



**Anfragen zum Plenum zur Plenarsitzung am 02.02.2022
– Auszug aus Drucksache 18/20125 –**

**Frage Nummer 21
mit der dazu eingegangenen Antwort der Staatsregierung**

Abgeordneter
**Christian
Zwanziger**
(BÜNDNIS
90/DIE GRÜ-
NEN)

Nachdem eine Studie im Auftrag des Verkehrsverbands Großraum Nürnberg (VGN) zur Einführung eines 365-Euro-Tickets für alle die Diskussionen über eine gerechte Finanzierung des Öffentlichen Personalnahverkehrs (ÖPNV) in der Metropolregion befeuert, frage ich die Staatsregierung, welche Schlüsse sie aus den Erkenntnissen der Studie bezüglich der im Koalitionsvertrag vereinbarten Einführung von 365-Euro-Tickets zieht, welchen Anteil der Kosten der Einführung von 365-Euro-Tickets für Alle in Ballungsräumen, speziell im Bereich Nürnberg/Fürth/Erlangen, welchen Anteil aus ihrer Sicht der Freistaat übernehmen müsste (bitte auch auf Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im VGN eingehen, wie mehr Schienenregionalverkehr, mehr Mittel für die Kommunen, Anreize für Beschäftigte, insbesondere die des Freistaates selbst, den ÖPNV zu nutzen, die Staatsregierung bis 2023 auf den Weg bringt)?

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

Das angesprochene Gutachten des Verkehrsverbands Großraum Nürnberg (VGN) zu einem 365-Euro-Ticket für alle im VGN weist unter den zugrundeliegenden Annahmen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Das Ticket sollte nach Empfehlungen des Gutachters vorerst vor einer vorrangigen generellen Investition in die Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Region zurückstehen.

Die Strategie der Staatsregierung sieht vor, das 365-Euro-Ticket stufenweise einzuführen. Der Freistaat hat zunächst zusammen mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen vor Ort in den im Koalitionsvertrag genannten sechs Regionen die Einführung des 365-Euro-Tickets für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende ermöglicht. Im nächsten Schritt erfolgt ab Herbst/Winter 2023/2024 die Evaluierung der Tickets. Hier werden die bisherigen Erfahrungen sowie verkehrliche Auswirkungen des Tickets untersucht und die Ausweitung auf weitere Räume und Berechtigengruppen geprüft. Die Studie des VGN bezieht sich auf einen Teilbereich des Freistaates und ist daher in Teilen für weitere Überlegungen heranzuziehen, aber insgesamt nicht unmittelbar auf den gesamten Freistaat übertragbar. So sind verschiedene Sachverhalte, etwa der Tarifsprung an der Verbundgrenze, bei einem landesweiten Angebot differenziert zu bewerten. Zudem wird es für eine Ausweitung

des 365-Euro Tickets, egal in welcher Tragweite, auch auf eine auskömmliche Unterstützung durch den Bund für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ankommen. Nach einer bislang noch nicht vorliegenden Zusage des Bundes kann ggf. eine nochmalige Bewertung der angesprochenen Kostentragung erfolgen.

Der allgemeine ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Der Freistaat unterstützt die Kommunen massiv, insbesondere mit dem kommunalen Finanzausgleich. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Landtag bewegt sich dieser trotz krisenbedingt angespannter Haushaltslage im Jahr 2022 auf einem Spitzenniveau von 10,56 Milliarden Euro. Der weitaus größte Teil des kommunalen Finanzausgleichs (rund 80 Prozent der reinen Landesleistungen des kommunalen Finanzausgleichs) wird den Kommunen als nicht zweckgebundene allgemeine Deckungsmittel zur Verfügung gestellt. Innerhalb und außerhalb des kommunalen Finanzausgleichs belaufen sich die Gesamtleistungen des Freistaats an die Kommunen im Jahr 2022 sogar auf fast 20 Milliarden Euro.

Der Freistaat fördert zudem über das Förderprogramm zur Förderung innovativer ÖPNV-Projekte und nachhaltiger Angebote (FIONA) das über mehrere Jahre angelegte VGN-Innovationspaket (dies beinhaltet z. B. Taktverdichtungen, Schaffung neuer Linien oder die Förderung der Entwicklung eines attraktiven elektronischen Tarifs (e-Tarif)). Für die kommunalen Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV in der Region steht bis 2024 (unter Vorbehalt der Haushaltsgesetzgebung) ein jährlicher Maximalförderbetrag von 12,8 Millionen Euro zur Verfügung.

Der Freistaat wird bis 2023 den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im VGN-Bereich mit folgenden Maßnahmen umfassend verbessern:

- Im April 2022 gehen die eigenen S-Bahn-Gleise zwischen Fürth Hbf und Fürth Nord mit der barrierefreien Station Fürth-Klinikum in Betrieb.
- Im Dezember 2022 soll auf der S1 zwischen Nürnberg und Forchheim ein 20-Minuten-Rhythmus eingeführt werden.
- Ebenfalls im Dezember 2022 wird bei der S-Bahn Nürnberg ein stündlicher Nachtverkehr in den Wochenendnächten starten.
- Ab Dezember 2023 wird es an allen Wochentagen ganztätig halbstündliche Regionalexpress-Angebote auf den stark nachgefragten Strecken von Nürnberg nach Bamberg und von Nürnberg nach Bayreuth geben. Zudem werden auf zahlreichen SPNV-Strecken im VGN Taktlücken geschlossen.

Um zukünftig die Attraktivität des SPNV im Großraum Nürnberg noch weiter zu steigern, hat der Freistaat zudem letztes Jahr die Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“ (AuSbauNü) auf den Weg gebracht. Im Rahmen des AuSbauNü wird eine gesamthafte S-Bahn-Infrastrukturausbaustrategie als wegweisende Planungsgrundlage für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der S-Bahn Nürnberg erarbeitet.