

Vorlage zu den Anträgen der SPD-Stadtratsfraktion (jeweils 11.07.), CSU-Stadtratsfraktion (20.06.), Bündnis 90/Die Grünen-Stadtratsfraktion (21.06.) und Stadtratsgruppe DIE LINKE (13.07.) – infra fürth verkehr gmbh; Tariffortschreibung zum 01.01.2019

Stellungnahme infra fürth verkehr gmbh, Rf. II und Rf. V zu den Anträgen

1. Antrag auf schnellstmögliche Einführung eines einheitlichen Kurzstreckentarifs auf dem Stadtgebiet Fürth oder Aussetzen der Preiserhöhung für die Tarifstufe B (CSU-Stadtratsfraktion vom 20.06.2018, Bündnis 90/Die Grünen-Stadtratsfraktion vom 21.06.2018, DIE LINKE-Stadtratsgruppe vom 13.07.2018)

Die **infra** führt hierzu aus: Nach Artikel 8 (5) VGN Grundvertrag kann ein Grundvertragspartner (hier: Stadt Fürth) einkommensmindernde Tarifmaßnahmen verlangen, ist dann aber für die daraus entstehenden Ergebnisverschlechterungen gegenüber dem VGN Einnahmepool ausgleichspflichtig.

Die Wiedereinführung des fürthweit gültigen Kurzstreckentarifs würde eine jährliche (!) Ausgleichszahlung von sicherlich deutlich über 1 Mio. € mit sich bringen. Die Höhe der auszugleichenden Mindereinnahmen kann im Moment nur grob geschätzt werden, da bei der VGN GmbH keine ausreichenden Kapazitäten für exaktere Berechnungen frei sind. Von **infra** selbst können die Berechnungen mangels Datengrundlage nicht erstellt werden.

Das Aussetzen der Tarifierhöhung für die Tarifstufe B würde fehlende Einnahmen in Höhe von rd. 150 Tsd. € (Preisstand Tariffortschreibung 2019) im ersten Jahr bedeuten. Durch den Fehlbetrag in der Basis für alle zukünftigen Erhöhungen steigt dieser Betrag kontinuierlich an. Nach zehn Jahren liegt die Einnahmелücke bereits bei knapp 200 Tsd. € (unter der Annahme, dass die Fahrpreise zukünftig weiterhin jedes Jahr um rd. 3 % erhöht werden). In Summe wäre nach zehn Jahren somit ein Fehlbetrag bei den Tarifeinnahmen in Höhe von rd. 1,7 Mio. € aufgelaufen.

Der Großteil (aktuell 97,5 %) dieses Fehlbetrags trifft die **infra fürth verkehr gmbh**, der Rest entfällt auf andere VGN-Verkehrsunternehmen und müsste diesen Unternehmen ausgeglichen werden. Rf. II macht darauf aufmerksam, dass der Landkreis Fürth zum 01.01.2019 für die Städte Oberasbach, Stein und Zirndorf auf die Tarifstufe B umsteigen möchte und entsprechend von allen Änderungen in der Stufe B betroffen wäre. Die Mindereinnahmen, die sich hieraus ergeben sind noch nicht bezifferbar.

Rf. II verweist auf Anlage 1, aus der die Effekte verschiedener Varianten wie Aussetzen der Erhöhungen von 1 bis 3 Jahre, Einführung von Stufe K in ganz Fürth oder Einführung von Einzelfahrten für 1 € in ganz Fürth auf 10 Jahre gerechnet hervorgehen.

Rf. II ergänzt außerdem, dass es im letzten Jahr intensiv versuchte, die Partner im VGN für die gemeinsame Überarbeitung des Atzelsberg-Modus zu gewinnen. Es wurde dabei insbesondere auf die Einbeziehung von Fixkostendegression und Effizienzfaktoren verwiesen. Die Partner im VGN wiesen die Fürther Kritik zurück und argumentierten vehement für das gegenwärtige Atzelsberger System, da es zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit des ÖPNV unverzichtbar sei. Andere Verkehrsverbände würden „uns um die Atzelsberger Beschlüsse beneiden“, da sie einen geregelten Mechanismus darstellen, der Verkehrsunternehmen und Kommunen eine verlässliche Planungsgrundlage bietet. Der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart (Bündnis 90/Die Grünen) möchte jetzt sogar das System der Atzelsberger Beschlüsse für den Stuttgarter Verkehrsverbund übernehmen.

Hierzu weist die infra darauf hin, dass auch die Verkehrsverbände Mainfranken, Ingolstadt und Hamburg ihre Tarife jährlich indexbasiert fortschreiben. Auch in München (MVG) gibt es wohl Bestrebungen, ein indexbasiertes Fortschreibungsverfahren einzuführen.

Der ÖPNV ist teuer – und zwar für die Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger! Die Kosten nehmen zu, wie alle anderen Dienstleistungen auch, sei es durch Lohnsteigerungen, Treibstoffkostensteigerungen, Stromkostensteigerungen, etc. An diesen normalen Kostensteigerungen sollte der Nutzer auch beteiligt werden. Der Verkehr arbeitet bereits mit einem hohen Defizit. Die Fürther Steuerzahler bezahlen den ÖPNV-Nutzern gegenwärtig 50 % ihrer Tickets.

Hinzu kommen Kostensteigerungen durch Verbesserungen des ÖPNV, z.B. die bereits genannten Maßnahmen im Rahmen des Nahverkehrsplans. Wir haben Takte verkürzt, fahren neue Linien (z.B. Linie zum Conrad-Stutz-Weg), ein 9-Uhr-JahresAbo kostet monatlich 26 €, d.h. alle Fürtherinnen und Fürther können für weniger als 1 € pro Tag den ÖPNV nutzen und Fürth-Pass-Besitzer, d.h. weniger gut Verdienende, erhalten aus dem städt. Haushalt sogar 2 Monatsbeiträge zurückerstattet. **Wir können nicht gleichzeitig die Kosten steigern, die Qualität ausweiten und die Einnahmen senken.**

Zu welchen Kosten würde die Umsetzung der Anträge führen?

Die Einführung des **Kurzstreckentarifes** im gesamten Stadtgebiet kostet in einem 10-Jahreszeitraum ca. 13,5 Mio. €. Die Einführung eines 1€-Tickets in ganz Fürth sogar ca. 21,4 Mio. €. Das **einmalige Aussetzen der Tarifsteigerung in B** kostet in einem 10-Jahreszeitraum 1,7 Mio. €. **Zwei Jahre** hintereinander aussetzen kostet über 300.000 € p.a. und in einem 10-Jahreszeitraum 3,2 Mio. € (s. Anlage 1).

