

Dezernat Bau, Verkehr und Umwelt

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1116/26

Titel der Drucksache

Antrag der Fraktion Die Linke zur DS 0383/26 - Nahverkehrsplan 2026 -2030 der Landeshauptstadt Erfurt

Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

- | | |
|---|-------|
| Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben? | Ja. |
| Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? | Ja. |
| Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor? | Nein. |

Stellungnahme

BP 01

Die Drucksache wird im Punkt 6.7.1. wie folgt ergänzt:

1.a.)

„Im Planungszeitraum 2026 bis 2030 sind die bestehenden Sondertarife

- Kinder- und Jugendticket für 28 EUR pro Monat (städtischer Zuschuss: 35 EUR)
- Senienticket (4 Freifahrten) pro Jahr
- Sozialticket für 25 EUR pro Monat (städtischer Zuschuss: 38 EUR)

beizubehalten.

1.b.)

Das Sozialticket ist bei der Erhöhung des Preises für das Deutschlandticket anzupassen, so dass der Eigenanteil von 25 EUR pro Monat bestehen bleibt.

2.

Zudem ist ein Kurzzeitticket für 30 Minuten für 50% des Preises für das Einzelticket einzuführen.

3.

Beim Einzelticket ist die Beschränkung auf eine Fahrtrichtung aufzuheben. Innerhalb der zeitlichen Geltungsdauer sollen Fahrtunterbrechungen, Umstiege und Rückfahrten möglich sein.“

Zu 1.a.)

Im Nahverkehrsplan ist das bestehende Tarifsortiment des VMT sowie das Deutschlandticket benannt. Die in der Anfrage genannten Tickets sind vergünstigte Fahrausweise aus dem bestehenden VMT Tarifsortiment bzw. ein vergünstigtes Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler. Insofern wird hier nicht die Notwendigkeit einer Ergänzung gesehen, da es sich hier um die gleichen Tarifsegmente handelt.

Die gewährten Vergünstigungen sind Bestandteil des freiwilligen Aufgabenbereiches der Gemeinde und müssen sich auch an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinde orientieren.

Die Beibehaltung dieser Vergünstigungen sind somit nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplanes gem. Thür ÖPNVG §3 (2) sondern vielmehr Gegenstand der Haushaltsdiskussion und müssen dort entschieden werden. Themen wie das vergünstigte Schülerticket, Sozialticket, Seniorenpass etc. wurden bereits in gesonderten Drucksachen ausführlich behandelt.

Weder die Beibehaltung des aktuellen Zuschusses zum Deutschlandticket, noch dessen Erhöhung auf 35 Euro je Ticket ist über den genannten Zeitraum derzeit ausfinanziert. Die zusätzlich eingestellten Mittel in der HHSt. 29000.63900 reichen aktuell weder für den derzeitigen Zuschuss i. H. v. 25 Euro pro Ticket noch für eine Erhöhung dessen (hier: 35 Euro je Ticket) aus. Die Stadtkämmerei nahm hierzu bereits mehrfach kritisch Stellung.

Auch beim Seniorenpass (HHSt. 49510.61640, Planansatz 400 Teuro) handelt es sich um freiwillige Aufgaben der Stadt Erfurt. Die dauerhafte Beibehaltung der finanziellen Mittel für die Zuschüsse wird in Bezug auf die mittelfristige Finanzplanung kritisch gesehen.

Zu 1.b.)

Für die Beibehaltung des Eigenanteils für das Sozialticket (HHSt. 49510.61650; Planansatz 1,75 Mio. Euro) gelten die unter 1a getroffenen Aussagen gleichermaßen.

Zu 2.

Fragen der Tarifgestaltung sind Aufgabe des VMT und somit **nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplanes**.

Grundlage des gesamten Tarifsortimentes im VMT sind die VMT-Tarifbestimmungen, welche von den Verkehrsunternehmen des VMT anzuwenden sind. Änderungen der VMT-Tarifbestimmungen bedürfen einer Beschlussfassung im Verbundbeirat Mittelthüringen.

Ein Kurzzeit- bzw. Kurzstreckenticket müsste tariflich definiert werden (Limitierung durch zeitliche Gültigkeit oder durch Anzahl von Haltestellen). Hierbei wird es aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen herausfordernd sein, eine geeignete Definition zu finden. Beispiel: Die Fahrt vom Nordbahnhof bis zum Hauptbahnhof dauert mit dem Zug 6 Minuten ohne Zwischenhalt und mit der Buslinie 9 sind es 15 Minuten bei 8 Zwischenhalten.

Wesen des Verbundtarifes ist eine möglichst schlanke Tarifgestaltung, das bedeutet auch, dass möglichst einheitliche Ansätze für alle Regionen gelten. Die Einführung eines solchen Tickets sollte deshalb zwischen den Städten Erfurt, Weimar, Jena und Gera abgestimmt erfolgen. In jedem Fall kann das Vorhaben der Einführung eines Kurzzeittarifes nur in Erfurt nicht ohne Einbeziehung der Städte Jena, Weimar und Gera erfolgen. Hierbei sei erwähnt, dass die Einführung eines Kurzstreckentickets in Jena Ende 2023 vom Stadtrat abgelehnt wurde.

Ungeachtet dessen würde auch nur bei einer Umsetzung in der Stadt Erfurt ein hoher Investitionsaufwand in die Vertriebs- und Kontrolltechnik zumindest bei der EVAG und allen die Stadt Erfurt bedienenden Verkehrsunternehmen anfallen. Mit der Einführung eines Kurzzeittickets würden alle Verkehrsunternehmen (dazu gehören auch die Schienenverkehrsunternehmen), die innerhalb von Erfurt Leistungen erbringen, Einnahmeverluste erleiden, die dann durch die Stadt Erfurt auszugleichen wären. Diese Verluste entstehen, weil nicht davon

ausgegangen werden kann, dass der reduzierte Fahrpreis vollumfänglich durch eine zusätzliche Nachfrage bei diesen Fahrscheinen kompensiert wird.

Weiterhin sollte die zu erwartende sozialpolitische Wirkung eines Kurzzeittarifes betrachtet werden. Die Bewohner der Stadt müssen sehr unterschiedliche Fahrtzeiten und -strecken für die Erreichung alltäglicher Fahrtziele zurücklegen. Dabei fällt auf, dass Menschen mit geringerem Einkommen besonders häufig in Großwohnsiedlungen am Stadtrand leben und gleichzeitig aufgrund der hohen Entfernung und der fehlenden Pkw-Verfügbarkeit den Nahverkehr zwingend nutzen müssen. Diese Personengruppe wäre weiterhin auf den teureren Normaltarif angewiesen. Auf der anderen Seite profitieren vom Kurzzeittarif insbesondere Menschen, die im Stadtzentrum leben oder dort zu Besuch sind (Touristen, Geschäftsreisende). Diese Gruppe zeichnet sich häufig durch ein höheres Einkommen sowie durch Verfügbarkeit von Alternativen (zu Fuß gehen) aus.

Zu 3.

Eine Aufhebung der Richtungsbindung und somit Zulassung von Rück- und Rundfahrten würde bei den Tarifprodukten (Kinder-)Einzelfahrt (analog/digital) und (Kinder-)4-Fahrtenkarte innerhalb der bestehenden Geltungsdauer allein in der Tarifzone 10 zu voraussichtlichen Mindereinnahmen der EVAG von etwa 1 Mio. Euro pro Jahr führen. Grundlage hierfür bildet eine Berechnung der VMT GmbH infolge derselben Anfrage der Stadt Jena aus dem Jahr 2025. Die Verluste wären durch die Stadt Erfurt als ÖPNV-Aufgabenträger auszugleichen und in den Haushalt einzustellen. Die abgeschätzten Mindereinnahmen enthalten keine Preisanhebungen zur Gegenfinanzierung der vorgeschlagenen Maßnahme.

Fahrtunterbrechungen und Umstiege sind innerhalb der zeitlichen Geltungsdauer bereits heute möglich.

BP 02

Die Drucksache wird in Punkt 8.1.5. wie folgt neu gefasst:

„Von 422 sind 168 Haltestellen derzeit nicht barrierefrei. Die Barrierefreiheit der ausgewiesenen 40 Haltestellen mit vordringlichem Bedarf und 51 Haltestellen mit weiterem Bedarf (25 bis 99 Fahrgäste pro Tag) ist bis 2035 vollständig herzustellen.

Im Planungszeitraum bis 2030 sind davon 50 Prozent umzusetzen.

Die gesetzliche Verpflichtung zur Barrierefreiheit darf nicht dauerhaft hinter Haushalts- und Personalengpässen zurückgestellt werden. Der Nahverkehrsplan muss deshalb verbindliche Prioritäten, Zeitachsen und Umsetzungsschritte enthalten“

Die im Personenbeförderungsgesetz genannte Frist 01.01.2022 zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Diese Regelung findet im Nahverkehrsplan 2026 – 2030 Anwendung. Jedoch wird im Nahverkehrsplan grundsätzlich die Zielstellung formuliert, langfristig eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV in Erfurt zu schaffen. Darauf zielen auch die unter Pkt.9 beschriebenen „Handlungsfelder und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV“ ab (9.4.1 Projekt barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen).

Ein barrierefreier Umbau von etwa 45 Haltestellen (50 % von 91 Haltestellen), also 9 Haltestellen pro Jahr, ist im Zeitraum des Nahverkehrsplans bis 2030 selbst unter optimalen Voraussetzungen nicht realisierbar. Wie im Nahverkehrsplan hervorgehoben, können wegen der sehr angespannten personellen Situation im Tiefbau- und Verkehrsamt vorerst ausschließlich Haltestellen im Rahmen von komplexen Straßenbaumaßnahmen barrierefrei umgebaut werden.

Mit der Beantwortung der DS 1823/25 wurde ein aktueller Überblick zur Maßnahmeumsetzung in den letzten 5 Jahren sowie ein Ausblick auf die bis 2030 zu erwartenden Haltestellenausbauten gegeben. Bei deutlicher Besserung der Personalsituation kann zu der ursprünglichen Zielstellung, jährlich drei separate Haltestellenstandorte umzubauen, zurückgekehrt werden. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2031-35 ist die Thematik neu zu bewerten.

Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt den Änderungsantrag in allen Punkten abzulehnen.

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

gez. i.A. Riese

Unterschrift Beigeordneter 04

06.05.2026

Datum