

I. Vorlage

| Beratungsfolge - Gremium | Termin | Status |
|----------------------------------|------------|--------------------------|
| Finanz- und Verwaltungsausschuss | 27.02.2019 | öffentlich - Vorberatung |
| Stadtrat | 27.02.2019 | öffentlich - Beschluss |

infra fürth verkehr gmbh; Empfehlung des VGN zur Tariffortschreibung zum 01.01.2020

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Anlage 1: Empfohlene Tarifblätter 2020 des VGN (ohne Engagement des Freistaates)
Anlage 2: Grundlagenkonzept New Mobility, Version 3.0

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat erwartet, dass sich der Freistaat Bayern wie beim Münchner Verkehrsverbund (MVV) an der Finanzierung des VGN beteiligt und somit auf eine Tarifsteigerung 2020 verzichten werden kann.
2. Von dem Grundlagenkonzept *New Mobility* der infra fürth verkehr gmbh wird Kenntnis genommen. Sobald einzelne dieser Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ausgereift sind, werden diese dem Stadtrat vorgelegt; dies gilt auch für andere zukunftssträchtige Maßnahmen, die bislang nicht genannt sind.
3. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP), als übergeordneter Rahmen, greift geeignete Maßnahmen des Grundlagenkonzepts der infra auf und entwickelt diese weiter. Dies gilt auch für den Luftreinhalteplan und die Lärmaktionsplanung.

Sachverhalt:

Nachdem im letzten Jahr der Fürther Stadtrat zu spät noch Änderungen an den Tarifierpassungen vorgenommen hat, wurde für die Tarifierpassungen 2020 der Zeitplan durch den VGN geändert, da kurzfristige Änderungen zum einen beim VGN zu erheblichem Aufwand und zum anderen im Kreis der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zu großem Dissens und zur Ausgleichspflicht führen können. Kurzfristige Änderungen gefährden die Solidarität und gemeinsame Aufgabenerfüllung der Aufgabenträger und Unternehmen im VGN. Bereits am 06.12.2018 wurde dem Grundvertragsausschuss eine Empfehlung für die Preisblätter 2020 vorgelegt, damit diese Anfang 2019 in den Gremien der Aufgabenträger behandelt werden können. Im April 2019 wird ein Richtungsbeschluss zur Tariffortschreibung in der Gesellschafterversammlung des VGN erfolgen, der ebenfalls im April dem Grundvertragsausschuss zur Kenntnis gegeben wird. Im Juni/Juli finden die endgültigen Beschlüsse in der VGN-Gesellschafterversammlung und im Grundvertragsausschuss (Kommunen) statt. Der Modus der

einheitlichen Tariffortschreibung soll schließlich die Einheit des VGN stärken und durch die Orientierung an den Betriebskosten der Verkehrsunternehmen verhindern, dass die Defizite dieser ausufern. Es muss immer bedacht werden, dass der Verkehrsverbund Fahrten in die Nachbarkommunen für die Fürtherinnen und Fürther vereinfacht und vergünstigt. Eine Insellösung für Fürth wäre vor allem ein herber Verlust für Fürth und seine Bürgerinnen und Bürger.

Der Koalitionsvertrag von CSU und Freien Wählern vom 05.11.2018 enthält die Selbstverpflichtung der Regierung zu einer deutlichen Stärkung des ÖPNV, z.B. durch die Einführung eines dauerhaften 365-Euro-Jahrestickets u.a. im Raum Nürnberg/Fürth/Erlangen. Ende 2020 soll ein „365-Euro-Jugendticket“ als erster Schritt eingeführt werden. Der Freistaat will den Kommunen die hierdurch entstehenden Tarifaufschläge ersetzen, wofür Finanzierungsänderungen insb. bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr getätigt werden müssen. Die Details zu den Plänen der Staatsregierung sollen mit den kommunalen Spitzenverbänden sowie Städten und Landkreisen ausgearbeitet werden. Die Auftaktveranstaltung ist seitens der Bayer. Staatsregierung für Frühjahr geplant. Die genauen Vorschläge und der weitere Zeitplan sind noch nicht bekannt, allerdings sollten Beschlüsse weder Dinge vorwegnehmen, noch in Vorleistung gehen oder die Pläne der Staatsregierung torpedieren.

