Haushaltskonsolidierung 2027,
hier: Konsolidierungsbeitrag der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Entscheidungsvorlage

1. Wirtschaftliche Ausgangslage

Gemeinsam haben die Stadt Nürnberg und die VAG über viele Jahre erfolgreich in den Ausbau des ÖPNV investiert und das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert. Die VAG erzielt Jahr um Jahr Fahrgastrekorde und im Jahr 2025 hat die Nutzung des ÖPNV erstmals den PKW überholt.

Wie auch im Straßenverkehr ist der ÖPNV in Deutschland nicht allein nutzerfinanziert. Spätestens seit der Einführung und Verbreitung des Deutschlandtickets kann die VAG ihre Einnahmen auch nicht mehr einseitig durch Preisanpassungen erhöhen. Neben den umfangreichen Fördergeldern von Bund und Land stehen auch die Kommunen als Aufgabenträger in der Verantwortung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV Angebots.

In Nürnberg konnten die ungedeckten ÖPNV-Kosten über viele Jahre durch die Städtischen Werke Nürnberg (StWN) aufgefangen werden. Dieser Ausgleich steht nun seit mehreren Jahren unter erheblichem wirtschaftlichem Druck. Angebotsausweitungen, steigende Personal- und Sachkosten, hohe Investitionsbedarfe und eine nicht auskömmliche Finanzierung der Verkehrsleistungen führen zu wachsenden ungedeckten Kosten bei der VAG, die nicht mehr vollständig durch die Ergebnisse der Versorgungssparte ausgeglichen werden können. Die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen kann diese Belastungen nicht kompensieren.

Die wirtschaftliche Entwicklung stellt sich nach den Jahresabschlüssen und der aktuellen Wirtschaftsplanung wie folgt dar:

Jahr	Jahresfehlbetrag VAG	Jahresergebnis StWN
2024 (Ist)	−109,7 Mio. €	+12,2 Mio. €
2025 (Ist)	−97,7 Mio. €	+14,6 Mio. €
2026 (Prognose)	−105,0 Mio. €	−27,6 Mio. €
2027 (Plan)	−117,6 Mio. €	−39,2 Mio. €
2028 (Plan)	−121,1 Mio. €	−40,6 Mio. €

Die Verluste der VAG werden aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags vollständig von der StWN übernommen. Diese finanziert die Verluste insbesondere aus der Gewinnabführung der N-ERGIE AG sowie aus eigenen Erträgen und städtischen Zuschüssen.

Der steuerliche Querverbund allein kann die Verluste nicht mehr ausgleichen.

Die Stadt Nürnberg hat deshalb ihre finanziellen Leistungen an die StWN in den vergangenen Jahren erheblich ausgeweitet. In den Jahren 2024 und 2025 wurden jeweils 25 Mio. Euro als laufende Zuschüsse bereitgestellt. Für 2026 sind 20 Mio. Euro und für 2027 ebenfalls 20 Mio. Euro veranschlagt.

Hinzu kommen städtische Investitionszuschüsse für die VAG. Diese belaufen sich im Jahr 2026 auf 15 Mio. Euro und sollen ab 2027 auf 20 Mio. Euro jährlich erhöht werden. Die Stadt Nürnberg sieht damit ab 2027 insgesamt 40 Mio. Euro jährlich zur Finanzierung des ÖPNV über die StWN vor. Trotz dieser erheblichen Zuschüsse ist die Wirtschaftsplanung der StWN nicht ausgeglichen. Vielmehr werden für die kommenden Jahre weiter steigende Defizite und ein erheblicher Rückgang der verfügbaren Liquidität prognostiziert.

Eine dauerhafte Finanzierung dieser Entwicklung durch zusätzliche Mittel aus dem städtischen Haushalt ist angesichts der eigenen Haushaltslage nicht möglich. Deshalb müssen sowohl die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsangebots als auch die betrieblichen Kostenstrukturen einen Beitrag zur Konsolidierung leisten.

2. Konsolidierungsauftrag an die VAG

Vor diesem Hintergrund haben der Oberbürgermeister, der Zweite Bürgermeister und der Stadtkämmerer mit Schreiben vom 11. August 2026 die VAG aufgefordert, Vorschläge zur Einsparung von jährlich rund 10 Mio. Euro vorzulegen. Die Maßnahmen sollen sich ausdrücklich mindernd auf den Zuschussbedarf beziehungsweise den Verlustausgleich der StWN auswirken.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dieser Auftrag konkretisiert. Die VAG hat unterschiedliche Konsolidierungsszenarien (vorbehaltlich der finalen Feinplanung durch die Fahr- und Dienstplanung) erarbeitet und deren finanzielle sowie verkehrliche Auswirkungen untersucht und fünf aufeinander aufbauende Pakete erarbeitet (Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 4 der vorliegenden Unterlage). Die Verwaltung schlägt vor, im Jahr 2027 die Maßnahmen bis einschließlich Paket 3 umzusetzen. Auf die Umsetzung weiterer Pakete empfehlen Verwaltung und VAG derzeit angesichts der hohen prognostizierten Fahrgastverluste und dem Umstand, dass umgesetzte Angebotskürzungen nicht kurzfristig rückgängig gemacht werden können, zu verzichten.

Die VAG beziffert die jährliche Einsparwirkung dieses Pakets bei vollständiger Umsetzung auf rund 5,3 Mio. Euro pro Jahr. Aufgrund der gestaffelten Einführung im März und August 2027 wird die volle Jahreswirkung allerdings erst in den Folgejahren erreicht. Für das Einführungsjahr 2027 wird eine Wirkung von ca. 4,1 Mio. € prognostiziert.

Die Zielstellung, den Finanzierungsbedarf der StWN perspektivisch um bis zu 10 Mio. Euro jährlich zu reduzieren, ist gesetzt. Dazu ist eine schrittweise Erhöhung des zu erreichenden Konsolidierungsbeitrags von ab dem Jahr 2027 jährlich ca. 5 Mio. Euro auf ab 2028 jährlich ca. 8 Mio. Euro und im Zielzustand ab dem Jahr 2029 auf jährlich ca. 10 Mio. Euro durch weitere Optimierungen und Reduzierungen im Angebot umzusetzen. Entscheidend ist die tatsächliche Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses unter Berücksichtigung möglicher Mindereinnahmen und sonstiger Folgewirkungen. Aktuell bereits in den Wirtschaftsplänen berücksichtigte Einsparungen dürfen nicht erneut angerechnet werden. Um diesen sukzessiven Weg der Reduzierung des städtischen Zuschusses weiter zu beschreiten, sollen bereits im Rahmen der Umsetzung des Pakets 3 Optimierungen geprüft werden und in 2027 vor den Etatberatungen (November 2027) eine Evaluation stattfinden. Die o.g. Anhebung des Konsolidierungsbeitrags und damit einhergehende schrittweise Reduzierung des städtischen Zuschusses vom Jahr 2027 bis zum Jahr 2029 wird in der Mittelfristigen Planung abgebildet.

3. Evaluation und weiteres Vorgehen

Bereits im Rahmen der fachlichen Feinplanung und Umsetzung des zu beschließenden Pakets 3 wird die VAG beauftragt, zu prüfen, ob sich noch Optimierungsmöglichkeiten des Pakets 3 ergeben, um die Fahrgastwirkung zu reduzieren, ohne den wirtschaftlichen Effekt zu schmälern oder den wirtschaftlichen Effekt zu steigern, ohne die Fahrgastwirkung zu erhöhen. Ebenso können etwaige Korrekturen eingearbeitet werden, die bei der Detailausarbeitung im Rahmen der Fahr- und Dienstplanung auffallen. Etwaige Anpassungen am Paket 3, die sich daraus ergeben, sind durch den ÖDLA-Steuerungskreis freizugeben.

Die Verwaltung wird die für die Umsetzung des Pakets 3 erforderlichen Anpassungen des ÖLDA veranlassen.
Des Weiteren wird die Verwaltung, die von den Änderungen des Verkehrsangebots betroffenen benachbarten Gebietskörperschaften und Aufgabenträger informieren sowie gemeinsam mit diesen die erforderlichen Schritte zur Anpassung der bestehenden Zweckvereinbarungen einleiten.

Ab Mitte 2027 ist durch die Verwaltung und die VAG eine erste Evaluation des umgesetzten Maßnahmenpakets durchzuführen. Diese soll insbesondere die tatsächlich erzielte wirtschaftliche Ergebnisverbesserung, die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen sowie die Auswirkungen auf die Angebotsqualität und Erschließungswirkung untersuchen. Die Prognose dieser Wirkungen ist für die Folgejahre auf Basis der ersten Evaluationserkenntnisse im Wirtschaftsplan der VAG zu aktualisieren. Ebenso sind bis dahin weitere etwaige wirtschaftliche Effekte, die im Gesamtumfeld eintreten, einzukalkulieren. Das Ergebnis dieser ersten Evaluation ist dem Stadtrat rechtzeitig vor den Etatberatungen im November 2027 vorzulegen

Auf dieser Grundlage soll der Stadtrat entscheiden, welche ergänzenden Maßnahmen erforderlich sind, um den schrittweise anzuhebenden Konsolidierungsbeitrag von jährlich bis zu 10 Mio. Euro zu erreichen. Damit soll sichergestellt werden, dass die notwendige wirtschaftliche Entlastung erreicht wird, ohne bereits jetzt über weitere erhebliche Eingriffe in das ÖPNV-Angebot zu entscheiden.

4. Erläuterungen der VAG zu den vorgelegten Sparpaketen

4.1 Methodisches Vorgehen

Die vorgelegten Sparpakete wurden bewusst schrittweise erstellt, um die Auswirkungen auf Fahrgäste und Erschließung möglichst gering zu halten:

- Im ersten Schritt wurde der Fokus auf die Auslastung konkreter Fahrten gelegt. Dazu wurden Fahrgastzahlen für alle Linien detailliert ausgewertet und daraus die Fahrten ermittelt, deren Auslastung im Jahr 2025 im Durchschnitt unter ca. 15 % lag. Für aufeinanderfolgende gering ausgelasteten Fahrten innerhalb einer Zeitspanne, die eine realistische Taktausdünnung ermöglicht, wurde nun betrieblich geprüft, ob / wie diese aus bestehenden Umläufen (in die das jeweilige Fahrzeug über den Tag eingebunden ist) herausgelöst und damit eingespart werden können.
- Ergänzend wurde ein Ferienfahrplan für alle Ferien erstellt, der die reduzierten Auslastungen in den Ferienzeiten berücksichtigt.
- Im Weiteren musste die Ausdünnungen in Tagesrandlagen, die punktuelle Verkürzung von Linienwegen und der Entfall einzelner Verstärkerfahren bereits pauschaler angesetzt werden.
- Um die geforderte Höhe der Einsparwirkung zu erreichen, mussten schließlich weitere pauschale Maßnahmen im Betriebskonzept, wie z.B. ein linienweise späterer Betriebsbeginn, angesetzt werden.

Den ermittelten Einsparwirkungen im Betriebsaufwand wurden dabei stets prognostizierte Fahrgastverluste und die damit verbundenen Einnahmenverluste gegengerechnet. Die Prognose der Fahrgastverluste erfolgte je Maßnahmencluster differenziert.

Alle Berechnungen basieren auf dem Grundfahrplan vorbehaltlich etwaiger Änderungen auf Basis von Baustellen und SEV-Verkehren.

4.2 Aufbau und Inhalte der Sparpakete:

Aus Elementen der im September erarbeiteten, möglichen Varianten wurden fünf Pakete geschnürt, die aufeinander aufbauen und jeweils als Ganzes umgesetzt werden können. Die

Details dazu können in den Anhängen 1-3 stufenweise in drei unterschiedlichen Detaillierungsgraden eingesehen werden.

- Anhang 1: Hier ist eine Übersicht der fünf Pakete dargestellt. Aufgeführt sind insbesondere die (verkehrlichen) Hauptmerkmale des jeweiligen Paketes sowie die Prognose der finanziellen Einsparwirkung und der Wirkung auf Fahrgastzahlen. Ferner sind die möglichen Umsetzungszeitpunkte / Vorlaufzeiten nach Beschlussfassung angegeben – die Umsetzung des Paketes 3 kann in zwei Stufen erfolgen: Zum 08.03.27 und zum 02.08.27
- Anhang 2: Für das zu beschließende Paket 3 wiederum finden sich hier detaillierte Aussagen darüber, welche Linien konkret von welcher Maßnahmenkategorie betroffen sind. Diese Informationen sind für beide Umsetzungszeiträume (ab 08.03.27 und Gesamtpaket ab 02.08.27) separat dargestellt.
- Anhang 3a/b: Die konkreten Einzelmaßnahmen je Linie, die sich hinter den o.g. Maßnahmenkategorien verbergen, sind schließlich im Anhang 3 dargestellt. Auch hier ist wieder zwischen den Umsetzungszeiträumen unterschieden (Anhang 3a: ab 08.03.27 und Anhang 3b: Gesamtpaket ab 02.08.27).