

## **Tarifdiskussionen und Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nutzung**

Die Tarifeinheit des VGN ist in den vergangenen Jahren stark unter Druck geraten. Einzelne VGN-Partner, darunter auch die Stadt Fürth, haben in jüngster Vergangenheit wiederholt Abweichungen von der auf dem VGN-Warenkorbindex basierenden jährlichen Tariffortschreibung beantragt sowie Sondertarife für bestimmte Zeiträume (z.B. Adventssamstage in Fürth). Darunter leidet die Einheitlichkeit des Tarifs und die Zusammenarbeit der VGN-Partner. All dies, obwohl sich die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen alle darüber einig sind, dass der Verbundtarif einen großen Vorteil für den gesamten Raum und die Bürger darstellt und „Insellösungen“ für Nutzer, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger nachteilig sind.

Ausgangspunkt für das große Interesse am ÖPNV in den letzten Jahren ist das Ziel, den Umweltverbund in den Städten zu stärken, um die Lebensqualität in den Städten zu verbessern und Emissionen zu senken. Bei der Stärkung des Umweltverbundes spielt der ÖPNV eine wichtige Rolle. Viele Strecken lassen sich nicht zu Fuß und nur schwerlich mit dem Rad zurücklegen, so dass viele Bürgerinnen und Bürger vor der Wahl Bus oder Auto stehen. Als ein – und hinsichtlich seiner tatsächlichen Lenkungswirkung durchaus sehr umstrittenes – Mittel, die Entscheidung in Richtung Bus gehen zu lassen, wird der Fahrpreis angesehen.

Die neusten Erkenntnisse von einer Befragung zu stark vergünstigten ÖPNV-Tickets bzw. sogar räumlich kostenlosem ÖPNV, die kurz vor der Corona-Pandemie stattfand, stammen aus Bielefeld. Hier wurde in einem schlechter angebundenen äußeren Stadtteil (Sennestadt) den Mietern der Bielefelder Gesellschaft für Wohnen und Immobiliendienstleistungen und der Baugenossenschaft Freie Scholle automatisch und kostenfrei ein Ticket für den ÖPNV im Stadtteil zugeschickt. Außerdem hatten die Mieter die Möglichkeit, für nur 29,54 € statt 61,00 € eine Monatskarte für den gesamten Bielefelder ÖPNV zu erwerben. Der Versuch dauerte zwei Jahre an. Das Ergebnis war, dass sich die Nutzung des Autos nicht entscheidend verändert hatte; es wurden lediglich zusätzlich mehr Wege zu Fuß oder mit dem Bus zurückgelegt.

Erkenntnisse zu stark verbilligten Tickets gibt es mittlerweile auch aus Bonn, wo im Rahmen der Bundesinitiative „Lead City“ ein 365-Euro-Ticket eingeführt worden war, das bis zum 31.12.2019 zu erwerben war. Es richtete sich nur an Neukunden, da es explizit darauf gerichtet war, zusätzliche Personen zur ÖPNV-Nutzung zu animieren. Von den vom Bund geförderten 17.000 Tickets wurden nur knapp 8.000 Tickets verkauft. In der Argumentation wird insbesondere betont, dass viele potentielle Nutzerinnen und Nutzer durch die Gültigkeitseinschränkung auf das Stadtgebiet Bonn abgeschreckt wurden, insb. die Berufspendler.

**Die Bielefelder Erkenntnisse zeigen einmal mehr, dass der Fahrpreis alleine eine untergeordnete Rolle bei der Entscheidung für den ÖPNV spielt. Aus den Bonner Erfahrungen wird zudem deutlich, dass günstige, auf das Stadtgebiet beschränkte Insellösungen für potentielle Neukunden unattraktiv sind. Um mehr Bürger für den ÖPNV zu gewinnen und Luft und Lärm zu reduzieren, erweisen sich z.B. Maßnahmen der Angebotsausweitung des ÖPNV (z.B. Taktverkürzung in Bonn) und Einschränkungen des motorisierten Verkehrs (z.B. Lkw-Durchfahrverbote, Tempolimits und temporäre verkehrsmengenabhängige Fahrspurreduzierung in Reutlingen) als effektiver. Die Stadt Nürnberg wird schrittweise ab 2021 ihre Parkraumbewirtschaftung umstellen, um eine Verlagerung des MIV in der Innenstadt auf den Umweltverbund zu erreichen. Kostenfreie Parkplätze fallen weg, Anwohner werden ggü. Nichtbewohnern bevorzugt und langfristig sollen Stellplätze in attraktive Grünflächen umgestaltet werden, um die Luft- und Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern.**

Es darf keinesfalls missachtet werden, dass die Fahrpreise eine wichtige und auch als gerecht empfundene Finanzierungsquelle für den ÖPNV darstellen. Als gerecht empfunden werden sie, da der Fahrpreiszahler auch einen direkten Nutzen für seine Zahlung erhält,

während bei einer Finanzierung über Ausgleichs durch die Aufgabenträger oder Fördermittel vom Staat auch Steuerzahler an der Finanzierung beteiligt sind, die keine Leistungen des ÖPNV in Anspruch nehmen, die also keine Gegenleistung erhalten. Die Finanzierung des ÖPNV darf auch nicht missbraucht werden, um (vermeintliche) soziale Missstände auszugleichen. Der ÖPNV ist für Personen aller Einkommensgruppen da und wird auch durch alle Einkommensgruppen hindurch verwendet, daher treffen Änderungen an den ÖPNV-Fahrpreisen eben nicht nur die schwachen Einkommensgruppen, sondern auch die wohlhabenden Gesellschaftsschichten, die auf kommunale und staatliche Subventionierung nicht angewiesen sind. Allgemeine Fahrpreissenkungen führen daher auch dazu, dass eine den ÖPNV nicht nutzende, gering verdienende Alleinerziehende über ihre Steuerzahlungen noch stärker Fahrkarten u.a. für besserverdienende ÖPNV-Nutzer mitfinanziert. Gleichzeitig muss der städtische Haushalt mehr Geld in den ÖPNV investieren, das ihm dann nicht für wichtige Ausgaben wie Renovierungsmaßnahmen und Ausbau von Kitas und Schulen oder den Ausbau von Stadtteilnetzwerken zur Verfügung steht. Sozial gerecht und sinnvoll ist dies nicht. Daher erhalten bedürftige Fürtherinnen und Fürther über den Fürth Pass und die Bezuschussung von ÖPNV-Tickets Vergünstigungen durch die Stadt, die damit direkt bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommt, die Unterstützung benötigen.

Wichtiger als der Fahrpreis sind Komfort, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Reichweite des ÖPNV. Daher ist es besonders wichtig, dass die ÖPNV-Diskussionen nicht auf den Fahrpreis verengt werden, sondern insbesondere der Ausbau von Busbeschleunigung, die Linienoptimierungen und die Steigerung des Komforts von Bussen und Haltestellen vorangetrieben wird. Außerdem müssen verbundweite Lösungen gefunden werden, um den ÖPNV attraktiv zu machen. Weiteres z.B. zu den Möglichkeiten und Grenzen eines Nulltarifs und eines 365 Euro-Tickets kann der Vorlage Rf. II/0227/2020 aus der Sitzung vom 18.06.2020 entnommen werden. Weitere Informationen enthält auch die Vorlage Rf. II/190/2019. **Die Nürnberger Stadtratsbeschlüsse zum 365 Euro-Ticket**

Die Nürnberger Stadtratsbeschlüsse zum 365 Euro-Ticket ab 2023 haben direkten Einfluss auf den gesamten VGN-Raum und natürlich insb. auch auf Fürth als direkter Nachbarstadt, die an der Tarifstufe A beteiligt ist. Es ist allen VGN-Partnern bewusst, dass ein 365-Euro-Ticket in A das gesamte Preisgefüge des VGN zerrüttet und große Anpassungen in allen Zonen notwendig machen würde, die weder von den dort zuständigen Aufgabenträgern noch den Verkehrsunternehmen befürwortet werden. Um eine für die Bürger und den Verbund sinnvolle Lösung zu finden wird die VGN GmbH ein Gutachten für ein verbundweit geltendes neues Tarifsysteem für Abo-Kunden im Kontext eines 365-Euro-Tickets beauftragen. Die Ausschreibung und Begleitung des Gutachtens wird über eine Projektgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern von engagierten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bestehen, so dass die unterschiedlichen Interessen und Prioritäten der Partner im VGN Berücksichtigung finden werden, insb. bei der genauen Formulierung der Fragestellungen.

Das Aussetzen der Erhöhung in A wird zu einer Verringerung der Preisunterschiede zwischen Tickets für der Tarifstufe A und für andere Tarifstufen führen. Bei einer Erhöhung von 5,5% auf die Tickets würden sich die folgenden Preise und Unterschiede zwischen A und B ergeben. Der Abstand bleibt also gewahrt.

|                 | <b>B</b> | <b>A</b> | <b>Unterschiedsbetrag</b> |
|-----------------|----------|----------|---------------------------|
| Einzelfahrkarte | 2,75 €   | 3,20 €   | +0,45 €                   |
| 4er-Ticket      | 9,50 €   | 11,00 €  | +1,50 €                   |
| 9-Uhr-JahresAbo | 27,50 €  | 37,90 €  | + 10,40 €                 |
| JahresAbo       | 53,50 €  | 61,60 €  | + 8,10 €                  |

## **Innovation im Tarifsysteem**

Neben den Bemühungen für die Stammkunden des VGN, weitere attraktive Angebote zu entwickeln, arbeitet der VGN auch an einem innovativen Tarif für Selten- und Gelegenheitskunden in Form eines E-Tarifs. Der E-Tarif ist ein kilometerabhängiger FahrRabattTarif. Der Fahrpreis setzt sich aus einem Tagesgrundpreis und einem Kilometerpreis zusammen. Ab bestimmten Umsatzgrenzen kommt der Nutzer in den Genuss von Rabatten, die sowohl auf den Tagesgrundpreis als auch den Kilometerpreis Anwendung finden. So sollen Nutzer ermutigt werden, häufiger für ihre Aktivitäten auf den ÖPNV zurückzugreifen. Der Tarif richtet sich damit insbesondere an multimodale Nutzer, die manche Wege mit dem ÖPNV, andere aber auch mit dem Auto, dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, so dass sich ein Abo nicht lohnt. Das Nutzungsverhalten von Personen, die dem ÖPNV nicht komplett abgeneigt sind, soll durch den E-Tarif zugunsten des ÖPNV verschoben werden. Die Kilometerabrechnung erfolgt durch GPS-Daten, weshalb der E-Tarif zumindest in der Pilotphase nur als Smartphone-Tarif angeboten werden kann, als sogenannter Check in – Check out-Tarif. Ab 2022 wird der E-Tarif durch einen Piloten, an dem 20.000 Testkunden aus dem gesamten Verbundgebiet teilnehmen können, erprobt. In dieser Zeit wird es Änderungen an dem Tarif geben, um die Wirkung von Maßnahmen auf die Nutzer zu erproben. Der E-Tarif inkl. Pilot ist Bestandteil des VGN-Innovationspakets und wird somit von den VGN-Partnern und dem Freistaat finanziert.

Wie eben beschrieben sind die Zielgruppen des E-Tarifs die Selten- und Gelegenheitsnutzer. Für die Viel-/Stammnutzer dagegen ist und bleibt das Abo als Flatrate für den ÖPNV das beste Ticket. Um zu ergründen, wie für diese Kundinnen und Kunden noch attraktivere Angebote aussehen könnten, wird sich das oben genannte Gutachten mit einem neuen Tarifsysteem für Abo-Kunden befassen. Ziel des Gutachtens ist es auch Modelle auf evtl. Fördermöglichkeit durch die Staatsregierung hin zu prüfen und durch den Geltungsraum und die Innovationskraft den Freistaat für die Beteiligung an den Kosten für Maßnahmen zu gewinnen.

Wie in der Presse häufig erinnert wird, hat die Staatsregierung sich ein 365 Euro-Ticket auf die Fahnen geschrieben. Das 365 Euro-Ticket für Jedermann wird allerdings als langfristiges Ziel bezeichnet. Auf dieses geht das 365 Euro-Ticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zurück, das derzeit u.a. im VGN angeboten wird. Dies wird von der Staatsregierung als erster Schritt angesehen. Vorgesehen ist, dass in dieses Ticket 2021/2022 auch die Studierenden einbezogen werden sollen. In 2023 soll dann eine Evaluation dieses Tickets stattfinden und auf Basis dieser Ergebnisse das weitere Vorgehen mit entsprechender Förderung durch den Freistaat geplant werden.

## **Die finanzielle Situation im ÖPNV**

Die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland ist sehr kompliziert über Bundes- und Landesmittel, Regionalisierungsmittel, ÖPNV-Zuweisungen, Förderprogramme, etc. Bis auf wenige Linien, die aufgrund von Linienverlauf und Nutzerzahl wirtschaftlich betrieben werden können, ist der ÖPNV auf Zuschüsse angewiesen. Im VGN machten 2018 die Fahrgeldeinnahmen nur 46,65% der Aufwendungen für Verkehrsleistungen aus. In 2019 fand die letzte Tarifierhöhung statt, seither blieben die Fahrpreise im ÖPNV konstant. Gleichzeitig stiegen allerdings die Aufwendungen der Verkehrsunternehmen z.B. durch den Anstieg der Gehälter der Busfahrer oder durch höhere Energiekosten. Im Ergebnis ist die Nutzerfinanzierung weiter gesunken und das Defizit des ÖPNV entsprechend gewachsen. Die Stadt Fürth zahlt 2021 zusätzlich zu dem Verkehrsverlust aus dem Kern-Haushalt für die Tarifstabilität, das Innovationspaket und das 365 Euro-Ticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende 1,2 Mio. € (543 Tsd. € in 2020). Diese Ausgaben bestanden vor 2020 noch nicht und zeigen, wie viel die Stadt Fürth nun schon jährlich für verminderte Fahrpreise bezahlt.

Das Defizit der infra fürth verkehr gmbh lag vor Corona bereits bei -12 Mio. € (bereinigtes Jahresergebnis II 2019) und -14 Mio. € (2020er Planwert). Die Aufrufe dazu Abstand zu halten, nur notwendige Wege zu tätigen, der Ausbau von Homeoffice bzw. Mobilem Arbeiten und die Bedenken vieler Bürgerinnen und Bürger ob der Infektionsgefahr in Bussen und U-Bahnen haben das Ergebnis weiter verschlechtert. Eine Erholung wird nach Expertenmeinung nur langsam einsetzen, so dass für die kommenden Jahre ebenfalls mit erhöhten infra-Defiziten zu rechnen ist.

**Für 2021 beläuft sich das Plandefizit der infra fürth verkehr gmbh auf -17 Mio. € (!), und die infra-Holding rechnet im Jahr 2021 erstmals mit einem negativen Planergebnis und das im Volumen von fast -5,6 Mio. € (!). Damit finanziert der Konzern Stadt die vielen Verbesserungen für die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV, wie Taktverkürzungen, zusätzliche Linien, Busbeschleunigungsspuren. Das führt mehr zur Kundenzufriedenheit und Umstieg vom Auto auf den ÖPNV als es ein Aussetzen der Tarifsteigerung vermag.**

Bund und Länder möchten sich zwar nach eigenen Aussagen mehr im ÖPNV engagieren, allerdings kommen die vom Bund zuletzt erhöhten Regionalisierungsmittel vorrangig dem Schienenpersonennahverkehr zugute. Der Freistaat konzentriert sich mit seinen Fördermitteln z.B. besonders auf die Integration von Verkehrsräumen in Verbünde und die Mobilität im ländlichen Raum. Wovor Bund und Land bislang zurückschrecken, ist die dauerhafte, stärkere, insb. unmittelbare Beteiligung an den Betriebskosten des ÖPNV. Aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Fürth und der infra verkehr gmbh sind günstige Fahrpreise nur möglich, wenn die Finanzierung des ÖPNV überarbeitet wird, z.B. durch die Einführung einer Nahverkehrsabgabe, eines Bürgertickets oder einer City-Maut, wofür allerdings Gesetzesänderungen nötig wären. Solche Finanzierungswege müssten natürlich auch soziale Komponenten berücksichtigen.

### **Die Auswirkungen von Tarifstabilität**

Die angestrebten Innovationen im Tarifsysteem sind mittelfristige Ziele der Partner im VGN. Bis dahin gilt es die Tarifeinheit im VGN auf der Grundlage des über viele Jahre bewährten Tarifsystems aufrechtzuerhalten. Das derzeitige System sieht eine jährliche Tariffortschreibung vor, die die teilweise Weiterverrechnung der preisbedingten Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen (z.B. Personal, Fahrstrom) an die Kundinnen Kunden ermöglicht. Findet keine Tariffortschreibung statt (wie in 2020 und bislang in 2021 geschehen), bleiben die Verkehrsunternehmen auf den steigenden Kosten der Leistungserbringung sitzen und rutschen noch viel tiefer ins Defizit, wenn sie nicht einen Ausgleich durch die Aufgabenträger erhalten.

Für das Aussetzen der Tariffortschreibung 2020 hatte der VGN im Rahmen des VGN-Innovationspakets Gelder vom Freistaat zumindest bis Ende 2024 bereitgestellt bekommen. Die Tarifstabilität 2020 hat somit die Stadt Fürth bislang „nur“ ca. 260 Tsd. € gekostet. Bis 2024 werden sich über 1,3 Mio. € ergeben, die die Stadt ausgleichen muss. Danach endet das Innovationspaket des Freistaats. Sollte die ausgefallene Tariferhöhung nicht nachgeholt werden und der Freistaat sich wie erwartet nach Ablauf des Innovationspakets nicht länger an den Ausgleich beteiligen, schnellert der jährlich auszugleichende Betrag auf ca. 520 Tsd. € zzgl. Zinseszins hoch. Entsprechend hoch sind die Beträge, die auf den städtischen Haushalt zukommen, wenn die Stadt Fürth gegen Tariferhöhungen stimmt, da es Intention des VGN-Grundvertrags in diesen Fällen ist, dass der Aufgabenträger gegenüber den betroffenen Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen leistet.

## **Die Zukunft des VGN**

Momentan befinden wir uns gesamtwirtschaftlich in einer sehr schwierigen und in höchstem Maße unsicheren Situation. Die kommunalen Haushalte werden durch Steuermindereinnahmen sowie den Rückgang bei den Schlüsselzuweisungen schrumpfen, gleichzeitig steigen in etlichen Bereichen die Ausgaben z.B. wegen der Unterstützung von Bürgern und Wirtschaft durch die Kommunen. Auch die städtischen Töchter sehen sich mit großen Herausforderungen konfrontiert, die sich auch wirtschaftlich auswirken.

Der ÖPNV gehört zweifellos zu den großen Verlierern der Pandemie. Der Aufruf Abstand zu halten, mit möglichst wenigen Menschen in Kontakt zu kommen und sich möglichst nicht mit anderen Menschen in geschlossenen Räumen aufzuhalten, hat zu extremen Einbrüchen bei den Nutzerzahlen geführt. 2020 haben sich Bund und Länder mit dem ÖPNV-Rettungsschirm stark an der Deckung der Mindereinnahmen beteiligt. Für 2021 allerdings gibt es bislang keinen Rettungsschirm für den ÖPNV; die Bemühungen der Verbände um einen solchen halten natürlich an. Er wäre auch dringend nötig, da die Nutzerzahlen weiterhin gering bleiben, die FFP2-Maskenpflicht, die im ÖPNV nun gilt, wirkt für viele Bürger zusätzlich abschreckend.

Viele Menschen entdecken derzeit (wieder) wie komfortabel das eigene Auto ist; andere haben sich im Homeoffice eingerichtet. Diese Personen wieder für den ÖPNV zu begeistern, wird eine schwierige Aufgabe, die der VGN u.a. mit den oben angesprochenen Tariffinnovationen angehen wird, sobald die Bürger nicht mehr Abstand halten müssen. Die infra und die Stadt Fürth arbeiten gemeinsam weiter daran, den ÖPNV durch attraktive Busse, Linienführungen, Taktungen und Beschleunigung in Kooperation mit unseren VGN-Partnern zur präferierten Mobilitätsform zu entwickeln.

**Fazit: Die Zukunft des ÖPNV liegt nach Meinung von Experten nicht in billigen Fahrpreisen, sondern in der Qualität des ÖPNV-Angebots. Günstige Fahrpreise reißen ein großes Loch bei den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern und führen gleichzeitig zu keiner nennenswerten Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Sie sind auch sozial nicht sinnvoll, da wohlhabende Bürger Vergünstigungen im ÖPNV mitnehmen, obwohl sie sie nicht benötigen und die Subventionierung des ÖPNV durch die Kommunen dazu führt, dass diese auch für sozial wichtige Zwecke wie Kita-Bau, Schulrenovierungen, Seniorenangebote weniger Mittel zur Verfügung haben. Bedürftige Fürtherinnen und Fürther erhalten über den Fürth Pass und die Bezuschussung von Tickets Unterstützung durch die Stadt, die direkt bei genau diesen Personen ankommt und nicht auch wohlhabenden Bürgerinnen und Bürgern zugutekommt.**

**Der vorgeschlagene Weg den Verkehrsunternehmen Planungssicherheit durch angemessene und sichere Tariffortschreibungen zu ermöglichen und gleichzeitig weiter an der Angebotsqualität des ÖPNV sowie an innovativen Tarifen zu arbeiten, ist der beste Weg für die Zukunft des ÖPNV im Verbundgebiet und im Interesse der Fürther Bürger.**