Bzgl. der Finanzierung des ÖPNV im VGN-Raum wandte sich der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Maly als Vorsitzender des Zweckverbandes Verkehrsverbund Nürnberg (ZVGN) mit einem Schreiben, das von den Oberbürgermeistern und Landräten im VGN-Raum mitgezeichnet worden war, im Dezember an den Ministerpräsidenten. Er forderte in dem Schreiben eine Förderung des VGN-Raumes in vergleichbarer Höhe zu der Förderung, die der Freistaat dem Münchener Verkehrsverbund (MVG) zukommen lässt. Der Freistaat beteiligt sich jährlich mit 35 Mio. € an der Tarifreform des MVG und damit direkt an der Stabilisierung der dortigen Fahrpreise. Bislang erfolgte keine Reaktion auf das Schreiben.

Die Oberbürgermeister der Städte Fürth, Erlangen und Nürnberg stießen gemeinsam am 12.02.2019 beim Bayerischen Städtetag die Forderung an die Staatsregierung an, dass die größten bayerischen Verkehrsverbände (MVG, VGN, RVV, AVV und VVM) zukünftig alle eine Förderung in ähnlicher Höhe zu der Förderung des MVG erhalten sollen. Der MVG kann durch die Beteiligung des Freistaates seinen Nutzern mindestens stabile, teils sogar günstigere Preise als bisher anbieten. Es ist inakzeptabel, dass zeitgleich die anderen Verkehrsverbände in Bayern die Preise erhöhen müssen, um ihre Betriebskostensteigerungen zu decken, zumal alle Verkehrsverbände sowie die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zeitgleich vielfältige Maßnahmen durchführen, um das ÖPNV-Angebot zu verbessern.

Sollte die Staatsregierung die Unterstützung u.a. des VGN ablehnen, müssten die Fahrpreise erhöht werden, um mindestens die teilweise Finanzierung der erhöhten Betriebskosten im VGN zu sichern. Die Empfehlung zur Ausgestaltung der Fahrpreise für 2020 im Falle keiner Beteiligung des Freistaates (Anlage 1) sieht einen durchschnittlichen Anhebungssatz von 2,78% über alle Tarifstufen vor. **Die Preise der Mehrfahrtenkarten und des TagesTickets Plus werden preisstufenübergreifend nicht erhöht. In den Tarifstufen A und B bleiben auch die HandyTickets von Erhöhungen ausgenommen.** In der Tarifstufe B ergibt sich ein durchschnittlicher Anhebungssatz von 2,72%. Die sich aus den Tarifänderungen ergebenden Mehreinnahmen sollen – systembedingt allerdings nur im Rahmen des Kostendeckungsgrads – die prognostizierten Betriebskostensteigerungen ausgleichen. Investitionsmehrkosten durch E-Busse, nutzerfreundliche Ticketingsysteme per App, etc. sowie die von den Fahrgeldeinnahmen generell nicht-refinanzierten Kosten bleiben jedoch bereits ungedeckt, wodurch die Defizite ohnehin schon weiter steigen. Ebenso entstehen durch Änderungen, die durch die VO 1370 notwendig wurden, erheblich höhere Kosten, die nicht inkludiert sind. Diese Mehrausgaben werden bereits vom „Gesamtkonzern“ Stadt Fürth getragen und nicht durch Ticketpreiserhöhungen finanziert.

Bei allen Diskussionen über die Ticketpreise darf nicht aus dem Blick geraten, dass die ÖPNV-Fahrscheinpreise nicht alleine das ausschlaggebende Kriterium für eine bessere Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind. Rationale Preisvergleiche zwischen MIV und ÖPNV fallen i.d.R. zugunsten des ÖPNV aus. Den Nutzern ist insbeson-

derein angemessenes Verhältnis zwischen Preis und Leistung des ÖPNV wichtig. Daher arbeiten die Verwaltung und die infra ständig daran die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern.

Im Zuge des Nahverkehrsplans wurden bereits etliche Verbesserungen, wie

- die Taktverdichtung von Montag bis Freitag bis 20:30 Uhr,
- die Minibuslinie Innenstadt West und
- die Verlängerung der Linien 33 und 37 beschlossen, bzw. in Teilen eingeführt,

die mit erheblichen Mehrkosten auf Seiten der infra und des städtischen Haushalts einhergehen.

Die Stadt finanziert bereits Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, wie Busbeschleunigung im Zuge jeder Erneuerung einer Lichtsignalanlage (LSA), die vom ÖPNV genutzt wird. Die Kosten betragen allein für die LSA 40.000 € – 70.000 € zzgl. erforderlicher Tiefbaumaßnahmen von mind. 100.000 - 500.000 € und Kosten im Zuge der Umbaumaßnahme.

Beispielmaßnahmen:

realisiert:

- (02/2019) FT 760 Vacher Str./Stadelner Str.

geplant:

- (04/2019) FT 168 Austausch Ludwigsbrücke; hier auch bauliche Maßnahme (Busschleuse) bereits seit Ende 2018 provisorisch in Betrieb
- (10/2019) FT 175 Austausch Würzburger Str./Kapellenstr. einschließlich Haltestelle Kulturforum
- (10/2019) FT 176 Neubau Einfahrhilfe Rosenstr. (L172) (+ Kirchweihumleitung)
- (10/2019) FT 256 Neubau Einfahrhilfe Unterfürberger Str./Breslauer Str. (L171)
- (2020) FT 167; Austausch Königstr./Brandenburger Str. (Rathauskreuzung)
- (2020) FT 123, Austausch Billiganlage; einschl. Abmarkierung Busspur stadteinwärts ab Stiftungsstr.

Umsetzung von Barrierefreiheit bei Neu- und Ausbau von Haltestellen (Kosten der einzelnen Maßnahmen zwischen 100.000 – 500.000 €)

Beispielmaßnahmen:

realisiert:

- Rosenstraße
- Theaterstraße
- Hirschenstraße
- Friedrichstraße / Moststraße
- Maxstraße / Schwabacher Straße
- Breslauer Straße
- Mathildenstraße
- Würzburger Straße in Burgfarrnbach bei Gasthaus Krone

geplant:

- Katharinenstraße
- Maxstraße
- Wiesenstraße
- Steingartenweg

Neben der Stadt verbessert auch die infra ständig das ÖPNV-Angebot.

Im Jahr 2018 wurden dabei unter anderem folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Anschaffung E-Bus (700.000 €) und zugehörige Ladesäule (75.000 €)
- Anschaffung von 5 Hybridbussen (1,6 Mio. €)
- Kostenloses WLAN in Bussen (12.000 € p.a.)

- Kostenloser ÖPNV an Adventssamstagen (30.000 €)
- Paketbus an Adventssamstagen (12.000 € p.a.)
- Wartehallen (Aufstellung einer mobilen infra-Wartehalle „Brünneleinsweg“, Kosten rd. 10.000 €; Neubau von 4 DEGESTA-Wartehallen „Vacher Brücke“, Eigenanteile infra: rd. 10.000 €; Aufstellung einer infra-Sitzgarnitur „Hans-Bornkessel-Straße“, Kosten rd. 2.000 €)
- 1 mobiler WC-Container (30.000 €)
- Neue Dienstkleidung (135.000 €)
- Verlängerung Linien 33, 37, 39 von Nürnberg nach Fürth Hbf. (475.000 € p.a.)
- Taktverdichtung MO-FR: Ausdehnung Hauptverkehrszeit von 19.30 Uhr auf 20.30 Uhr (75.000 € p.a.)

Im Jahr 2019 sind bereits unter anderem Maßnahmen geplant:

- Neueinführung Kleinbuslinie 189 (240 Tsd. € p.a.)
- Anschaffung E-Bus (700.000 €)
- Anschaffung Kleinbus (180.000 €)
- Anschaffung von 5 Hybrid-Gelenkzügen (1,9 Mio. €)
- weiterer Ausbau von WLAN in Bussen (30.000 €)
- 1 mobiler WC-Container (30.000 €)
- Wartehallen (Neubau infra-Wartehalle „Ruhsteinweg“, Kosten rd. 10.000 €; Umsetzung von 3 DEGESTA-Wartehallen: „Karl-Bröger-Straße“, „Karl-Bröger-Straße“, „Poppenreuther Brücke“, Eigenanteile infra: rd. 10.000 €)
- Erneuerung des Busfahreraufenthaltsraumes am Bahnhofplatz (250.000 €)

Außerdem beschäftigt sich die infra mit Möglichkeiten, den ÖPNV durch andere Mobilitätsangebote zu ergänzen, damit in Fürth ein umfassendes Mobilitätsangebot zur Verfügung steht, das den MIV langfristig verdrängen, mindestens aber spürbar eindämmen kann. Weitere Mobilitätsangebote könnten zukünftig sein:

- Carsharing
- Bikeshaaring
- Rideshaaring
- Verleih von Lastenrädern
- Autonome Shuttleverkehre

Welche dieser Angebote für Fürth sinnvoll sind – und mit Blick auf den autonomen Shuttleverkehr auch, ob dieser rechtlich wie technisch umsetzbar ist – muss mit Blick auf die Begebenheiten in Fürth weiter geprüft werden. Weitere Informationen hierzu sind dem Grundlagenkonzept New Mobility (Anlage 2) zu entnehmen.

Der VGN arbeitet derzeit an Möglichkeiten des E-Tarifs, der die Berechnung von Fahrten nach Kilometern, Flatrate-Modelle und andere Modi ermöglicht. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie hierzu werden im Juli 2019 vorgestellt.

Wichtig ist auch, dass Verbesserungen des ÖPNV, egal ob preis- oder leistungsbezogen, immer auch mit Änderungen bei den anderen Verkehrsarten einhergehen müssen. Schnelle Busverbindungen z.B. benötigen freie Fahrt, die nur über spezielle Spuren und/oder Ampelschaltungen und aufgrund der Enge vieler Fürther Stadtgebiete nur durch Einschränkungen im MIV gewährleistet werden kann. Solange in maximal gleicher Distanz von allen Orten in der Innenstadt Parkplätze zu ähnlichen Kosten wie ein ÖPNV-Ticket verfügbar sind, wird der MIV den ÖPNV ausstechen, selbst wenn – vgl. oben – die Gesamtkosten der betreffenden Autofahrt deutlich höher sind als der Ticketpreis. Der Bequemlichkeit des eigenen Autos, das man sich nicht mit fremden Menschen teilen muss, das genau dann abfährt, wenn man bereit ist, und das auf direktem Weg dorthin fährt, wo man hin möchte, kann man nur mit einer Kombination aus attraktiven ÖPNV-Angeboten und Erschwernissen des MIV entgegentreten.

Eine umfassende Verkehrsstrategie für Fürth wird mit dem Verkehrsentwicklungsplan(VEP) entwickelt und umfasst Maßnahmen für alle Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV und deren Verknüpfung). Der VEP wird modular und schrittweise aufgebaut.

Dem Bau- und Werkausschuss wird separat im Frühjahr 2019 eine Vorlage zum Sachstand der weiteren Aufstellungen des VEP vorgelegt.

Von hoher Bedeutung ist auch der enge Zusammenhang von Verkehr und Umwelt. Die modalen Verlagerungen weg vom MIV hin zum ÖPNV sowie zu neuen Formen der Mobilität tragen zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen und damit zu einer Verbesserung des Lebensumfelds der Menschen und ihrer Gesundheit bei. Positiv beeinflusst werden dabei insbesondere die lufthygienische Situation und die Belastungen durch Verkehrslärm in der Stadt.

Untersuchungen des Bayer. Landesamts für Umwelt für den Bereich der Von-der-Tann-Straße in Nürnberg haben gezeigt, dass über die Hälfte der schädlichen Stickstoffdioxidbelastung durch den lokalen Kfz-Verkehr verursacht wird. Der Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen, für verbindlich erklärt durch das damalige Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit am 28.12.2004, sieht daher bereits verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der lufthygienischen Situation vor. Einen zentralen Punkt bildet dabei eine „push’n’pull –Strategie“, mit welcher durch ein attraktiveres Angebot des Umweltverbundes bestehend aus Bahn, Bus, Fahrrad und Fußgängern möglichst viele den Pkw Nutzende zum Umstieg bewegt werden sollen. Auch bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes, an der sich die Stadt Fürth auf freiwilliger Basis beteiligen wird (Beschluss des Stadtrates vom 25.07.2018, OA/298/2018), werden diese modalen Veränderungen weiterhin ein wichtiges Ziel darstellen.

Die Stadt Fürth ist entsprechend der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG, überführt in bundesdeutsches Recht durch §§ 47a - f Bundes-Immissionsschutzgesetz) zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet. Mit diesem sollen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt“ werden, welche z.B. von Hauptverkehrsstraßen mit einer vorgegebenen Mindestverkehrsbelegung von 3 Millionen Kfz pro Jahr (entspricht ca. 8.200 Kfz/Tag) ausgehen. Der Lärmaktionsplan (beschlossen durch den Stadtrat am 22.02.2017, OA/221/2017) hat die Reduzierung von Kfz-Verkehren durch modale Verlagerungen als gesamtstädtischen Handlungsschwerpunkt identifiziert.

In diesem Kontext stellen das Grundlagenpapier New Mobility der infra fürth verkehr gmbh und die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans zwei wichtige Bausteine sowohl zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt, als auch zur Minderung des Verkehrslärms dar.

Fazit: Besonders effiziente und wirksame investive Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wie Busbeschleunigung, Ausbau der Barrierefreiheit, Optimierung des Angebots, u.v.m. werden gegenwärtig verstärkt umgesetzt und **nicht** von den ÖPNV-Fahrgästen getragen, sondern von der Stadt finanziert. Sollte der Freistaat eine Beteiligung an den Betriebskosten im VGN ablehnen, muss der für diesen Fall vom VGN vorgeschlagenen Tarifierhöhung zugestimmt werden. Bei einem Verzicht auf die Erhöhungen ohne Beteiligung des Freistaats würde die entstehende Lücke zwischen Aufwand und Ertrag noch stärker als bisher anwachsen. Wenigstens die Personal- und Sachkostensteigerungen müssen durch Preissteigerungen zu einem Teil ausgeglichen werden. Daher sollte der Tarifierhöhung in diesem Fall zugestimmt werden.

Wichtig ist, dass Stadt und infra die bereits beschlossenen Attraktivitätssteigerungen umsetzen und weitere Maßnahmen (s.o.) geprüft und vorgelegt werden. Sie sind neben der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch zwingend für den Schutz der Umwelt und der Gesundheit notwendig und können daher nicht reduziert werden.

Vom Freistaat Bayern fordern die Verbundpartner im VGN, dass als Zwischenschritt bis zum angekündigten 365 €-Ticket mindestens die Betriebskosten so gefördert werden, dass die Preise stabil gehalten werden können.

Finanzierung:

| | | | |
|--|-----------------------------|--|---|
| Finanzielle Auswirkungen | | jährliche Folgelasten | |
| <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | <input type="checkbox"/> ja |
| Gesamtkosten | € | | € |
| 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, 14.02.2019

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 27.02.2019

Protokollnotiz:

Beschluss:

4. Der Finanz- und Verwaltungsausschuss erwartet, dass sich der Freistaat Bayern wie beim Münchner Verkehrsverbund (MVV) an der Finanzierung des VGN beteiligt und somit auf eine Tarifsteigerung 2020 verzichtet werden kann.
5. Von dem Grundlagenkonzept *New Mobility* der infra fürth verkehr gmbh wird Kenntnis genommen. Sobald einzelne dieser Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ausgereift sind, werden diese dem Stadtrat vorgelegt; dies gilt auch für andere zukunfts-trächtige Maßnahmen, die bislang nicht genannt sind.
6. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP), als übergeordneter Rahmen, greift geeignete Maßnahmen des Grundlagenkonzepts der infra auf und entwickelt diese weiter. Dies gilt auch für den Luftreinhalteplan und die Lärmaktionsplanung.

Beschluss: einstimmig beschlossen

Ja: 15 Nein: 0 Anwesend: 15

Ergebnis aus der Sitzung: Stadtrat am 27.02.2019

Protokollnotiz:

Beschluss:

7. Der Stadtrat erwartet, dass sich der Freistaat Bayern wie beim Münchner Verkehrsverbund (MVV) an der Finanzierung des VGN beteiligt und somit auf eine Tarifsteigerung 2020 verzichtet werden kann.
8. Von dem Grundlagenkonzept *New Mobility* der infra fürth verkehr gmbh wird Kenntnis genommen. Sobald einzelne dieser Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ausgereift sind, werden diese dem Stadtrat vorgelegt; dies gilt auch für andere zukunfts-trächtige Maßnahmen, die bislang nicht genannt sind.
9. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP), als übergeordneter Rahmen, greift geeignete Maßnahmen des Grundlagenkonzepts der infra auf und entwickelt diese weiter. Dies gilt auch für den Luftreinhalteplan und die Lärmaktionsplanung.

Beschluss: einstimmig beschlossen

Ja: 40 Nein: 0 Anwesend: 48