

Anpassung der Fahrpreise im Stadtgebiet Fürth auf das bundeseinheitliche Durchschnittsniveau durch Rückführung der fürthweit gültigen K-Zone auf die Tarifstufen 2 und K in zwei Teilschritten zum 01.01.2012 und 01.01.2015

Nach intensiven Beratungen in mehreren Sitzungen des Aufsichtsrates der infra fürth verkehr gmbh wurde die nun zur Entscheidung stehende Vorlage und der zugehörige Sachverhalt nochmals ausführlich in der Aufsichtsratssitzung am 23. September 2010 erörtert und in der Sitzung am 28. Oktober 2010 beschlossen. Zudem stimmte das Gremium, für den Fall einer positiven Stadtratsentscheidung in Bezug auf die Tarifanpassung, den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen im Busbereich (Verlängerung der Linie 178 zum SportPark, NightLiner nach Erlangen, Reduzierung der Anmietquote auf 20%) ebenfalls zu.

Ergebnisse der Beratungen im Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh:

- Zur Aufrechterhaltung des hohen Standards im ÖPNV in Fürth ist eine Angleichung der Tarife an das bundeseinheitliche Durchschnittsniveau vergleichbarer Städte unbedingt notwendig.
- Zur einfacheren Kommunikation und zur Vermeidung von Ausgleichsansprüchen der Mitgeschafter im VGN muss der Zustand vor Einführung der flächendeckenden K-Zone wieder hergestellt werden. Es handelt sich folglich um die Rückführung einer durch Artikel 8(5) des VGN-Grundvertrages geregelten Maßnahme.
- Dies bedeutet, dass künftig in Fürth wieder zwei Tarife gelten würden: Tarifstufe 2 für das gesamte Stadtgebiet und Tarifstufe K für eine noch zu definierende Kurzstrecke, die selbstverständlich auch die Einzelhändler in der Innenstadt unterstützen soll.
- Für die Tarifstufe K stehen das 2-/4-Modell oder die Tarifpunktlösung zur Diskussion mit den anderen Gesellschaftern im VGN.
- Ein Big Bang, d.h. die Anhebung auf Benchmarkniveau mittels einer einzigen Tarifierhöhung ist politisch nicht gewünscht.
- Folglich sollte die Tarifierhöhung in zwei jeweils gleichen Schritten in den Jahren 2012 und 2015 erfolgen, die monetäre Entlastung für die Stadt Fürth ergäbe sich somit auch in zwei Teilschritten 2013 und 2016. Beide Schritte müssen zwingend durch einen einzigen Beschluss des Stadtrates/Aufsichtsrates festgelegt werden, um die bereits angesprochenen Ausgleichsansprüche anderer Gesellschafter einzuschränken bzw. zu vermeiden.
- Für den Zeitraum zwischen 2012 und 2015 soll in Fürth ein für das gesamte Stadtgebiet geltender Stadttarif F (Arbeitstitel) eingeführt werden, der als Zwischentarif bis zur Erreichung der Tarifstufe 2 in 2015 dienen wird. Dieser soll bei 1,90 € liegen und ist somit immer noch 20 Cent (Stand 01.01.2011) günstiger als die aktuelle Tarifstufe 2.
- Fahrten innerhalb Fürths sind somit im ersten Schritt günstiger als Fahrten von und nach Nürnberg. Um dies auch im zweiten Stepp gewährleisten zu können, müsste auch Nürnberg seine Absichten in die Tat umsetzen und seine Preise sukzessive erhöhen. Die VAG und die Stadtspitze Nürnbergs arbeiten unter Hochdruck an diesem Thema.
- Tarifstufe K für die Kurzstrecken gilt bereits in vollem Umfang ab dem ersten Umsetzungsschritt 2012, d.h. vermutlich auf einem Niveau von 1,70 €.

- Die verantwortliche politische Spitze Fürths hat bereits mit OB Maly Kontakt aufgenommen, um dort für einen zeitgleichen Einstieg beider Kommunen in die Tarifierung zu plädieren.
- Um Ausgleichsansprüchen der übrigen VGN-Gesellschafter bestmöglich vorzubeugen – wie bereits erwähnt -, muss dieser Beschluss bereits beide Stufen der Tarifierung beinhalten. Nach Vollzug der ersten Stufe verringert sich der für die K-Zone in Fürth an den VGN-Einnahmenpool zu entrichtende Ausgleichsbetrag um ca. die Hälfte auf ca. 290.000,- €. Mit Umsetzung der zweiten Stufe entfällt dieser Anspruch dann ganz.

Resultierende Änderungen im Preisgefüge des Fahrkartensortiments:

Wie bereits erläutert, soll die Tarifierung in zwei Schritten erfolgen. Die Schließung der Ertragslücke erfolgt dabei jeweils hälftig in zwei Anpassungsschritten in den Jahren 2012 und 2015. Ausgleichsansprüche des VGN-Einnahmenpools für die flächendeckende K-Zone bzw. den zwischen 2012 und 2015 geltenden Zwischentarif entfallen mit Umsetzung der zweiten Stufe ab dem 01.01.2015 vollständig.

Auf Preisbasis des Jahres 2011 ergeben sich die unten dargestellten neuen Fahrpreise für das Verkehrsgebiet Fürth. Hierbei gilt es zu beachten, dass der Preis für eine Einzelfahrt der Tarifstufe K ab 2012 ohnehin schon bei 1,70 € liegen könnte, abhängig von den Tarifverhandlungen der Gesellschafter.

Fürth: K → 2 mit Zwischenschritt

Stück: 2009, Preis EF in erstem Schritt 1,90 €, in zweitem Schritt 2,10 €

*Preisstand 2011

Annahme:

keine Wanderungen, kein Neuverkehr, keine weitere Tarifierung bis zum 2. Schritt

Prozentuale Preisanhebungen in 1. und 2. Schritt möglichst gleich

Ticket	Preisstufe	Preis 2011	Preis 1. Schritt (2012)	Erhöhung % 1. Schritt	Zielpreis (PS 2) nach 2. Schritt (2015)*	Erhöhung % 2. Schritt
Ef Erwachsene	K	1,60	1,90 €	18,75%	2,10 €	10,53%
Ef Kind	K	0,80	0,90 €	12,50%	1,00 €	11,11%
Sk Erwachsene	K	6,80	8,00 €	17,65%	9,40 €	17,50%
Sk Kind	K	3,40	4,00 €	17,65%	4,70 €	17,50%
TagesTicket	K	3,40	3,80 €	11,76%	4,20 €	10,53%
Solo 31	K	35,20	44,40 €	26,14%	55,90 €	25,90%
7-Tage-MobiCard	K	11,70	14,80 €	26,50%	18,70 €	26,35%
31-Tage-MobiCard	K	39,90	50,50 €	26,57%	63,90 €	26,53%
9 Uhr-MobiCard	K	31,60	40,00 €	26,58%	50,50 €	26,25%
Abo 3	K	33,40	42,10 €	26,05%	53,00 €	25,89%
Abo 6	K	31,50	39,70 €	26,03%	50,00 €	25,94%
JahresAbo	K	26,00	33,80 €	30,00%	44,20 €	30,77%
JahresAbo Plus	K	28,50	37,20 €	30,53%	48,40 €	30,11%
Firmentarif	K	23,40	30,50 €	30,34%	39,80 €	30,49%
FirmenAbo Plus	K	25,90	33,80 €	30,50%	44,00 €	30,18%
Schüler Mon Selbst	K	26,50	33,40 €	26,04%	42,20 €	26,35%
Schüler Mon Kosten	K	26,50	33,40 €	26,04%	42,20 €	26,35%
Schüler Woche Selbst	K	8,90	11,20 €	25,84%	14,10 €	25,89%
Schüler Woche Kosten	K	8,90	11,20 €	25,84%	14,10 €	25,89%

Einnahmensteigerungspotenziale:

Unter Beteiligung Nürnbergs an der Tarifierpassung, d.h. für den Fall dass auch Nürnberg die Fahrpreise bis 2015 auf Benchmarkniveau anhebt, wurde ein zusätzliches Einnahmepotenzial von 2,7 Mio. € identifiziert. Da nicht bekannt ist und auch über Nachfrageelastizitätsrechnungen bei einer Tarifierhebung in dieser prozentualen Größenordnung nicht vorausgesagt werden kann, wie viele Fahrgäste abwandern, ihre Fahrtgewohnheiten ändern bzw. auf andere Fahrkarten ausweichen, wurde angenommen, dass sich **die jährlichen Mehreinnahmen auf ca. 2,5 Mio. € bei Erreichung der Zielpreisstufe im Jahr 2015** belaufen werden.

Das geforderte Zweistufenmodell wird jeweils in den Jahren 2012 und 2015 zu einer hälftigen Umsetzung der erforderlichen Anpassungen führen, mit der Folge dass 2013 bis 2015 auch nur mit Mehreinnahmen von ca. 1,25 Mio. € zu rechnen sein wird. Die vollen Mehreinnahmen (unter Beteiligung Nürnbergs) stehen folglich erst ab dem Jahr 2016 zur Entlastung der Stadtkasse zur Verfügung.

Auswirkungen auf das Schulverwaltungsamt:

Durch die Anhebung der Tarife auch im Ausbildungsverkehr wird das Schulverwaltungsamt als Kostenträger der Schülerbeförderung einen erhöhten Aufwand in der ersten Umsetzungsstufe von ca. 300.000,- € p.a. haben. Insgesamt, nach Einführung der zweiten Stufe, erhöht sich der jährliche Aufwand dann auf ca. 600.000,- €. In der Saldobetrachtung (Gegenüberstellung von höheren Kosten des Schulverwaltungsamtes und geringeren Ausgleichszahlungen nach §45a PBefG bei der infra fürth verkehr gmbh gegenüber höheren Tarifeinnahmen aus dem Schülerverkehr) ergibt sich unter Berücksichtigung der Erstattung des Kultusministeriums an die Stadt Fürth für einen Teil der Kosten **für die Schülerbeförderung ein in etwa neutrales Ergebnis.**

Aktueller Sachstand und offene Themen:

Folgende Aspekte sind vor Umsetzung der Maßnahme noch innerhalb des VGN zu diskutieren und zu klären, bzw. wurden bereits erörtert:

- Grundsätzlich gilt **in Tarif-Fragen im VGN das Einstimmigkeitsprinzip**. Das heißt, dass die Zustimmung aller übrigen Verbundpartner (Mitgesellschafter und Gebietskörperschaften) vorliegen muss, bevor Tarifmaßnahmen umgesetzt werden können. Da die von Fürth geplante Tarifierpassung die Rücknahme einer sogenannten Artikel 8(5)-Maßnahme darstellt, sollten die übrigen Verbundpartner jedoch keinerlei Einwände geltend machen können. Vertraglich ist die Rückführung einer solchen Maßnahme jedoch nicht geregelt. Daher sind Einwände der anderen Gesellschafter, vor allem auch wegen der geplanten Aufspaltung der Tarifmaßnahme in zwei Teilschritte und der eventuellen Einführung der 2-/4-Regelung, aufgrund derer es sich nicht mehr um eine reine Rückführung zum Alt-Zustand handelt, prinzipiell möglich. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass andere Verbundpartner gegen eine zeitlich unbegrenzte Einführung einer „Preisstufe F“ votieren werden, ist es **erforderlich, dass die Gremien der Stadt Fürth im jetzigen Beschluss bereits beide Umsetzungsstufen beschließen** und damit auch den vorgesehenen Zeitraum der Rückführung definieren. Eine andere Vorgehensweise oder das Verharren auf der ersten Stufe ohne Umsetzung der zweiten Stufe führt unweigerlich zu Ausgleichsansprüchen der Mitgesellschafter (insb. DB und Frankenbus im Regionalverkehr).

Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass der Beschluss des Aufsichtsrates der infra fürth verkehr gmbh bzw. des Fürther Stadtrates erst die Grundlage für die weitere Abstimmung im VGN darstellt und die **tatsächliche Umsetzung der Tarifierhebung unter dem Vorbehalt der Zustimmung der übrigen Gesellschafter und Grundvertragspartner im VGN** steht.

- Mit der VAG und den übrigen Verbundverkehrsunternehmen muss eine Abstimmung bezüglich einer eventuellen **neuen Kurzstreckenregelung** getroffen werden. Die VAG plant im Moment die auch in Fürth bereits diskutierte 2-/4-Regelung einzuführen, möchte diese aber mit der geringeren Tarifstufe S bepreisen (aktuell 1,20 € für den Einzelfahrschein Erwachsener). Würde man diese Kurzstreckenregelung auch für Fürth mit der Tarifstufe S einführen, würde dies zu Einnahmenverlusten bei der infra fürth verkehr gegenüber der vorgesehenen Tarifstufe K für Kurzstreckenfahrten (aktuell 1,60 € für den Einzelfahrschein Erwachsener) führen. Andererseits muss die Kurzstrecken-Regelung in Nürnberg und Fürth identisch sein, damit sie den Fahrgästen vermittelbar und darüber hinaus überhaupt auch genehmigungsfähig (Tarifgerechtigkeit!) ist. Da dieses Thema nicht kurzfristig zu lösen sein wird, v.a. auch deshalb, weil die Planungen in Bezug auf die Umsetzung einer Tarifierhebung in Nürnberg noch nicht so weit fortgeschritten sind wie Fürth, **sollte der zu treffende Beschluss die Rückkehr zur früheren Tarifpunktregelung zum Inhalt haben**. Dies ist zudem im Hinblick auf die Argumentation einer reinen Rückführung der Artikel 8(5)-Maßnahme (siehe oben) die verbundkonformere und daher sicherlich mit weniger Diskussionsbedarf verbundene Lösung.
- Als schwierig zu lösen wird sich für den Zeitraum der Gültigkeit der ersten Anhebungsstufe das **Thema Streifenkarte** darstellen. Hier ist zu prüfen, ob für den Gültigkeitszeitraum 2012 bis 2014 aus verkaufstechnischen und einnahmeaufteilungsrelevanten Gründen eine gesonderte Streifenkarte in Fürth angeboten werden kann bzw. soll.
- Wie in den Gesprächen mit den Fraktionen bereits erläutert, sind noch **Detailfragen in Bezug auf die Einnahmenaufteilung sowie eventuelle (finanzielle) Betroffenheiten der anderen Verbundpartner** (insb. Regionalverkehr) zu klären.
- Zu klären ist darüber hinaus noch, **ob und wie die geplanten Maßnahmen im Zuge der Atzelsberger Beschlüsse in die Ergiebigkeitsberechnungen der Gesamttarifierhebung einzubeziehen sind**.

Ausgleichende Maßnahmen zur Reduzierung von drohenden Fahrgastverlusten aufgrund der überproportionalen Tarifierhebung:

Es wurde bereits mehrfach in den Sitzungen des Aufsichtsrates der infra fürth verkehr gmbh diskutiert, dass es durch eine Tarifierhebung dieser Größenordnung unweigerlich zu Fahrgastverlusten kommen wird. Im Rahmen einer mit einer Agentur zu entwickelnden **Kommunikationsstrategie** muss gegenüber den Fahrgästen auf die Notwendigkeit dieser Maßnahme aufgrund der Engpässe in den finanziellen Kassen hingewiesen und um Verständnis dafür geworben werden, **dass die zu Beginn der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts eingeführte flächendeckende K-Zonenregelung eine Subvention der Fürther Haushalte darstellt, die bedauerlicherweise zukünftig nicht mehr zu erbringen ist, will man den gewohnt hohen Standard im ÖPNV Fürths dauerhaft erhalten**. Dabei sollte nicht vergessen wer-

den, dass auch im Vorfeld der Umsetzung der zweiten Stufe unbedingt eine entsprechende Kommunikation notwendig ist.

Die **Kosten** für eine entsprechende Agenturleistung werden auf **zweimal ca. 50.000 €** geschätzt.

Gleichzeitig mit der Umsetzung der Tarifmaßnahme soll die bereits seit dem Jahr 2009 laufende Aktion „**Mit der infra fahren – in Fürth einkaufen und sparen**“ **ausgeweitet** werden. Die bisher praktizierte Fahrscheinrückvergütung, die von den Kreativen Einzelhändlerinnen mit kommunikativer Unterstützung der infra fürth verkehr gmbh durchgeführt wird, sieht bei Vorlage einer VGN-Fahrkarte eine Erstattung von 50 ct ab einem Einkaufswert von 15 Euro vor. Dies soll **auf eine Rückvergütung von 1 Euro ab 20 Euro Einkaufssumme erhöht** werden. Mit dieser Maßnahme können zum einen Fahrgäste gewonnen werden, zum anderen wird den Kunden eine durchaus attraktive Kompensation für die erhöhten Fahrpreise geboten.

Sicher wird die Rückvergütung einen Beitrag zur Belebung des Fürther Einzelhandels leisten können, wenn es gelingt den Kunden die Attraktivität des in Fürth vorgehaltenen Sortiments und der Geschäfte zu vermitteln. Da es sich unter anderem wegen der angestrebten Rückvergütung lohnen würde in Fürth einzukaufen, würde in erster Linie der Einzelhandel von der Maßnahme profitieren. Bezogen auf das primäre Ziel der infra fürth verkehr gmbh, die Fahrpreise dem bundeseinheitlichen Durchschnittsniveau anzugleichen, stellt die Rückvergütungsaktion nur einen Baustein in der für die Rückführung notwendigen Argumentations- bzw. Kommunikationsstrategie dar. Es ist davon auszugehen, dass die Erstattung mit Sicherheit im Zusammenhang mit den vorgesehenen Erhöhungen sehr positiv von den Fahrgästen beurteilt werden wird, da unter Umständen deutlich mehr rückvergütet wird als nach der Erhöhung zusätzlich für eine Fahrt ausgegeben werden muss. Beispielsweise wird der Preis für einen Einzelfahrschein für einen Erwachsenen in der ersten Stufe von 1,60 € auf 1,90 € um 30 Cent ansteigen, während die Rückvergütung 1,- € ausmachen soll. Allein dies deckt die durch die Tarifierhöhung entstehenden Mehrkosten von mehr als drei Fahrten ab.

Darüber hinaus ist es notwendig, dass man dem Bürger aufzeigt, dass Defizite im Verkehrsangebot identifiziert wurden und man bemüht ist, diese zu beseitigen. Nachdem es auf der Hand liegt, dass solche **Verkehrsverbesserungen** die Mehrerträge nicht aufzehren dürfen, gilt es, finanziell moderate Verbesserungen anzubieten, die zum Einen öffentlichkeitswirksam gut darstellbar, aber auch im Sinne einer tatsächlichen Verbesserung den Kunden vermittelbar sind. Zudem ist es unabdingbar, dass nicht nur im Jahr 2012 eine Verbesserung für den Kunden realisiert wird, sondern auch gleich für 2015 ein entsprechendes, positives Signal gesetzt wird.

Die hier zu treffenden Maßnahmen wurden gesondert im Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh vorgestellt und diskutiert. Der entsprechend am 28.10.2010 gefasste Beschluss sieht eine jeweils einjährige Probephase für die Angebotsverbesserungen vor.

Inhalt des Beschlusses:

- Rücknahme der Artikel 8(5)-Maßnahme in Fürth, d.h. Rückkehr von der fürthweit geltenden K-Zone zur Tarifstufe 2 und zur regulären, tarifpunktbezogenen Kurzstreckenregelung, wobei die Tarifpunkte dem aktuellen Verkehrsnetz anzupassen sind

- Durchführung der Maßnahme in zwei Schritten (Tariferhöhungen zum 01.01.2012 und zum 01.01.2015), die beide bereits jetzt beschlossen werden
- Umsetzung der Tarifmaßnahme vorbehaltlich der Zustimmung der anderen Gesellschafter und Grundvertragspartner im VGN
- Begleitung der Maßnahme durch eine entsprechende Kommunikationsstrategie
- Ausweitung der Aktion „Mit der infra fahren – in Fürth einkaufen und sparen“ in enger Abstimmung mit den Vertretern des Fürther Einzelhandels und dem BMPA

Weiteres Vorgehen:

Nach erfolgter Beschlussfassung im Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh und im Stadtrat sind die oben aufgeführten und noch zu klärenden Aspekte auf VGN-Ebene zu diskutieren, Lösungen zu erarbeiten und in die entsprechenden Verbundgremien zur Beschlussfassung einzubringen, so dass in der **VGN-Gesellschafterversammlung Mitte des Jahres 2011** die formalen Voraussetzungen für eine Umsetzung zum 01.01.2012 vorliegen.

Fürth, 08.11.2010
infra fürth verkehr gmbh