Die Kämmerei (Käm) weist darauf hin, dass die Stadt Fürth in den letzten Jahren umfangreiche Stabilisierungshilfen erhalten hat, allein für 2018 6,2 Mio. €. Zielsetzung dieser Stabilisierungshilfen ist es, sparwillige Kommunen bei der Konsolidierung ihrer Haushalte zu unterstützen und ihnen wieder Handlungsspielräume zu eröffnen. Eine Bedingung für den Erhalt ist die Zusicherung, neue freiwillige Leistungen (also Aufgaben, die nicht den Pflichtaufgaben zuzurechnen sind) zu vermeiden.

Die Regierung von Mittelfranken weist auf diesen Umstand regelmäßig im Rahmen der Haushaltsgenehmigung hin.

Es besteht das Risiko, dass insbesondere die Einführung eines einheitlichen Kurzstreckentarifs sowie die Möglichkeit der kostenlosen ÖPNV-Nutzung als eine freiwillige Leistung eingestuft wird, da die Stadt Fürth hier losgelöst von rechtlichen Vorgaben (Bundespolitik) bzw. privatrechtlichen Vereinbarungen (Atzelsberger Beschlüsse) vorgeht. Als Folge dessen wäre die Beantragung einer weiteren Stabilisierungshilfe und damit mögliche Millionentlastungen für den städtischen Haushalt nicht mehr möglich. Ggf. könnte dies auch zu Nachfragen bei der Regierung Mittelfranken samt einer strengeren Prüfung der zukünftigen Haushalte führen, da der bislang stets gelobte Konsolidierungswille angezweifelt werden könnte.

Außerdem warnt Käm davor, enorme Haushaltsbelastungen in Zeiten einer unsicheren zukünftigen Ertragslage aufzunehmen. Der wirtschaftliche Ausblick ist trüb (u.a. drohender Handelskrieg, Auslaufen des EZB Kaufprogramms, fortschreitende Digitalisierung zum Nachteil des Standorts Deutschland). Es ist somit davon auszugehen, dass die gegenwärtig sehr positive Einnahmeposition (v.a. bei den Steuereinnahmen) nicht von Dauer sein wird.

Die Einführung der Kurzstrecke kostet einen siebenstelligen Eurobetrag, der entweder direkt von der Stadt zu zahlen wäre oder über geringere Gewinnausschüttungen der infra (oder

ggf. städtische Defizitausgleiche) die Stadt belasten würde. Es erscheint aufgrund der Erfahrungen in anderen Städten (siehe zum Beispiel die Diskussion in Braunschweig) fraglich, ob ein zu erwartender Neukundenanteil die Reduzierung der Einnahmen aus dem abgesenkten Ticketpreis kompensieren kann.

Die Festlegung eines Bereichs für kostenlose ÖPNV Nutzung wird analog zu hier nicht bezifferbaren Mindereinnahmen auf Ebene der infra/VGN führen, was wiederum direkt oder indirekt zu erheblichen Haushaltsmehrbelastungen führen wird. Auf mögliche Kostensteigerungen aufgrund einer Anpassung der Kapazitäten (mehr rollendes Material, Ausbau Infrastruktur) sei ergänzend verwiesen (gegenwärtig noch nicht quantifizierbar).

Fraglich ist auch, ob die Einführung der Kurzstrecke nicht weitere Veränderungen im Gesamtsortiment des VGN zur Folge hätte, um eine Tarifgerechtigkeit herzustellen (sprich Reduzierungen auch in anderen Tarifbereichen), was zu einem erhöhten Zuschussbedarf von Seiten der Stadt führen könnte. Hinzuweisen ist zudem, dass ein Vorpreschen der Stadt Fürth aus dem Solidarbund VGN für erhebliche Irritationen bei den anderen Partnern führen kann.

Den Ausführungen von Käm schließt sich **Rf. II** vollends an und möchte noch darauf verweisen, dass sich der Deutsche Städtetag stark für eine stärkere Beteiligung von Bund und Ländern im ÖPNV einsetzt. Die Kommunen benötigen nicht nur für den ÖPNV höhere Unterstützung, sondern auch für die Schaffung guter und sicherer Radverbindungen und Busspuren, die zu einer Beschleunigung des ÖPNV beitragen. Er weist aber auch darauf hin, dass alternative Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden müssen. Dazu gehören Bürgerticket und Nahverkehrsabgabe, höhere Parkkosten und eine Beteiligung von Wirtschaftsakteuren, die von Infrastrukturleistungen besonders profitieren (z.B. Nahverkehrsabgaben für Firmen bei entsprechender ÖPNV-Anbindung).

Rf. II betont auch: Ein Fürther Alleingang ist nicht möglich! Ein Ausscheren aus dem Verbund würde große Nachteile für die Fürther Bürgerinnen und Bürger nach sich ziehen. Nürnberg hat sich nun bereit erklärt, dass im VGN und auf Ebene der Städte Arbeitsgruppen eingerichtet werden, die Änderungsmöglichkeiten im Tarifsysteem ausloten. Auch die Best-Preis-Abrechnung wird mitgeprüft.

Rf. V merkt an, dass eine so kurzfristige Änderung des Tarifgefüges weder organisatorisch (Konzeption des Tarifs, Berechnung der Auswirkungen und Abstimmung mit den Verbundpartnern) sinnvoll noch möglich ist. Auch die technische Umsetzung (Umrüstung des Tarifinformationssystems, der Fahrscheinautomaten und der Informationen hierzu) bedarf eines längeren Vorlaufs. Auch aus Kundensicht ist ein häufiges Ändern des Tarifsystems nicht wünschenswert.

Es wird daher angeregt, sich zunächst über die langfristigen Ziele, Randbedingungen und Auswirkungen zu verständigen, die erforderlichen Maßnahmen festzulegen und gemeinsam mit den Verbundpartnern an einer Umsetzung zu arbeiten.

Nach einer Untersuchung von Socialdata aus dem Jahr 2015 auf Grundlage zahlreicher Haushaltsbefragungen liegen bei 24 % der Fürther Befragten Kostengründe für die Nichtnutzung des ÖPNV vor. Zudem häufig genannte Gründe liegen am „System“, z. B. kein Angebot (43 %), fehlende Informiertheit (27 %), Zeit (37 %), Sachzwänge (25 %), Verhaltensdisposition 34 %; Mehrfachnennungen waren möglich, daher Summe größer als 100 %. Daraus wird deutlich, dass eine Preisänderung an einer einzelnen Stelle auch immer im Gesamtkontext betrachtet werden muss und nicht zwangsläufig zu einer tatsächlichen Kundenverbesserung und erhöhten Nachfrage führt.

2. Antrag auf Errichtung von Parkhäusern
(CSU-Stadtratsfraktion vom 20.06.2018)

Die **infra** kann aus ihrer Erfahrung als Parkhausbetreiber folgende Einschätzung abgeben.

Standort: **Rosenstraße/Uferstraße** – Parkhaus Uferpromenade

Der Standort ist als Quartiersgarage und Besucherparkplatz für Anwohner und Stadthallenbesucher geeignet, eingeschränkt könnte auch eine Park- und Ride-Nutzung für grenzüberschreitenden Nahverkehr (Nähe zur U-Bahn-Station Stadthalle) zu erwarten sein.

Grundsätzlich wird es allerdings bei Kurzparkern eine Konkurrenzsituation mit TG Saturn und TG Stadthalle geben, sodass das Parkhauskonzept im Wesentlichen auf Dauervermietungen ausgerichtet werden sollte. Insgesamt kann man aus den Betriebserfahrungen Comödie/Ottostraße und Saturn in diesen Stadtbereichen eine hohe Nachfrage nach Dauerstellplätzen bestätigen. Nachdem im Stadtkern eine ausreichende Stellplatzversorgung für Kurzparker bzw. Zielsuchverkehr gegeben ist, kann eine Verlagerung von „Einkaufsparkern“ in ein Parkhaus Uferpromenade nicht erwartet werden.

Die wirtschaftlichen Rahmendaten können analog den Erwartungen für das Parkhaus Gebhardtstraße angesetzt werden. Bei einem Parkhaus mit 300 bis 400 Stellplätzen sollte ein wirtschaftlicher Betrieb möglich sein. Bei Herstellungskosten von ca. 11.000 € netto je Stellplatz geht man von Betriebskosten einschließlich Kapitalkosten je Stellplatz von je 550 € p.a. aus. Bei einer annähernd 90 %igen Vermietungs- bzw. Auslastungsquote bei den Dauerparkverhältnissen kann eine monatliche Miete von 70 € brutto ausreichend sein. Der Grundstückswert ist hier allerdings außer Ansatz geblieben.

Standort: **Ulmenweg/Ludwigsbrücke** – Parkhaus Ludwigsbrücke

Die überbaubare Fläche an der Ulmenstraße erscheint für eine Parkhausnutzung zu klein, eher ist es auf der vorhandenen Parkfläche Ulmenweg situierbar, was auch städtebaulich die bessere Lösung wäre. Der Parkdruck für ein Parkhaus Ludwigsbrücke entsteht mit Sicherheit durch den Wegfall der jetzt ebenerdig vorhandenen Stellplätze am Ulmenweg und an der Ulmenstraße, ergänzend können auch die Parkmöglichkeiten in der Friedenstraße reduziert werden. Eine Innenstadtentlastung vor allem bei Großveranstaltungen, wie Kirchweih, Graffiti-Markt, Gastrobetriebe Gustavstraße etc. könnte auch die Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen rechtfertigen. Dazu müssten natürlich auch die Parkmöglichkeiten an der Henri-Dunant-Straße in den Abendstunden wegfallen. Eine Park- und Ride-Funktion ist derzeit nicht einschätzbar.

Die Größe des Parkhauses hänge von den städtebaulichen Rahmenbedingungen und der endgültigen Betriebsausrichtung ab. Baulich sollte eine Größenordnung von 200 Stellplätzen nicht unterschritten werden, um eine Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten.

Die wirtschaftlichen Rahmendaten können bei ausreichender Parkhausgröße analog der Berechnung Parkhaus Uferpromenade übernommen werden.

Mit Blick auf künftige Car-Sharing-Modelle und dem Nutzerverhalten der Anwohner sind bei beiden Parkhäusern natürlich auch ausreichend Stellplätze für E-Fahrzeuge zu schaffen.

Käm betont, dass hinsichtlich der Errichtung weiterer Parkhäuser zwischen der Investition einerseits und dem laufenden Betrieb andererseits zu unterscheiden ist. Die Errichtung eines

Parkhauses kostet zwischen 4,5 Mio. € und 6,5 Mio. € brutto. Die von der CSU-Stadtratsfraktion ins Spiel gebrachten zwei Parkhäuser würden somit mit einem Invest von 10 bis 13 Mio. € zu Buche schlagen (aufgrund der gegenwärtig überhitzten Baukonjunktur ggf. noch höher). Betrachtet man die bestehende MIP samt anstehender Investitionen kann eine Finanzierung selbst bei einer optimistischen Einnahmenprognose nur schwer dargestellt werden. Allein die Investitionsmaßnahmen im Helene-Lange-Gymnasium und im Heinrich-Schliemann-Gymnasium sind gegenwärtig mit ca. 66 Mio. € angesetzt. Die Erfahrung mit den beiden städtischen Parkhäusern Stadthalle und Königsplatz zeigt zudem, dass auch der laufende Betrieb defizitär ist, in den letzten Jahren in Höhe von ca. 100 T€ p.a. Eine Finanzierung der Parkhäuser durch Gebühreneinnahmen sowie durch die Vermietung von Stellplätzen an Anwohner, so wie es der CSU-Stadtratsfraktion vorschwebt, ist somit nicht darstellbar.

Fraglich ist zudem, wie die Errichtung der Parkhäuser abgewickelt werden soll. So ist die Bauverwaltung gegenwärtig vollständig mit den bestehenden Bauprojekten ausgelastet. Auch die Vergabe an Externe bindet stadtinterne Ressourcen. Dies vor dem Hintergrund, dass in der Vergangenheit massiv in neues Personal investiert wurde, um den anstehenden Herausforderungen wie beispielsweise der Digitalisierung im Schulbereich bzw. in der Stadt an sich adäquat begegnen zu können.

Hinsichtlich der Schaffung von Bereichen kostenloser ÖPNV Nutzung stellt sich die Frage nach der Größe dieses Gebiets und wie z.B. die von der CSU-Stadtratsfraktion ins Spiel gebrachte Verknüpfung von gekauftem Parkschein und kostenlosem Ticket überprüft werden soll. Bedarf es dazu verstärkter Kontrollen? Die Busfahrer werden aufgrund des Zeitdrucks nicht sicherstellen können, dass das vorgezeigte Parkticket auch wirklich aktuell zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV berechtigt.

Nur am Rande: Die Auswahl des Gebiets kann auch zu Spannungen in der Bevölkerung führen aufgrund ungleicher (ungerechter?) Behandlung. Auch die von der CSU-Stadtratsfraktion genannte Begrenzung auf zwei Erwachsene und ein Kind wird von der Bevölkerung ggf. als ungerecht empfunden.

Rf. II schließt sich den Bedenken der Kämmerei uneingeschränkt an und geht davon aus, dass die Parkhäuser (fast) nicht zu einer erhöhten Nutzung des ÖPNV führen würden. Parkhäuser an den im Fürther Stadtratsantrag vorgeschlagenen Stellen würden die Wirkung entfalten, dass die Menschen mit dem Auto direkt in die Innenstadt zum Parkhaus fahren würden, keinen ÖPNV bis daheim nutzen und stattdessen den Rand der Innenstadt und die äußeren (durchfahrenen) Stadtgebiete belasten. Das Rf. II ergänzt hierzu in Anlage 2 noch verschiedene Aspekte aus Studien.

Rf. V führt aus, dass Quartiersgaragen insbesondere in Gegenden mit hohem Nachfrage- und geringem Stellplatzangebot für die Bevölkerung sinnvoll sind. Im Bereich der Rosenstraße/Uferstraße herrscht wie in der gesamten westlichen Innenstadt ein erhöhter Anwohnerparkdruck. Für ein öffentliches Parkhaus eignet sich dieser Bereich wohl auch, auch wenn es hier in unmittelbarer Nähe bereits zwei Parkhäuser gibt, da hier eine wichtige Verbindung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) besteht.

Jedoch sind für den Umstieg auf den ÖPNV die Entfernungen der genannten Standorte zumindest für die Fürther Innenstadt viel zu gering. Diese liegen je nach Ziel fast schon im fußläufigen Bereich.

P+R ist daher vor allem in weiter entfernt liegenden Landkreisgemeinden sinnvoll, da dann entsprechende lange Weganteile im ÖPNV zurückgelegt werden.

Auch die geringe Inanspruchnahme der Parkhauses Scherbsgraben bestätigt dies.

Zudem entscheiden über die Nutzung des ÖPNV auch immer die Kosten bei den Verkehrsmittelalternativen. Beim MIV ist hier als Steuerungsinstrument insbesondere die Anzahl der Parkstände und die Höhe und Staffelung der Parkgebühren zu nennen, über die die Stadt Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl nehmen kann.

Solange ausreichend und relativ preiswerte Parkplätze in der Innenstadt angeboten werden, ist ein Umstieg kaum zu erwarten.

In diesen und weiteren ähnlichen Bereichen sollte vielmehr das Angebot von Car-Sharing ausgebaut werden.

3. Antrag auf Verknüpfung von ÖPNV und Parktickets (CSU-Stadtratsfraktion vom 20.06.2018)

Von der **infra** wird folgendes ausgeführt: Das Beispiel eines Parktickets, welches zur Weiterfahrt als ÖPNV-Fahrschein genutzt werden kann, ist unter anderem aus der Stadt Mainz bekannt. Ein wesentliches Element des Mainzer Beispiels ist die überwiegend dezentrale Lage der Mainzer Parkhäuser im Stadtgebiet, so dass das Angebot vornehmlich genutzt werden kann, um mit dem ÖPNV in die Innenstadt weiterzufahren. Die Abrechnung erfolgt dabei durch einen jährlichen finanziellen Ausgleich zwischen der Parkhausgesellschaft (PMG) und der Mainzer Verkehrsgesellschaft. Nach Aussage der PMG wird dieses Angebot der kostenlosen Weiterfahrt mit dem ÖPNV allerdings von über 90 Prozent der Parkhauskunden nicht angenommen.

In Fürth sind nach **infra**-Ansicht die Faktoren für eine kostenlose Weiterfahrt mit Parkticket im ÖPNV nicht hinreichend gegeben. Die städtischen Parkhäuser liegen so zentrumsnah, dass die Motivation der Autofahrer das letzte Stück bis zum Ziel mit dem ÖPNV zurückzulegen von der **infra** als gering beurteilt wird. Die Distanzen müssten hierfür deutlich länger sein. Hinzu kommen die guten Parkmöglichkeiten in der Fürther Innenstadt in Form von Parkhäusern oder Parkflächen. Autofahrer werden letztlich diese Parkmöglichkeiten den weiter entfernten Parkhäusern mit Option auf Weiterfahrt mit dem ÖPNV vorziehen. Innerhalb der Innenstadt ist zwecks kurzer Distanzen eine hohe fußläufige Erreichbarkeit gegeben. Zusammenfassend müsste nach **infra**-Beurteilung der Parkdruck in der Fürther Innenstadt wesentlich höher sein (Verteuerung/Verknappung innenstadtnaher Parkflächen, etc.), damit der Ansatz der kostenlosen Nutzung des ÖPNV mit Parkticket in Fürth Anklang findet, die Innenstadt vom MIV entlastet und der ÖPNV gestärkt wird.

Das **Rf. II** schließt sich dem an.

Zusätzlich verweist **Käm** darauf, dass es statt die Preise für den ÖPNV zu senken eine alternative Lösung für den Umstieg in den ÖPNV samt der Verbesserung der Luftqualität, welche im Antrag der CSU-Stadtratsfraktion explizit ins Feld geführt wurde, wäre, die Kosten für den PKW zu erhöhen. Dies könnte beispielsweise durch erhöhte Parkgebühren oder – siehe London (sofern es dafür auch in Deutschland eine Rechtsgrundlage gäbe) – die Einführung einer Tagesgebühr für die Fahrt in die Innenstadt (Erlöse kommen dem Nahverkehr zugute) bewerkstelligt werden. Diese oder andere zulässige Maßnahmen sollten aber zwischen den Städten im Verbund (und noch drüber hinaus) abgestimmt werden; ein isoliertes Handeln der Stadt wäre kontraproduktiv. Diesen Hinweis der Kämmerei unterstützt **Rf. II** uneingeschränkt.

Rf. V warnt, dass eine finanzielle Bevorteilung von Parkhausnutzern gegenüber den ausschließlich den ÖPNV nutzenden Kunden, wie es bei einer kostenlosen Nutzung mit Parkschein möglich wäre, schon aus Gleichbehandlungsgründen nicht zielführend erscheint und zu keinem Umstieg auf den ÖPNV als erste Wahl führen würde, siehe ansonsten auch Antwort zu Punkt 2.

4. Antrag auf Prüfung einer Möglichkeit autonomer Shuttle-Services in Fürth
(CSU-Stadtratsfraktion vom 20.06.2018)

Die **infra** erklärt hierzu: Der Hinweis auf einen Shuttle-Service mit autonomen Fahrzeugen wird im Rahmen eines New Mobility Konzeptes geprüft werden. Der Ansatz der **infra** ist dabei die Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts, um neue Transportmittel sinnvoll mit den bestehenden ÖPNV-Systemen zu verknüpfen. Die technischen Gegebenheiten der autonomen Kleinbusse sind derzeit noch stark eingeschränkt und nur auf sehr begrenzten Arealen möglich. Ein Fahrtbegleiter ist unerlässlich, da der Bus selbst Hindernisse lediglich erkennt und stehen bleibt. Die Weiterfahrt muss vom Fahrtbegleiter manuell freigegeben werden. Auch können Hindernisse nicht eigenständig umfahren werden, sondern werden von dem Fahrtbegleiter mittels Joystick umsteuert. Derzeit scheint ein autonomer Bus vor allem für verkehrsberuhigte Areale wie den Berliner Charité Campus geeignet. Für die ersten Schritte und den Testbetrieb eines autonomen Shuttles müsste in Fürth über geeignete Flächen nachgedacht werden, auf welchen ein autonomer Bus mit 15 km/h den ÖPNV sinnvoll ergänzt ohne den Autoverkehr blockieren. Zudem müssen für einen autonomen Shuttle im Bereich der Fürther Innenstadt barrierefreie Haltestellen – beispielsweise in der Neuen Mitte oder der Schwabacher Straße – geschaffen oder umgebaut werden. Kurzfristig ist es der **infra** nicht möglich, konkrete Aussagen zu treffen bzw. Zusagen zu machen. Die Gedanken zu einem Testfeld für autonomes Fahren werden mittelfristig konzeptionell weiterentwickelt.

