Welche Effekte wären zu erwarten, wenn sich Jena und der Saale-Holzland-Kreis alternativ dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) anschließen würden?

Jena, den 12.1.2015,

Clemens Beckstein
Heidrun Jänchen
Thomas Nitzsche
Andreas Wiese