

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Finanz- und Verwaltungsausschuss	22.07.2020	öffentlich - Beschluss
Stadtrat	22.07.2020	öffentlich - Beschluss

ÖPNV - Verbesserungen für Fürth Pass-Inhaber und -Inhaberinnen und Bericht zur Tariffortschreibung 2021

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<p>Anlagen: Anlage 1 – Tarifblätter des VGN Anlage 2 – Uni Kassel – Studie zum 365-Euro-Ticket Anlage 3 – ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen</p>	

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt, dass Fürth Pass-Inhaberinnen und -Inhaber, die ein 9-Uhr-JahresAbo für die Tarifzone B nutzen, künftig 6 Monatsbeiträge statt bisher 3 Monatsbeiträge zurückerstattet bekommen. Damit können Fürth Pass-Inhaberinnen und -Inhaber zukünftig für 13 Euro pro Monat den ÖPNV in Fürth nutzen.
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass bis zum 30.06.2021 keine Tarifierhöhung erfolgt.

Sachverhalt:

1. Bezuschussung des ÖPNV für Fürth Pass-Besitzer

Die Stadt Fürth bietet bereits mehrere Varianten zur Reduzierung der Kosten der ÖPNV-Nutzung in Fürth für Fürth Pass-Inhaberinnen und –Inhaber an:

1. Monatlicher Zuschuss von 10 € bei Abschluss eines JahresAbos
2. Mobilitätstaler i.H.v. 15 € pro Monat bei Erwerb von Solo 31, Abo 3 oder Abo 6
3. Rückerstattung von drei Monatsbeträgen bei Nutzung eines 9-Uhr-JahresAbo

Bei den Alternativen 1 und 2 sparen die Nutzerinnen und Nutzer im Jahr 120 € bzw. 180 €. Bei der Alternative 3 sparten die Nutzer bislang bereits 78 € bei Gesamtkosten des Tickets für ein Jahr von 312 €. Die Bürgerinnen und Bürger waren mit dem 9-Uhr-JahresAbo also für 19,50 € pro Monat in ganz Fürth unterwegs.

Um Fürther Bürgerinnen und Bürger, die finanziell schlechter gestellt sind, zukünftig zusätzlich zu entlasten, erhalten Fürth Pass-Inhaberinnen und -Inhaber, die das 9-Uhr-JahresAbo in Tarifstufe B nutzen zukünftig sechs statt drei Monate zurückerstattet. Die Bürgerinnen und Bürger sind dann zukünftig für nur 13 € im Monat (43 Cent am Tag) in Fürth mobil. Damit leistet die Stadt Fürth einen wichtigen Beitrag zur Mobilität und damit gesellschaftlichen Teilhabe finanzschwacher Fürther Bürgerinnen und Bürger.

2. Tariffortschreibung 2021

Nach der vom Freistaat Bayern im Rahmen des VGN-Innovationspakets mitfinanzierten Aussetzung der Tarifierhöhung 2020, schlug der VGN für das Jahr 2021 wieder eine Tarifierhöhung vor (siehe Anlage 1). Der Verbundvertrag des VGN sieht vor, dass die VGN GmbH jährlich den Verbundtarif überprüft und auf Anpassungen „entsprechend der Aufwands- und Ertragsentwicklung bei den Verbundverkehrsunternehmen“ hinwirkt. Über den VGN-Warenkorb, der sich u.a. aus den Aufwendungen für Fahrstrom und Personal zusammensetzt, ergeben sich prognostizierte Aufwandssteigerungen bei den Verkehrsunternehmen von ca. 2,61%. Die vorgeschlagene Tarifierhöhung betrüge entsprechend im Gesamtverbund 2,61% und in der Tarifstufe B 2,58%. Für die infra verkehr würden sich aus der vom VGN vorgeschlagenen Tarifierhöhung rechnerische Mehreinnahmen von ca. 347 Tsd. € zur Deckung der operativen Mehrkosten ergeben.

