



## Presseinformation

zur 7. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses  
am 22.11.2021

### TOP 2.1

#### Ergebnispräsentation zum Gutachten für ein 365-Euro-Ticket für Alle

##### Sachverhalt:

Im Rahmen der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) am 10.11.2020 hat die Verbundgesellschaft den Auftrag erhalten, ein Gutachten für ein verbundweit geltendes neues Tarifsystem für Abo-Kunden im Kontext eines 365-Euro-Tickets zu beauftragen (Vorlage 075/2021).

Ziel der Studie ist die Konzeption verschiedener 365-Euro-Modelle für Alle für den gesamten Verbundraum, welche den gesteckten Zielen aller Verbundpartner möglichst nahekommst, als Vorschlag auf andere Verbünde in Bayern übertragbar und mittelfristig durch den Freistaat Bayern förderfähig sind.

Mit der Erstellung des Gutachtens wurde die Fa. Civity Management Consultants beauftragt. Die Berater hatten den Auftrag verschiedene 365-Euro-Modelle für den gesamten Verbundraum zu konzipieren. Es soll eine differenzierte Kalkulation der Mindererlöse und Nachfrageeffekte erfolgen sowie eine gesamthafte Bewertung der Modellergebnisse bzgl. einer möglichen Umsetzung. Abschließend beinhaltet die Beauftragung eine qualitative Darstellung von Drittfinanzierungsmöglichkeiten.

Die Erstellung des Gutachtens wurde durch eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Städte und Landkreises, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und der VGN GmbH begleitet. Die Verwaltung des Sachgebietes ÖPNV und Radverkehr hat in der Projektgruppe mitgearbeitet. Insgesamt fanden vier Sitzungen statt, in deren Rahmen die Auswahl und Ausgestaltung der Modellvarianten sowie die Diskussion und Einordnung der Ergebnisse erfolgte.

Im Rahmen des Projektes wurden sieben unterschiedliche Modelle für das 365-Euro-Ticket für alle entwickelt und sowohl quantitativ als auch qualitativ bewertet.

Im Gesamtverbundraum-Modell wird eine Jahreskarte für 365 Euro angeboten, welche im gesamten VGN-Gebiet ohne Einschränkung gültig ist.

Im Ring-Modell werden die Gebietskörperschaften im VGN in zwei „Ringen“ zusammengefasst, in einen inneren und einen äußeren „Ring“.

Im Territorial-Modell 2+1 Basisversion können die ersten zwei Gebietskörperschaften für 365 Euro erworben werden, jede weitere Einheit oder Nürnberg kostet 365 Euro.

In der Untervariante des Territorial-Modells 2+1 sind die Städte Nürnberg und Fürth für 365 Euro

miteinander kombinierbar.

Im Territorial-Modell 2+2 Basisversion können zwei aneinandergrenzende Gebietskörperschaften für 365 Euro erworben werden, zwei weitere Einheiten kosten weitere 365 Euro.

Das Territorial-Modell 2+2 Untervariante (N+FÜ+LK FÜ) verknüpft die Städte Nürnberg, Fürth und den Landkreis Fürth miteinander. Sie kosten zusammen 365 Euro.

Das Preisstufen-Modell fasst die bestehenden 25 Preisstufen in vier Preisstufen zusammen. Die erste Preisstufe kostet 365 Euro.

Die Prognose der Nachfrage- und Erlöswirkung der einzelnen Tarifmodelle erfolgt in den Stufen Aufbereitung der Datenquellen, Modellierung der Wanderungen, Ergebnisermittlung (Mindererlöse und Nachfrageeffekte) und basiert auf der Verkehrserhebung und Vertriebsstatistik.

#### Generierte Mindererlöse:

Die **Mindererlöse** im **Gesamtverbund-Modell** belaufen sich auf insgesamt **99,8 Mio. Euro / p.a.**

**Im Ring-Modell** fallen **87,2 Mio. Euro / p.a.** an.

Die Mindererlöse der **Territorial-Modelle** wurden zwischen **73,7 Mio. Euro** und **66,7 Mio. Euro / p.a.** berechnet.

Die Umsetzung des **Preisstufen-Modelles** würde Mindereinnahmen in Höhe von **55,1 Mio. Euro / p.a.** erzeugen.

Gem. § 8 Abs. 5 Grundvertrag sind Aufgabenträger verpflichtet, einnahmемindernde Tarifmaßnahmen auszugleichen.

Die Berechnungen der Mindererlöse beinhalten neben fehlenden Fahrgeldeinnahmen auch Mindereinnahmen aus Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr gem. § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PbefG) sowie Ausgleichsleistungen nach dem Sozialgesetzbuch.

Die gutachterliche Bewertung setzt sich aus den Komponenten Ökonomische Effekte, Kundenrelevante Schlüsselprojekte, Kundensicht, Förderfähigkeit, Folgewirkungen und Vertriebskosten zusammen.

Im Rahmen der Bewertung der einzelnen Modelle hinsichtlich Vor- und Nachteile wurden durch den Gutachter generelle Nachteile identifiziert:

- **Hohe Mindererlöse** zwischen 55 und 100 Mio. Euro p.a. je nach Modell bzw. -15% bis 27% welche sich dynamisch zu sehr hohen Beträgen kumulieren
- **Vergleichsweise geringe Nachfrageeffekte** zwischen +1,9 % bis 3,2 % je nach Modell
- Verkehrliche Maßnahme mit vergleichsweise **schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis**
- **Sehr hohe Tarifsprünge** an den künftigen Tarifgrenzen (bis zu 100 %) sind aus Kundensicht ungerecht und nicht nachvollziehbar
- **Deutlich geringere Leistungsgerechtigkeit** für den Fahrgast, z.B. bezogen auf die zurückgelegte Strecke oder den Mobilitätsraum
- **Verringerung des Potenzials verbundrelevanter Projekte** (E-Tarif) **beziehungsweise deutliche Verteuerung** (Verbunderweiterung)

- **Gefahr eines dauerhaften „Lock-In-Effektes“**, d.h. Fixierung eines niedrigen Preisniveaus bei steigenden Kosten und unklarer Finanzierung

Das Gutachten beinhaltet als Alternativvorschlag die Nutzung eines „Budgets“ für die Einführung eines flächendeckendes Sozialticket für Menschen die unter Erwerbsarmut leiden („Working poor“) sowie 70 – 75 % für den weiteren Ausbaus des ÖPNV-Angebotes.

Zu beachten ist, dass sich die Finanzierung des ÖPNV insgesamt verschärft. Die Kosten werden steigen (u.a. Personalkosten, alternative Antriebe) das Erlöswachstum wird sich begrenzen (u.a. Corona bedingte Fahrgast- und Erlösrückgänge).

Das Gutachten wird den Gremiumsmitgliedern des Umwelt- und Verkehrsausschusses detailliert durch die Fa. Civity Management Consultants vorgestellt.

Im Anschluss daran wird den Mitgliedern des Umwelt- und Verkehrsausschusses die Präsentation zur Verfügung gestellt.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis.