



Presseinformation

zur 11. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses
am 22.03.2017

TOP 3

Neugestaltung der Tarifzonen im Landkreis Fürth

Sachverhalt:

Mit Beschluss des Umwelt- und Verkehrsausschusses vom 22.09.2015 wurde die Verwaltung beauftragt, von der VGN GmbH 5 Varianten für eine Neustrukturierung der Tarifzonen im Landkreis Fürth berechnen zu lassen.

Ausgangssituation

Es handelte sich um folgende Varianten:

1. Variante (Anlage 1)

Der Landkreis wird darin in folgende Bereiche 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 Tarifzonengrenze
- der Bereich Zirndorf-Oberasbach
- der Bereich Unterasbach-Stein

Bei dieser Aufteilung ist in den genannten Bereichen weitgehend gewährleistet, dass Hauptort und Teilorte jeweils in einer einheitlichen Tarifzone liegen. Lediglich der Bereich Zirndorf-Oberasbach würde, wie bisher, in zwei Teilzonen, und zwar in die Teilzonen 701 bzw. 702, aufgespalten werden. Jedoch würde der Zuschnitt der Teilzonen so verändert werden, dass z.B. Rehdorf mit in der Teilzone 701 liegt. Bei den übrigen Bereichen bestehen keine Teilzonen mehr.

Im Rahmen der Vorüberlegungen hat sich gezeigt, dass ein Verzicht auf Teilzonen im Bereich Zirndorf-Oberasbach 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 Unterasbach-Stein 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, in den Bereichen Zirndorf-Oberasbach und Unterasbach-Stein nicht erreicht.

Die weiteren Varianten sehen nur noch Veränderungen im Bereich Zirndorf-Oberasbach / Unterasbach-Stein vor. Die übrigen oben genannten Bereiche bleiben unverändert.

2. Variante (Anlage 2)

In Abweichung von Variante I könnte der Zuschnitt der Teilzone 701 so verändert werden, dass Unterasbach mit in diese Teilzone aufgenommen wird.

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

3. Variante (Anlage 3)

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

4. Variante (Anlage 4)

In Abweichung zu Variante I würde der Bereich Zirndorf-Oberasbach auf die Zonengrenze 700/200 verlegt. Damit würde der Gesamtbereich Zirndorf-Oberasbach / Unterasbach-Stein auf dieser Zonengrenze liegen. Nach Ansicht der VGN GmbH wäre dies möglich, wenn dieser gesamte Bereich der Preisstufe B (Stadt Fürth) zugeordnet wird. Bei Fahrten innerhalb der Städte Zirndorf – Oberasbach – Stein würde die Preisstufe B zur Anwendung kommen. Ebenso bei Fahrten aus diesen Städten nach Fürth (wenn nicht über Nürnberg gefahren wird). Bei Fahrten nach Nürnberg würden aus diesem Gesamtbereich die Preisstufe A zur Anwendung kommen. Eine weitere Folge wäre, dass hier die Kurzstreckenregelung zur Anwendung kommt.

5. Variante (Anlage 5)

In dieser Variante werden zunächst wie in Variante 1 zwei Teilzonen gebildet. Darin bilden die Hauptorte Zirndorf, Ober-/Unterach – einschließlich Rehdorf – und Stein eine neutrale Zone innerhalb der Zone 700. Die Außenorte bilden eine weitere Teilzone. Der Preis für Fahrten von den Hauptorten 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.

Ergebnisse der Berechnung

Die Ergebnisse der Berechnungen liegen nun vor. Folgende Ausgleichszahlungen würden bei einer Neugestaltung der Tarifzonen für den Landkreis nach der von der VGN GmbH durchgeführten Berechnung jährlich anfallen:

Variante 1: 442.879 €

Variante 2: 457.197 €

Variante 3: 404.914 €

Variante 4: 463.878 €

Variante 5: 465.871 €

Diese Summen bilden den aktuellen Stand ab. Jährlich müssten die tatsächlichen Beträge berechnet werden. Verschiedene Unternehmen haben signalisiert, dass sie, für den Fall dass der Landkreis eine Neugestaltung der Tarifzonen tatsächlich durchführen möchte, über eine vertragliche Regelung verhandeln wollen. In diesem Vertrag soll geregelt werden, wie sich Veränderungen bei den Fahrgastzahlen auf die Ausgleichsleistung auswirken.

Allerdings ist bezüglich der angegebenen Berechnungsergebnisse zu berücksichtigen, dass in manchen Varianten Preiserhöhungen für die Fahrgäste enthalten sind. Dies führt dazu, dass die Einnahmen auf bestimmten Linien steigen werden. Wenn dies Linien betrifft, die der Landkreis im Wege von Bruttoverträgen ausgeschrieben hat, dann führt dies zu erhöhten Einnahmen bei den Linien und der Aufwand des Landkreises für diese Linien reduziert sich entsprechend.

Unter Berücksichtigung dieser Mehreinnahmen ergeben sich theoretisch folgende finanzielle Auswirkungen durch die jeweilige Variante.

Variante 1: 442.879 €

Variante 2: 457.197 €

Variante 3: 100.500 €

Variante 4: 338.413 €

Variante 5: 385.813 €

Diese theoretische Berechnung setzt aber voraus, dass sich die Fahrgastzahl nicht verändert. Bei Fahrpreiserhöhungen ist aber damit zu rechnen, dass Fahrgäste verloren gehen. Demgegenüber sind in der Berechnung keine Fahrgastzuwächse angenommen, wenn es sich um Varianten handelt, bei denen es zu Fahrpreisreduzierungen kommt.

Ein wichtiges Ziel der Neugestaltung der Tarifzonen ist es, den VGN-Tarif auf Landkreisebene zu vereinfachen und dadurch mehr Fahrgäste für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu bewegen.

Bei einer solchen weitreichenden Änderung wird es nicht möglich sein, dass für jeden Fahrgast ein günstigerer Fahrpreis herauskommt. Eine Vereinfachung ist nur möglich, wenn bei bestimmten Relationen Verteuerungen eintreten.

Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Fahrpreise

In **Variante 1** und in allen folgenden Varianten kommt es unter anderem zu folgenden Veränderungen:

Siegelsdorf - Nürnberg	Preisstufe 3 statt 3+T
Puschendorf - Fürth	Preisstufe 3 statt 3+T
Cadolzburg - Nürnberg	Preisstufe 4 statt 4+T
Roßtal Wegbrücke - Nürnberg	Preisstufe 4 bleibt bestehen
Roßtal Bahnhof - Nürnberg	Preisstufe 4 statt 3+T
Siegelsdorf - Markt Erlbach	Preisstufe 4 statt 3+T

Daneben kommt es in **Variante 2** zusätzlich beispielsweise zu folgenden Veränderungen:

Unterasbach - Ansbach	Preisstufe 6+T statt 7
Unterasbach - Nürnberg	Preisstufe 2+T statt A
Unterasbach - Erlangen	Preisstufe 4+T statt 4

In **Variante 3** kommt es in den Städten Zirndorf, Oberasbach und Stein zu deutlichen

Verteuerungen:

Zirndorf - Nürnberg	Preisstufe 3 statt 2+T
Oberasbach - Nürnberg	Preisstufe 3 statt 2+T
Stein/Unterasbach - Nürnberg	Preisstufe 3 statt A (wird teurer)

Bei **Variante 4** kommt es unter anderem zu folgenden Veränderungen:

Zirndorf - Nürnberg	Preisstufe A statt 2+T (preislich günstiger)
Oberasbach - Nürnberg	Preisstufe A statt 2+T (preislich günstiger)

Zirndorf - Stein	jeweils Preisstufe B statt 1 (wird teurer)
Stein - Oberasbach	
Oberasbach - Zirndorf	

Bei **Variante 5** kommt es unter anderem zu folgenden Veränderungen:

Stein/Unterasbach - Nürnberg	Preisstufe 2+T statt A (wird teurer)
Stein/Unterasbach - Zirndorf	Preisstufe 1 bleibt bestehen

Bewertung der Varianten

Die **Variante 1** erscheint umsetzbar. Viele Relationen werden für die Fahrgäste günstiger. Die neue Gestaltung der Tarifzonen ist geeignet neue Fahrgäste zu gewinnen. Die tatsächlich anfallende Ausgleichsleistung könnte sogar geringer sein, wenn neue Fahrgäste gewonnen werden.

Die **Variante 2** erscheint ebenfalls umsetzbar. Gegenüber der Variante 1 wären Ober- und Unterasbach in einer Zone. Allerdings würde die Relation Unterasbach-Nürnberg teurer werden. In dieser Variante ist nachteilhaft, dass die Ausgleichsleistung höher ist als bei Variante 1 und dass einige Fahrgäste einen höheren Fahrpreis zahlen müssten.

Es ist vorgesehen, dass bezüglich der Varianten 1 und 2 mit der Stadt Oberasbach intensiv gesprochen wird.

Die **Variante 3** führt zwar zu der geringsten Ausgleichsleistung. Allerdings ist zu beachten, dass hier für den gesamten Bereich Zirndorf-Oberasbach / Unterasbach-Stein Verteuerungen auf vielen Relationen erfolgen. Für die Fahrgäste ist diese Variante sehr unattraktiv. Es wird vorgeschlagen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Die **Variante 4** führt einerseits zu einer Verteuerung bei den Fahrten innerhalb des Gebietes Zirndorf-Oberasbach / Unterasbach-Stein. Die Relationen von Zirndorf bzw. Oberasbach nach Nürnberg und Fürth werden dagegen günstiger.

Bei dieser Variante müssten die Auswirkungen auf die Nächstgelegenheit der Schule noch näher untersucht werden. Durch die Anwendung der Preisstufe B würden die Gymnasien Stein und Oberasbach sowie die Realschule Zirndorf mit dem gleichen Beförderungsaufwand erreicht werden können wie die Schulen in der Stadt Fürth. Schülerinnen und Schüler aus den Bereichen Zirndorf, Oberasbach und Stein (jeweils mit Teilorten), die mindestens 3 km von der jeweiligen Schule entfernt wohnen, haben dann ein Wahlrecht zwischen den genannten Schulen. Gleiches gilt für Schülerinnen und Schüler aus der Stadt Fürth. Eine Umsetzbarkeit dieser Variante sollte noch näher geprüft werden. Die Zugehörigkeit zur Preisstufe B erscheint, mit den günstigeren Preisen in Richtung Fürth und Nürnberg und der Anwendung der Kurzstreckenregelung, für viele Fahrgäste attraktiv zu sein.

Die **Variante 5** führt insbesondere in Stein zu einer Verteuerung der Relation nach Nürnberg.

Diese Veränderung hätte also für die Fahrgäste überwiegend Nachteile. Sollte es in der Zukunft dazu kommen, dass die Preisstufe B teurer wird als die Preisstufe 2+T, wäre diese Variante möglicherweise interessant. Es wird vorgeschlagen diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, die Varianten 1, 2 und 4 weiter zu verfolgen.

Der Landkreis Fürth kann die Neugestaltung der Tarifzonen im Landkreis Fürth nicht allein bestimmen. Sowohl die Gesellschafterversammlung (Verkehrsunternehmen) der VGN GmbH als auch der Grundvertragsausschuss (Aufgabenträger) müssen einstimmig zustimmen.

Bezüglich der Variante 4 wäre eine vorherige Abstimmung mit der Stadt Fürth erforderlich. Bisher gilt die Preisstufe B nur in der Stadt Fürth. Es sollte vorab geklärt werden, ob die Stadt Fürth einer solchen Änderung zustimmen würde.

In den einzelnen Varianten sind die Landkreisgemeinden unterschiedlich betroffen. Es soll mit den Gemeinden Kontakt aufgenommen werden und die Interessen sollten erörtert werden. Diesbezüglich sollte auch ein Vorschlag erarbeitet werden, wie die Gemeinden an den Ausgleichsleistungen beteiligt werden könnten. Aktuell leistet beispielsweise die Stadt Stein einen Ausgleich dafür, dass das Gebiet Stein zum Tarifgebiet A gehört. Die Gemeinden, in denen die Bürgerinnen und Bürger durch die neue Konstellation einen preislichen Vorteil erreichen, könnten an den Ausgleichsleistungen beteiligt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreisausschuss folgende Beschlussfassung:

Die Verwaltung wird beauftragt die Varianten 1, 2 und 4 weiter zu verfolgen. Es sollen folgende Schritte unternommen werden:

1. Kontaktaufnahme mit den Gemeinden und Abstimmung der Interessen
2. Erarbeitung eines Vorschlags zur Beteiligung der Gemeinden an den Ausgleichsleistungen.
3. Aufnahme von Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen, die einen Ausgleich erhalten, um eine Regelung für den Ausgleich auch für die Zukunft abzuschließen.
4. Durchführung von Besprechungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und Abstimmung der Interessen
5. Klärung der Auswirkungen auf die Nächstgelegenheit der Schule in Variante 4