

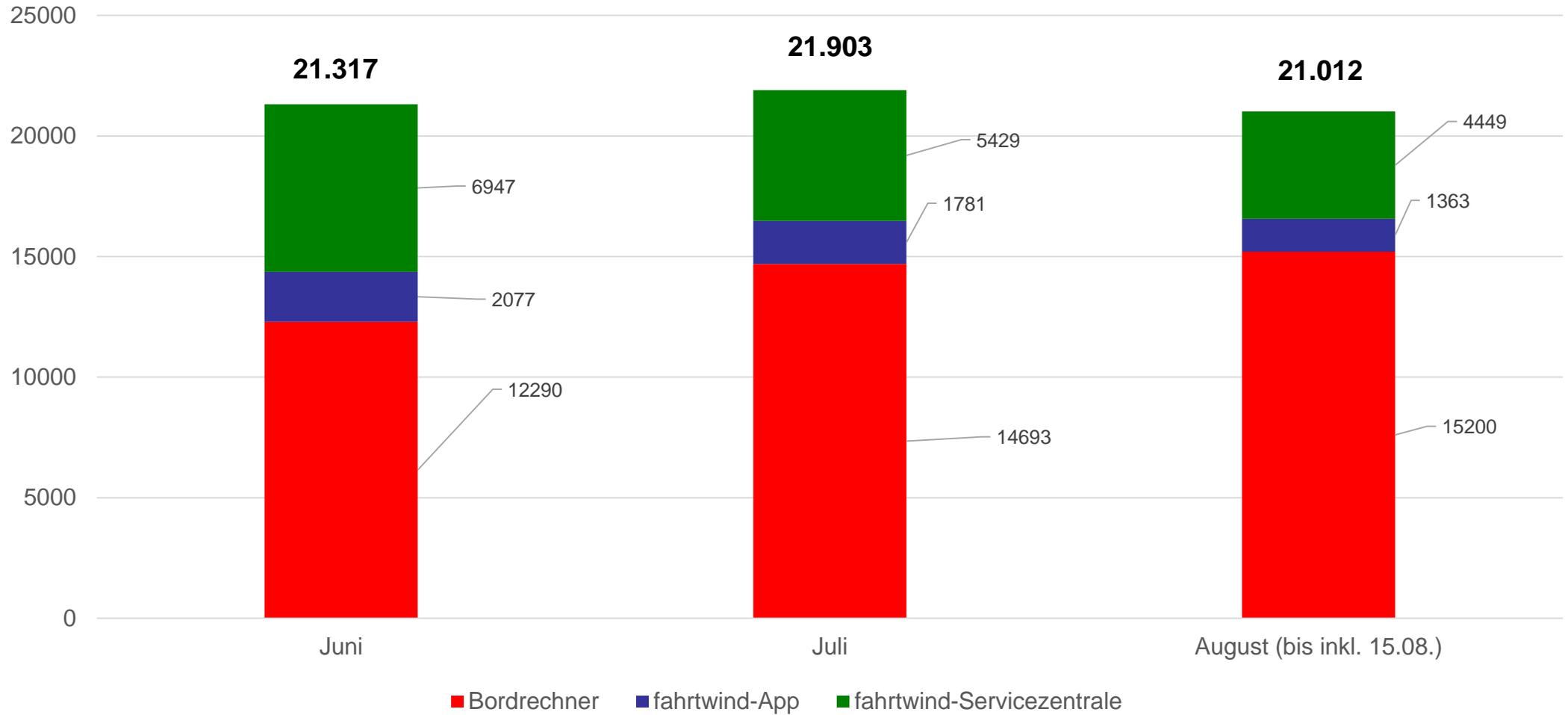
Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation

17. August 2022

André Pieperjohanns
Geschäftsführer



Verkaufszahlen 9€ Ticket



Auswirkungen 9€ Ticket bei der VKU

- Keine nennenswerten betrieblichen Vorfälle durch das 9€ Ticket, Auslastungen innerhalb der Fahrzeuge im Rahmen vorgesehener Kapazitäten gestiegen, aber ausreichend vorgehalten (keine Zusatzverkehre)
- Leicht steigende Absatzzahlen des 9€ Tickets im Zeitablauf, stark ausgeprägter personenbedienter Verkauf
- Begleitende (interne) Umfrage in der Servicezentrale bei fahrtwind, Auswertung läuft derzeit
- Finanzierung der Mindererlöse durch Anwendung des 9€ Tickets über den Rettungsschirm gegenfinanziert.
- **Fazit:** Betrieblich und finanziell hat sich das 9€ Ticket bei der VKU gut realisieren lassen. Bei einer ggf. zukünftigen Lösung muss dies aber neu bewertet werden (insb. Finanzierung, aber auch betrieblich).

Auswirkungen des 9 € - Ticket bundesweit

- Im Juni bundesweit über 30 Mio. Tickets
- 3 % der Nutzer lassen das Auto stehen
- 25 % der Fahrten nur wegen des Tickets (Freizeitverkehr)
- Nutzungsgründe: Preis, Einfachheit des Tarifs, ÖPNV ausprobieren

- Anschluss-Lösung:
Verkehrsunternehmen schlagen 69-Euro-Ticket vor
Dafür würden ca. 2 Mrd. vom Bund/Länder benötigt.

Energiekostenentwicklung 2022

1,10 €/l geplanter Dieselpreis (netto)

1,46 €/l aktueller Dieselpreis (netto) 08/2022 (zwischenzeitlich über 1,60 €/l)

1,55 €/l Neuer Planpreis für das Jahr 2022

974 T€ Mehrkosten VKU eigener Fuhrpark

250 T€ Mehrkosten Subunternehmer

1.224 T€ Gesamt

- 400 T€ 3 % Energiepauschale Rettungsschirm

824 T€

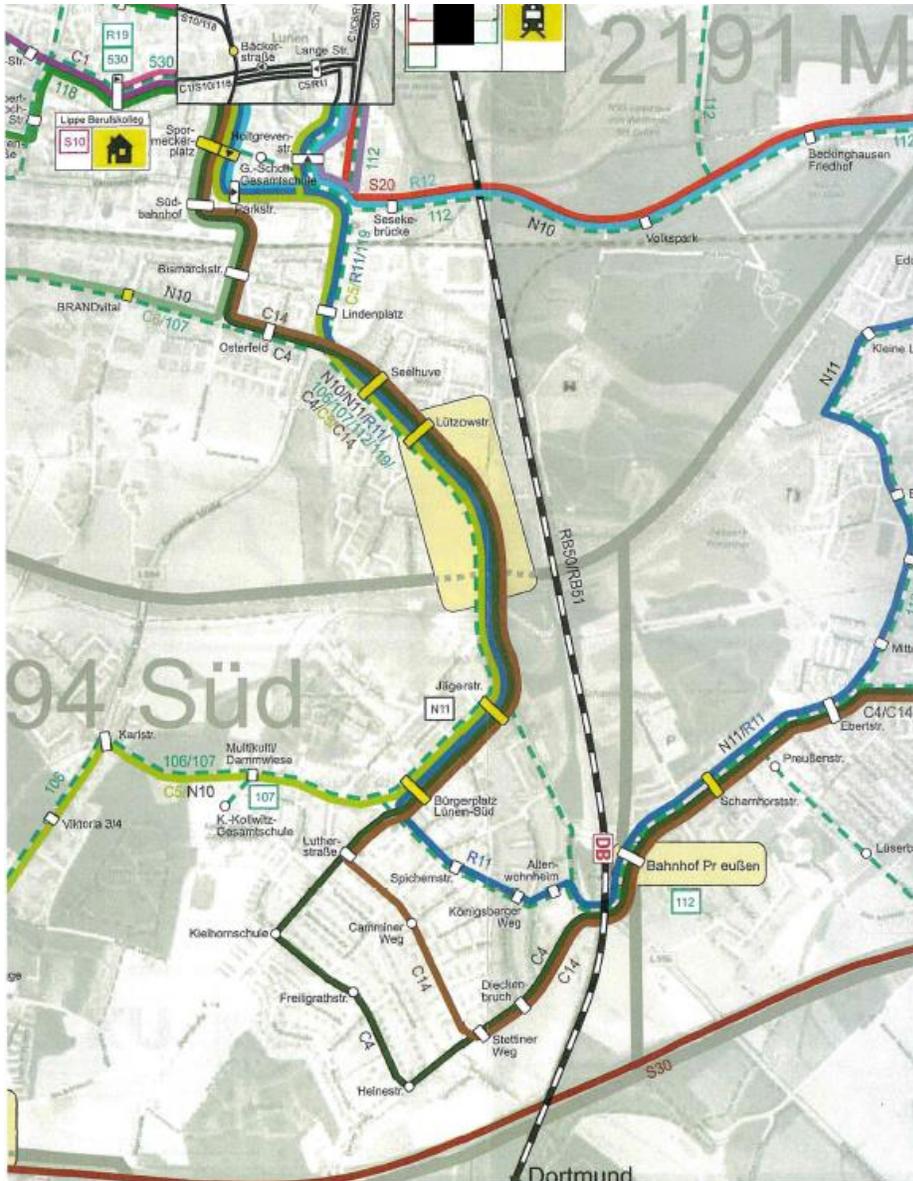
50 T€ AdBlue

100 T€ Gas u.a. für Werkstätten und Verwaltung

974 T€

Zahlung von Fördermitteln des ZRL an die Verkehrsunternehmen wegen der Energiepreiserhöhung wird geprüft

Tempo-30-Strecken auf Linienwegen der VKU



Problem

Fahrzeitverlängerungen durch Tempo-30-Strecken oder neue Ampelanlagen führen dazu, dass die heutigen Fahrzeiten nicht mehr einzuhalten sind und die Busse erst später an der Endhaltestelle ankommen

- Bus kann die Folgefahrt nicht mehr pünktlich aufnehmen
- Fahrpersonal bekommt die gesetzlich notwendigen Pausen nicht

Tempo-30-Strecken auf Linienwegen der VKU



Folge

Evtl. Einsatz zusätzlicher Busumläufe:

- Hohe Kosten (Bus + Personal), je Solobus ca. 75 T€ p.a.
je Gelenkbus ca. 100 T€ p.a.
- Zusätzliche Abstellanlagen für die Busse in der Wendezeit

Lösungsansätze

- Vorherige Abstimmung über mögliche Konsequenzen (als Entscheidungsgrundlage)
- Veränderung der Lichtsignalanlagen mit Priorisierung des ÖPNV
- Busspuren (wo möglich)