Die Tariffortschreibung soll allerdings nicht zum 01.01.2021 erfolgen, sondern wird mindestens bis zum 30.06.2021 ausgesetzt. Die Verschiebung verschafft den VGN-Grundvertragspartnern und -Verkehrsunternehmen Zeit, um Gespräche zum weiteren Vorgehen zu führen. Eine Entscheidungsnotwendigkeit zur Tariffortschreibung besteht daher zurzeit nicht. Im 1. Halbjahr 2021 wird eine Beschlussvorlage zum weiteren Vorgehen erfolgen.

3. Allgemeines

Der Nürnberger Stadtrat hat beschlossen, dass in den Jahren 2021 und 2022 keine Tarifierhöhung in der Tarifstufe A durchgeführt werden soll. Der Verzicht auf Preiserhöhungen in den Tarifstufen A und B in den Jahren 2021 und 2022 würde bis 2030 zu einem Ausgleichsbetrag gegenüber den Verkehrsunternehmen im VGN i.H.v. ca. 60 Mio. € führen. Diesen Betrag müsste die Stadt Fürth gemeinsam mit der Stadt Nürnberg aufbringen, wenn der Fürther Stadtrat sich auch für einen Verzicht der Tariffortschreibung aussprechen würde. Selbst bei einer Tarifstabilität nur in den Jahren 2021 und 2022 und nur in der Tarifstufe B käme ein Fehlbetrag von über 2,5 Mio. € bis 2030 zustande, den die Stadt Fürth ausgleichen müsste. Diese Zahlungen sind aufgrund der Haushaltssituation und insbesondere aufgrund der aktuellen Entwicklungen (Gewerbsteuer- und Einkommenssteuerausfälle) sowie der vielfältigen bereits in den ÖPNV erfolgten Investitionen und deren jährliche Folgelasten nicht vertretbar. Außerdem würden sie dazu führen, dass andere städtische Ausgaben wie z.B. Ausbau des Radwegenetzes, Schulbauten und –sanierungen, Unterstützungsangebote für erwerblose Jugendliche und Erwachsene, Integrationsangebote, Digitalisierung und Stellenschaffungen nicht mehr im bisherigen Maße erfolgen könnten. Der ÖPNV bewegt Menschen zum Arbeitsplatz, zur Familie, zu Freizeitaktivitäten, zu wichtigen Terminen. Er ist ein wichtiger Bestandteil des täglichen Lebens insbesondere in den Städten. Den Aufgabenträgern wie der Stadt Fürth und ihren Verkehrsunternehmen wie der infra fürth verkehr gmbh ist er viel wert. Sie investieren in ihn durch Busspuren, Taktverkürzungen, E-Busse, Haltestellenausbau, Linienausbau, etc. Auch der Freistaat Bayern investiert in den ÖPNV z.B. durch den ÖPNV-Zuschuss oder auch zuletzt durch die Mitfinanzierung des Innovationspaketes.

Die Nutzer und Nutzerinnen des ÖPNV sollten einen angemessenen Beitrag dazu leisten. Die Mehrkosten der Verkehrsunternehmen setzen sich u.a. zusammen aus Fahrzeugreparaturen, Sprit/Strom, Fahrpersonal, wobei die Personalkosten den größten Posten darstellen, denn auch die Menschen, die im ÖPNV arbeiten, ob in den Werkstätten, am Lenkrad oder in der Organisation verdienen ihren Lebensunterhalt.

Es gibt in Fürth Menschen, deren finanzielle Situation angespannt ist und für die der ÖPNV wichtig ist, um ihren Alltag zu meistern. Für diese Personen bietet die Stadt Fürth den Fürth Pass mit Vergünstigungen u.a. im ÖPNV an. Um diese Personen, für die ein Betrag von 26 € für ein 9-Uhr-JahresAbo im Monat eine spürbare Belastung darstellt, stärker zu entlasten, werden zukünftig sechs Monatsbeiträge zurückerstattet, so dass sie effektiv für 13 € im Monat in Fürth mobil sind (siehe 1.). Es gibt in Fürth allerdings auch viele Mitmenschen, die keine finanziellen Sorgen haben. Diese Personen benötigen keine reduzierten Fahrpreise, aber sie werden natürlich auch profitieren, wenn Fahrpreissenkungen durchgeführt werden. Man entlastet also mit der Verschiebung weg von der Nutzerfinanzierung auch Nutzer und Nutzerinnen des ÖPNV, die normal oder gut verdienen, und belastet mit deren Ersparnis wiederum die Allgemeinheit der Steuerzahler darunter auch finanziell schlechter gestellte Menschen.

