

VDV-Landesgruppe Nord Auguste-Viktoria-Straße 14 24103 Kiel

An den Wirtschaftsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Vorsitzenden Dr. Tietze

Per Email**Geschäftsführer
der Landesgruppe**

Dr. Joachim Schack
T 0431 61427
F 0431 677170
E schack@vdv.de

Anhörung im Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages

10. Februar 2020

**Stellungnahme des VDV Nord zum Alternativantrag der SPD „ÖPNV-Tarife
kundenfreundlich gestalten“ (Drucksache Ds 19/1663)**

Sehr geehrter Herr Dr. Tietze, sehr geehrte Frau Schönfelder,

als für den ÖPNV im Land zuständiger Branchenverband bedanken wir uns für die
Möglichkeit der Beteiligung im Rahmen der Anhörung zu o.g. Alternativantrag der
SPD und nehmen dazu wie folgt Stellung:

**1. Einführung eines transparenten Nordtarifs unter Vermeidung von
Tariferhöhungen**

Bereits heute bietet, was nicht jeder weiß, der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) ein durchgängiges Fahrkartensystem für ganz Schleswig-Holstein und bis nach Hamburg. Die Fahrkarten des SH-Tarifs gelten also stets auch für die Anschlussverkehrsmittel im HVV – und zwar ohne dass der Fahrgast den Tarifwechsel überhaupt wahrnimmt. Für den Fahrgast und insbesondere Pendler spielt der Tarif nachweislich eine sehr untergeordnete Rolle, denn entscheidend für die Verkehrsmittelwahl und den Umstieg vom eigenen Pkw in den ÖPNV/SPNV sind vielmehr die Attraktivität des bestehenden Verkehrsangebots sowie Pünktlichkeit, Sauberkeit und Komfort. „Faire Tarifzonen“ und Leistungsgerechtigkeit schließen sich prinzipiell aus, versuchte man, die völlig unterschiedlichen Tarifsystematiken des SH-Tarifs und des HVV-Tarifs zu vereinheitlichen. Denn ersterer ist ein sog. Strecken- oder Relationstarif, bei letzterem handelt es sich um einen Zonentarif. Beide Tarife haben im jeweiligen Gebiet ihre Berechtigung und können nicht ohne finanziellen Mehraufwand durch das jeweils andere Tarifsystem ersetzt werden. Denn das Land Schleswig-Holstein in Tarifzonen aufzuteilen, verteuerte entweder den Tarif oder führte bei größerem Zonenzuschnitt zu defizitär niedrigen Fahrpreisen bei kurzen Fahrten. Vor dem Hintergrund der bestehenden und bewährten Tarifanerkennung und –einbeziehung zwischen SH und HVV ist ein Mehrwert durch die Einführung des Nordtarifs jedenfalls nicht erkennbar – im Gegenteil, er führte zu erheblichen Mehrkosten, die deutlich zielführender investiert werden könnten und sollten für den notwendigen Ausbau eines landesweiten und flächendeckend attraktiveren ÖPNV-Angebotes.

**Wir lieben
EUROPA**

*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europę*

www.vdv.de/wirliebeneuropa**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

VDV-Landesgruppe Nord
(Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern,
Schleswig-Holstein)
Auguste-Viktoria-Straße 14
24103 Kiel

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe
Kay Uwe Arnecke

Geschäftsführer der Landesgruppe
Dr. Joachim Schack

Haltestelle
Hauptbahnhof Kiel



2. Gleichstellung der Fahrten mit Kindern beim Tarif von SH und HVV

Politisch gewünschte Tarifierhöhungen müssen für die Verkehrsunternehmen stets kostendeckend sein. Sie lassen sich, wie zuletzt beim landesweiten Semesterticket dann, aber eben auch nur dann umsetzen, wenn dafür durch das Land auskömmliche Mittel bereitgestellt werden. Mit den vorhandenen finanziellen Mitteln jedenfalls, die trotz leichter Erhöhung der Finanzierungsverordnung des Landes für einen auskömmlichen Betrieb des bestehenden ÖPNV noch immer nicht ausreichen, können nicht immer neue zusätzliche Angebote geschaffen werden. Immer weitere Subventionen aber führen insbesondere bei schlechterer Haushaltslage beinahe zwangsläufig zu einem sich verschlechternden Verkehrsangebot, weil Sozialtarife nicht einfach wieder abgeschafft werden können, sind sie erst einmal eingeführt.

3. Einführung einer dauerhaften Obergrenze für Tarifierhöhungen in Höhe der Inflationsrate

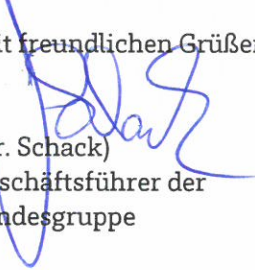
Die antragsgemäße Einführung einer solchen festen Obergrenze für etwaige Fahrpreiserhöhungen lehnen wir ausdrücklich ab, weil sie ein endgültiges Entkoppeln von der tatsächlichen Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen bedeutete. Diese aber liegt schon heute regelmäßig deutlich oberhalb der Inflationsrate, wobei ein erheblicher Kostentreiber insbesondere die Personalkostenentwicklung in den Unternehmen ist. Angesichts der aktuellen landesweiten und von Streiks begleiteten Tarifvertragsauseinandersetzungen im kommunalen wie privaten Busgewerbe mit geradezu absurden Forderungen der Gewerkschaft in Höhe von 14 - 17 % mehr Lohn für 12 Monate wird sehr schnell deutlich, dass die Personalkostenentwicklung auch in diesem Jahr nicht annähernd an der Inflationsrate Halt machen wird. Wer aber künstlich eine Fahrpreissteigerungsobergrenze einführen will, für die Frage der auskömmlichen Verkehrsfinanzierung aber auf die Zuständigkeit der Städte und Kreise als Aufgabenträger verweist und gleichzeitig mehr Qualität und Klimaschutz im ÖPNV sowie eine Angebotsausweitung bei der Verkehrsvergabe anmahnt, macht sich mindestens unglaubwürdig. Wir halten den nutzerfinanzierten gegenüber dem als Folge des o.g. Antrags noch stärker steuerfinanzierten und von der Kassenlage abhängigen ÖPNV für deutlich überlegen, zumal unklar ist, wer die zwangsläufigen Einnahmeausfälle ausgleichen würde. Im Übrigen sind wir uns sicher, dass nicht nur diejenigen Fahrgäste, die ein qualitativ deutlich besseres Verkehrsangebot erhalten, bereit sind, dafür einen höheren Fahrpreis zu zahlen, sondern auch jene, die dieser Tage offen mit den aktuellen Lohnforderungen der Gewerkschaft und deren Streiks sympathisieren, weil das Fahrpersonal es angeblich verdient habe, deutlich besser bezahlt zu werden als mit Lohnerhöhungsangeboten, die schon deutlich oberhalb des Inflationsausgleichs liegen.

Aktuell sehen die meisten der Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine sog. Preisfortschreibungsklausel vor, die indiziert ist und sich faktisch auf Höhe der Inflationsrate bewegt. In Hessen und Rheinland-Pfalz gibt es inzwischen Landes-Indizes, die den Verkehrsunternehmen Preisfortschreibungen garantieren in Höhe der tatsächlichen Kostenentwicklungen der Unternehmen. Wir würden es daher besonders begrüßen, wenn sich auch das Land Schleswig-Holstein für einen solchen eigenen (SH-)Index einsetzen könnte, mit dem am Ende des Tages auch eine Obergrenze für Tarifierhöhungen auf Höhe der Inflationsrate für die Verkehrsunternehmen jedenfalls unschädlich wäre.

Der VDV Nord ist mit seinen Mitgliedsunternehmen, die auch über die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH vertreten werden, sehr an einer

Weiterentwicklung des landesweiten SH-Tarifs interessiert, um gemeinsam ein noch besseres und attraktiveres Verkehrsangebot im Land zu schaffen mit dem Ziel einer spürbaren Steigerung des Fahrgastaufkommens.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Schack)
Geschäftsführer der
Landesgruppe