

## **Vorlage für die Sitzung des Stadtrates am 16. Mai 2007**

### **Tariffortschreibung zum 09.12.2007/01.01.2008**

In seiner Sitzung am 16.2.2006 stimmte der Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh der Einführung einer neuen Zeitkartenstrategie bereits zu. Nachdem diese Konzeption für das Jahr 2007 nicht umgesetzt werden konnte, soll die Zeitkartenstrategie nun im Zuge der Tariffortführung des Jahres 2008 eingeführt werden. Die Geschäftsführung der VGN GmbH erläuterte den Aufsichtsratsmitgliedern die geplanten Anhebungen und die Grundzüge der Zeitkartenstrategie während der Sitzung am 29.3.2007 und stand anschließend für Fragen zur Verfügung.

In der Gesellschafterversammlung am 21.3.2007 stimmte der Vertreter der infra fürth verkehr gmbh unter Gremienvorbehalt der im Folgenden skizzierten Tarifierhebung zu. Der Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh stimmte der Erhebung in seiner Sitzung am 26.4.2007 ebenfalls zu.

#### **1. Allgemeines**

Zur Tarifierhebung 2007/2008 wird grundsätzlich wieder entsprechend den Atzelsberger Beschlüssen ein auf der Basis des prognostizierten Warenkorb-Index 2008 entwickelter Tarifierhebungssatz Anwendung finden.

Gemäß den Vorgaben aus der Gesellschafterversammlung vom 22.6.2006 und 21.3.2007, „eine Zeitkartenstrategie weiter anzustreben“, sowie aufgrund der Zustimmung des Grundvertrags-Ausschusses vom 13.7.2006 zu einem solchen Vorgehen werden zur Tarifierhebung 2007/2008 die Ziele

- größere Tarifgerechtigkeit,
- transparenteres Tarifsysteem,
- Gewinnung neuer Kunden sowie
- Erhöhung des Stammkundenanteils

mit einer Systematisierung des Zeitkartenangebotes weiter verfolgt. Hierbei gilt es neben wirtschaftlicher, marketingstrategischer, marktrelevanter und tarifpolitischer Aspekte auch die politischen Interessen in die Überlegungen und Vorschläge mit einzubeziehen.

Zu beachten ist darüber hinaus, dass bei den ausgearbeiteten Ergiebigkeitsrechnungen die für 2008 vereinbarte 0,2-prozentige Rücknahme des Erhebungsprozentsatzes für die Währungsumstellung sowie die Finanzierung der geplanten Verkehrserhebung 2008 (0,1%) miteinbezogen, d. h. gegengerechnet wurden und somit der Warenkorbindex um 0,1% reduziert wurde.

## **2. Preis- und Strukturmaßnahmen im Zeitkartentarif (Zeitkartenstrategie)**

### **2.1 Anlass der Reformüberlegungen**

#### **2.1.1 Reform-Ziele**

##### **Mehr Transparenz im Tarifsysteem**

Durch einen systematischen Aufbau des Tarifsystems sollen Zusatz- und Minderleistungen sowie die Dauer der Bindung an den VGN kostenmäßig stets gleich bewertet und die Preise damit nachvollziehbar werden. Die Zu- und Abschläge für diese Ticketmerkmale werden dabei auf den Preis eines Basisangebotes aufgeschlagen bzw. dieser bei Nutzeneinschränkungen um den entsprechenden Betrag gekürzt werden.

##### **Größere Tarifgerechtigkeit**

Durch die an das ermittelte Mobilitätsverhalten angelehnten Modifizierungen im Zeitkartenbereich sollen Fahrten, Zusatz- und Minderleistungen sowie die Dauer der Bindung ihrer tatsächlichen Wertigkeit und Inanspruchnahme entsprechend bepreist werden.

##### **Neukundengewinnung**

Mit preislich attraktiven und an die Mobilitätsbedürfnisse angepassten Angeboten sollen potenzielle ÖPNV-Kunden angesprochen und zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angeregt werden.

##### **Erhöhung des Stammkundenanteils**

Durch die Einführung neuer, an unterschiedliche Mobilitätsmuster angepasste Zeitkartenangebote sollen Stammkunden gewonnen werden. Damit verbunden sind Vertriebskosteneinsparungen sowie die Gewinnung von Kundendaten, wobei Letzteres zwar nicht direkt monetär zu bewerten, jedoch als wertvolles marketingstrategisches Instrument zu sehen ist.

#### **2.1.2 Grundüberlegungen**

Zur Erreichung der Reformziele gilt es nachfolgende grundsätzliche Strategieausrichtungen zu verfolgen:

- systematischer Aufbau des Tarifs (preisliche Abhängigkeiten der Angebote untereinander)
- Vielnutzer zahlen mehr als Wenignutzer
- Sortimentserweiterung durch an verschiedene Mobilitätsbedürfnisse angepasste Angebote

### **2.2 Maßnahmen**

- Anwendung eines Index von 1,69% auf alle Angebote, die nicht von der Systematisierung betroffen sind (Warenkorb-Index 1,79% +0,1% Kosten der Verkehrserhebung – 0,2% Rücknahme Währungsumstellungskosten).

- Einführung einer persönl. 31-Tage-Karte (= gleitende Gültigkeit) im preislichen Spannungsverhältnis 75 : 100 zur Schülermonatsmarke, d. h. Preisaufschlag auf diese 33%. Der Preis wird unterhalb des MobiCard-Preises 2007 angesiedelt sein. Der Verzicht auf eine laut Untersuchung durchaus mögliche Bepreisung der gleitenden Gültigkeit ist mit Vertriebsentlastung (geringere Spitzen am Monatsanfang) sowie guter Werbewirksamkeit in Bezug auf Kundenfreundlichkeit zu rechtfertigen. Die persönliche 31-Tage-Karte bildet die Preisbasis für alle anderen Zeitkartenangebote.
- Preisabstand zwischen persönlicher 31-Tage-Karte und 31-Tage-MobiCard 7%, wobei die Einführung einer persönlichen 31-Tage-Karte aus absatz- und marketingstrategischer Sicht in einem ersten Schritt grundsätzlich einen Preisabstand um die 10% haben sollte, ein solcher derzeit jedoch nicht konsensfähig erscheint.  
*Denn:*  
Selbst bei dem 7-prozentigen Preisabstand (= 3,60 €) würde sich eine MobiCard mit einer einzigen zusätzlichen Hin- und Rückfahrt (Kosten 3,80 €) innerhalb von 31 Tagen bereits rechnen.
- Beibehaltung des Sortimentsteils „8-Uhr-Abo“. Aufgrund der Sonderstellung dieses Angebots (nur in TS 100/200 erhältlich) sowie aufgrund nicht ausreichender Untersuchungsdaten erfolgte die Preisanpassung außerhalb der Zeitkartenpreissystematik und zwar der des JahresAbos in Tarifstufe 2 entsprechend.
- Einführung eines 3- sowie eines 6-MonatsAbos. Grundlage für die Festlegung der Abschläge auf die persönliche 31-Tage-Karte ist der beim JahresAbo gewährte Rabatt auf die persönliche 31-Tage-Monatskarte in Höhe von 21%, welcher beim 6-Monats-Abo halbiert (= 10,5%) und beim 3-Monats-Abo geviertelt (= 5,25%) wurde.
- JahresAbo in Tarifstufe „K“:  
Reduzierung der sich aufgrund der Systematisierung ergebenden und als nicht marktverträglich erachteten Verteuerung von rund 11%. Deshalb Erhöhung des Preises um 4,37%, was in etwa den Anhebungssätzen beim JahresAbo in den anderen Tarifstufen entspricht.
- 9-Uhr-MobiCard:  
Das aktuelle Preisgefüge der 9-Uhr-MobiCard erlaubt aktuell keine Systematisierung über alle Tarifstufen. Entsprechend wurden in diesem Sortimentsbereich konsensfähig erscheinende und als marktverträglich erachtete Bepreisungen vorgenommen.
- Preisabhängigkeiten der sonstigen Angebote untereinander entsprechen grundsätzlich den Vorschlägen aus dem Jahr 2006 bzw. den Empfehlungen des Marktforschungsinstituts WVI.
- Bartarif:
  - Erhöhung des Einzelfahrkartenpreises für Erwachsene in PS 2 um 10-Cent
  - Anpassung des 10er-Streifenkartenpreises entsprechend den Prämissen auf 8,60 Euro (Prämissen: Streifenkarte in keiner Preisstufe teurer als Einzelfahrkarte und Streifenkarte preisgleich mit Einzelfahrkarte in Preisstufe 10)

### **3. Preismaßnahmen im Bartarif**

Nach nunmehr 4 Jahren Preisstabilität der Einzelfahrkarten in Preisstufe 2 (verfolgtes Ziel war die Reduzierung bzw. Aufhebung des Rabatts der Streifenkarten ggü. den Einzelfahrkarten) wird es unternehmensseitig mittlerweile als gerechtfertigt und notwendig erachtet, 2008 den Preis der „Einzelfahrkarte Erwachsene“ von 1,80 Euro auf 1,90 Euro anzuheben. Dies bedeutete zwar eine rund 5,6-prozentige Verteuerung, lässt sich aber wegen der automatenbedingt nicht möglichen Erhöhung um 5 Cent zu keiner Zeit umgehen. Ohnehin zeigt die Betrachtung eines theoretischen entsprechend der in der Vergangenheit umgesetzten allgemeinen Tarifierhöhungssätze gebildeten Preises, dass mittlerweile ein Preis von 2 Euro durchaus vertretbar wäre, und man damit im bundesweiten Vergleich immer noch im Mittelfeld läge.

In der Umsetzung durchaus als diffizil gesehen wird diese 10-Cent-Erhöhung deshalb, weil das große Volumen an Einzelfahrkarten und die daran gekoppelte Preiserhöhung des TagesTicket Solo einen großen Teil des nach den Atzelsberger Beschlüssen vorgesehenen Tarifierhöhungssatzes „auffressen“ würde.

Dazu kommt, dass, um das heute bestehende Preisverhältnis zwischen Einzel- und 10er-Streifenkarte zu wahren, im Grunde auch die 10er-Streifenkarte entsprechend zu verteuern war. Wegen der Prämisse der Preisgleichheit von Einzel- und 10er-Streifenkarte in der Preisstufe 10 bedeutete dies wiederum einen überdurchschnittlichen Preisanstieg auch bei den Einzelfahrkarten in Preisstufe 10 und somit auch in den Preisstufen darunter (also nicht mehr ausschließlich in Preisstufe 2).

Eine moderatere Verteuerung in Preisstufe 10 läuft zwar dem Strategieansatz der letzten Jahre entgegen, wurde aber sowohl aus Marktsicht als auch aufgrund des damit größeren Preisentwicklungsspielraums in anderen Bereichen (z. B. Zeitkartenstrategie) hingenommen. Zielsetzung für die nächsten Jahre sollte dann aber sein, die Preisschere zwischen Einzelfahr- und 10er-Streifenkarte wieder zu schließen, um die insbesondere in der Preisstufe 2 sehr hohe und heutzutage nicht mehr zu rechtfertigende Rabattierung auf ein Minimum zu reduzieren.

### **4. Auswirkungen für die infra fürth verkehr gmbh**

Nachdem die Tarifstufe K bereits zur Erhöhung für das Jahr 2007 angehoben wurde, muss für 2008 auf eine erneute Erhöhung verzichtet werden. Stattdessen wird es eine Erhöhung in der über Jahre hinweg unberücksichtigten Tarifstufe 2 geben, an der Fürth über den verbliebenen Alteinnahmeschlüssel und aufgrund des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs partizipiert.

Unter Einbeziehung der Zeitkartenstrategie ergibt sich für die Tarifstufe K eine insgesamt zu erwartende Einnahmensteigerung von 1,13%, während die Tarifierhöhung insgesamt über alle Tarifstufen Mehrerlöse von 2,39% erwarten lässt.

Fürth, 18.04.2007  
infra fürth verkehr gmbh