

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Ausschuss Soziales und Senioren	23.04.2015

"Ist die Mobilität der Köln-Pass-Nutzer umfänglich gedeckt?" (AN/0379/2015 vom 02.03.2015)

1. Frage:

Wie hoch waren die Ausgaben für die Ausgleichszahlungen in den Jahren 2007 bis 2012, die die Stadt Köln an die KVB leisten musste?

Antwort:

Die Stadt Köln leistet seit dem 01.01.2011 für das rabattierte KölnPass-Angebot keine unmittelbaren Ausgleichszahlungen an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Die aus der Ticketrabattierung resultierenden Mindererlöse sind seither Bestandteil der Betrauung der KVB. Dies bedeutet, dass die Einnahmeverluste durch die Rabattierung zunächst von der KVB selbst getragen werden und somit den jeweiligen Jahresverlust des Unternehmens entsprechend erhöhen. Die Ausgleichsleistungen an die KVB für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, zu denen auch das Angebot des o.g. Tickets gehört, werden aufgrund des Organvertrages zwischen KVB und der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) zahlungshalber über die Verlustübernahme durch SWK ausgeglichen, so dass sich mittelbar die Ausschüttungsmöglichkeiten von SWK an den städtischen Haushalt in Höhe der rabattierungsbedingten Einnahmeverluste verringern. Dies bedeutet somit im Ergebnis gleichwohl eine Haushaltsbelastung, jedoch auf der Ertragsseite.

In den Jahren 2007 bis 2010 wurde die Ausgleichszahlung unmittelbar aus dem Haushalt der Stadt Köln an die KVB geleistet. Bis zum 31.03.2008 setzte sich der Ausgleichsbetrag je Ticket aus der Differenz zwischen dem Regeltarif und dem rabattierten KölnPass-Tarif zusammen. Ab dem 01.04.2008 wurde der Ausgleichsbetrag je verkauftem KölnPass-Ticket auf Grundlage der im Jahr 2007 durchgeführten Marktforschungsstudie gesenkt und der Referenzpreis zur Ermittlung des Fehlbetrages neu ausgerichtet. Die Marktforschungsstudie hat ergeben, dass die Zahl der verkauften KVB-Tickets insgesamt seit Einführung der KölnPass-Tickets deutlich gestiegen ist und der Schwarzfahreranteil bei der Zielgruppe deutlich gesenkt werden konnte.

Seit Einführung des verbundweiten SozialTickets (2012) errechnen sich die Einnahmeverluste bzw. die Ergebnisverschlechterung der KVB jeweils, indem die Preisdifferenz des betreffenden Jahres zwischen VRS-weitem MobilPass-Tarif und dem für KölnPass-Inhaber/innen nochmals reduzierten Tarif mit der Zahl der verkauften Tickets multipliziert wird.

Die Ausgleichsleistungen der Stadt Köln (2007 bis 2010) bzw. die Einnahmeverluste der KVB (2011 bis 2012) stellen sich wie folgt dar:

2007: 4,8 Mio. € (davon 4,1 Mio. € Ausgleichsleistung und 0,7 Mio. € Einnahmeverluste)
 2008: 2,5 Mio. €
 2009: 1,6 Mio. €
 2010: 2,1 Mio. €
 2011: 2,0 Mio. €
 2012: 1,0 Mio. €

2. Frage:

Wie hoch sind die Subventionen des Landes Nordrhein-Westfalen für den Mobilpass, und stimmt es, dass die Stadt Köln keine Subventionen für den Mobilpass leistet?

Antwort:

Die Landesregierung hat ab 2011 mit der Gewährung von Zuwendungen für das SozialTicket begonnen. In den vergangenen Jahren wurden landesweit folgende Zahlungen an die Zuwendungsempfänger geleistet:

2011: 14,7 Mio. €
 2012: 22,6 Mio. €
 2013: 27,9 Mio. €
 2014: 26,0 Mio. €

Von den bereitgestellten Landesmitteln erhielt der VRS seit Einführung des verbunweiten SozialTickets folgende Zuwendungen:

2012: 3,5 Mio. €
 2013: 9,7 Mio. €
 2014: 8,4 Mio. €

Seit 2011 werden seitens der Stadt Köln außer dem unter Frage 1 dargestellten Ausschüttungsverzicht keine weiteren Subventionen für die rabattierten KölnPass-Angebote gewährt.

3. Frage:

Gibt es nach Auffassung der Verwaltung weitere Instrumente, mit denen die Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen gefördert werden kann?

Antwort:

Zu dem in der Anfrage bereits angesprochenen „fahrscheinlosen ÖPNV“ ist in Abstimmung mit der KVB folgendes festzuhalten:

Der öffentliche Personennahverkehr in Köln sichert mit mehr als 275 Millionen Fahrten jährlich die Mobilität vieler Bürger und Besucher in Köln. Die Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV wäre mit einem erheblichen Anstieg der Fahrgastzahlen verbunden, der mit den vorhandenen Ressourcen bei der KVB nicht abzuwickeln wäre. Die KVB stößt bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag an ihre Kapazitätsgrenzen. Sowohl die Infrastruktur als auch das Leistungsangebot (Fahrzeuge und Personal) müssten erheblich ausgebaut werden. Dieser Ausbau wäre mit enormen investiven und laufenden Kosten verbunden und würde darüber hinaus einen erheblichen zeitlichen Vorlauf erfordern. Potenziellen Erlössteigerungen stünden höhere Kosten für den Ausbau und Betrieb des Leistungsangebotes und der Infrastruktur gegenüber, so dass ein abgabefinanzierter ÖPNV voraussichtlich zu einer noch stärkeren Haushaltsbelastung führen würde, die derzeit nicht verkraftbar ist.

Wesentliche Einsparungen bei der KVB sind mit einem fahrscheinlosen ÖPNV für die Kölner Bürger nicht zu erzielen. Zu den Fahrgästen der KVB zählen neben den Kölnern auch weitere Nutzergruppen, wie Bürger aus dem Umland sowie Besucher aus dem In- und Ausland (Touristen, Geschäftsleute etc.). Da auch weiterhin die Notwendigkeit besteht, dass Einpendler aus dem Umland und Besucher aus dem In- und Ausland zur Finanzierung des ÖPNV beitragen, müssten das Vertriebsnetz sowie der Fahrscheinkontrolldienst weiterhin vorgehalten werden.

Bei Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV für Verkehrsmittel der KVB wäre die Nutzung anderer Verkehrsunternehmen, die neben der KVB im Stadtgebiet Köln Beförderungsleistungen anbieten, nicht unentgeltlich möglich (Bsp.: Schienenpersonennahverkehr und Busse der Regionalverkehr Köln GmbH). Diese Beförderungsleistungen müssten noch zusätzlich tarifiert und auch von Kölner Bürgern bezahlt werden. Auch bei Fahrscheinen mit einer verbundweiten Gültigkeit (SemesterTicket, JobTicket, SchülerTicket, etc.) müssten für die Nutzung der verbundweiten Partnerunternehmen weitere finanzielle Mittel bei der Gegenfinanzierung eingeplant werden.

Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass ohne deutliche Angebotsverbesserungen bei Einführung eines Nulltarifes vor allem ein Umstieg von Fußgängern und Radfahrern auf den ÖPNV stattfindet. Eine Verkehrswende zugunsten des umweltfreundlichen ÖPNV funktioniert deswegen nur mit Attraktivitätssteigerungen.

Um die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern, sollten Mechanismen für die unternehmerische Steuerung erhalten bleiben und nicht durch eine reine Abgabenfinanzierung ersetzt werden. Das Modell des fahrscheinlosen ÖPNV wäre in den bisher diskutierten Varianten eine generelle Abkehr von der nutzerfinanzierten ÖPNV-Finanzierung und vom Verbundgedanken.

Soweit in der Anfrage ferner darauf abgestellt wird, dass die Regelsätze von Arbeitslosengeld II bzw. Sozialhilfe in Höhe von derzeit 399,00 Euro lediglich einen Anteil von 25,14 Euro für Verkehrsleistungen enthalten, ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass der in Köln gültige VRS-Tarif neben dem MonatsTicket MobilPass auch ein 4erTicket MobilPass vorsieht. Dieses kostet aktuell in der Preisstufe 1b 6,00 Euro und berechtigt zu vier Fahrten innerhalb des Kölner Stadtgebietes. Hiervon könnten durch Leistungsbezieher aus dem Regelsatz-Anteil für Verkehrsleistungen monatlich bis zu vier Tickets erworben werden, was zu zwei wöchentlichen Hin- und Rückfahrten zu Zielen innerhalb Kölns berechtigen würde.

Insgesamt ist eine über den derzeitigen Stand hinausgehende Förderung der Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen zwar grundsätzlich wünschenswert, aufgrund der weiterhin angespannten Haushaltslage der Stadt Köln ohne Zuschüsse von anderer Seite jedoch nicht darstellbar.

Gez. Klug