

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/234/2019

Einführung eines 365 Euro-Jahresticket im Erlanger ÖPNV und aktuelle Entwicklungen im ÖPNV-Tarif - CSU-Fraktionsantrag Nr. 204/2018 vom 04.12.2018, Fraktionsantrag der SPD und GL Nr. 209/2018 vom 13.12.2018 sowie Antrag der FW Nr. 004/2019 vom 14.01.2019

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	23.07.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	23.07.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

VGN, ESTW, Ref. III, Amt 20 (zur Kenntnis)

I. Antrag

- Der derzeitige Stand des VGN-Innovationspaket 2019 (s. Anlage 7 + 8) dient zur Kenntnis. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verhandlungen weiter zu begleiten und zu unterstützen. Das endgültige Paket wird den Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt.
- Die Stadt Erlangen ist grundsätzlich bereit, vorbehaltlich der Finanzierung durch den Freistaat die hierfür notwendige Co-Finanzierung zu übernehmen. Dieser Eigenanteil muss für die Folgejahre weiter entwickelt werden.
- Die Stadt Erlangen unterstützt den Prozess zur Einführung eines 365-Euro-Jugendtickets beim VGN. Das Ergebnis wird den Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt.
- Die Stadt Erlangen ist grundsätzlich bereit, die hierfür notwendige Co-Finanzierung in Höhe von ca. 485.000 EUR (Bezugsjahr 2019) zu übernehmen.
- Die Anträge 204/2018, 209/2018 und 004/2019 sind abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen des Koalitionsvertrages der Regierungsparteien der Staatsregierung wird die Einführung eines 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV thematisiert. Mit den Anträgen 204/2018, 209/2018 und 004/2019 beantragen die Stadtratsfraktionen der CSU, SPD und Bündnis 90 Die Grünen sowie die Freie Wählergemeinschaft Informationen,

- wie das 365 €-Ticket in Erlangen unterstützt und auch mit kurzfristigen Maßnahmen möglichst schnell umgesetzt werden kann,
- welche finanziellen und verkehrlichen Konsequenzen durch ein 365 €-Ticket entstehen,
- welche Maßnahmen für die Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarif- und Ticketsystems notwendig bzw. bereits in Vorbereitung der Umsetzung sind und
- welche Erfahrungen mit den kostenlosen ÖPNV-Angeboten in Fürth, Aschaffenburg und Pfaffenhofen gemacht wurden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

a) ÖPNV-Gipfel am 29.04.2019

Am 29.04.2019 fand in München ein ÖPNV-Gipfel mit Ministerpräsident Söder und mehreren Oberbürgermeistern (u.a. Dr. Janik und Dr. Maly) bzw. Landräten statt. Dabei wurden seitens des Freistaates Bayern erhebliche Zuschüsse für die Verbünde in Bayern abseits von München zugesichert. Der VGN kann danach voraussichtlich jährlich mit Zuschüssen in Höhe von ca. 12,8 Mio. EUR für einen Zeitraum von 5 Jahren rechnen. Dieses Geld darf aber nicht ausschließlich für das Aussetzen von geplanten Tarifierhöhungen verwendet werden.

Verwendet werden könnte das Geld beispielsweise für das von den Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft erarbeitete VGN-Innovationspaket 2019. Dieses Maßnahmenpaket wurde vom VGN am 24. Juni 2019 an alle Grundvertragspartner des VGN versandt (s. Anlage 7 + 8).

Der Erhalt der in Aussicht gestellten Finanzmittel ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass die im VGN vertretenen ÖPNV-Aufgabenträger ebenfalls jährlich einen Anteil in gleicher Höhe von 12,8 Mio. Euro leisten. Zum VGN-Innovationspaket bedarf es noch eines Konsens der Aufgabenträger im ZVGN zu dessen Inhalten, vor allem aber zur Bereitschaft der Co-Finanzierung in Höhe von 50 %. Außerdem steht es noch unter dem Vorbehalt der inhaltlichen Anerkennung durch den Freistaat Bayern als Fördermittelgeber. So sind die Landkreise und kreisfreien Städte im VGN nicht die Aufgabenträger für den SPNV und erwarten deshalb, dass der Freistaat die im Schienenverkehr entstehenden Mindereinnahmen aus dem Aussetzen der Tarifierhöhung zu 100% übernimmt.

Im AK ÖPNV der Landkreise am 05.02.2019 wurde seitens des VGN ein Verteilungsschlüssel vorgelegt, der die Finanzierung des VGN-Innovationspakets mit / ohne den SPNV-Anteil enthält. Dieser Verteilungsschlüssel muss sowohl innerhalb der Partner des VGN als auch dem Freistaat Bayern als Fördermittelgeber weiter konkretisiert werden und Bedarf deren Zustimmung.

Aus Sicht der Verwaltung ist das vorliegende VGN-Innovationspaket 2019 im Grundsatz sinnvoll und sollte daher auch finanziell seitens der Stadt Erlangen als Aufgabenträger im ZVGN unterstützt werden.

Der ZVGN benötigt bis zur Grundvertragsausschuss-Sitzung am 25. Juli 2019 von allen Grundvertragspartnern, und damit auch der Stadt Erlangen, die grundsätzliche Entscheidung, ob die geforderte 50-prozentige Finanzierungsbeitrag mitgetragen wird.

b) 365-Euro-Ticket für Jedermann bis 2030

Die Einführung eines 365-Euro-Tickets im ÖPNV wird seit längerer Zeit insbesondere aufgrund des Tarifkonzeptes der Stadt Wien intensiv diskutiert. Auch im Freistaat Bayern liegen seit kurzem Aussagen der Staatsregierung vor, bis zum Jahr bis 2030 ein derartiges Ticket einführen zu wollen. Allerdings liegen derzeit keine weiteren Informationen darüber vor, ob das Ticket nur innerhalb der jeweiligen Gemeindegrenzen, auf der Städteachse, im gesamten VGN-Gebiet oder in ganz Bayern gelten soll (s. Anlage 4).

Die finanziellen Konsequenzen können daher aufgrund des unklaren Geltungsbereiches derzeit nicht abgeschätzt werden. Nach ersten Berechnungen der VAG würde durch die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Jedermann im Kernsortiment der Preisstufen A, B und K ein Einnahmedelta von 36,8 bis 55,3 Mio. Euro entstehen. Aufgrund der Beschränkung auf die Stadtgebiete Nürnberg und Fürth wurde hierbei ein rechnerischer Maximalzuwachs der Fahrgastnachfrage von bis zu 14 % prognostiziert. Dieser Zuwachs könnte voraussichtlich weitgehend mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot bewältigt werden, so dass keine größeren Sprungkosten erwartet werden.

Für Erlangen liegen noch keine derartigen Berechnungen vor. Zwar würde sich in Erlangen, dessen Binnenverkehr im Wesentlichen vom Radverkehr geprägt ist, nur eine jährliche Kostenvergünstigung von 133 EUR gegenüber dem bestehenden JahresAbo in Höhe von 498 Euro (ohne Vergünstigungen wie z.B. ein Jobticket) ergeben. Die ESTW sehen hier aber durchaus die Möglichkeit für finanziell spürbare Auswirkungen. So wird davon ausgegangen, dass es aufgrund der Preisaffinität zu Nachfrageänderungen, bspw. bei den Tarifen Solo 31 und MobilCard31, und damit zu wirtschaftlichen Auswirkungen kommen wird. Alleine die Mindereinnahmen bei gleicher Jahres-Abonnentenzahl würden ca. 352.450 € betragen. Ebenso wenig sollten die bei einer ganzheitlichen Betrachtung zu beachtenden Auswirkungen aufgrund von Fahrgastzuwächsen während der Stoßzeiten vernachlässigt werden.

Deutliche Veränderungen wären aber mit der Einführung eines stadtgrenzüberschreitenden 365-Euro-Tickets zu erwarten. So würde sich für die zahlreichen Berufspendler bereits bei Tarifstufe 4 (JahresAbo ohne Vergünstigung 1.169 Euro) eine Vergünstigung der Jahreskarte von über 800 Euro ergeben. Für die Gültigkeit im gesamten VGN-Gebiet wären die finanziellen Einsparungen für Fernpendler noch deutlich höher.

Da sich die Vorteile aus dem 365-Ticket für Jedermann zwischen den Fahrgästen deutlich unterscheiden, wäre auch die finanzielle Kompensation der erheblichen Verluste bei den Tarifeinnahmen bedeutend für die soziale Gerechtigkeit zu.

Im Falle einer stadtgrenzüberschreitenden Gültigkeit wären für Erlangen deutliche Fahrgastzuwächse im ÖPNV zu erwarten, die aufgrund von Sprungkosten derzeit unkalkulierbare finanzielle Konsequenzen zur Folge hätten. So müsste mit großer Wahrscheinlichkeit der Fahrplan auf einen 15- oder 10-Minutentakt verdichtet werden, was erhebliche finanzielle Konsequenzen für zusätzliche Fahrzeuge, Fahrer und neue betriebliche Einrichtungen (z.B. größere Wagenhalle) zur Folge hätte. Da bereits im derzeitigen Bestand die Verkehrsunternehmen den Mangel an verfügbarem Fahrpersonal beklagen, könnten diese für die Nachfrage erforderlichen Fahrplananpassungen auch nicht kurzfristig umgesetzt werden. Aufgrund des notwendigen Investitionsbedarfs ist auch die probeweise Einführung des 365-Euro-Tickets nicht zielführend, sondern es bedarf einer langfristigen Klärung der Finanzierung.

Ob die Einführung eines regionalen 365-Euro-Tickets für Jedermann tatsächlich die Voraussetzung für eine Verkehrswende, d.h. dem Wechsel von zahlreichen Berufspendlern aus dem Pkw in den ÖPNV, hängt auch von den ergänzenden Maßnahmen ab. Bisherige (Zwischen)Ergebnisse aus den Städten, wo derzeit ein kostenloser ÖPNV an allen Tagen oder lediglich an Samstagen angeboten wird, zeigen, dass sich dort die Verkehrsbelastung auf den Straßen und auch die Parksituation nicht wesentlich verändert hat. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass der Fahrgastzuwachs sich überwiegend aus Fußgängern, Radfahrern oder Fahrten speist, die ohne die neue Möglichkeit der kostenlosen ÖPNV-Nutzung gar nicht zustande gekommen wären. Ähnliche Effekte waren bereits vor vielen Jahren mit der Einführung des Semestertickets (z.B. RMV) zu beobachten.

Es ist daher zu erwarten, dass die Einführung eines 365-Euro-Ticket vor allem dann erfolgreich ist bei der Veränderung des Modal-Split zwischen MIV und ÖPNV, wenn diese mit „Push & Pull-Maßnahmen“ flankiert wird. So war in Wien das 365-Euro-Ticket auch deswegen so erfolgreich, weil es flankiert wurde von Maßnahmen des Parkraummanagements wie Erhöhung der Parkgebühren.

c) 365-Euro-Jugendticket bis 2020/21

Basierend auf den Ergebnissen des ÖPNV-Gipfels in München am 29.04.2019 liegt dem VGN ein Schreiben des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16.06.2019 vor (s. Anlage 5), in dem die Unterstützung zur Einführung eines verbundweiten 365-Euro-Jugendtickets zugesagt wird. Die Einführung eines 365 Euro-Jugendtickets würde hierbei gesondert zu 2/3, d.h. neben den o. g. in Aussicht gestellten 12,8 Mio. Euro, gefördert.

Als Zeitraum für die Einführung werden der Fahrplanwechsel 2019, der Beginn des kommenden Schuljahres oder der Fahrplanwechsel 2020 in Aussicht gestellt. Dieses Jugendticket würde voraussichtlich für SchülerInnen und Auszubildende mit einer Höchstaltersgrenze (z.B. 24 Jahre) vorgesehen. Eine Berechtigung für Studenten wird in dem Schreiben wegen des bereits angebotenen solidarischen Semestertickets nicht vorgeschlagen.

Vergleichbare Konzepte wurden bereits in mehreren Verkehrsverbänden (z.B. RMV, NVV und VRN) eingeführt. So kostet dort das neue Schülerticket im freien Verkauf an den Verkaufsstellen 365 Euro pro Jahr. Alle, die ihr Ticket bislang voll erstattet bekommen, zahlen auch weiterhin nichts.

Für die Einführung eines 365 Euro-Jugendtickets hat der VGN zu erwartende Mindereinnahmen in Höhe von 48,1 Mio. Euro jährlich errechnet. Klärungsbedarf bzgl. der Einführung des 365-Euro-Jugendtickets besteht beim VGN-Gebiet derzeit insbesondere hinsichtlich der Mittelbereitstellung auf kommunaler Seite sowie der technischen und verwaltungsmäßigen Abwicklung. Bei der Finanzierung wird derzeit davon ausgegangen, dass zwei Drittel der Kosten vom Freistaat Bayern aus den beim ÖPNV-Gipfel zugesagten Zuschüssen finanziert werden.

Die Einführung dieses Tickets hätte aber voraussichtlich auch erhebliche Auswirkungen auf die Verteilung der Schüler in den Schulsprengeln. So sind die aktuellen „Tarifzonen-Waben“ im ländlichen Bereich des VGN-Gebiets in hohem Maße auf die jeweiligen Schulsprengel bezogen. Die Einführung des neuen Tickets könnte folglich bestehende Unterschiede zwischen Schulen aufgrund des Fahrpreises beseitigen. Unklarheit besteht außerdem darüber, welche Auswirkungen sich hieraus auf die Ausgleichszahlungen nach § 45a des PBefG ergeben, die für das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum von entscheidender Bedeutung sind.

Seitens der VGN GmbH liegt bereits eine Prognose der Mindereinnahmen für Erlangen durch Einführung eines 365-Euro-Jugendticket im Basisjahr 2019 vor (s. Anlage 6). Danach betragen die Mindereinnahmen für Erlangen durch die Einführung eines verbundweiten 365-EUR-Ausbildungsticket ca. 1,45 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung der Zuschüsse des Freistaates verbleiben als finanzielle Belastung für den städtischen Haushalt ca. 485.000 Euro im Basisjahr 2019.

Ob der Einführung eines 365-Euro-Jugendtickets zugestimmt und die finanziellen Konsequenzen für den städtischen Haushalt übernommen werden, bedarf es zeitnah einer Entscheidung des Aufgabenträgers Stadt Erlangen. Anzumerken ist dabei, dass auch alle anderen Aufgabenträger im VGN der Einführung eines solchen Tickets zustimmen müssen, da im Grundvertrags-Ausschuss hierfür ein einstimmiger Beschluss erforderlich ist.

d) Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarif- und Ticketsystems

Seit Herbst 2018 läuft unter der Leitung der VGN GmbH die Erstellung der „Machbarkeitsstudie E-Tarif“, für die als externe Gutachter die WVI GmbH, das von Prof. Sommer geleitete Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel sowie das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktur gewonnen werden konnten. Ziel der Studie ist die Einführung neuer Tarife unter Berücksichtigung der Kriterien Einfachheit und Verständlichkeit, Tarifergiebigkeit sowie Nachfragesteigerung / -steuerung.

Nach zwischenzeitlich 4 durchgeführten Workshops liegen Ergebnisse zu den Szenarien „Modell Zeit und Rabatt“, „Modell Degression“ und „Gemischte Nutzer- und Solidarfinanzierung: Bürgerticket“ vor.

Die Abschlusspräsentation ist zunächst vor den Gremien des ZVGN am 16.07.2019 vorgesehen. Nach dortiger Beratung und etwaigen Anpassungen sollen diese dem UVPA noch in diesem Jahr vorgelegt werden.

e) Einführung eines 9-Uhr-Abos in Preisstufe C

Darüber hinaus ist die Einführung eines 9-Uhr-Abos in Preisstufe C (d.h. Stadtgebiet Erlangen) zum Fahrplanwechsel 2019/20 in Erlangen vorgesehen (s. UPVA-Vorlage 613/233/2019 vom 19.02.2019). Grundsätzlich bestehen in den Verbundgremien des VGN keine Einwände gegen die seitens der Stadt Erlangen ohne eine vorherige wirtschaftliche Bewertung geplante Einführung eines 9-Uhr-Abos in Preisstufe C zum 01.01.2020. Gefordert wurde jedoch die Festlegung der Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Regelung etwaiger Ausgleichsverpflichtungen vor den dazu notwendigen Beschlussfassungen in den Verbundgremien (Sommersitzungen). Der Preis könnte somit mit dem Tarif 2020 beschlossen werden. Eine verbundweite Einführung des 9-Uhr-Abos ist außerdem im Maßnahmenpaket (s. Anlage 8) enthalten.

f) Kostenlose ÖPNV-Angebote in Fürth, Aschaffenburg und Pfaffenhofen

Zu den Erfahrungen mit der Einführung kostenloser ÖPNV-Angebote wurden die Städte Fürth, Aschaffenburg und Pfaffenhofen a.d. Ilm kontaktiert. Diese sind aber wegen der bestehenden ÖPNV-Angebote sowie des tariflichen Angebotes nicht direkt miteinander vergleichbar.

Die Stadt Fürth hat überraschend im Jahr 2018 die Einführung eines kostenlosen ÖPNV im Stadtgebiet an den Adventssamstagen eingeführt. Die Maßnahme wurde seitens des Ingenieurbüros PBConsult hinsichtlich Bekanntheit und Nutzen des kostenlosen ÖPNV evaluiert. Danach nutzten 43 % der FürtherInnen und 48 % der nicht FürtherInnen den ÖPNV nur aufgrund der Aktion, 79 % der FürtherInnen wussten von der Aktion. Die Kosten für das kostenlose Angebot an den vier Adventssamstagen, d.h. insbesondere die von der infra fürth verkehr gmbh gegenüber dem Verbund zu leistenden Ausgleichszahlungen, lagen bei ca. 30.000 Euro.

In Aschaffenburg wurde 2018 die kostenlose Nutzung der Stadtbusse an Samstagen, befristet für die Zeitdauer von 2 Jahren, eingeführt. Das daraus resultierende Defizit wird über den städtischen Haushalt ausgeglichen. Ziel dieses kostenlosen Angebotes ist, möglichst viele Personen zum Stadtbesuch ohne die Nutzung des eigenen Kfz zu animieren. Der in Aschaffenburg an Samstagen schwächer ausgelastete ÖPNV verfügt über ausreichende bislang ungenutzte Kapazitätsreserven, so dass hierdurch keine nennenswerten Sprungkosten entstehen. Neben den umweltpolitischen Wirkungen soll dieses Angebot auch zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Innenstadt führen, von dem Einzelhandel, Gastronomie und Kultur profitieren. Im Zeitraum zwischen Dezember 2018 und Anfang März 2019 haben die Aschaffener Stadtwerke annähernd 53.000 Tickets pro Samstag ausgegeben, was einem Durchschnitt von rund 3.800 Tickets pro Samstag entspricht. Die meisten kostenlosen Tickets wurden im Dezember ausgegeben. Der erwartete Fahrgastzuwachs von etwa 20 % (ohne Zeitkarten/Abo) an Samstagen wurde damit deutlich übertroffen. Nach diesen rund drei Monaten lag der rechnerische Ausgleichsbetrag der Stadt Aschaffenburg gegenüber den Verkehrsunternehmen bei ca. 140.000 EUR und damit deutlich über dem erwarteten Ausgleichsbetrag von 285.000 EUR für das gesamte Jahr. Die Einführung dieses Tickets wirkte sich auch an den übrigen Wochentagen auf die Ticketverkäufe durch Rückgänge aus. Die Maßnahme soll 2020 evaluiert werden, die Ergebnisse liegen der dortigen Verwaltung noch nicht vor. Da die Stadtwerke in Aschaffenburg auch die städtischen Parkhäuser betreiben, konnte auch eine Aussage über die Anzahl parkender Pkw am Samstag getroffen werden. Diese war unverändert.

In Pfaffenhofen a.d. Ilm wird der ÖPNV seit 12/2018 im gesamten Stadtgebiet kostenlos angeboten. Ziel war hier, dem überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad von 637 Pkw/1.000 EW eine attraktive Alternative zu bieten. Die Bedeutung des ÖPNV war mit ca. 270.000 Fahrgästen/Jahr (!) und wenigen eingesetzten Bussen gering, das neue Angebot brachte nach einer ersten Vergleichszählung einen Fahrgastzuwachs von ca. 20 % Fahrgästen. Aufgrund des überschaubaren ÖPNV-Angebotes steigert sich das jährliche Defizit von 0,6 auf 1 Mio. Euro. Diese zusätzlichen Kosten für den Haushalt rechtfertigten nach dortiger vorläufiger Einschätzung die Investition für Nachhaltigkeit und Lebensqualität. Wie die Tarifgestaltung nach der dreijährigen Übergangszeit sein wird, ist derzeit noch offen. Informationen über eine möglicherweise veränderte Pkw-Nutzung liegen bislang leider nicht vor, hierzu fehlt noch eine entsprechende Untersuchung.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass zwischenzeitlich ein VGN-Innovationspaket 2019 entwickelt wurde, das für die Verwendung der vom Freistaat Bayern zugesagten Mittel in Höhe von 12,8 Mio. Euro genutzt werden soll. Voraussetzung hierfür ist zunächst die Zustimmung aller Aufgabenträger im ZVGN zu dessen Inhalten, vor allem aber zur Bereitschaft der Co-Finanzierung in Höhe von 50 %. Außerdem steht es noch unter dem Vorbehalt der inhaltlichen Anerkennung durch den Freistaat Bayern als Fördermittelgeber.

Die Einführung eines 365-Euro-Ticket für Jedermann ist derzeit für das Jahr 2030 anvisiert. Das 365-Euro-Ticket wird daher voraussichtlich zunächst in Form eines Jugendticketes erfolgen. Da die Einführung eines 365-Euro-Jugendticket sich maßgeblich auf die bestehenden, verfestigten Tarifsysteme und Strukturen auswirkt, sind die Rahmenbedingungen einer Einführung noch mit einer Reihe offener Fragestellungen verbunden. Hierzu zählt neben der Co-Finanzierung durch die VGN-Aufgabenträger die unklare Regelung für die vom ÖPNV-Preis abhängige Kostenfreiheit des Schulweges zur nächstgelegenen Schule (Schülerverteilung auf Schulen) sowie die Ausgestaltung der Ausgleichsregelung nach § 45a des PBefG. Als frühester realistischer Zeitraum kann daher Herbst 2020 für die Einführung angenommen werden.

Es wird vorgeschlagen, das vom Freistaat vorgeschlagene Konzept zur ÖPNV-Förderung bei den Abstimmungsprozessen im VGN positiv zu unterstützen. Im Haushalt der Stadt Erlangen müssten hierfür nach derzeitiger Schätzung alleine für das 365-Euro-Jugendticket zusätzliche Mittel für den ÖPNV in Höhe von ca. 485.000 Euro (Basisjahr 2019) vorgesehen werden. Die Kosten für das VGN-Innovationspaket 2019 werden noch verhandelt.

Die beschlossene Einführung eines 9-Uhr-Abos in Preisstufe C kann voraussichtlich im Jahr 2020 umgesetzt werden. Für mittel- bis langfristige Tarifmaßnahmen zur Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarifs werden derzeit in der Machbarkeitsstudie E-Tarif verschiedene Szenarios entwickelt, die im Juli 2019 veröffentlicht werden.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung vor, im Zusammenhang mit den im Rahmen des VEP beschlossenen Maßnahmen weitere Maßnahmen zum Tarifsystem auf dem Gebiet der Stadt Erlangen vertieft zu untersuchen. So könnte möglicherweise die Einführung eines kostenlosen ÖPNV im Erlanger Stadtzentrum als Alternative zum geplanten Park-Kombi-Ticket die Akzeptanz der geplanten City-Linie sowie die Bündelung des Ruhenden Verkehrs in den randseitig gelegenen Parkhäusern deutlich verbessern. Darüber hinaus würde das Erreichen der nördlichen Innenstadt damit nicht nur für Kraftfahrer, sondern auch für den Radverkehr und Fußgänger deutlich attraktiver, weil beispielsweise eine Richtung zu Fuß und der Rückweg per ÖPNV zurückgelegt werden könnte. Ein derartiges Tarifangebot würde folglich in erster Linie der besseren Erreichbarkeit der nördlichen Innenstadt und des UKER dienen. Dieser Vorschlag ist noch nicht mit den ESTW und dem VGN abgestimmt und bedarf daher noch intensiver Beratungen.

Die Regierung von Mittelfranken als Genehmigungsbehörde für den ÖPNV hat zwischenzeitlich verdeutlicht, dass gemäß des tarifgenehmigungsrechtlichen Grundsatzes der Tarif gegenüber den Kunden einheitlich und genehmigt zu sein muss. Ausnahmen für eintägige Sonderveranstaltungen wurden definiert (z. B. Tag der offenen Tür, Linieneröffnungen, U-Bahnverlängerungen). Entsprechend den Regularien im VGN bedeutet die Tarifgenehmigungspflicht von Tarifmaßnahmen die Notwendigkeit deren Behandlung und Beschlussfassung in den Gremien des VGN.

Grundsätzlich muss bei allen tariflichen Verbesserungen im ÖPNV davon ausgegangen werden, dass diese ohne ergänzende Maßnahmen wenig Wirkung beim motorisierten Individualverkehr zeigen. So war die Einführung des 365-Euro-Tickets in Wien auch deswegen so erfolgreich, weil diese in einem Gesamtpaket mit „Push & Pull-Maßnahmen“ konzipiert wurde.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden zu gegebener Zeit bereitgestellt
 sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1: Fraktionsantrag Nr. 204/2018
Anlage 2: Fraktionsantrag Nr. 209/2018
Anlage 3: Fraktionsantrag Nr. 004/2019
Anlage 4: VGN-Newsletter 1/2019 "Kommt das 365-Euro-Ticket"
Anlage 5: Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16.05.2019
Anlage 6: Prognose der Mindereinnahmen für Erlangen durch Einführung eines 365-Euro-Jugendticket im Basisjahr 2019
Anlage 7: Schreiben des VGN an Verbundpartner vom 24.06.2019
Anlage 8: VGN-Innovationspaket 2019 (Stand 21.06.2019)
Anlage 9: Finanzierung VGN-Innovationspaket über fünf Jahre (Tischvorlage 05.07.2019)

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang