

# Beteiligungsmanagement

## Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1516/24

### Titel der Drucksache

Einführung eines Kurzstreckenticket für den ÖPNV-Stadtverkehr in Erfurt

### Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

### Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

- |   |       |
|---|-------|
| Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben?     | Nein. |
| Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? | Nein. |
| Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor?              | Nein. |

### Stellungnahme

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass eine Beauftragung der Aufsichtsratsmitglieder der Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) gemäß Beschlussvorschlag 01 rechtlich hochproblematisch, wenn nicht sogar rechtswidrig ist. Die durch die LHE entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates müssen im Rahmen ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat das Gesellschaftsrecht beachten. Einige Gemeindeordnungen, wie die Bayerns oder Hessens, regeln ausdrücklich, inwieweit solche gemeindlichen Aufsichtsratsmitglieder an Weisungen des Gemeinderates gebunden sind. Die Thüringer Kommunalordnung enthält keine ausdrückliche Regelung zum Weisungsrecht. Damit sind die Mitglieder des Aufsichtsrats Inhaber eines ungebundenen, höchstpersönlichen Mandats und als solche an Weisungen Dritter, auch des Entsendungsberechtigten, nicht gebunden. Als Angehörige eines Gesellschaftsorgans haben sie den Belangen der Gesellschaft den Vorzug vor denen des Entsendungsberechtigten zu geben und die Interessen der Gesellschaft wahrzunehmen, ohne an Weisungen des Entsendungsberechtigten gebunden zu sein.

Des Weiteren sind in Abstimmung mit der EVAG, der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT) sowie der Verkehrsplanung des Tiefbau- und Verkehrsamtes folgende Punkte hinsichtlich der Einführung einer neuen Ticketform zu beachten/problematisch.

- Die Kurzstrecke muss tariflich definiert werden (Limitierung durch zeitliche Gültigkeit oder durch Anzahl von Haltestellen). Hierbei wird es herausfordernd sein, eine geeignete Definition zu finden.  
z. B.: Die Fahrt von Erfurt Hauptbahnhof nach Erfurt Grubenstraße führt mit der Straßenbahn über neun Haltestellen und dauert 15 Minuten. Bei der gleichen Strecke mit dem Zug bis zum Bahnhof Erfurt-Nord sind es fünf Minuten Fahrzeit und eine Haltestelle. Auch im Erfurter Liniennetz ergeben sich je nach genutzter Linie oder Tageszeit unterschiedliche Reichweiten.  
z. B.: Anger – Gothaer Platz: mit Linie 4 über Brühler Garten sechs Haltestellen, mit Linie 2 über Mainzerhofplatz fünf Haltestellen  
oder  
Hauptbahnhof – Leipziger Platz: im Tagesverkehr mit Linie 9 über Thälmannstraße zwei Haltestellen (bis Geschwister-Scholl-Straße), nachts und teils am Wochenende mit Linie 9 über Anger drei Haltestellen).
- Die notwendigen Anpassungen bei der Vertriebs- und Kontrolltechnik umfassen die verbundweite Einführung einer neuen Fahrkartenkategorie in die Vertriebstechnik. Die in

Bussen, Straßenbahnen und Zügen installierten Entwerter verschiedener Verkehrsunternehmen müssen umgerüstet werden, um einen haltestellen- oder minutengenaue Entwerteraufdruck erzeugen zu können.

Das gesamte System der elektronischen Fahrscheinkontrolle im VMT basiert aktuell auf der Prüfung von räumlichen Gültigkeiten anhand von Tarifzonen. Für die Prüfung anderweitiger Gültigkeitskriterien müsste hier eine umfassende Weiterentwicklung erfolgen.

- Mit der Einführung eines Kurzstreckentickets würden alle Verkehrsunternehmen, die innerhalb von Erfurt Leistungen erbringen, Einnahmeverluste erleiden. Es müsste eine beihilferechtskonforme Vereinbarung zum Ausgleich der verursachten Mindereinnahmen geschaffen werden.  
Zur „Gegenfinanzierung“ könnte der Normaltarif auch deutlich angehoben werden, was wiederum auf den hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl deutlich wirksameren längeren Relationen zu einer Abwanderung von Fahrgästen führt.
- Das Vorhaben der Einführung eines Kurzstreckentarifes kann nicht ohne Einbeziehung der Städte Weimar, Jena und Gera erfolgen. Wenn die Verwaltungen dieser Städte der Einführung eines neuen Tarifes in Erfurt zustimmen, müssten sie sich in diesem Zuge auch gegenüber den eigenen Gremien bzw. der heimischen Bevölkerung zur Einführung eines Kurzstreckentarifes im eigenen Wirkungsbereich positionieren.
- Während des Einführungszeitraumes des Deutschlandtickets (2023 – 2025) erhält die Stadt Erfurt Ausgleichszahlungen vom Freistaat Thüringen zur Weiterleitung an das kommunale Verkehrsunternehmen. Der Ausgleichsanspruch richtet sich nach einer bundeseinheitlichen Ausgleichsrichtlinie und basiert auf einer Fortschreibung der Preise und Stückzahlen der Fahrkartenverkäufe aus dem Jahr 2019. Etwaige Änderungen der Tarifstruktur sind mit der Mechanik dieser Ausgleichsberechnung kaum vereinbar. Um Ausgleichsansprüche nicht zu gefährden, müssten hierzu ggf. gesonderte Vereinbarungen mit dem Freistaat Thüringen getroffen werden.
- Im Vorfeld einer etwaigen weiteren Untersuchung sollte die zu erwartende sozialpolitische Wirkung eines Kurzstreckentarifes betrachtet werden. Das Hauptverkehrsaufkommen ist durch eine Streckung der Stadt in Nord-Süd-Richtung geprägt. Dies führt dazu, dass die Bewohner der Stadt sehr unterschiedliche Fahrtzeiten und -strecken für die Erreichung alltäglicher Fahrtziele zurücklegen müssen. Dabei fällt auf, dass Menschen mit geringerem Einkommen besonders häufig in Großwohnsiedlungen am Stadtrand leben und gleichzeitig aufgrund der hohen Entfernung und der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit den Nahverkehr zwingend nutzen müssen. Diese Personengruppe wäre weiterhin auf den teureren Normaltarif angewiesen. Auf der anderen Seite profitieren vom Kurzstreckentarif insbesondere Menschen, die im Stadtzentrum leben oder dort zu Besuch sind (Touristen, Geschäftsreisende). Diese Gruppe zeichnet sich häufig durch ein höheres Einkommen sowie durch Verfügbarkeit von Alternativen (zu Fuß gehen) aus.

Neben der Klärung und Bearbeitung der o. g. Sachverhalte sind formale Grundlagen der Tarifgestaltung im VMT einzuhalten.

Grundlage des gesamten Tarifsortimentes im VMT sind die VMT-Tarifbestimmungen, die behördlich genehmigt sind und somit von den Verkehrsunternehmen angewendet werden müssen. Änderungen der VMT-Tarifbestimmungen bedürfen einer Beschlussfassung im Verbundbeirat Mittelthüringen.

Als Voraussetzung für eine Beschlussfassung im Verbundbeirat wird von dessen Mitgliedern im Regelfall eine fachliche Vorabstimmung in den zuständigen Ausschüssen und Beiräten erwartet. Dabei sind im Vorfeld einer Beschlussfassung insbesondere folgende Sachverhalte zu klären:

- Ermittlung der erwarteten Mindereinnahmen durch die Tarifänderung,
- Abstimmung einer vertraglichen Grundlage für den Ausgleich der Mindereinnahmen durch den Initiator der Tarifabsenkung,
- Klärung der vertriebstechnischen Umsetzbarkeit (Verkauf, Entwertung und Kontrolle) und Ermittlung der Kosten für die technische Umstellung,
- Analyse von ggf. auftretenden Wirkungen für das Einnahmeaufteilungsverfahren im VMT sowie
- Betrachtung der kommunikativen Wirkung und Abstimmung der kommunikativen Maßnahmen

Nach erfolgter Beschlussfassung müssen Tarifänderungen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden (Thüringer Landesverwaltungsamt und Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) beantragt und von diesen genehmigt werden. Dabei ist eine Antragsfrist von 10 Wochen zu beachten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Einführung eines Kurzstreckentarifes zwischen den Städten Erfurt, Weimar, Jena und Gera abgestimmt erfolgen muss und mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Von den durch die Städte auszugleichenden Mindereinnahmen wären mehrere Verkehrsunternehmen betroffen. Der dafür anfallende Investitionsaufwand in die Vertriebs- und Kontrolltechnik würde zumindest bei allen die Stadt Erfurt bedienenden Verkehrsunternehmen entstehen. Im Vorfeld der Einführung müssten zudem die rechtlichen Rahmenbedingungen (beihilferechtliche Ausgestaltung und Wechselwirkungen Deutschlandticket) betrachtet werden.

Aus Sicht der EVAG und dem VMT würde jede denkbare tarifliche Definition der Kurzstrecke Ungerechtigkeiten erzeugen und Anschlussfragen aufwerfen. Die Ausdifferenzierung des Tarifes in lange und kurze Strecken würde tendenziell eher sozial schwächere Menschen benachteiligen und sozial stärkere Menschen begünstigen.

Durch die dargestellten notwendigen Untersuchungen und infrastrukturellen Maßnahmen wäre die in BP01 vorgeschlagene Zeitschiene nicht erreichbar. Mit der Einführung eines solchen Tarifes sind auch die erwarteten Mindereinnahmen zur Sicherung der wirtschaftlichen Neutralität für das Verkehrsunternehmen durch den Aufgabenträger auszugleichen.

**Die Verwaltung sieht daher in der Einführung eines Kurzstreckentickets, auch unter Berücksichtigung des bestehenden Deutschlandtickets, keinen weiter zu verfolgenden Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Erfurt und empfiehlt den Beschlussvorschlag in Gänze abzulehnen**

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

gez. Merx  
Unterschrift    Leiterin BM

04.09.2024  
Datum