Rf. V schließt sich den Ausführungen der **infra** an. Erste Probefahrten zu (teil-)autonom fahrenden Kleinbussen gibt es z. B. in der Schweiz und in Deutschland (Bad Birnbach). Ein autonomer Regelbetrieb ist derzeit aus rechtlichen Gründen und auch wohl auch aus technischen Gründen nicht möglich.

5. Antrag auf Vorlage von Vorschlägen zur einfacheren und attraktiveren Gestaltung des Tarifsystems für den VGN aus Fürther Sicht, um einen Umstieg auf den ÖPNV zu fördern, sowie u.a. Prüfung der Möglichkeit einer Bestpreis-Abrechnung wie etwa in Stuttgart (SSB)
(Bündnis 90/Die Grünen-Stadtratsfraktion vom 21.06.2018)

Die **infra** führt aus, dass eine Bestpreisabrechnung ein elektronisches Ticketing-System voraussetzt. Die Partner im VGN haben sich per Vertrag verpflichtet, einen einheitlichen Verbundtarif anzuwenden. Die Aufgabe der Weiterentwicklung des Verbundtarifs liegt gemäß VGN Grundvertrag in der Zuständigkeit der VGN GmbH. Somit kann ein Tarif auf Basis einer Bestpreisabrechnung nur in Abstimmung innerhalb der VGN-Verbundunternehmen eingeführt werden.

Im VGN wird seit vielen Jahren an der Einführung eines elektronischen Ticketings gearbeitet. Seit 1. Juli ist die erste für den Fahrgast spürbare Stufe mit Umstellung der Abos auf das eTicket erfolgt. Von einer elektronischen Abrechnung aller Tickets ist man aber noch weit entfernt, was vor allem an den hohen technischen Anforderungen und den dadurch bedingten enormen finanziellen Mitteln liegt, die dafür investiert werden müssen. Gerade in der Abstim-

mung mit den kleineren Verkehrsunternehmen, die nur wenige Linien betreiben, aber aufgrund der Einheitlichkeit des Tarifs im gesamten Verbund den gleichen Weg mitgehen müssen, treten hier immer wieder Probleme auf.

Die Bestpreis-Abrechnung, welche in Stuttgart gerade getestet wird, ist eine reine appbasierte Lösung. Diese hat die SSB gemeinsam mit Moovel entwickelt. Hinter der Moovel Group verbirgt sich der Daimler Konzern, weshalb Moovel in der Verkehrsbranche teilweise kritisch gesehen wird. Die Nutzer der Bestpreis-App sind dann nicht mehr alleinige Kunden der SSB, sondern gemeinsame Kunden von SSB und Moovel. Neben der Abgabe der Kundendaten an Moovel, ist anzunehmen, dass Moovel eine entsprechende Provision an den Ticketverkäufen enthält. Bei der Überlegung sich am Stuttgarter Modell zu orientieren, sollten diese Faktoren berücksichtigt werden.

Rf. II ergänzt die Anmerkungen der *infra* um den erneuten Verweis auf die leider erfolglosen Bemühungen im letzten Jahr und die Erläuterungen in der Anlage 3 zu verschiedenen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung im Verkehr. Auch hier ist kein Fürther Alleingang möglich; Eruierung und Umsetzung solcher Möglichkeiten gehen nur im Verbund!

Rf. V. ergänzt, dass die heutige Tariflandschaft kompliziert und unübersichtlich und damit insbesondere für den Gelegenheitsnutzer schwer begreifbar ist.

Im VGN besteht eine Arbeitsgruppe, die sich u. a. mit der Tarifierung und auch neuen technischen Möglichkeiten hierzu beschäftigt. Demnächst soll eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden. Die Aufgabenträger sind u. a. durch einen Vertreter der Stadt Erlangen eingebunden.

Zudem sind Änderungen der Finanzierungsvoraussetzungen durch den Bundesgesetzgeber sinnvoll, um alternative Formen der Finanzierung wie in anderen Ländern (z. B. Nahverkehrsabgabe) einführen zu können. Stadt und Verkehrsbetrieb können hier über den VGN, den VDV und den DST Einfluss nehmen.

6. Antrag auf kostenlosen ÖPNV an den vier Adventssamstagen
(SPD-Stadtratsfraktion vom 11.07.2018)

Die *infra* fürth aus, dass aufgrund der vertraglich festgelegten Ausgleichspflicht dem Einnahmenpool des VGN die Einnahmehausfälle der Fahrten im Bartarif mit gelöster Tarifstufe B bzw. K zugeführt werden müssen.

Es entstehen voraussichtlich folgende Mindereinnahmen: 50.000 €

Für den bereits festgelegten kostenlosen ÖPNV am 15. September 2018 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche fallen Mindereinnahmen in Höhe von rd. 8.000 Euro an.

Bei den Mindereinnahmen sind etwaige Angebotsverstärkungen, die durch eine kostenlose Nutzung des ÖPNVs notwendig werden können, noch nicht berücksichtigt. Die *infra* fürth verkehr gmbh geht davon aus, dass Angebotsverstärkungen an den obengenannten Betriebstagen nicht notwendig sind.

Rf. V erklärt, sofern Tarifänderungen eine gewisse Größe überschreiten, ist es sehr wahrscheinlich, dass sie auch Nachfrageveränderungen zur Folge haben. Die für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit und für die Beantragung von Fördermitteln beim ÖPNV anzuwendende Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, (*Verfahrensanleitung Version 2006*) geht für eine erste Abschätzung der Wirkungen

etwa davon aus, dass sich nur innerhalb einer Bandbreite von etwa +/- 5% keine preisbedingten Nachfragewirkungen einstellen. Darüber hinaus ist jedoch von Nachfrageänderungen auszugehen (S. 39 ff.).

Erhebliche Nachfragesteigerungen können insbesondere zu Zeiten ohnehin schon erhöhter Nachfrage zu Anpassungsbedarf beim Angebot führen (Fahrzeuge, Fahrer, ggf. sogar Infrastruktur). Dies führt i.d.R. zu höheren Aufwänden.

Weitergehende Informationen sind dazu auch dem Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Fürth, den der Stadtrat am 21.02.2018 beschlossen hat (dort insbesondere S. 258-261 des PDF-Dokuments) zu entnehmen: https://www.fuerth.de/Portaldata/1/Resources/stadtentwicklung/dokumente/verkehr/180427_Nahverkehrsplan.pdf

Eine deutliche Preisreduzierung würde also entsprechende Nachfragesteigerungen erwarten lassen, ansonsten wäre diese Maßnahme schon vom Ansatz her nicht zielführend. Wie hoch diese ausfallen, kann jedoch nicht sicher genug abgeschätzt werden.

Die Stadt Leipzig hat zum Beispiel 2015 gemeinsam mit der Verbundgesellschaft und weiteren Partnern ein Projekt gestartet, um verschiedene Tarifmodelle zu untersuchen. Weitere Informationen unter: <https://ratsinfo.leipzig.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1005880>.

Dies zeigt auch sehr deutlich, dass schnelle Lösungen ohne Abstimmung mit den zahlreichen einzubeziehenden Beteiligten in der Stadt und im Verbund nicht sinnvoll ist und dass diese Prozesse auf Grund ihrer Komplexität eine entsprechende Bearbeitungszeit benötigen.

Eine Studie der TU Dortmund (<https://eldorado.tu-dortmund.de/bitstream/2003/36806/1/AP-53-Philipp-Adelt.pdf>) kommt zum Schluss, dass kostenloser ÖPNV „teuer und nicht effektiv ist“ (vgl. auch Hinweis im VGN-Newsletter, Mai 2018).

Andere Maßnahmen wie die Verbesserung des Angebots (vgl. Maßnahmenvorschlag (MV) NFP 12, Ausweitung der Nebenverkehrszeit an Samstagen bis 20.30 Uhr) oder die Beschleunigung und Verstetigung des ÖPNV-Angebots (vgl. Maßnahmenvorschlag (MV) NA 10) werden als wirksamer angesehen.

Zudem können von der Stadt begleitende Maßnahmen im Zuge des Parkraummanagements (Anzahl und Lage der zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkstände, Höhe und Staffelung der Parkgebühren) ergriffen werden, um die Konkurrenzsituation für den ÖPNV zu verbessern.

7. Antrag auf stabile Preise für 4er-Streifenkarte und Handy-Ticket – Preisstufe B bis 2021 (SPD-Stadtratsfraktion vom 11.07.2018)

Die **infra** informiert, dass in der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg GmbH (VGN) am 5. Juli, vorbehaltlich der Zustimmung durch den Fürther Stadtrat am 25. Juli 2018, bereits die in der Beschlussvorlage (TOP: infra fürth verkehr gmbh; Tariffortschreibung zum 01.01.2019) genannten teilausgesetzten Tariffortschreibungen für das Jahr 2019 beschlossen wurden.

Die **infra fürth verkehr gmbh** wird die Vorgabe bzw. den noch ausstehenden Beschluss, die Preise für die 4er-Streifenkarte (in Verbindung damit auch der Preis eines Einzelfahrscheinens

als Handyticket) und für das TagesTicket Plus¹ bis 2021 nicht zu erhöhen, in den Gremien des VGN bei den alljährlich wiederkehrenden Tarifierhöhungen einbringen, da die VGN-Gesellschafterversammlung grundsätzlich nur für das folgende Jahr die Tariffortbildung beschließt.

8. Antrag auf Aufkündigung der Atzelsberger Beschlüsse
(DIE LINKE-Stadtratsgruppe vom 13.07.2018)

Wie unter 1. bereits ausgeführt, merkt **Rf. II** an, dass der ÖPNV sehr kostenintensiv für Stadt und Verkehrsbetrieb ist. Die Ticketpreissteigerungen im VGN, die über den Atzelsberg-Modus vorgenommen werden, bilden nur die Preissteigerungen der Verkehrsbetriebe durch erhöhte Strom- und Treibstoffkosten, Lohnsteigerungen, etc. ab. Andere Mehrausgaben wie Busbeschleunigung und Haltestellen-Maßnahmen werden nicht auf den Nutzer umgelegt.

Die Aufkündigung der Atzelsberger Beschlüsse ist ohne Austritt aus dem VGN nicht denkbar. Der zentrale Aspekt des VGN ist der Gemeinschafts- oder Verbundtarif, der jährlich zu überprüfen und entsprechend der Aufwands- und Ertragsentwicklung bei den Verbundunternehmen anzupassen ist. Diese Anpassung erfolgt aufgrund der Atzelsberger Beschlüsse durch den VGN-spezifischen Warenkorb. Die Anpassungen selbst sind im Grundvertrag des VGN angelegt. Atzelsberg ist der Modus, auf den sich die Partner im VGN geeinigt haben. Sollte sich Fürth gegen diesen Modus stellen, verstößt dies gegen den einheitlichen Tarif. Bei Aussetzen der Erhöhungen für einen begrenzten Zeitraum werden entsprechende Ausgleichszahlungen fällig. Ist jedoch vorgesehen, dass dauerhaft die Anpassungen ausgesetzt oder nach einem anderen Modus erfolgen als im VGN vereinbart, dann widerspricht dies vollkommen dem Gedanken des einheitlichen Tarifs, und ein Ausscheiden aus dem VGN wäre die logische Folge. Damit würden die Fürtherinnen und Fürther künftig zusätzliche Tickets für Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus benötigen und zahlen. Es entstünde für die Fürther ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer ein kaum vermittelbarer „Inselstatus“. Somit hätte ein Aussetzen aus dem VGN nur Nachteile für die Fürther ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer. Hinzu käme ein stark erhöhter organisatorischer Aufwand auf Seiten der infra.

9. Antrag auf Einführung des Kurzstreckentarifs für ganz Fürth und Antrag auf Einzelfahrten in ganz Fürth für 1 €
(DIE LINKE-Stadtratsgruppe vom 13.07.2018)

Wie aus Anlage 1 ersichtlich ist, würden sich die Mindereinnahmen nach grober Schätzung der infra bei Ersetzen der Stufe B durch die Stufe K auf 10 Jahre gerechnet auf ca. 13,5 Mio. € belaufen. Bei Einführung von Einzelfahrtpreisen von 1 € wären es sogar ca. 21,5 Mio. €. Bei beiden Rechnungen ist zudem davon ausgegangen worden, dass in den folgenden Jahren eine Steigerung von jeweils 2,68% (vom VGN für 2019 in der Preisstufe B ursprünglich angedachte Steigerungsrate) erfolgt.

Es sind nur grobe Angaben möglich, da insbesondere bei der Festlegung von 1 € pro Einzelfahrt in ganz Fürth das gesamte Tarifgefüge überarbeitet werden müsste, um die Verhältnisse zwischen den Tickets ausgeglichen beizubehalten. Die Mindereinnahmen würden daher wahrscheinlich noch höher ausfallen.

¹ Der Beschluss des Nürnberger Stadtrates sieht vor, dass die Preise für die 4er-Streifenkarte (inkl. Einzelfahrt über Handy-Ticket), sowie für das familienfreundliche TagesTicket Plus, bis 2021 auf jetzigem Niveau bleiben.

Fürth, 19.07.2018

Gezeichnet:

Steurer, infra-Geschäftsführer, und Dr. Ammon, Referat II

Ergänzt durch Rf. V

Anlage 1 zur Stellungnahme infra fürth verkehr gmbh, Rf. II und Rf. V zu den Anträgen

Basisjahr	angenommene Steigerungsrate	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Fehlbetrag nach 10 Jahren
5.614.431	2,68%	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
jährliche Erhöhung	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	
Einnahmen	5.764.898	5.919.397	6.078.037	6.240.928	6.408.185	6.579.924	6.756.266	6.937.334	7.123.255	7.314.158		
1 Jahr aussetzen in Stufe B												
jährliche Erhöhung	0,00%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	
Einnahmen	5.614.431	5.764.898	5.919.397	6.078.037	6.240.928	6.408.185	6.579.924	6.756.266	6.937.334	7.123.255		
Mindereinnahmen = Ausgleichsbetrag	-150.467	-154.499	-158.640	-162.891	-167.257	-171.739	-176.342	-181.068	-185.921	-190.903		-1.699.727
2 Jahre aussetzen in Stufe B												
jährliche Erhöhung	0,00%	0,00%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	
Einnahmen	5.614.431	5.614.431	5.764.898	5.919.397	6.078.037	6.240.928	6.408.185	6.579.924	6.756.266	6.937.334		
Mindereinnahmen = Ausgleichsbetrag	-150.467	-304.966	-313.139	-321.531	-330.148	-338.996	-348.081	-357.410	-366.989	-376.824		-3.208.551
3 Jahre aussetzen in Stufe B												
jährliche Erhöhung	0,00%	0,00%	0,00%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	2,68%	
Einnahmen	5.614.431	5.614.431	5.614.431	5.764.898	5.919.397	6.078.037	6.240.928	6.408.185	6.579.924	6.756.266		
Mindereinnahmen = Ausgleichsbetrag	-150.467	-304.966	-463.606	-476.030	-488.788	-501.888	-515.338	-529.149	-543.330	-557.892		-4.531.455
Mindereinnahmen = Ausgleichsbetrag												
wenn Stufe K eingeführt wird für ganz B (GROBE SCHÄTZUNG)		-1.200.000	-1.232.160	-1.265.182	-1.299.089	-1.333.904	-1.369.653	-1.406.360	-1.444.050	-1.482.751	-1.522.488	-13.555.637
Mindereinnahmen = Ausgleichsbetrag												
wenn in ganz B 1 € pro Einzelfahrt gilt (GROBE SCHÄTZUNG)		-1.900.000	-1.950.920	-2.003.205	-2.056.891	-2.112.015	-2.168.617	-2.226.736	-2.286.413	-2.347.689	-2.410.607	-21.463.092

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, auch speziell ggü. dem Individualverkehr:

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr (Juni 2018) kam zu dem Ergebnis, dass sich der Anteil der Verkehrsträger am gesamten Verkehrsmarkt wie folgt aufteilt: zu Fuß 22 %, Fahrrad 11 %, Pkw-Fahrer 43 %, Pkw-Mitfahrer 14 %, ÖPNV inkl. Fernverkehr 10 %. Die Anteile von Rad, Bus und Bahn sind seit 2008 gestiegen, aber das Auto ist immer noch das beliebteste Verkehrsmittel und der Bestand an Pkws stieg auf gut 43 Mio. Fahrzeuge, vermehrt sind dies große Vans, Geländewagen und SUVs. In den Großstädten ist jeder zehnte mind. bei einer Carsharing-Organisation Mitglied, allerdings wird das Angebot von den Mitgliedern nur gelegentlich genutzt.

Die Studie kommt daher zu dem Ergebnis, dass die große Verkehrswende bislang ausgeblieben ist. Es besteht durch die jüngeren Generationen zwar ein leichter Trend weg vom individuellen Autoverkehr, aber dieser ist auf die Gesamtheit von geringem Einfluss.

Stattdessen hält das Auto seinen Status als liebstes Verkehrsmittel. Sein besonderer Charme ist nach Befragungen im Rahmen der Studie, dass es genau dann fährt, wann man will und direkt von der Haustür zum Zielort. Zudem wird es als angenehm empfunden, dass man im eigenen Pkw nicht von anderen belästigt oder gestört wird. Gegen die zweite Aussage kommt der ÖPNV nicht an, da bei einer gemeinsamen Nutzung eines Verkehrsmittels durch mehrere Personen gegenseitige Störungen auftreten. Bzgl. der Fahrtzeiten und Abfahrt- sowie Zielorte sind infra und Stadt Fürth stets aktiv, den ÖPNV nach Möglichkeit den Bedürfnissen der Bevölkerung anzupassen und so die Lücke zum Individualverkehr zu schließen. Der Nahverkehrsplan, welcher konstant fortgeschrieben wird, enthält z.B. Verkürzungen von Taktzeiten, Maßnahmen zur Busbeschleunigung, neue Linien und Standards für die Haltestellen, um den Komfort nicht nur während der Fahrt, sondern auch vor dem Einstieg oder beim Umstieg zu erhöhen.

Die Errichtung von Parkhäusern würde diese Bemühungen konterkarieren. Parkhäuser tragen zur Attraktivität des eigenen Pkw ggü. dem ÖPNV bei, da sie es ermöglichen, komfortabel und nah am Zielort zu parken. Durch mehr Parkflächen in der Innenstadt wird der ÖPNV in den äußeren Stadtgebieten geschwächt. Das Ziel des ÖPNV ist es, dass die Menschen von zuhause bis an ihr Ziel den ÖPNV nutzen und auf ein eigenes Auto verzichten. ÖPNV-Fahrten von zuhause bis in die Innenstadt würde die Schadstoffbelastung mindern, die Problematik des ruhenden Verkehrs heilen und den ÖPNV stärken. Nicht benötigte Parkplätze könnten als Busspuren verwendet werden, um den ÖPNV zu beschleunigen oder als Fahrradspuren, um den Radverkehr sicherer zu gestalten. Damit würde auch öffentliche Fläche, die als Parkplatz privat verwendet wird, wieder der öffentlichen Nutzung zugeführt.

In Bamberg wurde auf die Verkehrsproblematik reagiert, indem ein Park&Ride-Ticket eingeführt wurde, das zum Ziel hat, die Autos direkt an der Autobahn abzufangen und den Verkehr in der gesamten Stadt – nicht nur in der Innenstadt - zu entlasten. Es wurden Parkplätze an den Autobahnen A70 und A73 errichtet, von denen aus mit dem ÖPNV weitergefahren werden kann. Es sollen damit Pkw-Pendler im Bamberger Stadtgebiet für den ÖPNV gewonnen werden. Parkhäuser an den im Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vorgeschlagenen Stellen würden dagegen eine ganz andere Wirkung entfalten: Die Menschen würden mit dem Auto direkt in die Innenstadt zum Parkhaus fahren, keinen ÖPNV von/bis daheim nutzen und stattdessen den Rand der Innenstadt und die äußeren (durchfahrenen) Stadtgebiete belasten.

Eine Studie der Universität Dortmund 2018 konstatiert: „Der kostenlose ÖPNV konnte weder die Emissionen senken noch den Nutzen steigern und stellt somit faktisch eine Verschwendung von Ressourcen dar.“ Vielmehr würden im Kampf gegen den Klimawandel nur anderen Maßnahmen helfen, wie zusätzliche Tempolimits, Busstreifen oder Anhebung der Benzinpreise.

Aspekte zur Weiterentwicklung im Verkehr aus Sicht Rf. II:

- In Frankfurt wird für die Bezahlung im ÖPNV momentan als Modell *RMV Smart* getestet. Danach setzen sich die Kosten für eine Fahrt aus dem Grundpreis und einem kilometerabhängigen Betrag zusammen. Kurze Strecken sind aufgrund des Fixanteils auf die Distanz gerechnet teurer als längere Strecken, weshalb es sich für kurze Strecken rentiert einen Spaziergang oder die Nutzung des Fahrrads vorzuziehen. Problematisch ist dies aus Seniorensicht, da diese häufig wegen gesundheitlicher Einschränkungen auch bei kurzen Strecken auf den ÖPNV angewiesen sind.
- Der Augsburger Vorstoß „City-Zone“ sieht vor, dass der ÖPNV im Innenstadtbereich kostenfrei wird. Die „City-Zone“ beinhaltet allerdings nur 8 Haltestellen und soll den Parksuchverkehr in der Innenstadt eindämmen. Bei diesem Ansatz besteht die Gefahr der Verlagerung des Parksuchverkehrs aus der Innenstadt heraus auf die Bereiche um die ersten Haltestellen außerhalb der „City-Zone“. Außerdem widerspricht dieses Konzept dem Grundsatz, dass die Menschen möglichst ganz auf ihr Auto verzichten sollen, da es dazu einlädt, nur das letzte Stück mit dem ÖPNV zu fahren.
- In Stuttgart wird die Tarifierhöhung ausgesetzt und die Tarifzonen vereinfacht, dies notgedrungen wegen der Grenzwertüberschreitungen und der Tatsache, dass man ein Diesel-Verbot möglichst vermeiden will. Aufgrund der Rechtsprechung und damit Handlungspflicht hat das Land Baden-Württemberg als Gesellschafter des VVS eine Bezuschussung mit insg. 42 Mio. € über Zeitraum von 6 Jahren zugesagt; es wird mit jährlichen Mindereinnahmen i.H.v. 42 Mio. € gerechnet. Davon trägt die Stadt Stuttgart 15,75 Mio. € und die Verbundlandkreise 19,25 Mio. €.
- In Stuttgart ist zudem momentan in Zusammenarbeit mit Daimler (über deren Tochter Moovel) die Bestpreis-Abrechnung im Test. Die Person kauft sich für jede Fahrt über die App ein Einzelticket und am Ende des Monats berechnet das System, welche Fahrkarte für die Nutzung am günstigsten gewesen wäre und berechnet nur diesen Preis. Aus der entsprechender Zahl Einzeltickets macht das System also z.B. eine Monatskarte, wenn diese günstiger käme. Dieses System zielt auf Gelegenheitsfahrer ab, die dadurch nicht mehr Preise vergleichen müssen. Für Stammnutzer ist dieses System wahrscheinlich uninteressant, da diese in der Regel Abos besitzen. Aber auch für Gelegenheitsnutzer mit Alternativen ist das System uninteressant, da diese anhand des Preises überlegen, ob sie überhaupt den ÖPNV nutzen oder das Auto, das Fahrrad oder zu Fuß gehen. Diese Nutzer werden also weiterhin direkt für die einzelne Fahrt Preise vergleichen, damit sie nicht am Ende des Monats von dem Preis überrascht werden.
- Der Ansatz, für den Weg von der Haustür bis zur nächsten Haltestelle autonome Shuttle einzusetzen, ist vielversprechend in Bereichen mit höheren Distanzen zu Haltestellen. Im gut ausgebauten städtischen Bereich bietet es eine Möglichkeit für ältere Menschen mit Bewegungseinschränkungen, für die Distanzen auch in diesen Bereichen zu den Haltestellen eine Herausforderung darstellen. Technisch stellt zum einen die Funktionsfähigkeit autonomer Fahrzeuge auf Umweltbegebenheiten zu reagieren eine Herausforderung dar. Außerdem ist auch die Nutzung eines Shuttles durch mehrere Personen eine Herausforderung, da die Programmierung abwägen muss, ob ein geringer Umweg, um eine zusätzliche Person abzuholen, möglich ist oder ob dann für die bereits beförderte Person höhere Wartezeiten ausgelöst werden. Schwierig einzuschätzen wird es auch sein, wie viele Shuttles und wo benötigt werden.

Anlage 3 zur Stellungnahme infra fürth verkehr gmbh, Rf. II und Rf. V zu den Anträgen

- Fahrpreisabrechnung nach der Entfernung stellt eine häufig genannte Zukunft dar, da eine metergenaue Abrechnung als fairer angesehen wird. Allerdings ist hierbei zu überlegen, ob man einen Fixkostenblock inkludiert und falls ja, wie hoch dieser sein soll. Fixkostenblöcke steigern die Kosten auf kurzen Strecken im Verhältnis zu langen Strecken und könnten insb. ältere Leute, wie oben beschrieben, treffen.
- Carsharing-Angebote zur indirekten Unterstützung des ÖPNV durch die Nutzung für Fahrten mit schlechterer ÖPNV-Anbindung, zum Transport von unhandlichen Gegenständen beim Einkauf, etc. ist ein Ansatz, der zu prüfen ist. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass Sharing-Angebote wie z.B. in Paris sehr defizitär sind und ohne zusätzliche finanzielle Mittel von der Stadt Fürth und der infra nicht leistbar sind. Grundsätzlich muss Carsharing aber nicht von vornherein defizitär sein, sonst würde es sicher keine privaten Anbieter geben. Grundsätzlich ist Carsharing sicher eine echte Alternative zum MIV, da hier wohl in jedem Fall eine bessere Auslastung des Autos erfolgt und so ein höherer Kosten-Nutzen-Faktor entsteht.