



## Presseinformation

zur 24. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses  
am 16.09.2019

### TOP 2.2

#### **Informationen zur Machbarkeitsstudie E-Tarif im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)**

##### **Sachverhalt:**

Am 16.07.2019 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie E-Tarif im Rahmen einer Abschlusspräsentation im Nürnberger Rathaus den VGN-Grundvertragspartnern und den Mitgliedern der VGN-Gesellschafterversammlung vorgestellt.

##### **Zu Beginn der Machbarkeitsstudie waren folgende Ziele definiert worden:**

Entwicklung von drei E-Tarif-Szenarien unter folgenden Zielen und Rahmenbedingungen:

- Hohe Einfachheit und Verständlichkeit
- Steigerung der Nachfrage
- Keine Erlösverluste

Entwicklung eines vertrieblichen Rahmens für die Tarif-Szenarien:

- Kurz-, mittel- und langfristige Migrationsstrategien
- Kostenermittlung
- Zusatznutzen und Einsparpotenziale

##### **Es wurden folgende drei E-Tarif-Szenarien entwickelt:**

##### **Tarif-Szenario 1 - RabattTarif 50%:**

Dieses Tarif-Szenario basiert auf der gewohnten **Tarifstaffelung nach Zonen** und erfordert vom Kunden eine Auswahl des passenden Tarifproduktes. Die „Fahrt“ wird durch die Begrenzung der zeitlichen Gültigkeit in Abhängigkeit von der Anzahl der durchfahrenden Tarifzonen definiert, so dass Rund- und Rückfahrten nicht gesondert berücksichtigt werden müssen.

Der Preis für die Einzelfahrt würde im Vergleich zum Einzelfahrtspreis 2019 um 15 % steigen. Es besteht die Möglichkeit einen **Rabatt von 50 % für die Einzelfahrt** zu erhalten, wenn 10,00 € im Monat eingezahlt werden (vgl. System der „Bahn-Card 50“). Damit würde das Preisniveau der Einzelfahrkarte unter das derzeitige Niveau sinken.

Die Leistungsabrechnung zum Tagestarif, zum Tarif 31 (Monatsticket), zum Tarif 365 (Jahresabonnement) sowie für das 09.00 Uhr-Abo erfolgt wie bisher zonenbezogen.

Im besten Fall geht die Studie von einer Einnahmenveränderung in Höhe von +1,2 Mio. € und von einer Fahrtenveränderung von + 380 Tsd. Fahrten aus. Im schlechtesten Fall wird von einer

Einnahmenveränderung in Höhe von + 0,2 Mio. € und von einer Fahrtenveränderung von + 30 Tsd. Fahrten ausgegangen.

Ausgehend vom schlechtesten Fall liegt für 75 % der Fahrten keine bzw. eine geringe (+/-5%) relative Preisänderung vor. Für 20 % der Fahrten erhöhen sich die Preise um 10 % bis 20%.

### **Tarif-Szenario 2 – FahrRabattTarif:**

Dieses Tarifmodell basiert auf einen **entfernungsabhängigen Tarif** aus Grund- und Arbeitspreis. Mit zunehmenden Umsatz wird der Tarif rabattiert, sodass der Tarif sowohl für Gelegenheitskunden als auch für Stammnutzer durch ein Degressionsmodell und die Wahl der Preisbildungsparameter attraktiv ist. Der Grundpreis wird unabhängig von einer Fahrtdefinition festgelegt.

Hier erfolgt die Preisbildung sowohl beim Einzeltarif sowie auch beim FahrRabattTarif nach dem **Tagesgrundpreis + Arbeitspreis x Entfernung**.

Beispiel:

Preis (für die erste Fahrt des Tages) = 1,76 € + 0,22 € / km x Entfernung (km)

Preis (ab der zweiten Fahrt des Tages) = 0,22 € / km x Entfernung (km)

Der Rabatt erfolgt umsatzabhängig (50% auf den Umsatz ab 13,20 € pro Monat, 73 % Rabatt auf den Umsatz ab 52,80 € pro Monat, ab 177,60 € pro Monat keine weiteren Kosten (Kostendeckel).

Im besten Fall geht die Studie von einer Einnahmenveränderung in Höhe von + 1,0 Mio. € und von einer Fahrtenveränderung von + 580 Tsd. Fahrten aus. Im schlechtesten Fall wird von einer Einnahmenveränderung in Höhe von + 0,01 Mio. € und von + 210 Tsd. Fahrten ausgegangen.

Ausgehend vom schlechtesten Fall liegt für rund 25 % der Fahrten keine bzw. eine geringe (+/-5%) relative Preisänderung vor. Für ca. 10% der Fahrten sinken die Preise um -30% bis -20%, für 12% der Fahrten um -20% bis -10%, für ca. 11% der Fahrten um -10% bis -5%, für ca. 9% der Fahrten steigen die Preise um 5% bis 10% und für 12% der Fahrten steigen die Preise um 10% bis 20%.

### **Tarif-Szenario 3 - Bürgerbeitrag + RabattTarif 50%:**

Das Tarif-Szenario geht davon aus, dass **fremd- oder solitärfinanzierte Beiträge** zu Verfügung stehen, die zu einer Absenkung der Preise genutzt werden können. Zudem ist eine Anpassung des Rechtsrahmens erforderlich.

Durch die Zahlung einer verpflichteten, monatlichen Abgabe erhalten die Einwohner des VGN einen deutlich preisgünstigeren Zugang zum ÖPNV. Die Abgabe ersetzt die Erlösverluste durch die reduzierten Fahrpreise (Einnahmekonstanz). Der Beitrag müsste von allen Einwohnern des VGN, die mindestens 18 Jahre alt sind und die über einen ÖPNV-Anschluss verfügen geleistet werden. Besucher zahlen den herkömmlichen (nicht reduzierten) Tarif. Die Beitragshöhe müsste nach der Qualität des ÖPNV Angebotes differenziert werden (Ergebnis, durchschnittlich 1,42 € pro Monat). Alternativ zum solidarischen Betrag können auch zusätzliche Steuermittel eingebracht werden.

Die Mindereinnahmen werden durch den Bürgerbeitrag ausgeglichen. Es wird von einer Einnahmeveränderung in Höhe von -3,4 Mio. € und einer Fahrtenveränderung in Höhe von +940 Tsd. Fahrten ausgegangen.

### **Vertriebliche Betrachtung:**

Eine **kurzfristige** Umsetzung (Einführung eines E-Tarifs unter Nutzung von Vertriebswegen im Bestand) kann – je nach tariflichen Anforderungen – wie folgt aussehen:

Die Chipkarte ist bereits für den Nutzertyp „Stammkunde“ eingeführt. Die Chipkarte eignet sich

insbesondere für Modelle mit Raumbezug (z.B. Tarifzone, Tarifwabe, Gebietskörperschaft). Im Übrigen kann die Bereitstellung von E-Tarif-Produkten mittels der Bestandskanäle Smartphone-App oder Webshop erfolgen.

Möglich wäre etwa ein smartphone-basiertes, GPS-gestütztes CiCo-System (Check-in/Check-out) einzuführen. Dabei würden ausschließlich Features des mobilen Endgerätes selbst (z.B. GPS-gestützte Ortung mit Unterstützung sonstiger Smartphone-Sensorik) genutzt werden.

Für die kurzfristige Umsetzung ist erforderlich, dass Tarifdaten im standardisierten Datenformat erzeugt werden, die Smartphone-App für ein GPS-gestütztes CiCo-System ertüchtigt und weiterentwickelt wird, die GPS-Ortung im öffentlichen Raum (z.B. U-Bahn) verbessert wird und auch das Rollout weitere Chipkarten ist zu berücksichtigen.

Für die **kurzfristige Umsetzung** belaufen sich die Investitionskosten auf **925.000,00 €**.

**Mittel- bis langfristig** kann die Umsetzung unter Nutzung einer zusätzlichen Vertriebsinfrastruktur z.B. zur automatisierten Fahrtenerfassung und Fahrpreisermittlung erfolgen, sodass neben einem Check-in/Check-out-System auch ein Be-in/Be-out-System (BiBo) oder ein Check-in/Be-out-System (CiBo) möglich ist.

Derzeit wurde noch kein Beweis für die Massentauglichkeit und technologische Stressresistenz von Systemen zur automatisierten Fahrtenerfassung für vergleichbar große Nahverkehrsräume im Wirkbetrieb erbracht. Es wird davon ausgegangen, dass Erfahrungen und der Kenntniserwerb in den kommenden Jahren erfolgen.

Die Grundlage für den Ausbau dieses Systems bilden die aus der kurzfristigen Umsetzung beschriebenen Parameter. Es muss die Erfassungsstruktur in den Fahrzeugen und ggf. ergänzend im öffentlichen Raum geschaffen werden.

Die Investitionskosten für die **mittel- bis langfristige Umsetzung** betragen bei der Variante Check-in/Check-out **24,9 Mio. €**, wenn sich die Erfassungsinfrastruktur ausschließlich in den Fahrzeugen befindet. Sollte sich die Erfassungsinfrastruktur im Bereich der U-Bahn außerhalb der Fahrzeuge befinden (ansonsten weiterhin in den Fahrzeugen) verringern sich die Kosten auf **22,6 Mio. €**. Bei der Variante Be-in / Be-out (Erfassungsinfrastruktur ausschließlich in den Fahrzeugen) betragen die Investitionskosten **25,2 Mio. €**.

#### **Fazit der vertrieblichen Betrachtung:**

Der Unterschied zwischen BiBO und CiCo ist bei den Investitionskosten vergleichsweise gering. Gemessen an den verbundweiten Fahrgeldeinnahmen von 366 Mio. € (2018) entspricht das Investitionsvolumen für die kurzfristige Umsetzung einem Anteil von ca. 0,3 %, für die mittel- bis langfristige Umsetzung einem Anteil von ca. 8,1 % - 8,8 %.

Um die laufenden Kosten für den Vertrieb zukünftig auf bzw. unter dem heutigen Niveau zu halten sind ab der Übergangsphase zum E-Tarif klassische Vertriebswege zurückzubauen (Verzicht auf Entwertung, teilweise Verzicht auf Verkauf mittels Automaten etc.).

Die Entwicklung von detaillierten Migrations-, Einführungs- und Kostenszenarien sind erst im Rahmen einer Umsetzungsstudie zum E-Tarif im VGN möglich.

#### **Gesamtfazit der Machbarkeitsstudie:**

Alle untersuchten Tarif-Szenarien erfüllen die definierten Ziele und sind prinzipiell geeignet für eine Umsetzung, setzen dabei aber unterschiedliche Prioritäten:

Das Tarif-Szenario 1 (RabattTarif 50%) setzt eine aktive Handlung bei der Fahrauswahl voraus und entwickelt die bestehende Tarifphilosophie von Zeitkarten weiter. Es geht weiterhin

von Zeitkarten mit Raum- und Relationsbezug aus und ergänzt zielgerichtet das Tarifsortiment für Gelegenheitsnutzer.

Das Tarif-Szenario 2 (FahrRabattTarif) legt einen entfernungsabhängigen Tarif ohne Vorabentscheidung für ein Tarifprodukt zu Grunde ist damit eher visionär und sieht keine klassischen Abos mehr vor. Dieses Szenario nutzt leistungsabhängige Preisbildungsmechanismen und führt damit insgesamt zu größeren Preisveränderungen. Es belohnt häufigere Nutzung mit Rabattstufen.

Das Tarif-Szenario Bürgerticket verknüpft einen Bürgerbeitrag mit innovativen E-Tarif-Elementen und nutzt eine neue Finanzierungsquelle zur Entlastung der Nutzer bei gleichzeitiger geringer Belastung aller Bürger durch einen Solidarbeitrag.

Bei einer gewünschten evolutionären Weiterentwicklung des bestehenden Tarifs wird der RabattTarif 50 % (Szenario 1) vorgeschlagen. Wenn eine komplette Neuentwicklung angestrebt wird, wird der FahrRabattTarif (Szenario 2) empfohlen. Die Kombination mit einem Bürgerticket ist in jedem Fall empfehlenswert.

Kurzfristig können die Tarife mit dem Smartphone umgesetzt werden, langfristig bietet sich BiBo mit zusätzlicher Infrastruktur an. Alle drei Tarif-Szenarien setzen die gleiche Infrastruktur voraus und bedingen damit ähnliche Investitionen in die Infrastruktur. CiCo und BiBo führen nahezu zu identischen Investitionskosten.

Ein zusätzlicher Nutzen des E-Tarifes ist die Möglichkeit der gezielten Kontaktaufnahme zu Marketing- und Marktforschungszwecken. Langfristig liefert der E-Tarif ein vollständiges Belastungsbild des ÖPNV-Systems, inkl. Tarifinformationen für planerische (z.B. Angebotsauslastung) und kaufmännische (z.B. Einnahmeaufteilung) Zwecke.

#### **Weiteres Vorgehen:**

Nach der internen Meinungsbildung der einzelnen Partner findet am 27.09.2019 ein weiterer Workshop statt, in der die Abstimmung hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise erfolgen wird.

Nach momentanem Stand erscheint die Umsetzung des visionären Tarif-Szenarios 2 (FahrRabattTarif) attraktiv, wobei die relativen Preisveränderungen für die Fahrten der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Fürth vor einer abschließenden Einschätzung bekannt sein müssen. Da dieses Tarif-Szenario zu mehr relativen Preisveränderungen führt, kann nicht von vornherein von der Zustimmung aller Aufgabenträger ausgegangen werden. Sollte eine Einigung nicht erzielt werden können, erscheint auch das Tarif-Szenario 1 (RabattTarif 50 %) eine gute Alternative.

Die entwickelten Tarif-Szenarien und der vertriebliche Rahmen sollten in einem nächsten Schritt in einer Umsetzungsstudie detailliert betrachtet werden. Sollte es vor einer verbundweiten Einführung einen Pilotversuch geben, sollte sich der Landkreis Fürth hieran beteiligen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis.