Einsparmaßnahmen bei der VAG – Finanzierung des ÖPNV

Entscheidungsvorlage

Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot ist wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge und Grundlage einer umweltfreundlichen Mobilität in Nürnberg sowie gleichzeitig ein bedeutender Standortfaktor für die Attraktivität der Stadt Nürnberg. Bereits realisierte Ausbaumaßnahmen und Angebotsverbesserungen haben zu deutlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen und damit zu einer messbaren Aufwertung des ÖPNV geführt: Busse und Bahnen erzielten in Nürnberg im Jahr 2024 einen Fahrgast-Rekord und erreichten mit 25% aller Wege ein Allzeithoch beim ÖPNV-Marktanteil.

Zuletzt mit Beschluss des ÖPNV-Maßnahmenprogramms 2035 (Stadtratssitzung am 11.12.2024) hat sich der Stadtrat für einen attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNV ausgesprochen sowie insbesondere mit dem Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße und der Straßenbahnverlängerung in den neuen Stadtteil Lichtenreuth weitere Verbesserung des Angebotes beschlossen. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nürnberg 2025 (Verkehrsausschuss am 03.04.2025) hat die Stadt Nürnberg die erwartete Qualität und Quantität des Leistungsangebots im ÖPNV definiert.

Neben den erheblichen Eigeninvestitionen der Stadt Nürnberg in den ÖPNV-Ausbau entstehen aus dem Betrieb Kosten, die nicht vollständig auf die Ticketpreise umgelegt werden können, ohne seine Attraktivität und damit seine verkehrspolitische Funktion zu gefährden. Trotz aller Finanzierungsbeiträge von Bund und Freistaat werden die kommunalen Haushalte deshalb von erhebliche Betriebsverlusten ihrer kommunaler Verkehrsunternehmen belastet.

Für das Nürnberger Stadtgebiet hat die Stadt Nürnberg die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) um das in Quantität und Qualität vorgegebene ÖPNV-Angebot umzusetzen, beauftragt.

Da der hierdurch bei der VAG entstehende Aufwand nicht allein durch entsprechende Erlöse gedeckt werden kann, weist die VAG jährlich hohe Verluste auf, die in der Vergangenheit durch die anteiligen Gewinne der N-ERGIE Aktiengesellschaft (N-ERGIE) sowie aus den Erträgen aus dem wbg-Anteils-Rückkauf von der Muttergesellschaft, der Städtischen Werke Nürnberg GmbH (StWN), ausgeglichen werden konnten. Die Querfinanzierung über den sog. steuerlichen Querverbund zwischen Verkehrs- und Versorgungsunternehmen ist in Deutschlands Städten gängige Praxis, ebenso wie eine darüberhinausgehende Finanzierung durch die Kommune.

In Folge der Angebotsausweitung sowie der Kostensteigerungen in den vergangenen Jahren kann der gestiegene Verlust der VAG nicht mehr vollständig durch die anteiligen Gewinne der N-ERGIE ausgeglichen werden. Der nach der Verrechnung über den steuerlichen Querverbund verbleibende Verlustausgleich des Defizits der VAG muss daher durch den städtischen Haushalt ausgeglichen werden. In den Haushalten 2024 und 2025 wurden hierfür in den mittelfristigen Finanzplänen bereits jährlich 20 Mio. Euro an Verlustausgleichen eingeplant. Eine weitere Mittelbereitstellung wird aktuell geprüft. Nach aktuellem Planungsstand werden diese Ansätze aber nicht ausreichen, sodass voraussichtlich eine Finanzierungslücke von bis zu 40 Mio. Euro verbleiben würde.

Vor diesem Hintergrund und zur Sicherung der Ausbaupläne im ÖPNV liegt der Verwaltung und der VAG der Auftrag zur Identifizierung von Einsparmaßnahmen im Angebot der VAG durch einen Stadtratsbeschluss vom 11.12.2024 vor (vgl. Stadtrat vom 11.12.2024 TOP 14 „ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035 – Einsparungen bei der VAG“ und AfV vom 16.01.2025 TOP 5.1 „Angebotsanpassungen im ÖPNV bei der VAG“).

Diese gesamte Finanzierungslücke kann im Betrieb der VAG nicht eingespart werden. Nur durch erhebliche Einsparungen in den Bereichen Betriebsleistungen und Service wären nennenswerte Einsparpotentiale denkbar. Die derzeit gute ÖPNV-Qualität in Nürnberg würde durch die erforderlichen Einsparmaßnahmen jedoch einen enormen Schaden erleiden und hätte markante Fahrgast- und damit Einnahmenverluste zur Folge. Um dennoch einen spürbaren Beitrag zur Ergebnisverbesserung erreichen zu können, werden im Rahmen dieser Vorlage Maßnahmen identifiziert, die möglichst geringe Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage erwarten lassen.

Die Sachverhalte in dieser Vorlage sind in drei Teile gegliedert:

- In Teil 1 werden Vorgehen und Ergebnisse bei der Identifikation von Einsparmöglichkeiten bei der VAG erörtert (intern und im Betriebsangebot).
- In Teil 2 werden die thematisch dazugehörigen AfV-Anträge der Stadtratsfraktionen CSU, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke beantwortet.
- In Teil 3 wird ein Gesamtfazit der Verwaltung gezogen.

Teil 1: Identifizierung von Einsparpotentialen bei der VAG

Um Einsparvorschläge sinnvoll nach einem erklärbaren Schema auszuarbeiten, wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von VAG, Vpl, BgA und Ref. I/II eingesetzt. In der Arbeitsgruppe wurden Vorschläge diskutiert, die im Detail durch die planenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei VAG und Vpl eingebracht wurden. Es wurde an zwei Themenschwerpunkten gearbeitet: Interne Einsparmaßnahmen bei der VAG und Einsparungen im betrieblichen Angebot der VAG.

a) Interne Einsparmaßnahmen bei der VAG

Die VAG ist eine Tochtergesellschaft innerhalb der StWN, die in hundertprozentiger Hand der Stadt Nürnberg ist. Das Kerngeschäft der StWN liegt im Bereich der Daseinsvorsorge. Die Unternehmenspolitik der VAG ist als Aktiengesellschaft darauf ausgerichtet, eine möglichst nachhaltige, zuverlässige und wirtschaftliche Mobilität in Nürnberg zu gewährleisten, um eine langfristige finanzielle Stabilität des Unternehmens zu gewährleisten und Investitionen in die Zukunft des ÖPNV zu ermöglichen. Deshalb werden intern fortwährend Maßnahmen zur Kostenoptimierung identifiziert und umgesetzt. Im Rahmen dieses kontinuierlichen Prozesses wurden weitere Möglichkeiten zur Kostenoptimierung bzw. zur Erhöhung der Einnahmen identifiziert, u.a.:

Umstellung auf digitale Verkaufssysteme

Mit Einstellung der Bargeldannahme in den Bussen ergibt sich ein Einspareffekt von jährlich etwa 300.000 Euro. Die Einzel- und Tagestickets können dann beim Fahrpersonal weiterhin bargeldlos gekauft werden. Der Fahrerverkauf ist mit 0,5% am Gesamtumsatz und einem Stückverkaufsanteil von knapp 2% seit vielen Jahren rückläufig. Zur Zeit der Coronamaßnahmen wurde der Fahrkartenverkauf beim Fahrpersonal bereits zeitlich befristet komplett eingestellt. Dies führte laut VAG zu wenig Problemen und Beschwerden.

Wesentliche Vorteile sind Verbesserungen bei Busbeschleunigung, Pünktlichkeit, die Reduzierung des kostenintensiven Bargeldhandling und des Sicherheitsrisikos für das Fahrpersonal. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zwischen der VAG und der Stadt Nürnberg ermöglicht dieses Vorgehen.

Weitere Informationen zur Abschaffung des Bargeldvertriebs beim Fahrpersonal können der Stellungnahme der VAG vom 27.06.2025 im Anhang entnommen werden.

Kündigung der Vollkaskoversicherung der U-Bahnen

Ein Verzicht auf die Vollkaskoversicherungen der U-Bahnen bringt einen Einspareffekt von ca. 300.000 Euro pro Jahr. Die U-Bahnen sind wenigen äußeren Einflüssen ausgesetzt und werden im Vergleich zu Bus und Straßenbahn verhältnismäßig selten beschädigt.

Fazit

Durch die Einstellung der Bargeldannahme, den Verzicht auf die Vollkaskoversicherung der U-Bahnen sowie zahlreiche weitere interne Maßnahmen können Einsparpotentiale von ca. 1 Mio. Euro pro Jahr realisiert werden.

b) Maßnahmen ÖPNV Angebot

Optimierungspotentiale werden hinsichtlich folgender Schwerpunkte gesehen:

- Taktanpassungen (Reduzierung des Taktes in bestimmten Zeitlagen),
- Taktbrechpunkte (Verkürzung von Linien an Wendestellen und dadurch Reduzierung des Taktes an Außenästen),
- Ferienfahrpläne (Reduzierung des Angebotes in Schulferien),
- Entzerrung von Schulanfangszeiten.

Die Stadtverwaltung und die VAG haben ein einheitliches Prüfschema ausgearbeitet, um unter Berücksichtigung der zu erwartenden Fahrgastverluste und somit von Einnahmenverlusten mögliche nachfrageorientierte Anpassungen des Fahrplanangebots der VAG zielgerichtet zu identifizieren. Vor dem Hintergrund der zeitlichen Rahmenbedingungen lag der Schwerpunkt auf der Analyse von „Taktanpassungen“ und „Taktbrechpunkten“. Dazu wurde die Nachfrage jeder einzelnen Fahrt über den gesamten Linienverlauf auf Basis von Zähldaten geprüft, um so sowohl sehr geringe Nachfrage als auch Überlastungen festzustellen. Als Basis diente dabei die Jahreszählung 2024. Im weiteren Verlauf wurden Daten aus dem Automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) hinzugezogen und ausgewertet. Ziel dabei war es, solche Maßnahmen zu identifizieren, die zu einem möglichst geringen Fahrgastverlust führen und gleichzeitig bei Berücksichtigung der betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen einen im Vergleich zu den eingesparten Linienkilometern hohen Spareffekt bewirken.

Zur systematischen Identifikation geeigneter Taktanpassungen und Taktbrechpunkte wurde **bei allen Linien einheitlich** mit nachfolgend beschriebenem methodischem Ansatz verfahren, der sich an die Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung anlehnt:

Taktbrechpunkte

1. Auswahl möglicher Maßnahmen auf Basis der jährlich erhobenen Nachfragezahlen nach zwei maßgeblichen Kriterien:

- deutlicher Nachfrageeinbruch im Linienverlauf erkennbar,
- mittlere Auslastung im Abschnitt des Linienverlaufs, dessen Takt reduziert werden soll, dauerhaft unter 10%.

2. Prüfung der Maßnahme:

- Betriebliche Umsetzbarkeit bzw. Anpassungsbedarf,
- Wirtschaftliche Wirksamkeit,
- Infrastrukturelle Voraussetzungen (Wendemöglichkeit und Endaufenthalt).

3. Detailprüfung der Maßnahme auf Basis fahrtenscharfer aktueller Zähldaten des AFZS unter Berücksichtigung der Kriterien aus Ziffer 1.

4. Vorschlag zur Angebotsanpassung (siehe Maßnahmentabelle)

Taktanpassungen

1. Auswahl möglicher Maßnahmen auf Basis der jährlich erhobenen Nachfragezahlen:

- Ausschlusskriterium: Es besteht bereits das Mindestangebot. Der aktuelle Takt liegt schon bei 40 Minuten oder schlechter.
- Ab einer maximalen Auslastung von unter 15% der Fahrt / der Linie → Prüfung auf Einsparung.
- Ab Auslastung von über 80% → Prüfung Zusatzangebot.

Der erste Schritt diente zur Identifizierung von Zeitbereichen je Linie, die genauer analysiert werden müssen.

2. Prüfung der Maßnahme:

- Betriebliche Umsetzbarkeit bzw. Anpassungsbedarf.
- Wirtschaftliche Wirksamkeit.

3. Fahrtenscharfe Detailprüfung auf Basis aktueller Zähldaten des AFZS

4. Vorschlag zur Angebotsanpassung (siehe Maßnahmentabelle)

Die aus dieser Prüfung entstandene Liste mit Vorschlägen zu Maßnahmen ist in der Tabelle „Maßnahmen ÖPNV-Angebot“ in Anlage zu finden. Die mit den Einsparmaßnahmen einhergehenden Einnahmenverluste sind in der Spalte „Kosteneinsparung“ bereits berücksichtigt.

Ferienfahrplan

Die Einführung von Ferienfahrplänen während der Schulferien, die mindestens zwei Wochen dauern (d.h. Sommer-, Weihnachts-, Oster- und Pfingstferien) kann aufgrund der generell geringeren Nachfrage in diesen Zeiten zu Kostenreduzierungen führen. Betroffen wären im Mittel 60 Werktage. Für einen auf Basis der Nachfrage angepassten Ferienfahrplan liegen im Busbereich bislang keine ausreichenden Zähldaten vor. Die Dauerzählstellen der U-Bahn zeigen jedoch, dass die Nachfrage ab der zweiten Woche der Sommerferien und während der Weihnachtsferien stark zurückgeht. Der Fahrgastrückgang während der Pfingst- und Osterferien ist deutlich geringer. Dem Nachfragerückgang wird hier bereits durch den Wegfall der in der Regel sehr stark ausgelasteten Verstärkerfahrten, die auf vielen Buslinien an Schultagen stattfinden, Rechnung getragen. Die Stammkundschaft mit Abonnement, welche nicht durch die Ferien tangiert werden, wären von Kürzungen des Taktes besonders betroffen. Aber auch für Gelegenheitsnutzer, die den ÖPNV besonders in den Ferien nutzen, wird das Angebot weniger attraktiv. Die dadurch verloren gehende Kundschaft wird dauerhafte über die Schulferien hinausgehende Einnahmenverluste erzeugen, die dem Einspareffekt entgegenwirken. Da für die Sommerferien noch keine belastbaren

Auslastungszahlen vorliegen, vor allem im Vergleich zu normalen Werktagen, hat die VAG in den Sommerferien 2025 entsprechende Zählungen veranlasst. Auf Basis der Zählergebnisse wird angelehnt an dem oben beschriebenen Vorgehen zu Taktanpassungen ein Ferienfahrplan ausgearbeitet und zu einem späteren Zeitpunkt zum Beschluss vorgelegt.

Entzerrung von Schulanfangszeiten

Die Prüfung einer Schulzeitstaffelung zur Entzerrung der Morgenspitze in den Fahrzeugen der VAG wurde verschoben. Zu groß ist der Änderungs- und Abstimmungsbedarf bei gleichzeitig fraglichem Einspareffekt. Eine Entscheidung über die Änderung von Schulanfangszeiten obliegt jeder Schule in Eigenverantwortung und hat Auswirkungen auf Betreuungszeiten, Zeiten von Vereinstraining, Änderung der Arbeitszeiten der Lehrkräfte, etc. Für einen signifikanten Einspareffekt wäre eine Staffelung der Schulanfangszeiten notwendig, die sich circa um eine Stunde unterscheiden. Dies ist betrieblich auf die Umlaufzeiten von Buslinien zurückzuführen.

Fazit: Einsparpotential im betrieblichen Angebot

Die erwarteten Einsparpotentiale durch Angebotsoptimierungen liegen bei ca. 1,7 Mio. Euro (vgl. Maßnahmenliste).

c) Zusammenfassung Teil 1

Insgesamt sind durch Umsetzung von VAG-internen Maßnahmen Einsparpotentiale von ca. 1 Mio. Euro vorhanden.

Durch die identifizierten Angebotsanpassungen kann ein zusätzlicher Einspareffekt von ca. 1,7 Mio.Euro erzielt werden, ohne dass die Qualität des ÖPNV-Angebotes grundlegend sinkt. Darin noch nicht enthalten sind mögliche Einspareffekte durch einen Ferienfahrplan und weitere Einsparpotentiale bei Taktbrechpunkten, die noch detaillierteren Prüfungen bei der dafür erforderlichen Anpassung der Infrastruktur bedürfen, sowie der Anpassung von gestaffelten Schulanfangszeiten.

Durch das methodische Vorgehen bei der Identifizierung der Maßnahmen ergibt sich die wesentliche Erkenntnis, dass das Betriebsangebot der VAG, auch durch bereits zuvor durchlaufene interne Betriebsoptimierungen, bereits sehr gut auf die vorhandene Nachfrage ausgelegt ist. Weitere, über die nun vorliegenden Vorschläge hinausgehende Einsparungen im Angebot würden zu einem verhältnismäßig hohen Rückgang der Fahrgastzahlen führen und die Grundstruktur der als gut zu bewertenden ÖPNV-Qualität in Nürnberg beeinträchtigen und den im April 2025 beschlossenen Zielen des Nahverkehrsplans Nürnberg 2025 sowie den Zielen des „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ zuwiderlaufen.

Teil 2: Anträge zum ÖPNV-Angebot

a) Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 30.01.2025 - Finanzierung des ÖPNV nachhaltig sichern

Mit Antrag vom 30.01.2025 fordert die Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen eine Optimierung der Ausgabenstruktur und mehr Transparenz in Prozessen beispielsweise bei der Ausgestaltung des ÖDLA.
Zu den Antragspunkten nimmt die Stadtverwaltung in Absprache mit den am Prozess beteiligten Stellen wie folgt Stellung:

1.) Parkraumbewirtschaftung ausweiten und anpassen

Zu den Erfahrungen mit dem sogenannten Landauer Modell wurde im Verkehrsausschuss am 26.06.2025 unter TOP 12 „Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung“ berichtet. Das Modell kann in Nürnberg nicht zielführend angewandt werden.

2.) Optimierung der VAG-Vertriebsstrukturen

Zu diesem Punkt nimmt die VAG mit Schreiben vom 27.06.2025 ausführlich Stellung (siehe Anlage). Die Optimierung der VAG-Vertriebsstrukturen findet u.a. in den internen Einsparmaßnahmen mit Einstellung des Bargeldverkaufs beim Fahrpersonal bereits Berücksichtigung (siehe “interne Einsparmaßnahmen VAG – Umstellung auf digitale Verkaufssysteme“).

3.) Einsatz für eine bessere ÖPNV-Finanzierung durch den Freistaat

Die Finanzierung des ÖPNV durch den Freistaat und durch den Bund ist eine wesentliche Grundlage dafür, dass die VAG ihre Verkehrsleistung zur im ÖDLA festgelegten Qualität anbieten kann und Ausbaumaßnahmen des schienengebundenen ÖPNV möglich sind. Daher setzt sich die Stadtverwaltung fortwährend für eine gesicherte Finanzierung durch den Freistaat ein. Die Stadt Nürnberg tut dies in unterschiedlichen Gremien, so zum Beispiel in den Gremien des Deutschen und Bayerischen Städtetags oder denen des VGN. Die VAG setzt sich wiederum über ihren Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei Bund und Land für eine bessere Finanzierung des allgemeinen ÖPNV in Städten ein. Wichtige Themen sind aktuell u.a. die Sicherstellung, Finanzierung und Governance des sehr erfolgreichen Deutschlandtickets, die Erhöhung der Förderungen der laufenden Umbau- und Ausbaumaßnahmen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, der Erhalt von Zuschussmitteln aus dem durch die Bundesregierung beschlossenen Infrastrukturpaket sowie eine zukünftige Beteiligung von Bund und Ländern am Betriebsaufwand.

4.) Transparenz bei Änderungen des ÖDLA

Der ÖDLA dient als Instrument, die Rechte und Pflichten zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen abzusichern und als Aufgabenträgerin steuernd agieren zu können. Gleichzeitig regelt der ÖDLA den Marktzugang und dient als Schutz davor, dass der Markt die gewinnbringenden Angebote übernimmt. Anderenfalls verblieben zur Vergabe durch die Stadt nur die im Sinne der Daseinsvorsorge sicherzustellenden und oft defizitären Angebote, um einen notwendigen, ausreichend guten und zuverlässigen ÖPNV zu gewährleisten. Die Gewinne würden privatisiert, die Verluste verblieben bei der Allgemeinheit. Um wirtschaftliche Defizite auszugleichen und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu finanzieren, bedarf es eines ÖDLA, damit auch weiterhin die Möglichkeit der Ausgleichsleistungen an die VAG besteht.
Der ÖDLA zwischen der VAG und der Stadt Nürnberg wurde im Jahr 2019 vom Stadtrat beschlossen und hat eine Laufzeit von 22,5 Jahren. Aufgrund der langen Laufzeit unterliegt der ÖDLA kontinuierlichen Anpassungen, um aktuellen Entwicklungen Rechnung zu tragen oder entsprechende Beschlüsse des Stadtrates zur Modifikation des Angebotes umzusetzen. Der Beschluss des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans Nürnberg 2025 (NVP) am 03.04.2025 erfordert eine inhaltliche Aktualisierung des ÖDLA. Beispielsweise werden Linienverlaufsänderungen, die vom Verkehrsausschuss des Stadtrates am 16.01.2025 beschlossenen Einsparmaßnahmen sowie neu eingeführte ÖPNV-Linien aktualisiert. Die Anpassung des ÖDLA ist in Arbeit und soll dem Stadtrat Ende 2025 zum Beschluss vorgelegt werden. Inhaltliche Änderungen, die eine wesentliche Änderung des Vertragsgegenstands darstellen, wurden seit 2019 nicht vorgenommen.

Die Fortschreibung des ÖDLA stellt eine Anpassung der Weisung der Stadt Nürnberg als zuständige Behörde gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen dar. Daher muss die Stadt Nürnberg als Aufgabenträgerin des allgemeinen ÖPNV diese dem Stadtrat zum Beschluss vorlegen. Alle relevanten Änderungen und auch Abweichungen von den Zielvorgaben des NVP werden im Sachverhalt dargestellt. Die Einbindung der Bürgervereine, Verbände, Interessensgemeinschaften und Verkehrsunternehmen wurde und wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sichergestellt und ist rechtlich vorgeschrieben. Eine weitere Einbeziehung von Bürgervereinen und sonstigen Interessensvertretungen in die vertragliche Umsetzung der von der Stadt Nürnberg und seinem Stadtrat beschlossenen Aspekte wird daher als nicht zielführend angesehen.

5.) Prüfung weiterer Maßnahmen

Dieser Antragspunkt wird in den vorangegangenen Ausführungen unter den Themen interne und betrieblichen Einsparungen behandelt.

b) Antrag der Stadtratsfraktion Die Linke vom 17.04.2025 – Taktverdichtung Straßenbahnlinie 8
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 30.06.2025 – Straßenbaumaßnahmen in Erlenstegen – Taktzeiten der Linie 8

Zu den Antragspunkten nimmt die Stadtverwaltung in Absprache mit den am Prozess beteiligten Stellen, wie folgt, Stellung:

Die Stadtratsfraktion Die Linke fordert in Ihrem Antrag vom 17.04.2025 eine Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 8. Die Stadtratsfraktion der CSU fordert in Ihrem Antrag vom 30.06.2025 ebenfalls eine Taktverdichtung auf der Linie 8 Richtung Erlenstegen.
Die Linie 8 ist die am maßgeblichen Querschnitt höchst ausgelastete Linie im Nürnberger Straßenbahnnetz. Dies liegt unter anderem auch daran, dass sie auf ihrem Linienast Richtung Erlenstegen durch keine Taktüberlagerung einer anderen Linie verstärkt wird. Eine Verstärkung des Taktangebotes, wie im Antrag gefordert, ist hinsichtlich der Auslastung wünschenswert und im Rahmen der geltenden Beschlüsse zum „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ und des „ÖPNV-Maßnahmenpaketes 2030“ im Jahr 2021 auch weiterhin Ziel der Stadt Nürnberg. Um ein dichteres, stabiles, fahrplantreues Taktangebot durch Überlagerung einer weiteren Linie sicherstellen zu können, bedarf es Anpassungen der Infrastruktur auf dem Linienast. Insbesondere die Wendeanlage an der Endhaltestelle Erlenstegen ist nicht auf das Halten von zwei Straßenbahnlinien ausgelegt.
Aufgrund der aktuellen Diskussion über Einsparmaßnahmen bei der VAG ist eine allgemeine Taktverdichtung der Linie 8 derzeit nicht finanziert und eine notwendige Anpassung der Infrastruktur nicht umsetzbar.

In Folge der angewandten, an der Nachfrage orientierten Methodik bei der Prüfung von Einsparmöglichkeiten im Betrieb der VAG (siehe Teil 1 dieser Vorlage) wurde auch eine Optimierung der Linie 8 untersucht. So könnte in der maßgebenden morgendlichen Spitzenstunde (Hauptverkehrszeit) eine Verstärkerfahrt der Linie 8 eingeschoben werden, um die hohe Auslastung der Linie zu dieser Zeit zu verbessern.

Durch die in der Maßnahmentabelle identifizierten Vorschläge zu Angebotsanpassungen sind die Linien 6 und 8, die auf den Linienästen ohne Taktüberlagerungen einer anderen Linie verkehren, nicht betroffen.

Teil 3: Gesamtfazit

Der städtische Haushalt steht in den kommenden Jahren vor massiven Herausforderungen. Die Inflation und die allgemein steigenden Kosten sorgen für eine Erhöhung der Ausgaben. Gleichzeitig müssen Kommunen zusätzliche Aufgaben ohne ausreichende Ausgleichsfinanzierung übernehmen. Ein großer Kostenpunkt, der in den städtischen Zuständigkeitsbereich fällt, ist die Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der Daseinsvorsorge. Gerade mit Beschluss des ÖPNV-Maßnahmenprogramms 2035 (Stadtratssitzung am 11.12.2024) und der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nürnberg 2025 (Verkehrsausschuss am 03.04.2025) hat sich der Stadtrat für einen attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNV sowie eine weitere Verbesserung des Angebotes ausgesprochen. Bereits realisierte Ausbaumaßnahmen und Angebotsverbesserungen haben zu deutlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen geführt.

Ein vollständig kostendeckender ÖPNV (ohne städtische Zuschüsse) würde unter den aktuellen Rahmenbedingungen bedeuten, dass die Ticketpreise um ein Mehrfaches steigen müssten und/oder das Angebot massiv reduziert werden müsste. Beides führt zu deutlichen Fahrgastverlusten, widerspricht den Zielen der Daseinsvorsorge und der Teilhabe wie auch den mehrheitlich als notwendig erkannten umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen und verringert die Lebensqualität in Nürnberg. Studien zeigen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des ÖPNV mindestens dreimal höher ist als seine Kosten und maßgeblich zur Wertschöpfung und damit zu Steuereinnahmen in Deutschland beiträgt. Zu diesem Ergebnis kam zuletzt im Mai 2025 auch die Studie „Wertschöpfung ÖPNV“ (MCube Consulting GmbH (TU München) im Auftrag der Initiative Zukunft Nahverkehr (DB Regio)).

Ein attraktives ÖPNV-Angebot verbessert die städtische Lebensqualität nachweislich durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs, einen geringen Platzverbrauch, geringere Schadstoffemissionen, niedrigere Lärmbelastung und durch die einfache Zugänglichkeit und Teilhabe für alle Personengruppen.

Die dargestellten Ergebnisse zeigen ergebnisverbessernde Maßnahmen in einem Gesamtumfang von 2,7 Mio. Euro auf, die nur zu vergleichsweise geringen Betroffenheiten bei den Fahrgästen führen und daher aus Sicht der Verwaltung angesichts der aktuellen Haushaltslage vertretbar sind. Eine Deckung der aktuell absehbaren jährlichen Finanzierungslücke von bis zu 40 Mio. Euro kann hiermit allerdings nicht erreicht werden. Durch den in Umsetzung befindlichen konsequenten Ausbau des Streckennetzes und die Inflation werden die jährlichen Betriebskosten der VAG weiter steigen. Weitere Einsparungen, die über die vorgelegte Maßnahmenliste hinausgehen, würden die Qualität des ÖPNV-Systems in Nürnberg nachhaltig schädigen und zu entsprechenden Fahrgastverlusten und Verlagerungseffekten bei der Verkehrsmittelwahl führen. Eine stärkere finanzielle Beteilung am ÖPNV-Angebot durch Bund und Land ist daher dringend geboten, damit die o.g. erwartete Finanzierungslücke von der Stadt Nürnberg geschlossen werden kann.