Stadt Nürnberg · Rathaus · 90403 Nürnberg
001

Herrn Bundesminister
Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stadt Nürnberg

Der Oberbürgermeister

Marcus König

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Tel.: (0)9 11 / 2 31-50 90
Fax: (0)9 11 / 2 31-36 78
obm@stadt.nuernberg.de
www.nuernberg.de

07. Februar 2022
Zukunft der ÖPNV-Finanzierung –
eine Schlüsselfrage für die Zukunft der Mobilität
Unser Zeichen: 10.27.26-1/63

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

zur Übernahme Ihres so wichtigen Ministeramtes hatte ich Ihnen bereits meine Glückwünsche übermittelt – und eigentlich ist es eine gute Tradition, auch einem Bundesminister in den ersten Wochen etwas Zeit zu geben, bevor man mit inhaltlichen Anliegen an ihn herantritt. Die aktuelle politische Diskussion in Region und Stadt Nürnberg zur Zukunft des Öffentlichen Nahverkehrs macht es leider notwendig, dass ich mich schon heute mit einem grundsätzlichen Thema an Sie wende.

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg VGN ist der flächenmäßig zweitgrößte Verkehrsverbund Deutschlands. Die Stadt Nürnberg ist zwar Kernstadt unserer Metropolregion, doch ist unsere Region polyzentral strukturiert und deshalb nicht allein auf Kernstadt und die angrenzende Städteachse mit Fürth, Erlangen und Schwabach ausgerichtet. Städte wie Bamberg, Bayreuth, Ansbach oder Amberg sind ebenfalls attraktive Zentren für die sie umgebenden ländlicher geprägten Räume. Genau diese Polyzentralität macht unsere Metropolregion vielseitig und stark. Stadt-Land-Partnerschaften sind in der Metropolregion Nürnberg gelebte Praxis.

Für den Schienen- und Öffentlichen Personennahverkehr allerdings sind die Herausforderungen sehr unterschiedlich. Während in den ländlicher geprägten Teilen des VGN jenseits von S- und Regionalbahnen noch deutliche Angebotsdefizite bestehen, konfrontiert uns die Bevölkerung in städtischen und gut an den ÖPNV angebundenen Teilen des Verbundes mit Forderungen nach günstigeren Fahrpreisen bei gleichbleibendem oder sogar noch erhöhtem Angebotsniveau.

Seit mehreren Jahren sind die im VGN eigentlich vertraglich geregelten Anpassungen der Fahrpreise Gegenstand lebhafter Debatten im Nürnberger Stadtrat. Im Ergebnis hat die Stadt Nürnberg schon mehrfach die jährliche Anhebung von einzelnen Ticketarten für die städtische Tarifzone ausgesetzt - mit der Folge, dass diese entgangenen Einnahmen dem Verkehrsverbund aus dem städtischen Haushalt ausgeglichen werden müssen. Das kostet uns dauerhaft mehrere Mio. € im Jahr und kann kein Modell für die Mobilitätswende sein, für die unser ÖPNV neben anderen Verkehrsarten ein Rückgrat bilden muss.

Mit den vom BMVI angestoßenen „Modellprojekten im öffentlichen Personennahverkehr" war neben Angebotsverbesserungen und neuen Auskunfts- und Vertriebssystemen auch die Entwicklung attraktiver Tarife adressiert. Die VAG, der Verkehrsbetrieb der Stadt Nürnberg, hatte sich mit Projektideen im Jahr 2021 beworben, kam aber bei der Endauswahl leider nicht zum Zug.

Auch der Freistaat Bayern hatte schon im Koalitionsvertrag von 2018 angestoßen, auf mittlere Sicht mit einem 365-Euro-Jahresabo einen neuen Weg in den Verkehrsverbünden zu beschreiten, auf lange Sicht bis zum Jahr 2030 solch ein Abo sogar bayernweit einzuführen. Für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende wurden solche verbundweit gültigen Jahresabos zum Schuljahr 2020/21 auch im VGN eingeführt.

In Nürnberg haben diese Signale von Bund und Freistaat die deutliche Forderung ausgelöst, solch ein Abo nach Wiener Vorbild für alle Interessierten einzuführen, nicht nur für Jugendliche in Ausbildung. Bei einem Bürgerbegehren konnten in Nürnberg für die Einführung eines „365-Euro-Jahresabos für alle" sowie eines Sozialtickets im Frühjahr 2020 mehr als ausreichend Unterschriften gesammelt werden, um einen Bürgerentscheid zu dieser Frage auf den Weg zu bringen.

Wohl wissend, dass ein Beitrag zur Mobilitätswende auch bei den Fahrpreisen eigentlich nur mit einer verbundweit wirksamen Lösung erreicht werden kann, hat der Nürnberger Stadtrat in der Folge im Juni 2020 beschlossen, ein Sozialticket zum 01.01.2021 und ein „365-Euro-Jahresabo für alle" zum 01.01.2023 einzuführen. Allein die lokale Einführung nur für Nürnberg würde die Stadt Nürnberg etwa 22 Mio. € im Jahr kosten, wie wir inzwischen haben berechnen lassen. Die Anliegen des Bürgerentscheids waren damit zwar erfüllt – aber nicht die eigentlich verkehrspolitisch erforderliche verbundweite Lösung – zumal der Freistaat schon frühzeitig signalisiert hatte, dass eine rein Nürnberger Lösung nicht förderfähig sei.

Auf Initiative der Stadt Nürnberg hat der VGN dann ein Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem verschiedene verbundweit wirksame 365-Euro-Jahresabo-Modelle analysiert worden sind. Neben den Kosten für diese vergünstigten Abos (die entgangenen Fahrgeldeinnahmen aus Ticketverkäufen müssen ja kompensiert werden) hat uns vor allem die Nachfragewirkung interessiert, die solche vergünstigten Abos für den ÖPNV auslösen.

Je nach Modell führt die verbundweite Einführung eines „365-Euro-Jahresabos für alle" zu Mindererlösen zwischen 55 und 100 Mio. € im Jahr, die die Städte und Landkreise als Aufgabenträger im VGN ausgleichen müssten. Dem gegenüber stünde eine Mehrnachfrage zwischen 1,9 % und 3,2 % – eine Nachfragesteigerung, die zwar spürbar ist, aber ohne eine Förderung durch Bund und / oder Land nicht durch die Kommunen finanzierbar.

Und an dieser Stelle kommen wir zum entscheidenden Punkt: In den ländlichen Bereichen unserer Verkehrsverbünde brauchen wir dringend eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Bei dünner Besiedlung können dort selbst On-Demand-Verkehre nur schwer ohne Förderung aufgesetzt werden; also auch dazu brauchen vor allem die Landkreise eine entsprechende Förderkulisse. Keinerlei Interesse haben solche Landkreise natürlich an gegen zu finanzierenden Ticketvergünstigungen, wie sie in unseren Städten gefordert werden – gut zu verstehen, denn was nutzt mir ein günstiges Jahresabo, wenn bei mir nur zwei Mal am Tag der Schulbus fährt.

Trotz unserer seit vielen Jahren erfolgreich praktizierten Stadt-Land-Partnerschaft werden wir bei der Mobilitätswende im ÖPNV nicht weiter kommen, wenn sich nicht grundlegend die Finanzierung von Angebot und Betrieb des ÖPNV für die finanzierenden Städte und Landkreise verbessert.

Der Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition führt dazu aus:
„Wir wollen die Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. … Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie die Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht. …"

Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir stehen schon heute an einem kritischen Punkt. Die Menschen wissen um die Bedeutung des ÖPNV für die Mobilitätswende und fordern, dass wir umgehend das Angebot – wo nicht ausreichend – verbessern und dieses – wo vorhanden – zu bezahlbaren Preisen zur Verfügung stellen. Bei uns in den Kommunen schlagen diese Forderungen unmittelbar auf, aber ohne eine grundlegende Reform der ÖPNV-Finanzierung werden wir das Problem nicht lösen können. Wir brauchen Bund und Länder, um nicht nur Investitionen, sondern auch den Betrieb des ÖPNV noch finanzieren zu können.

Wir müssen umgehend miteinander ins Gespräch kommen zum von Ihnen angestrebten „Ausbau- und Mobilisierungspakt". Anders lässt sich die Mobilitätswende nicht finanzieren. Ich würde mich sehr freuen, wenn aus Ihrem Hause eine entsprechende Initiative kommt und stehe für einen Austausch sehr gerne zur Verfügung.

Ich erlaube mir, einen Abdruck dieses Schreibens an unsere örtlichen MdBs und MdLs zu versenden.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König