Und all das für eine reine Tarifmaßnahme, die lt. Experten (siehe z.B. Anlage 2) ohne flankierende Maßnahmen nur geringen Einfluss auf den Modal Split haben wird. Es werden nur wenige Autofahrer durch Tarifmaßnahmen zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV bewegt, Radfahrer und Fußgänger steigen dagegen vermehrt um. Eine nennenswerte Verbesserung der Luftqualität oder eine Senkung der Lärmbelastung wird daher alleinig durch solche Maßnahmen nicht erreicht.

Das Baureferat weist darauf hin, dass die Angebotsqualität im ÖPNV als entscheidende Einflussgröße gemeinsam mit einer Kostenreduzierung dazu geeignet sein kann, die Nutzerzahlen zu erhöhen und so den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen (siehe Anlage 3). So hat Templin mittels Angebotsausweitung und Fahrpreisreduzierung eine Verdreizehnfachung der Fahrgastzahlen innerhalb von drei Jahren erreicht, Hasselt eine Steigerung der Fahrgäste um das Zwölfwache innerhalb von zwölf Jahren. Eine Verbesserung der Luftqualität kann daher nur durch eine in ein Gesamtkonzept mit Angebotsverbesserungen oder – ausweitungen und einer angepassten Parkraumbewirtschaftung einbetteten Fahrpreisreduzierung im ÖPNV erreicht werden.

Die vom Baureferat genannten Beispiele Hasselt und Templin arbeiteten jedoch nicht mit reduzierten Fahrpreisen, sondern mit einem Nulltarif, der über Steuern finanziert wurde. In beiden Städten lag die MIV-Nutzung vor der Einführung des Nulltarifs sehr hoch (z.B. Templin = 90%) und entsprechend der ÖPNV-Anteil sehr gering. Es bestand somit ein hohes Potential für Steigerungen der ÖPNV-Nutzung. Der Modal Split in Fürth dagegen weist den Anteil des MIV mit vergleichsweise wesentlich geringeren 51% aus. Beide Projekte, Hasselt wie auch Templin, wurden 2013 eingestellt. Die Betriebskosten stiegen durch den Angebotsausbau, der aufgrund höherer Nutzerzahlen nötig wurde, die Ticketeinnahmen waren weggefallen, so dass beide Städte sich den kostenlosen ÖPNV auf Dauer nicht leisten konnten.

Die Stadt Fürth ist keine Insel. Als Teil des Verkehrsverbund Großraum Nürnberg hat sie sich gegenüber ihren Verbundpartnern zur Zusammenarbeit verpflichtet. Es gibt einen einheitlichen Verbundtarif, der gemeinsam von allen Partnern (Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen) festgelegt wird. Alleingänge und Sonderwünsche stellen diesen Verbund seit ein paar Jahren immer wieder vor Probleme. Die Forderung nach einem 365 Euro-Ticket für die Tarifstufe A (geschätzte Mindereinnahmen im VGN von grob ca. 30 Mio. €) oder auch die Städteachse und die umliegenden Landkreise (ca. 42 Mio. €) belastet das Verhältnis der Partner im VGN enorm und stellt die Zusammenarbeit vor eine unvorstellbare Zerreißprobe. Daher sind dringend Gespräche nach der Sommerpause und im ersten Halbjahr 2021 nötig.

Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

Beteiligungen

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

Fürth, 18.06.2020

gez. Dr. Ammon

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Referat II Glöckler, Reana

Telefon: (0911) 974-1021

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Finanz- und Verwaltungsausschuss am 22.07.2020

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss:

Ergebnis aus der Sitzung: Stadtrat am 22.07.2020

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: