

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Finanz- und Verwaltungsausschuss	25.03.2020	öffentlich - Beschluss
Stadtrat	25.03.2020	öffentlich - Beschluss

### **ÖPNV - Einführung eines 365-Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<p><b>Anlagen:</b>          Matrix „Auswirkungen auf ökologische Zukunftsfähigkeit“          Schreiben des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) vom          03.12.2019</p>	

### **Beschlussvorschlag:**

- Der Stadtrat ermächtigt den Oberbürgermeister, in der Gesellschafterversammlung der infra fürth holding gmbh, deren Geschäftsführer für den Beschluss der infra fürth verkehr gmbh in der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH wie folgt zu ermächtigen:  
 Der Einführung des 365-Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler (wie im Sachverhalt beschrieben) wird zugestimmt, unter dem Vorbehalt, dass der Freistaat Bayern zwei Drittel der dadurch verursachten Mindereinnahmen trägt.
- Der Stadtrat ermächtigt den Oberbürgermeister, im Grundvertragsausschuss eine gleichlautende Erklärung abzugeben bzw. dortige Zustimmung zum 365-Euro-Ticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler herbeizuführen.
- In den Haushalt 2020 sind 135 Tsd. € zur Finanzierung des 365-Euro-Tickets in den Monaten September bis Dezember 2020 einzustellen. Ab 2021 belastet das Ticket den Haushalt mit jeweils ca. 406 Tsd. € plus evtl. Steigerungen durch die Nichtanwendung von Tarifierhöhungen.

### **Sachverhalt:**

## I. 365-Euro-Ticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler

Im Rahmen des ÖPNV-Gipfels im April 2019 wurde neben der Förderung innovativer Maßnahmen, die zu dem VGN-Innovationspaket führte, auch eine anteilige Kostenübernahme des Freistaats für ein 365-Euro-Ticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler zugesagt. Die Ausgestaltung des Tickets, das ab dem Schuljahr 2020/21 verfügbar sein soll, wurde seither konkreter erarbeitet (Schreiben des Bayerischer Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) vom 03.12.2019), so dass in den kommenden Sitzungen der VGN-Gremien (Gesellschafterversammlung am 02.04.2020 und Grundvertragsausschuss am 23.04.2020) die Beschlussfassung vorgesehen ist. Es bestehen allerdings noch immer offene Punkte, da Gesetzes- und Verordnungsänderungen notwendig sind.

### **Merkmale des 365-Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler**

- Jahresticket zum Preis von 365 €
- Verbundweit gültig
- Keine Altersgrenze
- Berechtigtenkreis umfasst Personengruppen des §1 AEAusgIV, allerdings OHNE Studierende
- Sortimentserweiterung des VGN (Wochen- und Monatswertmarken im Ausbildungsverkehr bleiben erhalten)
- Einführung zum Schuljahr 2020/2021

### **Finanzielle Auswirkungen**

Nach den Berechnungen des VGN wird das 365-Euro-Ticket bei den Verkehrsunternehmen im VGN zu Mindereinnahmen von ca. 43 Mio. € führen. Hiervon entfällt ein Drittel auf die Aufgabenträger im VGN zur Kompensation (entspricht 14,4 Mio. €) und zwei Drittel auf den Freistaat. Durch die geringeren Kosten für die Schülerbeförderung erhalten die Aufgabenträger als Kostenträger im Schülerverkehr eine leichte Entlastung, die gegengerechnet werden muss.

Auf die Stadt Fürth entfallen ca. 615 Tsd. € auszugleichende Mindereinnahmen. Die Entlastung als Kostenträger beträgt ca. 208 Tsd. €, so dass die Haushaltsmehrbelastung der Stadt Fürth ca. 406 Tsd. € jährlich beträgt. Zu beachten ist auch, dass das 365 €-Ticket allein durch die Titulierung schon einen über die Zeit festen Preis haben wird. Von zukünftigen Tarifierhöhungen im VGN wird es daher wohl ausgenommen sein müssen. Den Verkehrsunternehmen entstehen durch diese Nicht-Erhöhung zusätzliche Mindereinnahmen, die kompensiert werden müssen. Die Kosten für die Stadt Fürth werden dann steigen.

### **Erhoffte Wirkungen**

Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhoffen sich von dem Ticket, dass mehr Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende Gebrauch vom ÖPNV statt vom „Elterntaxi“ machen und so der motorisierte Individualverkehr (MIV) zugunsten des ÖPNV reduziert werden kann. Durch die verbundweite Gültigkeit des 365-Euro-Tickets werden die Schülerinnen, Schüler und Auszubildende flexibler und unabhängiger, da sie auch Freizeitunternehmungen außerhalb ihrer „Heim“Tarifzone mit ihrem Ticket tätigen können.

Auf lange Frist hofft man darauf, dass die Gewöhnung der Jugendlichen an den ÖPNV auch deren Einstellung und Nutzung im Erwachsenenalter positiv beeinflusst. Es handelt sich damit um eine Maßnahme, um langfristig die ÖPNV-Nutzung positiv zu verändern.

Die ökologischen Auswirkungen sind der beiliegenden Bewertungsmatrix zur ökologischen Zukunftsfähigkeit zu entnehmen.

### **Geklärte organisatorische Fragen**

Der Freistaat übernimmt zwei Drittel der entstehenden Mindereinnahmen (immer vorbehaltlich der Mittelbereitstellung im Haushalt). Das verbleibende Drittel tragen die Aufgabenträger im VGN verursachungsgerecht.

Die pauschalen Zuweisungen des Freistaats an die Kommunen nach Art. 10a BayFAG und Art. 4 SchKfrG (Schülerbeförderungskosten und Kostenerstattung) bleiben in der gleichen prozentualen Höhe wie bisher erhalten, allerdings nun auf der Basis des 365-Euro-Tickets.

Die Steuerung der Schülerströme an weiterführenden Schulen über die Schulwegkostenfreiheit soll erhalten bleiben. Die Berechnung des geringsten Beförderungsaufwands erfolgt über die Kosten für Monatskarten wie bisher. Die Monatskarten (wie auch Wochenkarten) behalten ihre Beschränkung auf bestimmte Tarifzonen (im Gegensatz zur verbundweiten Gültigkeit des 365-Euro-Tickets). Die Kilometergrenzen (bis 4. Jahrgangsstufe 2km, ansonsten 3km) bleiben erhalten. Die nötige Anpassung der Schülerbeförderungsverordnung soll im Frühjahr 2020 erfolgen.

Bzgl. § 45a PBefG (bundesgesetzliche Regelung zum Ausgleich an die Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr) wird eine grundsätzliche Neuregelung angestrebt. Vorerst soll das bisherige Volumen der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen weiter geleistet werden.

### **Offene Fragen**

Die Systematik der Prognoserechnung und die Richtigkeit der tatsächlichen und nachträglichen IST-Berechnung möchte der Freistaat noch prüfen lassen.

Ungeklärt ist die Frage, wie mit den Erstattungen nach § 231 SGB IX umgegangen wird. Es geht hierbei darum, dass die Verkehrsunternehmen einen bestimmten Prozentsatz ihrer Fahrgeldeinnahmen für die kostenlose Beförderung von Menschen mit Behinderungen als Erstattung erhalten. Nach aktuellen Informationen können die Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger und des Freistaats nicht als Fahrgeldeinnahmen i.S.d. § 231 SGB IX gesehen werden. Da dies in den bisherigen Berechnungen nicht berücksichtigt war, wird der Ausgleichsbetrag für die Aufgabenträger noch einmal steigen. Vom Freistaat wurde angedeutet, dass man sich vorstellen kann, dass der Freistaat auch von diesem Betrag zwei Drittel übernimmt.

**Wie lange der Freistaat das 365-Euro-Ticket unterstützen wird, kann nicht geklärt werden, da die Beteiligung des Freistaats immer von der Bereitstellung der jeweiligen Mittel im Haushalt abhängt. Sollte der Freistaat in einem der kommenden Jahre aus der Mitfinanzierung aussteigen, werden die Aufgabenträger im VGN die Diskussion führen müssen, ob sie die Finanzierung alleine stemmen können und wollen.**

## **II. Klimaschutzprogramm 2030 – Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV**

Nachdem die Bundesregierung im Oktober 2019 im Rahmen des Klimaschutzprogramm 2030 ankündigte, dass 10 weitere Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV unterstützt werden sollen, z.B. die Einführung von 365 Euro Jahrestickets, hatte die VGN GmbH – aufgrund eines Fürther Stadtratsbeschlusses vom 25.09.2019 - für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg bei den Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit um weitere Informationen zu der angedachten Förderung gebeten. Daraufhin erging eine Einladung zu einer Informationsveranstaltung, die am 28.01.2020 stattfand.

Aus der Informationsveranstaltung, zu der das BMVI leider keine schriftlichen Informationen bereitgestellt hat, berichtete die VGN GmbH:

- Förderziele sind die Steigerung der Attraktivität und Nutzung des ÖPNV, die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV und die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Beispiele für aus Sicht des BMVI geeignete Maßnahmen:
  - Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z.B. Taktverdichtungen, On-Demand-Dienste)
  - Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen (z.B. Mobilitätsplattformen)
  - Entwicklung attraktiver Tarife (z.B. Job-Tickets)
- Gefördert werden nur Maßnahmen, die in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet sind und deren verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit auch nach Beendigung der Zuwendung gegeben ist
- Das BMVI erachtet reine Tarifminderungsmaßnahmen wie das 365-Euro-Jahresticket für sich allein nicht für zielführend
- Gesamtvolumen des Förderprogramms: 170 Mio. € (25 Mio. € in 2020, 145 Mio. € in 2021 bis 2023); max. 30 Mio. € pro Antragsteller/Modellprojekt
- Förderquote: max. 80%, bei Kumulierung mit Landesfördermitteln max. 95%
- Förderfähig sind konsumtive und investive Maßnahmen
- Förderhöchstbeträge:
  - 10 Mio. € für Maßnahmen zur Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität
  - 15 Mio. € für Maßnahmen im Bereich der Entwicklung attraktiver Tarife
  - 15 Mio. € für Maßnahmen im Bereich der Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen
  - 5 Mio. € für weitere Maßnahmen
- Projektauswahl erfolgt durch Einreichung von „Skizzen“ und im zweiten Schritt Aufforderung der vielversprechendsten Skizzeneinreicher zur formalen Antragstellung

Die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets für jedermann im VGN scheidet damit aus der Förderung aus, da sich die Mindereinnahmen auf 50 bis 60 Mio. € belaufen würden und der maximale Förderbetrag bei 15 Mio. € für attraktive Tarife beträgt. Eine Einführung nur in einer Stadt-Tarifstufe (A, B, C, D, E, F) würde den Verkehr bis an die Stadtgrenzen, um dort von dem günstigen Tarif zu profitieren, erhöhen. Damit würde diese Maßnahme den MIV- und Parkdruck an den Stadträndern noch erhöhen. Außerdem würde ein 365-Euro-Jahresticket in einzelnen Gebieten des VGN zu einer Ungleichbehandlung der ÖPNV-Nutzer des VGN führen. Ein Alleingang von Städten wie Fürth ist aus diesem Grund nicht möglich (zwangsläufig Ausschluss aus dem VGN).

Nichtsdestotrotz soll natürlich versucht werden, an Fördermittel zu gelangen. Mit dem VGN wird an Ideen für „Skizzen“ gearbeitet, die evtl. dem Bundesministerium vorgelegt werden könnten, darunter z.B. On-Demand-Angebote für Nachtverkehre, entfernungsabhängige Kurzstrecke mit Check in- Check out-System als Pilotprojekt in Fürth und Nürnberg, Aufnahme von Projekten aus dem Innovationspaket. Zu späterem Zeitpunkt wird hierzu wieder berichtet.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	Je nach Jahren, in denen das Ticket angeboten werden soll	jährliche Folgekosten <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Ca. 406 Tsd. €
Veranschlagung im Haushalt				
<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:				

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Referat II**

Fürth, 13.01.2020

*gez. Dr. Ammon*

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Referat II Glöckler, Reana
-------------------------------

Telefon: (0911) 974-1021
-----------------------------

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**