



## Presseinformation

zur 5. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses  
am 22.09.2015

### TOP 6

#### Neugestaltung der Tarifzonen im Landkreis Fürth

##### Sachverhalt:

##### I. Ausgangssituation

Die Tarifzonenstruktur des VGN ist sehr feingliedrig angelegt, um eine größtmögliche Tarifgerechtigkeit zu erreichen. Die um die großen Kernorte Nürnberg, Fürth und Erlangen ringförmig angeordneten zahlreichen Tarifzonen – wiederum in der Regel aus zwei Teilzonen bestehend - ermöglichen eine differenzierte Abstufung bei der Preisbildung, führen jedoch zu größerer Unübersichtlichkeit bei der Ermittlung des Fahrpreises für die Nutzer. Hierzu tragen auch verkomplizierende Anwendungsregelungen bei (nur einmalige Anrechnung einer Teilzone als +T Zone wenn sowohl Start- als auch Zielort in einer Teilzone liegen, erneute Anrechnung einer wiederholt durchfahrenen Zone, Kurzstreckentarif bei zwei benachbarten Teilzonen, auf einer Zonengrenze platzierte Orte). Weiterhin gibt es Fälle, in denen zusätzliche Tarifpunkte in den Linienverlauf eingefügt sind (erkennbar nur aus einem für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Tarifplan), so dass eine höhere Tarifstufe zu zahlen ist, die für den Fahrgast zunächst nicht erkennbar ist.

Der Fahrpreis erschließt sich damit nicht auf den ersten Blick.

Bei einer kleinteiligen Einteilung kommt hinzu, dass die Tarifzonen häufig nicht auf die realen Linienführungen zugeschnitten sind und Teilzonen dadurch im Fahrtverlauf berührt werden. Die Anbindung von etwas abseits gelegenen Gemeinden oder Ortsteilen führt dann mitunter zu einem höheren Fahrpreis auch für die übrigen Nutzer der Strecke. Linienänderungen haben ebenfalls leicht diesen ungewollten Effekt. Bei alternativen Fahrtmöglichkeiten ergeben sich häufiger unterschiedliche Fahrpreise (z. B. Siegelsdorf – Herzogenaurach). Wenn verschiedene Ortsteile einer Gemeinde in andere Tarifzonen eingeteilt werden, ist dies von den Bürgern ebenfalls häufig nicht nachvollziehbar.

##### II. Festlegung von Untersuchungsgegenständen

Zunächst wurden Parameter festgelegt, nach denen ein erster Entwurf für eine Neugestaltung der Tarifzonen erstellt werden sollte:

- Beschränkung der Änderungen auf den Landkreis,
- Bildung größerer Tarifzonen, welche sich an den Lebensräumen der Fahrgäste orientieren,
- Zusammenfassung von Gemeindekern - und -teilorten in einer Tarifzone
- Vereinfachung durch Aufgabe von Teilzonen und neutralen Zonen,

- Eindeutige Zuordnung von Haltestellen in eine Zone (keine Haltestellenzuordnung auf Zonengrenze),
- Preisgleichheit für Relationen auch bei alternativen Fahrwegen,
- Gültigkeit der Tarifstufe 1 innerhalb einer Tarifzone (Wegfall von Tarifpunkten).

### III. Erster Entwurf zur Neugestaltung der Tarifzonen im Landkreis Fürth

Um eine größere Übersichtlichkeit für die Nutzer zu ermöglichen und gleichzeitig die oben genannten Nachteile zu vermeiden, gliederte der erste Entwurf den Landkreis Fürth in nur wenige, aber größere Tarifzonen.

Die Tarifzonen waren danach wie bisher ringförmig um die Zentren Nürnberg und Fürth angeordnet, fassten aber größere Gebiete zusammen und verzichteten auf eine Unterteilung in Teilzonen. In Nord-Süd-Richtung waren sie – im Rahmen der Landkreisgrenzen – durchgängig. Die Grenzen waren so festgelegt, dass Gemeinden nicht gespalten werden. Alle Orte waren eindeutig Zonen zugeordnet. Aus den bisherigen 10 Zonen (bzw. 20 Teilzonen) entstanden damit vier Zonen.

Bei Fahrten innerhalb des Landkreises bzw. nach Fürth oder Nürnberg ergibt sich die Tarifstufe aus einer Aufsummierung der durchfahrenen Zonen. Bewegt man sich nur in einer Zone, entspricht dies der bisherigen Kurzstrecke (beim VGN jetzt auch als Preisstufe 1 aufgeführt). Bei über den Landkreis hinausgehenden Fahrten sind allerdings Teilzonen wieder mit zu berücksichtigen.

### IV. Zwischenergebnis

Bei strikter Anwendung der Maßstäbe verteuern sich einige Fahrtrelationen, andere werden günstiger. Beispiele dafür sind:

Die Tarifstufe erhöht sich insbes. bei folgenden Fahrten:

Stein – Nbg.	von	A	auf	3
Wilhermsdorf – Langenzenn		K		2
Rothenberg – Fürth		2		3
Veitsbronn – Fürth		2+T		3
Seukendorf - Fürth		2+T		3
Zirndorf – Nürnberg		2+T		3

Günstigere Tarifstufen ergeben sich insbes. für folgende Fahrten:

Tuchenbach – Fürth	von	3+T	auf	3
Puschendorf – Fürth		3+T		3
Cadolzburg – Fürth		3+T		3
Seckendorf – Fürth		3+T		3
Ammerndorf – Fürth		3+T		3
Großhabersdorf – Nürnberg		5+T		5
Raitersaich – Nürnberg		5		4

Es war festzustellen, dass sich einige stark genutzte Verbindungen für die Fahrgäste verteuern würden.

### V. Festlegung weiterer Untersuchungsparameter

Die Erkenntnisse aus diesem ersten Entwurf wurden zusammengefasst und es wurden die Vorgaben für die Weiterentwicklung des Konzeptes verfeinert:

1. Änderung der Orts-/Tarifzonen-Zuordnung so, dass Fahrpreis-Verteuerungen weitgehend vermieden werden
2. Abschätzung der Auswirkungen für den Schülerverkehr (Prüfung aller „nächstgelegenen Schulen“, z.B. Roßtal/Großhabersdorf – Heilsbronn; Egersdorf/Wachendorf – RS Langenzenn/RS Zirndorf)
3. Einrichtung von Niemandszonen für Transitverkehr aus westlich gelegenen Tarifzonen außerhalb des Landkreises (um die Fahrpreise für grenzüberschreitenden Fahrten ggf. aus den LK Ansbach und NEA konstant zu halten)

zu 1. Verteuerungen für die größeren Landkreisgemeinden und Städte, die im näheren Einzugsbereich von Fürth/Nürnberg liegen, lassen sich durch folgende Maßnahmen vermeiden (vergl. Schaubild):

- die Bereiche Zirndorf und Oberasbach werden ausnahmsweise in 2 Teilzonen unterteilt: Zirndorf Kernort und Oberasbach Kernort bilden eine der beiden Teilzonen, die übrigen Ortsteile die andere
- Stein und Unterasbach werden bleiben wie bisher in einer neutralen, „weißen“ Zone
- Veitsbronn und Seukendorf werden vollständig auf die Tarifzonenengrenze 802/811 verschoben
- die gegenwärtig bestehende Kurzstreckenregelung zwischen Zirndorf Bhf. und Fürth Hbf. wird beibehalten

Durch diese Maßnahmen bliebe der Fahrpreis nach Nbg./Fü. für Zirndorf, Oberasbach und Stein gegenüber der gegenwärtigen Regelung unverändert, für Seukendorf und Veitsbronn ergäbe sich ein günstigerer Fahrpreis.

Rothenberg wird, wie bisher vorgesehen, in die gleiche Zone wie der Gemeindehauptort eingegliedert; der Fahrpreis erhöht sich dadurch. Wegen der damit gegebenen gleichen Fahrpreishöhe bei alternativen Routenverläufen (Rothenberg – Fürth direkt oder Rothenberg – Siegersdorf – Fürth) überwiegen jedoch die Vorteile (Ziel: Hauptort und Ortsteile gleiche Tarifzone).

zu 2. Die Auswirkungen auf den Schülerverkehr sind:

- Roßtal – Heilsbronn: Mehrheitlich Vergünstigung von 2+T auf 2,
- Roßtal – Neuendettelsau: Mehrheitlich Vergünstigung von 4+T auf 4,
- Vincenzenbronn – Heilsbronn: Vergünstigung von 2+T auf 2,
- Vincenzenbronn – Neuendettelsau: Vergünstigung von 4+T auf 4,
- Egersdorfer Realschüler haben Wahlfreiheit zwischen RS Langenzenn und RS Zirndorf.

zu 3. Die Einrichtung von neutralen Zwischenzonen wird zur Vermeidung von zusätzlichen Tarifmindereinnahmen in folgenden Bereichen empfohlen:

- Roßtal und Heilsbronn,
- Großhabersdorf und Heilsbronn

Durch diese Zwischenzone ist für alle Schüler aus dem Kernort Roßtal und den Außenorten von Roßtal die nächstgelegene Schule die Realschule Zirndorf. Schüler aus Buchschwabach, Clarsbach und Raitersaich haben keine Wahlmöglichkeit mehr zwischen der Markgraf-Georg-Friedrich-Realschule in Heilsbronn und der Realschule Zirndorf.

Die Prüfung der Einrichtung einer neutralen Zone nach Langenzenn hat ergeben, dass sich dadurch der Fahrpreis für die Relation Fürth – Neustadt an der Aisch verteuert. In diesem Bereich wird deshalb vorgeschlagen, keine Zwischenzone einzufügen. Die Fahrtkosten von Landkreisgemeinden nach Neustadt an der Aisch verringern sich hauptsächlich, jedoch bleibt der Fahrpreis für die relevanten Verbindungen (Langenzenn –Neustadt an der Aisch, Siegelsdorf Bahnhof – Neustadt an der Aisch) gleich.

## **VI. Weitere Verfahrensschritte**

1. Zunächst sollen Varianten ausgewählt werden, die näher betrachtet werden könnten.
2. Wenn mögliche Varianten ausgewählt sind, kann die VGN GmbH beauftragt werden, die Auswirkungen dieser Varianten zu berechnen. Diese Berechnung wird voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen. Da bei einigen Konstellationen eine Reduzierung des Fahrpreises für die Fahrgäste entsteht, muss der Landkreis den Verkehrsunternehmen die Differenz zu den bisherigen Preisen ersetzen.
3. Festlegung durch den Gremien des Landkreises, welche Variante umgesetzt werden soll.
4. Abstimmung in den Gremien des VGN über die Änderung der Tarifzonen (Einstimmigkeit).

## **VII. Varianten, die zur vertieften Untersuchung ausgewählt werden könnten:**

1. Variante (Anlage I):

Der Landkreis wird darin in folgende Zonen aufgeteilt:

- der Bereich Wilhermsdorf-Kirchfarnbach
- der Bereich Langenzenn-Großhabersdorf
- der Bereich Obermichelbach-Tuchenbach-Puschendorf-Roßtal-Ammerndorf-Cadolzburg
- der Bereich Veitsbronn-Seukendorf befindet sich auf einer Tarifzonenengrenze
- der Bereich Zirndorf-Oberasbach

Bei dieser Aufteilung ist in den genannten Bereichen gewährleistet, dass Kernort und Teilorte jeweils in ein einer einheitlichen Tarifzone liegen. Hier würden dann auch keine Teilzonen bestehen.

Der Bereich Zirndorf-Oberasbach würde, wie bisher, in zwei Teilzonen aufgespalten werden. Jedoch würde der Zuschnitt der Teilzonen würde so verändert werden, dass z.B. Rehdorf mit in dieser Teilzone Zirndorf/Oberasbach liegt.

Im Rahmen der Vorüberlegungen hat sich gezeigt, dass ein Verzicht auf eine Teilzone in diesem Bereich dazu führen würde, dass sich einige Verbindungen für die Fahrgäste verteuern würden. Fahrten nach und von Nürnberg würden dann in die Tarifstufe 3 fallen und nicht mehr in 2+T.

Der Bereich Stein-Unterasbach würde eine neutrale Zone bleiben. Der Zuschnitt dieser Zone würde sich ändern, damit auch hier Hauptort und Teilorte in einer einheitlichen Zone liegen.

In dieser Variante wird das Ziel, dass Hauptorte und Teilorte in einer einheitlichen Zone liegen sollen, in den Bereichen Zirndorf und Ober-/Unterasbach nicht erreicht.

2. Variante (Anlage II)

In Abweichung von Variante I könnte der Zuschnitt der Teilzone Zirndorf-Oberasbach so verändert werden, dass Unterasbach mit in diese Zone aufgenommen wird.

Dann wäre für die Stadt Oberasbach auch das Ziel erreicht, dass sich das gesamte Gemeindegebiet in einer einheitlichen Zone befindet.

### 3. Variante (Anlage III)

In Abweichung zu Variante I würde der Bereich Zirndorf-Oberasbach-Stein eine Zone bilden.

### 4. Variante (Anlage IV)

In Abweichung zu Variante I würde der Bereich Zirndorf-Oberasbach eine neutrale Zone bilden.

### 5. Variante (Anlage V)

In dieser Variante bilden die Kernorte Zirndorf, Oberasbach – einschließlich Rehdorf – und Stein eine neutrale Zone innerhalb der „oranen“ Zone. Die Außenorte bilden eine weitere Teilzone. Der Preis für Fahrten von den Kernorten Zirndorf und Oberasbach nach Nürnberg bleibt unverändert bei 2+T. Für Stein und Unterasbach würde sich die Tarifstufe von A zu 2+T erhöhen, jedoch lässt sich aus dem derzeitigen Diskussionsstand zum Tarifprojekt Nürnberg erkennen, dass die Differenz zwischen den Tarifstufen A und 2+T kleiner wird.

Aus Sicht der Verwaltung sollten die Varianten I, II und V vertieft untersucht werden. Mit den Varianten III und IV würde zwar das höchste Maß an Übersichtlichkeit erreicht. Variante III würde aber dazu führen, dass für viele Landkreisbürgerinnen und Bürger die Verbindungen teurer werden. In Variante IV würden viele Verbindungen für die Fahrgäste günstiger werden. Der Ausgleichsbetrag, den der Landkreis leisten müsste, würde erheblich steigen.

Die VGN GmbH konnte bisher noch nicht mitteilen, ob Kosten für die Untersuchung entstehen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss befürwortet eine Änderung der Tarifzonen im Landkreis Fürth und beauftragt die Verwaltung, die VGN GmbH zu beauftragen, die Folgen der Varianten I, II und V zu berechnen.