



Antrag

der Abgeordneten **Inge Aures, Florian von Brunn, Ruth Müller, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Margit Wild, Klaus Adelt, Horst Arnold, Michael Busch, Martina Fehlner, Christian Flisek, Harald Güller, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Florian Ritter, Stefan Schuster, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann SPD**

Modellprojekt zur Umsetzung eines 365-Euro-Tickets für Alle im Großraum Nürnberg

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Voraussetzungen zu schaffen, dass im Einvernehmen mit im Großraum Nürnberg vertretenen Kommunen – wie im Koalitionsvertrag versprochen – auf Dauer ein 365-Euro-Jahresticket eingeführt wird. Der Freistaat stellt dazu den Kommunen die jährlich benötigten Haushaltsmittel in voller Höhe zur Verfügung, um die aus der verbundverträglichen Einführung entstehenden Mindereinnahmen zu kompensieren. Die dafür benötigten Mittel sind im Rahmen der kommenden und künftiger Haushaltsberatungen sicherzustellen. Dies soll als Modellprojekt dienen und zur Ausweitung auf weitere Ballungsräume bzw. auf ganz Bayern evaluiert werden.

Bei der Einführung dieses 365-Euro-Tickets für Alle muss die Staatsregierung sicherstellen, dass die hierfür aufgebrauchten Mittel nicht zulasten der Investitionen des Freistaates in ÖPNV-Infrastruktur und -Angebot insbesondere im ländlichen Raum gehen, sondern diese vielmehr in den kommenden Jahren weiter erhöht werden.

Begründung:

Die Klimawende kann nur mit einer sozial verträglichen Verkehrswende gelingen. Der Anteil des Verkehrssektors an den Gesamtemissionen mit klimaschädlichen Treibhausgasen in Bayern beträgt Schätzungen zufolge 41 Prozent (siehe DIW/Econ 2021). Dem Verkehrssektor muss deshalb bei den Bemühungen um eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen eine entscheidende Rolle zukommen, mittel- und langfristig rechnen sich alle diesbezüglichen Investitionen in einen attraktiven, kostengünstigen ÖPNV deutlich. Eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am „Modal Split“ hat zusätzlich positive Wirkungen auf die Lärmbelastung, die Luftqualität und den Verkehrsfluss.

Im Koalitionsvertrag hat die Koalition aus CSU und FREIEN WÄHLERN für diese Legislaturperiode versprochen: „Für die großen Städte München, Nürnberg/Fürth/Erlangen, Augsburg, Regensburg, Ingolstadt und Würzburg wollen wir auf Dauer ein 365-Euro-Jahresticket einführen.“

Trotzdem hat die Staatsregierung immer neue Hürden errichtet, um die Einführung auf unabsehbare Zeit hinauszuschieben. Eine Einführung soll erst nach der Evaluation der bestehenden Systeme für junge Menschen im Winter 2023/2024, nach Machbarkeitsstudien zum Beitritt verbundfreier Landkreise zu Verkehrsverbänden, nach der vollzogenen Verbunderweiterung, und nach der Einführung landesweiter Tarifstrukturen erfolgen. Nicht weniger als 47 bislang verbundfreie Landkreise müssten ihren Beitritt erst überprüfen und vollziehen. Zudem sollen abweichend vom Versprechen im Koalitionsvertrag nur verbundweite Lösungen von der Staatsregierung gefördert werden anstatt

verbundverträgliche Lösungen in den großen Städten. Diese Haltung der Staatsregierung wird die Einführung des 365-Euro-Tickets auf Jahre verzögern.

Doch gerade in den Ballungsgebieten ist der Handlungsdruck enorm. In diesen betroffenen Kommunen hat die Ankündigung der Koalition große Hoffnungen geweckt. Angesichts ihrer finanziellen Ausstattung ist die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets allein durch die Kommunen ohne Ausgleich der Mindereinnahmen durch den Freistaat bei finanzpolitisch verantwortungsvollem Handeln jedoch ausgeschlossen.

Der Nürnberger Stadtrat hatte beispielsweise die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets zum 1. Januar 2023 beschlossen. Laut vorliegender Gutachten kann die Stadt die daraus resultierenden Mindereinnahmen allerdings nicht alleine stemmen. Weitere Städte und Landkreise im Verbundraum Verkehrsbund Großraum Nürnberg (VGN) legten im Dezember 2021 das Vorhaben zunächst auf Eis. Auch die Stadt München stoppte im Juni 2021 die Einführung des Tickets, weil die Stadt die Mindereinnahmen nicht alleine kompensieren konnte. Diese Erfahrungen zeigen, dass Kommunen, die ihren ÖPNV sozial verträglich, klimaschonend und attraktiv gestalten wollen, die finanzielle Unterstützung des Freistaates benötigen.

Die Zeit, das Versprechen des Koalitionsvertrags umzusetzen, ist jetzt. Beginnend mit dem Modellprojekt muss die Staatsregierung die Möglichkeit schaffen, 365-Euro-Tickets in den großen Städten einzuführen, ohne die Verbünde vor eine Zerreißprobe zu stellen. Neben der Kostenübernahme für die Mindereinnahmen, die dazu führen muss, dass sich die Ertragssituation der Verbünde insgesamt nicht verschlechtert, muss der Freistaat dabei weitere Investitionen in die Infrastruktur und in das Angebot des ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum garantieren.

Ein Gutachten im Auftrag des VGN belegt, dass ein 365-Euro-Ticket schon allein für die Tarifstufe A (Stadt Nürnberg, Stadt Fürth) zahlreiche Vorteile mit sich brächte. Im Vergleich zu Modellszenarien für den gesamten Verbundraum wäre es ökonomisch am günstigsten. Das vorgeschlagene Projekt lässt für die Stadt Nürnberg Mindererlöse von 22,2 Mio. Euro erwarten. Den Mindereinnahmen stünde eine prognostizierte Mehrnachfrage von mindestens 3,3 Mio. Fahrten gegenüber. Für die Zielgruppen (Pendlerinnen und Pendler, Inhaber eines VGN-Abonnements, Studierende, Auspendlerinnen und –Pendler ins Umland, die mit dem 365-Euro-Ticket die restliche Pendeldistanz mit einem anderen Abonnement kombinieren) bietet das Modellprojekt einen Anreiz, bevorzugt den ÖPNV zu wählen.

Der Freistaat sollte die Einführung eines verbundverträglichen 365-Euro-Tickets in einem ersten Schritt für den Großraum Nürnberg als Modellprojekt fördern. Nach drei Jahren kann die tatsächliche verkehrliche Lenkungswirkung des Tickets an diesem Beispiel evaluiert und das Modell auf die übrigen großen Städte übertragen werden.

Die Umsetzung eines Modellprojekts ist angezeigt, weil Gutachten in der derzeit sehr volatilen ökonomischen und verkehrspolitischen Situation die Lenkungswirkung nur in begrenztem Maße vorhersagen können. Oft preisen existierende Gutachten weder die Inflation, steigende Kraftstoffpreise, noch angekündigte deutliche Erhöhungen von Parkgebühren oder allgemeine Kostensteigerungen für den motorisierten Individualverkehr ausreichend ein. Da Verkehrsverhalten stark von Gewohnheiten, Routinen und bestimmten Trends abhängt, werden tatsächliche Lenkungswirkungen erst durch mehrere Jahre laufende Modellprojekte, wie das hier geforderte, festgestellt werden können.

Es bleibt der Auftrag an die Staatsregierung, parallel zu tariflichen Maßnahmen sowohl in urbanen als auch ländlichen Regionen Mittel für den notwendigen Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bereitzustellen. Falsch wäre es, mit der Umsetzung eines 365-Euro-Tickets bis zum Abschluss der letzten Infrastrukturmaßnahme zu warten. Bei flankierenden Maßnahmen, wie dem Ausbau der Parkraumbewirtschaftung, höheren Parkgebühren und City-Mauten, könnte der Effekt noch deutlich gesteigert werden.

Nur der Freistaat verfügt über die finanziellen Möglichkeiten, die Einführung des 365-Euro-Tickets durch einen Ausgleich der Mindereinnahmen verbundverträglich zu ermöglichen. Der Freistaat steht gegenüber den Kommunen in der Verantwortung, die von der Staatsregierung gemachten Versprechungen auch einzulösen.