

# Relaunch Stadttarif Fürth

Mögliche Auswirkungen und Handlungsszenarien  
des "Tarifprojekts Nürnberg" für Fürth

Präsentation im Fürther Stadtrat



## **PROBST & CONSORTEN**

### **MARKETING-BERATUNG**

Altleutowitz 11  
01157 Dresden

Telefon +49 351 42440-0  
Telefax +49 351 42440-15  
info@probst-consorten.de  
www.probst-consorten.de

Fürth, 24. Juni 2015  
Christoph Stadter, Jakob Kunze

Heute möchten wir Ihnen einen ersten Einblick in das Projektvorgehen geben, für welches uns die infra beauftragt hat.

## Ziele in diesem Projekt

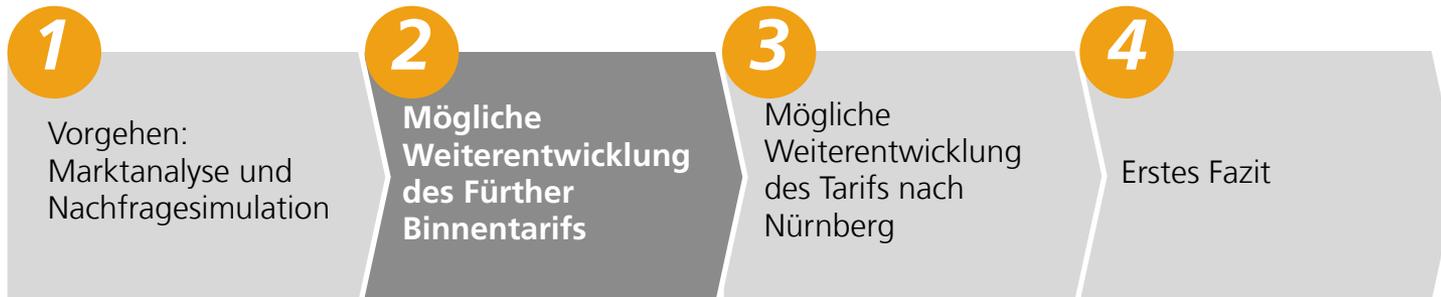
- ▶ Moderation eines Entscheidungsprozesses, wie die Stadt Fürth auf das Tarifprojekt und den Stadtratsbeschluss der Nachbarstadt reagieren soll
  - ▶ Untersuchung der Einnahmen- und Mengentrends bei der infra in den letzten Jahren
- 
- ▶ Entwicklung von Tarifszenarien für Fürth mit dem Fokus der Nachfragegewinnung
  - ▶ Aufzeigen von Gestaltungspotenzialen für die Tarifstruktur, sofern sie nicht zulasten der Gesamtnachfrage gehen
  - ▶ Prognose der Nachfragewirkungen mit einem Simulationsmodell

**Tarifzonen**  
**Tarif-Information**  
 Nürnberg-Fürth-Stein/Stadtgebiet Fürth  
 Preisstufe A/B  
 Stand: 1.1.2015

| Kategorie        | Gültigkeit  | Fürth Preisstufe B       |              | Nürnberg-Fürth-Stein Preisstufe A |              |         |
|------------------|---|--------------------------|--------------|-----------------------------------|--------------|---------|
|                  |   | Erw.                     | Kind / Ab 65 | Erw.                              | Kind / Ab 65 |         |
| Einzelkarte      | 1 Person, 1 Fahrt   | 2,30 €                   | 1,20 €       | 2,90 €                            | 1,30 €       |         |
| Non-Ticket       | Kurzstreckenfahrten (Daher ohne Kurzstreckenzuschlag)                                   | 1,80 €                   | 0,80 €       | 1,80 €                            | 0,80 €       |         |
|                  |   | pro Fahrt 1 Feld sitzend | 8,60 €       | 4,30 €                            | 9,80 €       | 4,90 €  |
| TagesTicket Solo | 1 Person, 1 Tag oder ein Wochenende   | 8,20 €                   | 3,10 €       | 6,20 €                            | 3,10 €       |         |
|                  |   | 7,90 €                   | 3,80 €       | 5,40 €                            | 3,40 €       |         |
| TagesTicket Plus | bis zu 9 Personen (max. 7 ab 10 Jahre)  | 18,00 €                  |              | 18,00 €                           |              |         |
| MobilCard        | bis zu 5 Personen (max. 2 ab 18 Jahre) nur 5 über Mitnahme nur für die Mitnahme möglich | 19,70 €                  |              | 23,30 €                           |              |         |
|                  |   | 7-Tage-MobilCard         |              | 66,50 €                           |              | 79,70 € |
|                  |   | 31-Tage-MobilCard        |              | 53,60 €                           |              | 63,90 € |
|                  |   | 9-Mon-MobilCard          |              | 59,20 €                           |              | 67,80 € |
| JahresKilo       | 1 Person, 1 Jahr  | 45,20 €                  |              | 55,10 €                           |              |         |

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Partner im VGN

# 1 Vorgehen: Marktanalyse und Nachfragesimulation



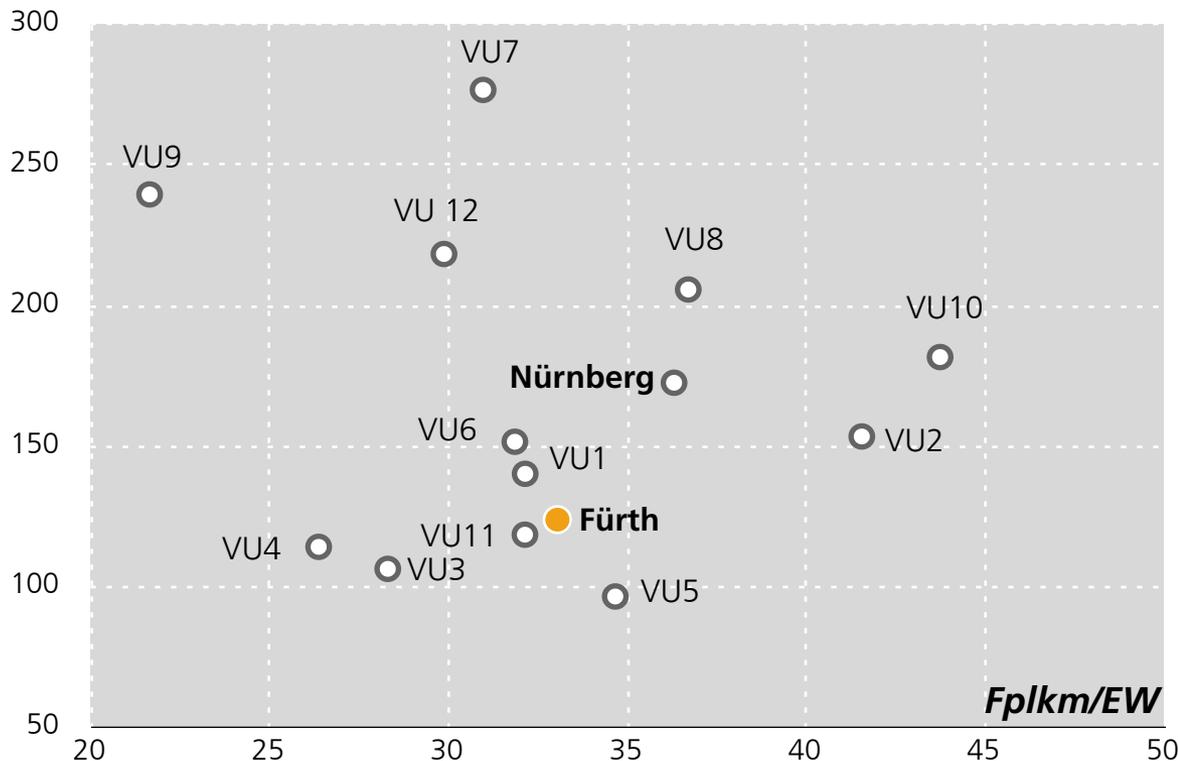
# 1 Marktanalyse: Gesamterlöse und Leistung je Einwohner

**Fürth verfügt über ein gutes Leistungsangebot bei dieser Stadtgröße und erreicht eine eher unterdurchschnittliche Marktausschöpfung.**

## Vergleich Angebotsmenge und Erlöse pro Einwohner 2013

(im Stadt- bzw. Bediengebiet des Verkehrsunternehmens; in Fürth Preisstufen A, B, K)

**Erlös/EW in [€]**



Quelle: **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG, VDV Statistik bzw. Angaben der Verkehrsunternehmen oder Geschäftsberichte; teilweise andere Bemessungsgrundlage; Daten der Jahre 2013/2012; unterschiedlicher Anteil Schiene und andere VU im Stadtgebiet; Betriebsleistungsstatistik Fürth 2013.

## Erläuterung

- ▶ Die Auswahl der Städte erfolgte unter Berücksichtigung der Datenverfügbarkeit.
- ▶ Die durchschnittliche Vergleichsstadt ist ein ganzes Stückchen größer als Fürth.

# 1 Marktanalyse: Erstes Fazit

**Die Nutzungshäufigkeit des Fürther ÖPNV pro Einwohner ist rückläufig. Dabei spielen auch tarifliche Anreize eine Rolle.**



# 1 Historie und Entwicklungspfade der Fürther Stadttarife

**Fürth hat die 2. Stufe Stadttarif bereits umgesetzt. Nun sind unterschiedliche Reaktionen auf die Attraktivierung in PS A denkbar.**

Historie:

|      | bis 1993     | 1994 bis 2011 | 2012 bis 2014                     | 2015 | 2016                             |
|------|--------------|---------------|-----------------------------------|------|----------------------------------|
| N    | Preisstufe 2 | Preisstufe 2  | Preisstufe A: 1. Stufe Stadttarif |      | Preisstufe A:<br>Attraktivierung |
| N+FÜ |              |               |                                   |      | Preisstufe K<br>stadtweit        |
| FÜ   |              |               |                                   |      |                                  |

# 1 Historie und Entwicklungspfade der Fürther Stadttarife

**Fürth hat die 2. Stufe Stadttarif bereits umgesetzt. Nun sind unterschiedliche Reaktionen auf die Attraktivierung in PS A denkbar.**

## Historie:

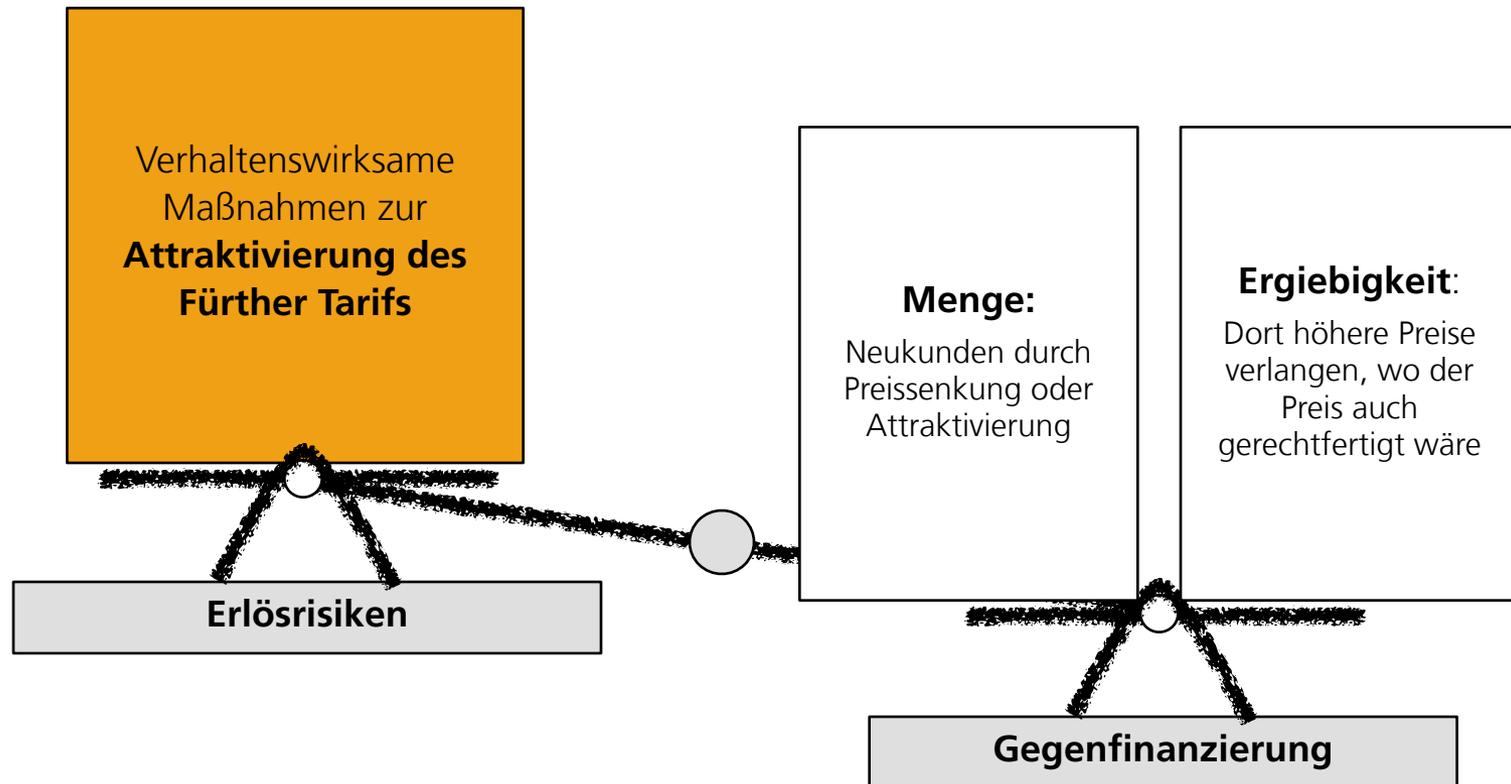
|      | bis 1993     | 1994 bis 2011 | 2012 bis 2014                     | 2015 | 2016                          |
|------|--------------|---------------|-----------------------------------|------|-------------------------------|
| N    | Preisstufe 2 | Preisstufe 2  | Preisstufe A: 1. Stufe Stadttarif |      | Preisstufe A: Attraktivierung |
| N+FÜ |              |               |                                   |      | Preisstufe K stadtweit        |
| FÜ   |              |               |                                   |      |                               |

## Strategische Alternativen:

|      | Szenario 1                    | Szenario 2                                  | Szenario 3   | Szenario 4  |
|------|-------------------------------|---|--|---|
| N+FÜ | Preisstufe A: Attraktivierung | Preisstufe A: Attraktivierung               | Preisstufe „AB“<br>(knapp unterhalb PS 3), d.h. Herausnahme Fürth aus Preisstufe A | Preisstufe A überall,<br>d.h. Abschaffung PS B<br>(einheitliches Tarifgebiet) |
| FÜ   | Preisstufe B: unverändert     | Preisstufe B: vergleichbare Attraktivierung | Preisstufe B: vergleichbare Attraktivierung  |   |

# 1 Grundgedanke der Maßnahmenformulierung

**Für jede tarifliche Attraktivierung suchen wir eine wirtschaftlich sinnvolle Gegenfinanzierung über Menge und/oder Ergiebigkeit.**

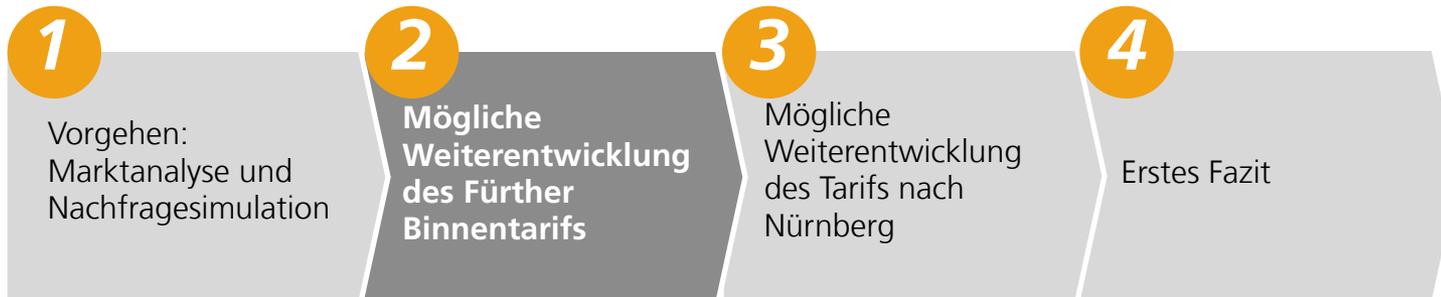


# 1 Voraussetzungen der Nachfragesimulation

## Bei der laufenden Modellierung der Tarifszenarien legen wir folgende Annahmen zugrunde:

- ▶ **Kaufmännisch vorsichtige Berechnungen:**  
Um keine unnötigen Risiken einzugehen, wird die Mengenwirkung eher vorsichtig angenommen, d.h. zusätzliche Chancen durch deutlichere Mengeneffekte durch eine besonders aktive Vermarktung sind nicht einkalkuliert worden.
- ▶ **Kombinierte Wirkung:**  
In den Szenarien werden verschiedene Ansätze zusammengefasst, deren Wirkung sich nur in wenigen Fällen direkt addieren lassen, da es umfangreiche Wechselwirkungen gibt.
- ▶ **Ökonomische Randbedingungen:** mindestens ergebnisneutral (inkl. „Atzelsberg“) bzw. die aus der wegfallenden 2. Stufe Stadttarif in Nürnberg ausstehenden Zusatzeinnahmen; ohne Berücksichtigung von Kosteneffekten (hier wird kein nennenswertes Risiko gesehen)
- ▶ **Wettbewerbsbedingung Parkgebühren:**  
Die verschiedenen Szenarien können nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn sich die Wettbewerbsbedingungen nicht in dem Sinne verschlechtern, als dass die Stadt das Parkpreisniveau nach unten anpasst.
- ▶ **Offensive Vermarktung und deutliche Verbesserung der vertrieblich-tariflichen Benutzeroberfläche erforderlich:**  
Damit sich das Mengenwachstum schneller entfaltet eintreten, ist eine aktive Vermarktung an allen Kontaktpunkten erforderlich.

## 2 Mögliche Weiterentwicklung des Fürther Binnentarifs



## 2 Maßnahmenuche im Fürther Binnenverkehr

**Über intelligente Bindungs- und Mehrnutzungsanreize könnte der Spagat gelingen, mehr Fahrgäste und mehr Einnahmen zu gewinnen.**

Strategische Alternativen:

|      | Szenario 1  | Szenario 2   | Szenario 3   | Szenario 4  |
|------|---|--|--|---|
| N+FÜ | <b>Preisstufe A:</b><br>Attraktivierung                   | <b>Preisstufe A:</b><br>Attraktivierung                  | <b>Preisstufe „AB“</b><br>(knapp unterhalb PS 3), d.h. Ausnahme Fürth aus Preisstufe A | <b>Preisstufe A überall,</b><br>d.h. Abschaffung PS B |
| FÜ   | <b>Preisstufe B:</b><br>Unverändert<br>(auch Kurzstrecke) | <b>Preisstufe B:</b><br>vergleichbare<br>Attraktivierung | <b>Preisstufe B:</b><br>vergleichbare<br>Attraktivierung                               |   |

**Konsistenz zum VGN-Tarif**

- ▶ Analogieschlüsse zu den Nürnberger Maßnahmen in Preisstufe A
- ▶ Beachten von Preisgrenzen zum Regionaltarif (Preisstufe 2)

**Eingehen auf lokalen Markt**

- ▶ Aufgreifen der Erkenntnisse der Marktanalyse, z.B. Preissensibilitäten vor Ort

## 2 Übersicht: Angedachte Einzelmaßnahmen in Fürth (Szenario 2)

### Die Attraktivierung des Fürther Binnentarifs im Szenario 2 richtet sich konsistent an den Nürnberger Überlegungen aus.

| Handlungsfelder  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| A  | B   | C  | D  |
| Preishöhe  | Räumliche Differenzierung   | Differenzierung nach Zielgruppen   | Sortimentslogik  |
| Ansätze:   | Ansätze:  | Ansätze:   | Ansätze:   |
| Preisgünstiges 9-Uhr-Abo als Fokusprodukt                      | Umlandverkehre beteiligen: Finanzierungsaufschlag für Stadtverkehre                                 | „Ingolstädter Modell“: Städt. Zuschuss für Vollzeitschüler (Sek I, Sek II-Schüler) | Tageskarte als Touristenprodukt  |
| Preisgünstige Kurzstrecke mit einfacherer Gültigkeitsregelung  | <b>Höherer Abstimmungsbedarf mit VGN-Partnern</b><br><br><b>ABER: Erhebliche Haushaltsbelastung</b> | Partnerabo als haushaltsbezogener Familien-Baukasten                               | Fahrerzuschlag: Serviceaufpreis beim Busfahrer   |
| Spürbare Erhöhung des Mehrfahrten-Rabatts auf anfassbare Größe |   | Fortentwicklung FirmenAbo für kleinere und mittlere Unternehmen                    | Stärkung der Kundenbindung im Bartarif über Mehrfahrtenkarte mit höherer Stückelung    |
|  |   |  | „MobiCard-Familie“: Überleitung des heutigen MobiCard-Zusatznutzens in das Abo-Segment |
|  |   |  | Vereinfachung der Abos: Streichung Abo3/Abo6   |

## 2 Resultierende Preise: Fahrten nach Nürnberg

**Als Basis für Fahrten von/nach Nürnberg wird die Preisstufe A laut Nürnberger Stadtratsbeschluss angesetzt.**

| Produkt heute         | Preis PS A 2016 nach Atzelsberg*** | Stadtratsbeschluss Nürnberg          | Preis PS A 2016 VVK | Preis PS 3 2016 nach Atzelsberg |
|-----------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------------------|
| Einzelfahrt*          | 2,60 €                             | Einzelfahrt                          | <b>3,00 €</b>       | 3,40 €                          |
| 4er-Ticket (je Fahrt) | 2,53 €                             | <b>8er-Ticket</b> (je Fahrt)         | <b>2,63 €</b>       | 3,36 € (mit 10er)               |
| TagesTicket Solo*     | 5,70 €                             | TagesTicket Solo                     | <b>7,70 €</b>       | ---                             |
| TagesTicket Plus*     | 9,90 €                             | TagesTicket Plus                     | <b>11,50 €</b>      | 11,70 €                         |
| Einzelfahrt Kind*     | 1,30 €                             | Einzelfahrt Kind                     | 1,50 €              | 1,70 €                          |
| 4er-Ticket Kind       | 5,00 €                             | <b>8er-Ticket Kind</b> (je Fahrt)    | <b>1,31 €</b>       | 1,68 € (mit 10er)               |
| 7-Tage-MobiCard       | 24,10 €                            | 7-Tage-MobiCard                      | 25,30 €             | 28,40 €                         |
| 9-Uhr-MobiCard        | 64,90 €                            | <b>9-Uhr-MC im Abo</b>               | <b>59,00 €</b>      | 68,00 €                         |
| 31-Tage-MobiCard      | 82,30 €                            | <b>MobiCard im Abo</b>               | <b>79,00 €</b>      | 97,10 €                         |
| Solo 31               | 69,90 €                            | Solo 31                              | 74,10 €             | 87,50 €                         |
| 9-Uhr-JahresAbo       | 45,60 €                            | <b>9-Uhr-Abo</b>                     | <b>35,00 €</b>      | ---                             |
| JahresAbo Plus        | 62,30 €                            | ---                                  | ---                 | 76,00 €                         |
| JahresAbo             | 56,90 €                            | JahresAbo                            | 56,90 €             | 69,40 €                         |
| ---                   | ---                                | <b>JahresAbo Partner**</b>           | <b>39,90 €</b>      | ---                             |
| Abo 6 (und Abo 3)     | 63,90 €                            | ---                                  | ---                 | 78,30 €                         |
| Schüler/Azubi Woche   | 17,30 €                            | Schüler/Azubi Woche                  | 19,00 €             | 22,00 €                         |
| Schüler/Azubi Monat   | 52,50 €                            | Sch.-Freifahrer, Azubis              | 55,60 €             | 65,90 €                         |
| ---                   | ---                                | <b>Schüler</b> Sek I/II Selbstzahler | <b>25 €/35 €</b>    | ---                             |

**\*: Zuschlag Fahrerpreis:**  
20 ct pro Ticketverkauf

**\*\*:** nicht für Schüler und Azubis

**\*\*\*:** noch ohne 2. Stufe Stadttarif

Tarife, die durch den Nürnberger Beschluss günstiger werden, als es die 2. Stufe Stadttarif vorgegeben hätte

## 2 Resultierende Preise: Binnenverkehr

**Anders als in Nürnberg fiel die Erhöhung der Einzelfahrt in Fürth geringer aus. Eine große Bandbreite an Tickets würde attraktiver.**

| Produkt heute          | Preis PS B/K 2016 nach Atzelsberg | Vorschlag in den Szenarien 2 und 3   | Preis im Vorverkauf | Preis beim Busfahrer |
|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------|----------------------|
| Einzelfahrt*           | 2,30 €                            | Einzelfahrt                          | <b>2,40 €</b>       | 2,60 €               |
| 4er-Ticket (je Fahrt)* | 2,23 €                            | <b>8er-Ticket</b> (je Fahrt)         | <b>2,10 €</b>       | 2,13 €               |
| TagesTicket Solo*      | 5,00 €                            | TagesTicket Solo                     | <b>5,00 €</b>       | 5,20 €               |
| TagesTicket Plus*      | 8,20 €                            | TagesTicket Plus                     | <b>8,20 €</b>       | 8,40 €               |
| Kurzstrecke Einzel*    | 1,80 €                            | Kurzstrecke Einzel                   | <b>1,60 €</b>       | 1,80 €               |
| Kurzstrecke 4er*       | 1,55 €                            | Kurzstrecke 4er                      | <b>1,38 €</b>       | 1,40 €               |
| Einzelfahrt Kind*      | 1,20 €                            | Einzelfahrt Kind                     | 1,20 €              | 1,40 €               |
| 4er-Ticket Kind*       | 1,10 €                            | <b>8er-Ticket Kind</b> (je Fahrt)    | <b>1,05 €</b>       | 1,08 €               |
| Kurzstrecke Kind*      | 0,90 €                            | Kurzstrecke Kind                     | 0,80 €              | 1,00 €               |
| Kurzstrecke Kind 4er*  | 0,80 €                            | Kurzstrecke Kind 4er                 | 0,70 €              | 0,75 €               |
| 7-Tage-MobiCard        | 20,30 €                           | 7-Tage-MobiCard                      | 20,90 €             |                      |
| 9-Uhr-MobiCard         | 55,30 €                           | <b>9-Uhr-MC im Abo</b>               | <b>48,50 €</b>      |                      |
| 31-Tage-MobiCard       | 68,60 €                           | <b>MobiCard im Abo</b>               | <b>64,90 €</b>      |                      |
| Solo 31                | 61,00 €                           | Solo 31                              | 63,60 €             |                      |
| ---                    | ---                               | <b>9-Uhr-Abo</b>                     | <b>29,90 €</b>      |                      |
| JahresAbo Plus         | 52,50 €                           | ---                                  | ---                 |                      |
| JahresAbo              | 47,90 €                           | JahresAbo                            | 46,70 €             |                      |
| ---                    | ---                               | <b>JahresAbo Partner**</b>           | <b>34,90 €</b>      |                      |
| Abo 6 (und Abo 3)      | 54,60 €                           | ---                                  | ---                 |                      |
| Schüler/Azubi Woche    | 15,40 €                           | Schüler/Azubi Woche                  | 15,70 €             |                      |
| Schüler/Azubi Monat    | 45,90 €                           | Sch.-Freifahrer, Azubis              | 45,90 €             |                      |
| ---                    | ---                               | <b>Schüler Sek I/II Selbstzahler</b> | <b>25 €/35 €</b>    |                      |

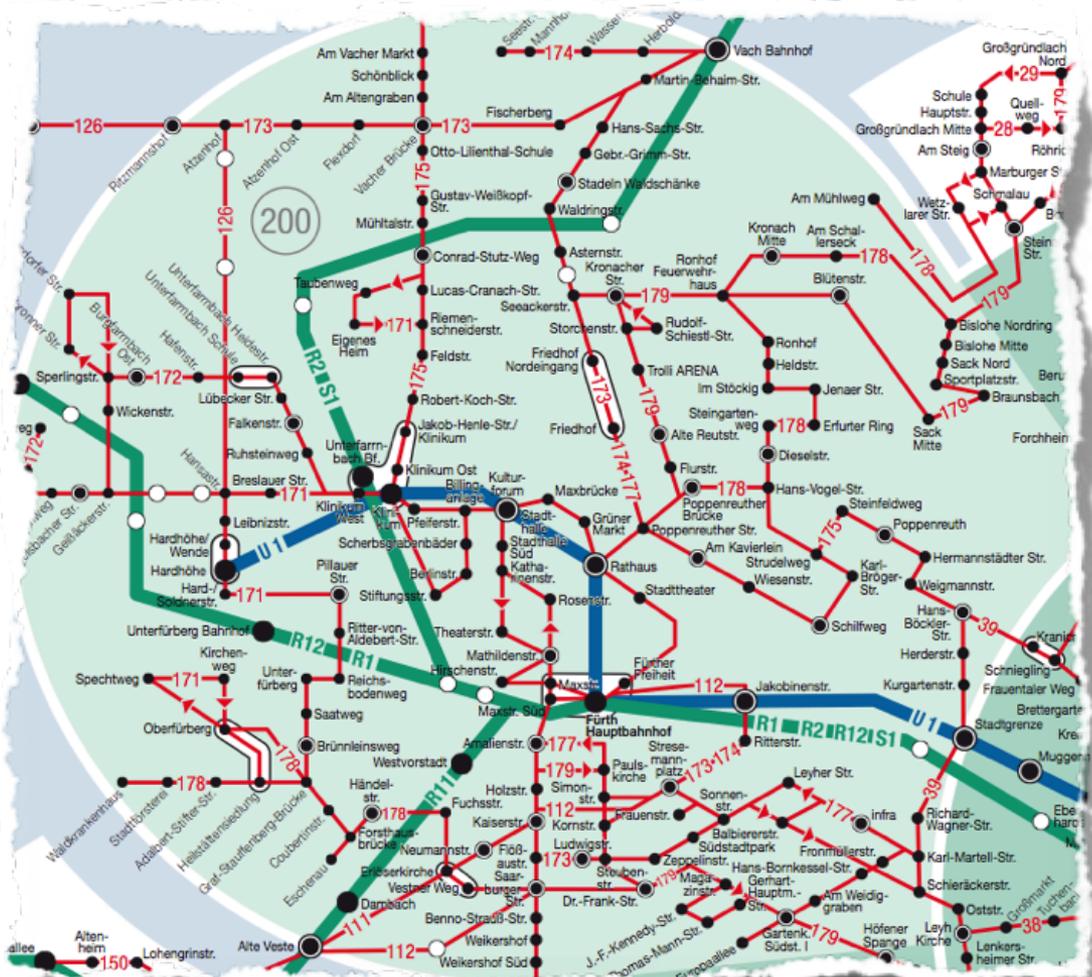
**\*: Zuschlag Fahrerpreis:**  
20 ct pro Ticketverkauf  
**\*\*:** nicht für Schüler und Azubis

Tarife, die im Vergleich zur Atzelsberg-Indexpreis 2016 günstiger werden

Weil die günstigsten Zeitkarten dann deutlich preiswerter wären, müssten sich die Gremien mit einer **Neujustierung des Sozialtickets** befassen.

## 2 Spezialfall Kurzstrecke: Erläuterung

Bei der Kurzstrecke greift die Nürnberger Regelung: Eine tendenzielle Einkürzung im Busnetz wird durch 20 ct Preisnachlass ausgeglichen.



### Heute: Tarifpunkte zählen

- ▶ **U-Bahn:** immer 2 Haltestellen
- ▶ **Bus:** variabel 3-8 Haltestellen
- ▶ **SPNV:** nur Fürth-Zirndorf, nicht gültig in der S-Bahn

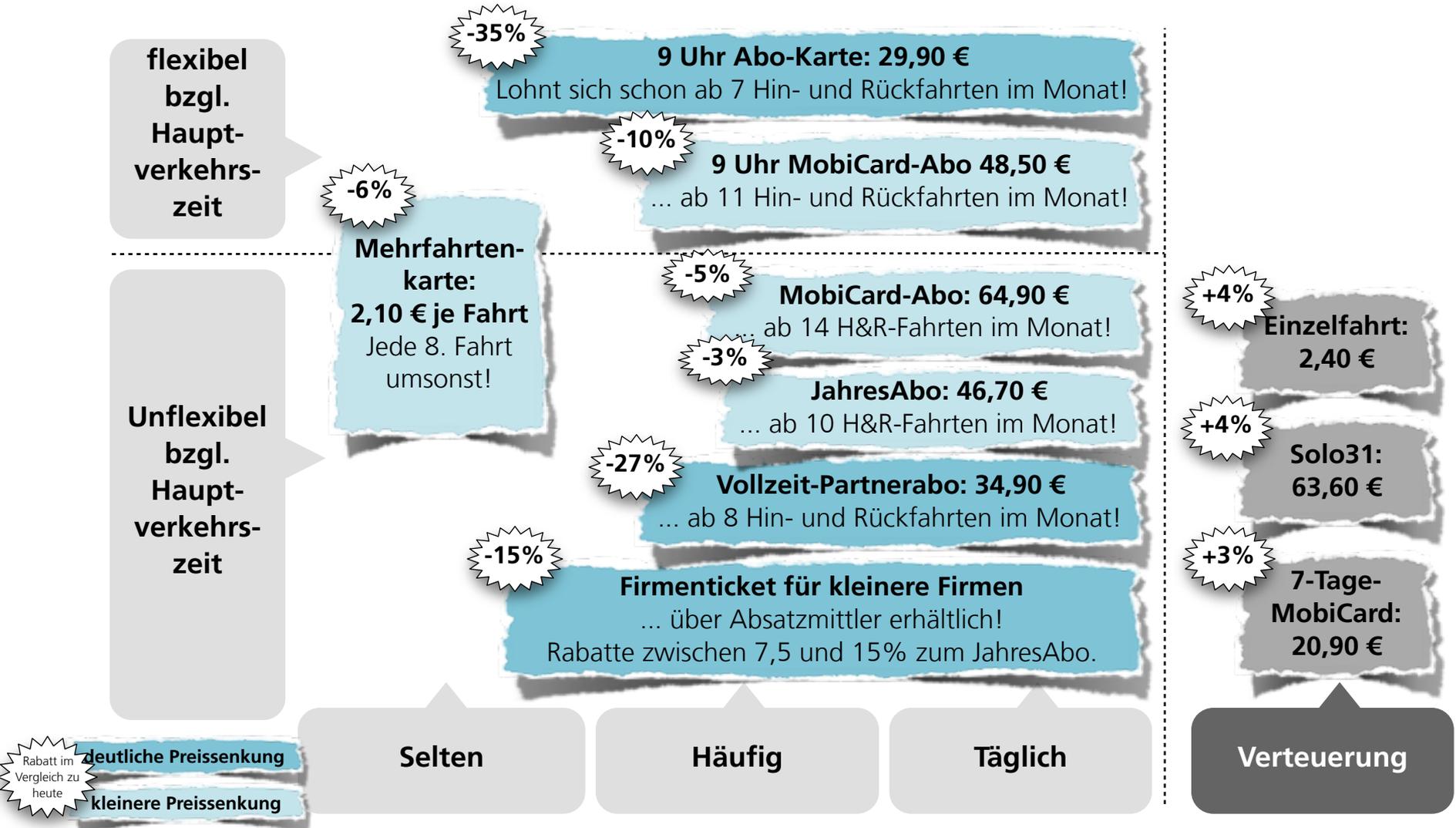
### Zukünftig: 4/2/0 Haltestellen

- ▶ **U-Bahn:** immer 2, keine Veränderung
- ▶ **Bus:** immer 4 Haltestellen, ähnlicher Effekt wie in Nürnberg
- ▶ **SPNV:** Entfall (tangiert infra nicht)

Quelle: Tarifinformation VGN 2015; VGN-Erhebung und mittlere Haltestellenweite: Übermittlung durch infra Verkehr

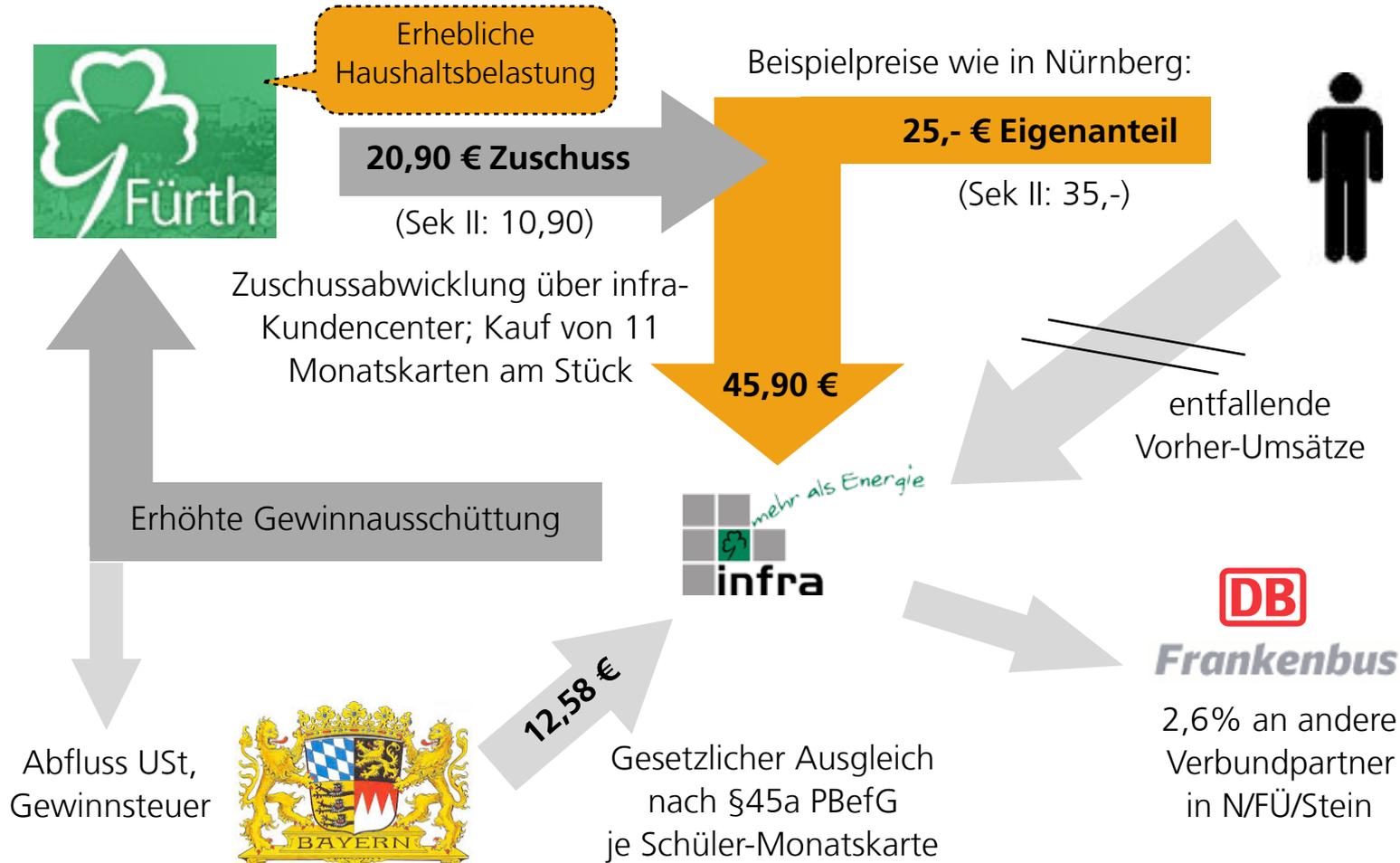
## 2 Vor- und Nachteile je nach Nutzungsverhalten (Preisstufe B)

Bei nahezu jedem Nutzungsverhalten würde stärker als bisher belohnt, wer sich an die infra bindet – nicht nur ab 9 Uhr!



## 2 Zusatzoption Schülerticket: „Ingolstädter Modell“

**Nach dem Vorbild von Ingolstadt könnte ein städtischer Zuschuss die Dauernutzung unter Schülern attraktiver machen.**



Quellen: 45a-Betrag laut VAG (für infra 2016); EAV-Anteile in PS B laut VGN (2014); Preis der Schülerkarte laut P&C-Vorschlag

# 3 Mögliche Weiterentwicklung des Tarifs nach Nürnberg



### 3 Maßnahmenuche für Fahrten nach Nürnberg

**Aus Fürther Sicht kann ein Herauslösen aus der PS A Vorteile haben: Die Langstrecken in die Nachbarstadt sind heute vergleichsweise billig.**

Strategische Alternativen:

|      | Szenario 1                              | Szenario 2  | Szenario 3   | Szenario 4  |
|------|---|---|--|---|
| N+FÜ | <b>Preisstufe A:</b><br>Attraktivierung | <b>Preisstufe A:</b><br>Attraktivierung               | <b>Preisstufe „AB“</b><br>(knapp unterhalb PS 3), d.h. Ausnahme Fürth aus Preisstufe A | <b>Preisstufe A überall,</b><br>d.h. Abschaffung PS B |
| FÜ   | <b>Preisstufe B:</b><br>unverändert     | <b>Preisstufe B:</b><br>vergleichbare Attraktivierung | <b>Preisstufe B:</b><br>vergleichbare Attraktivierung                                  |   |

**Konsistenz zum VGN-Tarif**

- ▶ entweder Nutzung einer im VGN vorhandenen Preisstufe: Preisstufe 3
- ▶ oder Vermeidung von Neuzonierungen, d.h. Schaffung einer neuen Preisstufe „AB“

**Eingehen auf lokalen Markt**

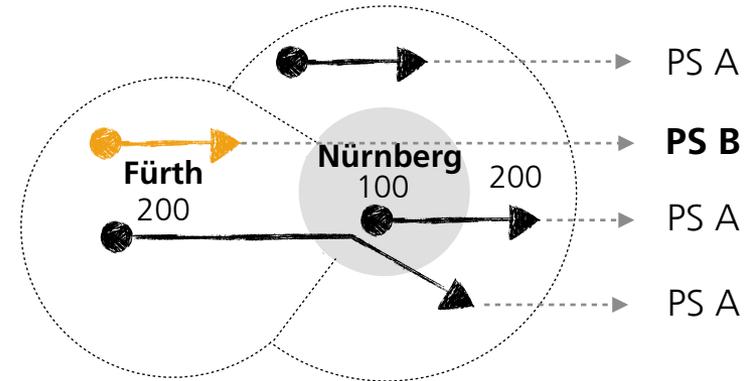
- ▶ marktübliche Preise für Nachbarstadtrelation verlangen
- ▶ Zahlungsbereitschaft scheint laut Nachfragedaten auf Langstrecken vorhanden

### 3 Prinzip der Herauslösung aus PS A

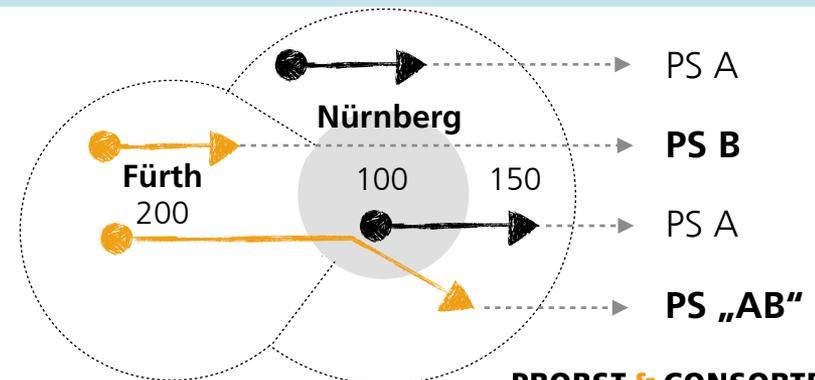
**Die Trennung von Nürnberg und Fürth erlaubt eine höhere Bepreisung der weiten Strecken über die Stadtgrenze.**



**Heute:** Fürth eigene Stadtpreisstufe B;  
Nürnberg immer PS A, die auch in Fürth gilt



**Trennung Nürnberg und Fürth:** PS A nur Stadtgebiet Nürnberg, PS B nur im Stadtgebiet Fürth, Preisstufe „AB“ für Fahrten über die Stadtgrenze (knapp unterhalb PS 3)

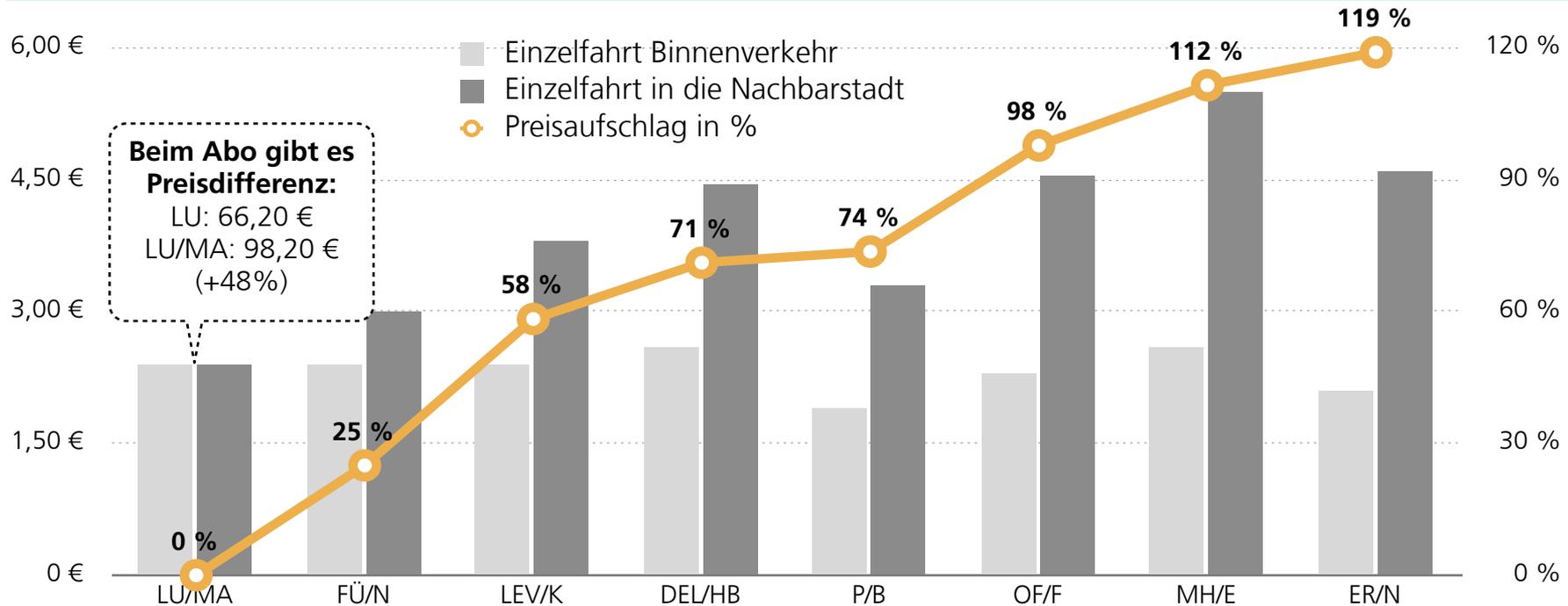


### 3 Vergleich der Preishöhe zwischen Nachbarstädten

## Die Fahrt zwischen Offenbach, Erlangen oder Mülheim und der jeweils größeren Nachbarstadt kostet mind. das Doppelte wie im Binnentarif!

#### Einzelfahrpreise zwischen unmittelbar benachbarten Städten

(verglichen mit dem Binnentarif der kleineren Stadt, Fahrpreise 2015 pro Richtung, Fürth/Erlangen/Nürnberg 2016)



**Beim Abo gibt es Preisdifferenz:**  
 LU: 66,20 €  
 LU/MA: 98,20 €  
 (+48%)

| EW in Tsd. | LU  | MA  | FÜ  | N   | LEV | K     | DEL | HB  | P   | B     | OF  | F   | MH  | E   | ER  | N   |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|            | 162 | 295 | 120 | 498 | 160 | 1.020 | 75  | 546 | 160 | 3.400 | 117 | 688 | 169 | 567 | 105 | 498 |

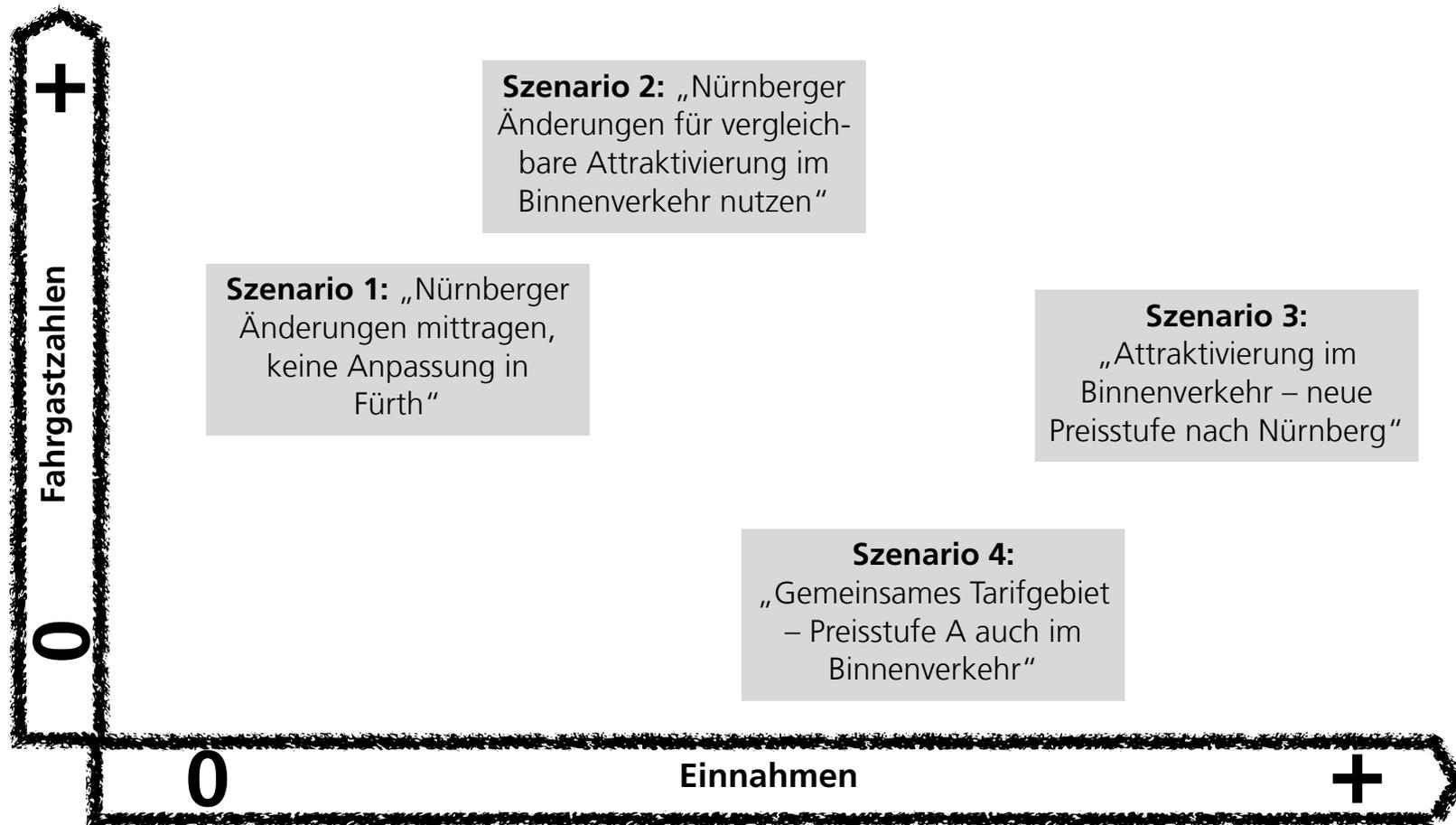
Quelle: **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG, Tarifinformationen der Verkehrsverbände, Abruf 22.06.15;  
 Fürth/Erlangen/Nürnberg: Fahrpreise 2016 laut Atzelsberg, Nürnberger Stadtratsbeschluss und unseren Vorschlägen für Fürth (Szenario 3)

# 4 Erstes Fazit



## 4 Tarifszenarien: Tendenz der Erlös-/Nachfragewirkung

Nach den ersten Modellierungen zeigen sich Rangfolgen der Szenarien hinsichtlich ihrer Wirkungen auf Fahrgastzahlen und Einnahmen.



*Hinweis:* konkrete Lage abhängig von der Einnahmeverteilung (gerade im Berechnungsprozess) und der Umsetzung eines attraktiven Schülertickets (Ingolstädter Modell)

**Insgesamt profitiert Fürth von der Umgestaltung der PS A, kann aber mit einer Attraktivierung im Binnenverkehr noch mehr erreichen.**

Neu ab 1.1.2015

SRU

Einfach kinderleicht –  
das kleine Preisstufen-ABC

ABC  
DEF  
für Städte

Alles klar –  
starklar!

Ab 1.1.2015 haben 20 VGN-Städte Preisstufen mit den Buchstaben-Bezeichnungen A, B, C, D oder F. Fahren Sie nur innerhalb der oben dargestellten VGN-Stadtfläche, dann wählen Sie einfach die Preisstufe mit dem entsprechenden Buchstaben: z. B. in Fürth die Preisstufe B, in Erlangen die Preisstufe C, ... In Nürnberg-Fürth-Siem hat die Preisstufe weiterhin A.

Für Fakten außerhalb dieser VGN-Stadtfläche gelten Preisstufen mit 2Ziffern-Bezeichnungen (1-10).

VGN  
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

www.vgn.de/tarif2015

Quelle: [http://www.stadtverkehr-fuerth.de/typo3temp/pics/Das\\_kleine\\_Preisstufen-ABC\\_01\\_0e8a213099.jpg](http://www.stadtverkehr-fuerth.de/typo3temp/pics/Das_kleine_Preisstufen-ABC_01_0e8a213099.jpg)

- ▶ **Attraktivierung der Preisstufe A:** Auch Fürth profitiert von den Maßnahmen der Preisvariation in PS A. Die Senkung des 9-Uhr-Preises erscheint finanziell verkraftbar.
- ▶ **Optimierung des Stadttarifs Fürth:** Eine vergleichbare Attraktivierung wie in PS A lässt sich trotz der nahen Preisobergrenzen (PS 2) auch in PS B umsetzen. Dies verspräche zusätzliche Mehrnutzungs- und Erlöseffekte insb. im Fürther Busverkehr.
- ▶ **Option Herausnahme Fürth aus Preisstufe A:** *Im Vergleich mit anderen Städten wäre eine solche Preiserhöhung in die Nachbarstadt marktüblich. Es gilt zu untersuchen, wie elastisch sich die Nachfrage in diesem Fall verhalten würde.*
- ▶ **Option Auflösung der Preisstufe B:** *Die Vereinheitlichung der Preise in Fürth könnte ebenfalls positive Erlöswirkung haben. Jedoch zeigte sich der Binnenverkehr in der Vergangenheit mittelfristig sehr preissensibel und würde nun mit einer dritten deutlichen Erhöhungsstufe konfrontiert.*

## Projektbearbeiter



Diplom-Verkehrswirtschaftler  
**CHRISTOPH STADTER**  
*Senior Consultant, Projektleiter*

- ▶ c.stadter@probst-consorten.de
- ▶ Tel. 0351 42440-11



Diplom-Volkswirt  
**GERHARD PROBST**  
*Geschäftsführer*

- ▶ g.probst@probst-consorten.de
- ▶ Tel. 0351 42440-13



Diplom-Verkehrswirtschaftler  
**JAKOB KUNZE**  
*Senior Consultant*

- ▶ j.kunze@probst-consorten.de
- ▶ Tel. 0351 42440-24

## Beratungsschwerpunkte

- ▶ Erlösoptimale Tarif- und Vertriebsstrategien
- ▶ Alternative und integrierte Mobilitätsangebote
- ▶ Quantitative Marktforschung
- ▶ Ertragsmanagement im Regionalbusverkehr
- ▶ SPNV-Markt
- ▶ Entwicklung und Moderation von Marketingstrategien für Verkehrsunternehmen und Verbünde
- ▶ Kundenbindungsmanagement
- ▶ Preis-Leistungs-Strategien
- ▶ Vertriebsstrategien
- ▶ Datenanalyse, statistische Verfahren
- ▶ Anwendung der Methoden des Operations Research
- ▶ SPNV-Marketing im Wettbewerb
- ▶ Vermarktungskonzeptionen im Regionalverkehr