



Presseinformation

zur 27. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses
am 19.03.2020

TOP 2.2

Einschätzung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) zur Einführung des 365-Euro-Ticket

Sachverhalt:

In der Sitzung vom 15.01.2020 stimmte der Kreisausschuss der Einführung des 365-Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) zu. Die entstehenden Ausgleichsleistungen (rd. 45 Millionen Euro) werden zu zwei Drittel durch den Freistaat Bayern und zu einem Drittel durch die Aufgabenträger getragen. Eine finale Beschlussfassung über die Einführung im VGN ist derzeit in der Sitzung des Grundvertragsausschusses am 23.04.2020 vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund kommt es im gesamten Verbund sowie auch im Landkreis Fürth immer häufiger zu dem Wunsch, ein 365-Euro-Ticket für alle Bürgerinnen und Bürger einzuführen. Begründet werden diese Forderungen häufig mit dem Klimaschutz, der Notwendigkeit von Sozialtickets bzw. dem Wunsch nach günstigen Tickets für alle.

Im Newsletter 01/2020 hat der VGN dieses Thema aufgegriffen und folgende Einschätzung dazu abgegeben:

Ein auf der Hand liegender Vorteil wäre die finanzielle Entlastung der ÖPNV-Nutzenden. Zudem könnten durch die Einführung eines 365-Euro-Tickets die Zugangsbarrieren (wie z. B. detaillierte Tarifkenntnisse) des ÖPNV weiter abgebaut werden. Auch der Vertrieb würde sich deutlich vereinfachen.

Allerdings hätte die Einführung und damit die finanzielle Entlastung der Fahrgäste die unmittelbare Folge, dass es zu Einnahmeverlusten für die Unternehmen kommen würde. Der VGN schätzt die Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen bei einem verbundweit gültigen 365-Euro-Ticket auf 60 – 75 Millionen Euro jährlich. Unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen aufgrund des 365-Euro-Tickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler würde damit ein Gesamtbetrag von voraussichtlich mehr als 100 Millionen Euro anfallen.

Am Beispiel Wien zeigt sich, dass vor allem Kunden auf das vergünstigte Ticket umsteigen, die schon jetzt die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Die hohen Ausgleichsleistungen würden damit hauptsächlich bereits vorhandene Fahrgäste subventionieren - ohne positiven Effekt für den Klimaschutz.

Die von Verkehrsunternehmen und VDV seit 20 Jahren beklagte Unterfinanzierung des ÖPNV würde sich weiter verschärfen. Die Mittel für den Ausbau von Verkehrsangebot und Netz sowie für den Erhalt der Infrastruktur sind weiterhin unzureichend. Die Folgen eines 365-Euro-Tickets

(Einnahmeausfälle, Ausweitung von Kapazitäten und Angebot) würden den Bedarf zusätzlich erhöhen.

Im Hinblick auf den Klimaschutz wird am Beispiel Wien erkennbar, dass die gewünschten Auswirkungen des 365-Euro-Tickets auf den Modal Split eher gering sind. Bei der Einführung des Tickets 2012 betrug der Anteil des ÖV 39 % und der Anteil des MIV 27 %. 2018 haben sich die Werte für den ÖV auf 38 % verringert und den MIV auf 29 % erhöht. Während die Einwohnerzahl von 2012 bis 2018 um 10 % gestiegen ist, haben sich die Fahrgastzahlen in Wien im gleichen Zeitraum um 6,54 % erhöht - diese liegen somit deutlich unter dem Bevölkerungszuwachs. Trotzdem fällt der im Vergleich zu anderen europäischen Städten sehr hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs auf. Dieser kann aber nicht ausschließlich auf die Fahrpreisreduzierung, sondern vor allem auf den kontinuierlichen Ausbau des ÖV-Angebotes und die intensive Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt werden.

Nach Einschätzung des VGN haben andere Faktoren als der Fahrpreis einen deutlich höheren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Der Takt, die Reisezeit, die Zahl der Umstiege und damit verbundene Wartezeiten oder die Dichte des Verkehrsnetzes. Vor diesem Hintergrund wäre es zweckmäßiger, die Mittel in das Verkehrsnetz und in das Fahrtenangebot zu investieren. Ein Einfluss auf die Verkehrsnachfrage durch die Einführung des 365-Euro-Tickets wäre dennoch vorhanden. Eine Zunahme an Fahrgästen wäre gerade in den Spitzenzeiten zu erwarten, was die ohnehin vorhandenen Kapazitätsprobleme weiter verschärft. Mit einem 365-Euro-Ticket würden sich zudem die bisherigen 9-Uhr-Tickets erübrigen. Die Möglichkeit, Fahrgäste auf die Zeit nach der morgendlichen Verkehrsspitze umzulenken, würde entfallen.

Zudem wird das 365-Euro-Ticket meist nur von einzelnen Kommunen gefordert, wie z.B. durch ein gestartetes Bürgerbegehren in Nürnberg. Allerdings ist in den Städten weniger der Binnenverkehr das Problem, sondern der Pendlerverkehr. Wer im Hinblick auf den Klimaschutz möglichst viel CO₂ einsparen will, erzielt die größeren Effekte im Regionalverkehr und auf weiteren Strecken.

Mit der Durchführung von lokalen Tarifangeboten, würde ein „tariflicher Flickenteppich“ entstehen, der an die Zeiten vor der Gründung des VGN erinnert. Statt isolierter Tarifmaßnahmen bedarf es eines umfassenden und gesamtheitlichen Konzepts.

Fazit des VGN:

Die Einführung eines 365-Euro-Tickets hat unbestreitbare Vorteile, jedoch einen erheblichen Preis. Dessen verkehrssteuernde Wirkung und die Effekte für den Klimaschutz werden überschätzt. Es stellt sich die Frage nach der Effizienz des Mitteleinsatzes. Um mehr Fahrgäste auf den ÖPNV zu verlagern, müssen die Verkehrsleistungen und die Kapazitäten erhöht werden. Dazu ist insbesondere für die Schienenverkehre die Infrastruktur auszubauen. Die Einführung des Tickets dürfte nicht auf einzelne Kommunen beschränkt bleiben. Es bedarf eines umfassenden Konzeptes anstelle einer isolierten Tarifmaßnahme. Nicht zuletzt erfordert die Verkehrswende eine Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung.

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis.