

## VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft – Tarifentwicklung 2020

Entscheidungsvorlage:

### 1. Tarifentwicklung 2020: VGN–Innovationspaket 2020-2024

Seit Bekanntwerden der Mitfinanzierung der den Endkundenpreis senkenden Tarifmaßnahmen im Münchner Verkehrsverbund (MVV) durch den Freistaat Bayern bemüht sich die Region Nürnberg auf allen Ebenen, um eine entsprechende Beteiligung des Freistaats Bayern auch im VGN. Bereits im Dezember 2018 ging ein entsprechendes Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Dr. Maly an Herrn Ministerpräsident Dr. Söder.

Am 29. April 2019 fand ein politisches Gipfelgespräch zur zukünftigen finanziellen Ausstattung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Bayern auf Basis der in der aktuellen Koalitionsvereinbarung getätigten Aussagen mit Herrn Ministerpräsident Dr. Söder sowie Herrn Staatsminister Dr. Reichhart statt.

Wesentliche Ergebnisse dieses „ÖPNV-Gipfels“ sind:

1. Dem VGN werden für innovative Maßnahmen insgesamt bis zu 12,8 Mio. EUR jährlich (begrenzt auf 5 Jahre) zur Verfügung gestellt. Maßnahmen können tariflicher Art sein oder das Angebot betreffen. Das ausschließliche Aussetzen einer turnusmäßigen Preiserhöhung wird nicht gefördert.
2. Die Aufgabenträger im VGN müssen, analog des Vorgehens im MVV, eine Kofinanzierung in gleicher Höhe erbringen.
3. Zusätzlich wird vom Freistaat Bayern die Einführung eines 365 EUR-Tickets für Schüler/ Schülerinnen und Auszubildende gefördert. Ein Drittel der entstehenden Mindereinnahmen muss durch die Aufgabenträger aufgebracht werden, während zwei Drittel der Freistaat Bayern übernimmt.

Zwischenzeitlich fanden intensive Abstimmungen innerhalb des VGN zu den identifizierten Handlungsfeldern statt, die inhaltlich im engen Austausch zwischen VAG, Verbundgesellschaft, den Partnern im Verbund sowie der Stadt Nürnberg vorbereitet und auf politischer Seite vorangetrieben wurden.

Im Ergebnis konnte ein innovatives Tarifpaket („VGN-Innovationspaket“) für einen Fünfjahreshorizont 2020 bis 2024 abgestimmt werden, dessen Maßnahmen im Einzelnen in der **Anlage 1** dargestellt sind und im Wesentlichen zu einer finanziellen Entlastung der Kunden, zur Vereinfachung des Systemzugangs sowie zur Attraktivierung des ÖPNV führen.

Ein wesentlicher Bestandteil des Maßnahmenpaketes ist der einmalige Verzicht auf die, auf Grundlage der preisbedingten Kostensteigerungen, notwendige Erhöhung der Fahrpreise zum 1. Januar 2020 zur Tarifstabilisierung und Erhöhung der Kundenakzeptanz. Die dadurch unternehmensseitig entstehenden Mindereinnahmen wirken dauerhaft in den Folgejahren.

Der von der Stadt Nürnberg aufzubringende Kofinanzierungsanteil beläuft sich nach derzeitigem Kenntnisstand für 2020 auf 2,848 Mio. EUR. Dem Grundsatz nach ist der Ausgleich zunächst begrenzt auf den Förderzeitraum des Freistaates Bayern, also auf fünf Jahre. Im Einzelnen steht die genaue Ausgestaltung (Zuschuss, Ausfallbürgschaft o.ä.) und die endgültige Höhe des Kofinanzierungsanteils für die Stadt Nürnberg noch nicht fest und ist Gegenstand laufender Abstimmungsprozesse. Der von der Stadt Nürnberg aufzubringende Kofinanzierungsanteil wäre in den städtischen Haushalt für die Haushaltsjahre ab 2020 einzuplanen.

Das Maßnahmenpaket wurde von der VGN-Gesellschafterversammlung und dem VGN-Grundvertragsausschuss in deren Sitzungen im Juli 2019 bestätigt, unter der Voraussetzung, dass die den Verkehrsunternehmen durch Umsetzung der Maßnahmen entstehenden Kosten/Mindereinnahmen ausgeglichen werden und, dass die Entscheidungsgremien der regionalen Aufgabenträger im VGN (Stadträte und Kreistage) sowohl dem VGN-Innovationspaket als auch der vorgeschlagenen Finanzierung zustimmen.

Auf der Grundlage der Beschlussfassungen von VGN-Gesellschafterversammlung und VGN-Grundvertragsausschuss wurde seitens der VGN GmbH am 5. August 2019 ein Antrag bei Herrn Staatsminister Dr. Reichhart zur Förderung des VGN-Innovationspaketes auf Basis der im Zuge des ÖPNV-Gipfels am 29. April 2019 in Aussicht gestellten Zuschüsse von bis zu 12,8 Mio. EUR jährlich eingereicht, mit der Bitte um einen positiven Bescheid im Vorfeld der Sondersitzung der VGN-Gesellschafterversammlung am 26. September 2019.

Ziel ist eine entsprechende Beschlussfassung in dieser Sondersitzung der VGN-Gesellschafterversammlung sowie der des VGN-Grundvertragsausschusses am 10. Oktober 2019 mit Umsetzungsbeginn der Maßnahmen zum 1. Januar 2020.

## **2. Einführung eines 365 EUR-Tickets für den Schüler-/Ausbildungsverkehr im VGN**

Seitens des Freistaats Bayern wurde weiterhin die finanzielle Unterstützung zur Einführung eines „365 EUR-Tickets“ im Ausbildungsverkehr (ohne Studierende) in Aussicht gestellt. Mit einem solchen 365 EUR-Ticket könnte allen Schülern/Schülerinnen und Auszubildenden (bis 24 Jahre) ein günstiger Zugang zum ÖPNV angeboten und der Leistungsumfang durch eine verbundweite Gültigkeit der Fahrscheine nochmals deutlich erhöht werden.

Von der VGN GmbH wurden auf Basis von Nachfragedaten aus der Verbunderhebung 2012 in einer ersten groben Bewertung jährliche Mindereinnahmen in einem mittleren zweistelligen Millionenbereich ermittelt, die nach dem seitens des Freistaats Bayern vorgeschlagenen Modell zu zwei Dritteln von diesem und zu einem Drittel aus den öffentlichen Haushalten der Landkreise und kreisfreien Städte bzw. der Schulaufwandsträger im VGN auszugleichen wären.

Wesentliche Fragestellungen bestehen derzeit noch hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Produktmerkmale, der künftigen Kostenübernahme (Zuweisungen) durch den Freistaat Bayern, der Instrumente zur Schulstandortsicherung sowie der Ausgestaltung der heute nach § 45a Personenbeförderungsgesetz geleisteten Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr.

Von Seiten des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurde eine entsprechende Arbeitsgruppe zur Bearbeitung dieser Fragestellungen eingerichtet. Konkrete Ergebnisse konnten kurzfristig nicht erzielt werden. Die Einführung eines solchen Tickets scheint aktuell daher frühestens zum Schuljahresbeginn 2020 möglich. Die Verwaltung berichtet über den weiteren Fortgang sobald ein entsprechender Sachstand erreicht ist.

### **3. Anträge zur Tarifentwicklung im ÖPNV**

Der Verwaltung liegen eine Reihe von Anträgen zur Tarifentwicklung im ÖPNV in Nürnberg vor, die inhaltlich zu einem großen Teil durch die vorstehend beschriebenen Maßnahmen abgedeckt werden. Darüber hinaus wurden die Anträge durch die VAG im Rahmen der als Anlage beiliegenden Stellungnahmen im Einzelnen beantwortet. Ergänzende Fragestellungen bzw. Rückfragen hierzu werden im Rahmen der Sitzung bei Bedarf durch die VAG beantwortet.

Im Einzelnen werden folgende Anträge beantwortet:

<b>Antrag</b>	<b>Stellungnahme VAG</b>
Antrag der Rathausgruppe Freie Wähler vom 17.09.2018	Anlage 2
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.10.2018: <i>„Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets in Nürnberg“</i>	Anlage 2
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2018: <i>„Einführung eines Azubi-Tickets“</i>	Anlage 3
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.01.2019: <i>„Nürnberg wird Modellregion für ein 365-Euro-Jahresticket“</i>	Anlage 2
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.03.2019: <i>„Stärkung des VGN-Firmenabos für kleine Unternehmen und Handwerksbetriebe“</i>	Anlage 4
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.05.2019: <i>„Entwicklung des ÖPNV in Nürnberg und der Metropolregion“</i>	Anlage 5
Antrag der Rathausgruppe Linke Liste vom 23.06.2019	Anlage 6

### **Anlagen**

1. Übersicht: Inhalte des VGN-Innovationspaketes
2. Stellungnahme der VAG vom 03.09.2019 zu den Anträgen der Rathausgruppe Freie Wähler vom 17.09.2018, der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.10.2018 und der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.01.2019.
3. Stellungnahme der VAG vom 03.09.2019 zum Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 20.11.2018.
4. Stellungnahme der VAG vom 03.09.2019 zum Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 19.03.2019.
5. Stellungnahme der VAG vom 03.09.2019 zum Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.05.2019.
6. Stellungnahme der VAG vom 03.09.2019 zum Antrag der Rathausgruppe Linke Liste vom 23.06.2019.

# Das VGN-Innovationspaket

Kundentlastung | Vereinfachung | Attraktivierung

## Kofinanzierung des VGN-Innovationspakets i. H. v. 12,8 Mio. Euro

Nach der finanziellen Beteiligung des Freistaats Bayern an der MVV-Tarifreform hat dieser auf schriftliche Anfrage und in mehreren Gesprächsrunden zugesagt, sich unter bestimmten Voraussetzungen im VGN für vergleichbare Maßnahmen in analoger Weise zu engagieren. Dies insbesondere, um

- eine Benachteiligung anderer Regionen in Bayern gegenüber dem MVV zu vermeiden,
- zukunftsweisende Projekte voranzutreiben sowie
- "ein Stück weit Preisstabilität" zu gewährleisten.

Konkret beinhaltet die Formulierung "analog" neben einer fünfjährigen Laufzeit u. a. die Verpflichtung der Aufgabenträger, sich für den genannten Zeitraum an der Finanzierung innovativer und attraktivitätssteigernder Maßnahmen zu beteiligen.

Klarheit bzgl. des letztlich wirksamen Anteils einer finanziellen Beteiligung der Grundvertrags-Partner gibt es derzeit noch nicht. Unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Freistaats ergäbe sich jedoch unter den aktuellen Prämissen statt der seitens des Freistaats zwischen ihm und den Grundvertrags-Partner geforderten 50/50-Aufteilung der Kosten des Innovationspakets eine Lastenverteilung von 61,4 % (Freistaat) zu 38,6 % (Grundvertrags-Partner).

Auf Grundlage des Beschlusses in der Sitzung des Grundvertrags-Ausschusses vom 25.07.2019, in dem das VGN-Innovationspakets zur Kenntnis genommen wurde, ist das Paket am 05.08.2019 auch dem Freistaat offiziell übermittelt worden.

Das seitens des Freistaats formulierte Oberziel seines intensivierten finanziellen Engagements ist die Stärkung und Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern. Hierbei seien Hemmschwellen für die Nutzung des ÖPNV abzubauen, die Kundenzufriedenheit zu erhöhen sowie die Akzeptanz dieses wichtigen Mosaiksteins für nachhaltige Mobilität zu steigern.

Mit dem im VGN erarbeiteten, ausgewogenen Maßnahmenpaket soll nun dies erreicht werden. Darüber hinaus gilt es, die sich mit der freistaatlichen Unterstützung ergebende Chance zu nutzen, übergeordnete Ziele im VGN, wie die Optimierung und Digitalisierung vertriebstechnischer Lösungen, gemeinsam weiter voran zu treiben, um auch zukünftig als attraktiver und zeitgemäßer Mobilitätsdienstleister wahrgenommen zu werden.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen des Pakets in ihrem Kern beschrieben. Die skizzierten Maßnahmen zielen auf Vereinfachungen des Tarifs, des Sortiments und des Fahrkartenerwerbs, auf finanzielle Entlastungen der Fahrgäste sowie potenziellen Kunden, und sind weitere Schritte auf dem Weg zur Digitalisierung des ÖPNV. Bei der Ausgestaltung wurde darauf Wert gelegt, dass alle Landkreise und Städte davon profitieren.

## Attraktivierung mittels Digitalisierung → Vereinfachung & Kundenentlastung



### **Schülerwertmarken Selbstzahler und Solo 31 als HandyTicket** (Baustein 1a und 1b - geplant 2020)

- neben Einzel- und TagesTickets (bereits realisiert)
- dann auch Solo 31 und Schülerwertmarken für Selbstzahler digital z. B. auf dem Smartphone hinterlegt (Verbundpass weiterhin nötig)

### **Digitalisierung aller Vertriebsvorgänge im Schülerverkehr** (Baustein 10 - geplant 2023)

Aufbau einer entsprechenden Plattform für Kunden, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbund mit dem Ziel von zeitgemäßen, papierlosen Prozessen inkl. Ticketing (kein Verbundpass mehr notwendig)

### **Gutscheinmodul im VGN Onlineshop** (Baustein 2a und 2b - geplant ab 2020)

Eingabe einer Gutscheinnummer zur Reduzierung des Warenkorbwertes nach dem Vorbild großer Internetfirmen. Bietet die Möglichkeit von Fremdfinanzierungen.

### **Anschlussfahrausweisrechner** (Baustein 4a - geplant 2020/2021)

Automatisches Berechnen der notwendigen Preisstufe eines Anschlussfahrausweises in der Verbindungsauskunft und im VGN Onlineshop

- Stufe 1: Eingabe des Zeitkarten-Gültigkeitsbereichs noch nötig
- Stufe 2: Einlesen des Zeitkarten-Gültigkeitsbereichs automatisch

### **Digitale Anschlussfahrkarte, rabattiert** (Baustein 4b - geplant 2020/2021)

In Verbindung mit dem Anschlussfahrausweisrechner wird die ÖPNV-Nutzung für Stammkunden deutlich vereinfacht und durch die insgesamt rund 25-prozentige Rabattierung im Vergleich mit dem nutzengleichen Analogfahrkarte auch spürbar günstiger.

### **Digitale Einzelfahrkarte, rabattiert, alle Preisstufen** (Baustein 7 - geplant 2020/2021)

Mit der Einführung einer rabattierten digitalen Einzelfahrkarte sollen Kunden verstärkt zu einem Wechsel auf das digitale Angebot bewegt werden (Nebeneffekt: Rückbau bzw. langfristig Abschaffung kostenintensiver Entwerterssysteme). Der Rabatt in den Preisstufen A bis F orientiert sich am aktuellen Mehrfahrtenkartenrabatt, der Rabatt in den Preisstufen 2 bis 10 soll ca. 7 % betragen.

### **Digitales Abo** (Baustein 11 - geplant 2023)

Die Hinterlegung der Fahrtberechtigung auf ein mobiles Endgerät (z. B. Smartphone) trägt den entsprechenden zeitgemäßen Kundenanforderungen nach einer digitalen „Geldbörse“ Rechnung. Das Mitführen einer Chipkarte oder eines Papiertickets entfällt.

### **ALISE** (Baustein 3 - geplant 2020)

Änderung persönlicher Daten bei Zeitkarten (z. B. Adresse, Tarifstufe) online bequem von zu Hause aus möglich.

### **Bestprice-Abrechnung** (Baustein 5 - geplant 2020 als verbundweiter Pilot)

Gutachten aus anderen Regionen bescheinigen durch den Nachweis von Neuverkehr die Attraktivität dieser Abrechnungsart. In die Preisberechnung werden alle über den VGN Onlineshop erworbenen Einzel- und TagesTickets einbezogen. Der zu zahlende Maximalpreis entspricht dem TagesTicket-Preis der höchsten Preisstufe.

### **Automatische Fahrpreisfindung** (Baustein 8a - geplant 2022)

Aktives Ein- und Auschecken über das Smartphone (App) auf der Basis des aktuellen Tarifzonenmodells und Sortiments. Start- und Endhaltestelle werden über GPS ermittelt. Ein solches Angebot vor allem für Seltennutzer und Ortsunkundige (müssen vor Fahrtantritt weder Preis noch Preisstufen kennen) kann Grundlage für einen E-Tarif sein.

### **Streckenabhängiger Tarif** (Baustein 8b - geplant 2022/2023 als Pilot in einem Bartarif Segment)

Als Erweiterung der automatischen Fahrpreisfindung wäre im Rahmen eines Pilotprojekts die Abrechnung nach Tarifkilometern denkbar. Systembedingt gäbe es im Vergleich zu heute „Gewinner“ und „Verlierer“, jedoch erreichte man damit eine deutlich höhere Leistungsgerechtigkeit („*wer weiter fährt, zahlt mehr*“).

### **VGN Mobilitätsplattform multimodal** (Baustein 9 - geplant 2022/2023)

Mobilität aus einer Hand entlang der gesamten Servicekette mit einem Ansprechpartner, einer Rechnung, einem Login: Informieren/Beauskunften, Buchen/Kaufen, Zugang/Fahren, Abrechnung.

## Attraktivierung durch Sortiments- und Preisoptimierung → Kundenentlastung & Vereinfachung



### **Tarifstabilität 2020** (Baustein A)

Nach den teilweise deutlichen und von vielen Fahrgästen kritisierten Preiserhöhungen der letzten Jahre, soll den Kunden mit der Nullrunde 2020 eine „Verschnaufpause“ gegeben werden. Dies sollte zu einer höheren Akzeptanz des ÖPNV im Allgemeinen sowie des Gesamtmaßnahmenpakets im Speziellen führen.

Zu beachten sind die finanziellen Auswirkungen einer solchen Nullrunde auf die Folgejahre.

### **9-Uhr-Abo verbundweit** (Baustein 6 - geplant 2020)

Zur Harmonisierung und Attraktivitätssteigerung des VGN-Sortiments soll das bereits in den Preisstufen A und B angebotene 9-Uhr-Abo verbundweit eingeführt werden.

### **E-Tarif – Folgestudie** (Baustein B - geplant 2020/2021)

Die Ergebnisse der VGN-Machbarkeitsstudie (Abschlusspräsentation 07/2019) fließen in eine Folgestudie, die die Basis für Realisierungs-, Fein- und Kommunikationskonzepte sein soll.

### **Tarifzonenänderung Landkreis Fürth** (Baustein C - realisiert 2019)

Mit der konsequenten Zuordnung von Haupt- und Teilorten einer Gemeinde/Stadt in eine gemeinsame Zone erfolgte eine grundlegende Vereinfachung der Zonensystematik und bedeutet für die Mehrzahl der Bürger im Landkreis eine finanzielle Entlastung.

## Jetzt die Chancen für die Region nutzen



Das VGN-Innovationspaket bietet damit Mehrwertgenerierung in allen Bereichen

**Entlastung des Kunden**

**...für Kundenzufriedenheit & Akzeptanz**

**Digitalisierung forcieren**

**...für einen modernen, zeitgemäßen ÖPNV**

**Attraktivierung des Sortiments**

**...für mehr Nutzung und neue Kundenpotentiale**

**Verlagerung von Verkehren**

**...für Umweltentlastung und Nachhaltigkeit**

<https://fic.krip/AQx6VP>

Im Moment bietet sich durch die in Aussicht gestellte Förderung des Freistaats eine außerordentlich günstige Gelegenheit, den ÖPNV mit großen Schritten zeitgemäßer zu gestalten und Maßnahmen anzugehen, die dem aktuellen Wandel der Mobilität sowie der Erwartungshaltung der Kunden Rechnung tragen.

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg  
Referat für Finanzen, Personal, IT und Organisation  
Theresienstraße 7  
90403 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Südliche Fürther Straße 5  
90429 Nürnberg  
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 283 0  
Telefax: 0911 283 4800

---

**Rainer Schrall**  
Referent VGN  
VT-VGN  
Telefon: 0911/283-4870  
Telefax: 0911/283-4641  
rainer.schrall@vag.de

---

Nürnberg, 3. September 2019

## Anträge auf Bewertung der Einführung eines 365-Euro-Tickets in Nürnberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

in ihrer Koalitionsvereinbarung hat die Bayerische Staatsregierung die Einführung eines 365-Euro-Tickets in den bayerischen Ballungszentren mit Umsetzung bis zum Jahr 2030 als politische Zielsetzung formuliert. Vorbild ist mutmaßlich eine Tarifmaßnahme der Stadt Wien, mit der im Jahr 2012 ein entsprechend benanntes Ticket eingeführt und Fahrpreise abgesenkt wurden. Derzeit liegen in diesem Zusammenhang seitens verschiedener politischer Interessensvertretungen Anträge zur Bewertung eines solchen Tickets für die Stadt Nürnberg vor:

- Antrag der Freien Wähler vom 17. September 2018
- Antrag der SPD vom 4. Oktober 2018
- Antrag der CSU vom 14. Januar 2019

Basis der folgenden Stellungnahme bildet ein Gutachten des Beraters Probst & Consorten Dresden, der bereits im Rahmen des sog. Tarifprojekts Nürnberg als externer Gutachter für die Stadt Nürnberg tätig war. Zum 1. Januar 2016 wurden auf Basis eines damals umfangreichen politischen Meinungsbildungs- und Abstimmungsprozesses tarifliche Sondermaßnahmen in der Stadt Nürnberg (Tarifstufe A) wie die Preisreduzierung beim 9-Uhr-Abo und die Ausweitung des Berechtigtenkreises beim FirmenAbo-Rabatt umgesetzt. Die zwischenzeitliche Preis- und Verkaufsentwicklung (Stand 2018) bilden die Grundlage der aktuellen Wirkungsprognose. Das Untersuchungsszenario geht davon aus, dass das 365-Euro-Ticket in Form eines persönlichen JahresAbos eingeführt würde. FirmenAbos blieben rabattiert im Sortiment. Im Segment des Ausbildungsverkehrs erfolgte eine entsprechende Preisanpassung. Ein gesenktes Preisniveau im Bartarif würde bei gleichbleibendem Produktportfolio eine zu große Preisspreizung zum Zeitkarten-/Abo-Segment verhindern. Die Untersuchung kommt für ein solches Szenario, modelliert in Anlehnung an das „Wiener Modell“, zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Durch die Preismaßnahmen, insbesondere die Fahrpreisreduzierung für das (365-Euro-) JahresAbo, aber auch preisliche Folgewirkungen in weiteren Tarifprodukten wie z. B. Preissenkungen im Bartarif, ergeben sich insgesamt Mindereinnahmen in einer Größenordnung von etwa 40 Mio. Euro. Allein auf die VAG bezogen liegen diese bei etwa 35 Mio. Euro.

- In der Berechnung sind Fahrgaststeigerungen zwischen 5 bis 12 Prozent prognostiziert, wobei der obere Wert den rechnerischen Maximalzuwachs unter Annahme gleichbleibender Nutzungshäufigkeiten von Fahrscheinen im Zeitkartenbereich darstellt. Letzteres erscheint aufgrund der mit Preisreduzierung sinkenden Nutzenschwelle allerdings unrealistisch, so dass der Nachfragezuwachs tatsächlich deutlich näher am unteren als am oberen Wert der Spanne liegen dürfte.

Das Gutachten betrachtet die Wirkungen im Verkehrsgebiet Nürnberg/Fürth. Es erfolgte damit noch keine dezidierte Betrachtung der Verbundwirkung, weder in Bezug auf Aspekte der Tarifmodellierung (Preisabhängigkeiten in weiteren Tarifstufen), verkehrspolitische Fragestellungen (u. a. Pendlerproblematik) noch hinsichtlich verbundvertraglicher bzw. verbundpolitischer Fragestellungen (u. a. Konsensfähigkeit) sowie etwaiger zusätzlicher Ausgleichspflichten für in der Folge weiterer Tarifmaßnahmen mögliche Mindereinnahmen in übrigen Tarifstufen. Es besteht darüber hinaus das Risiko zusätzlicher finanzieller Folgewirkungen, wie sprungfixe Kosten im Verkehrsangebot oder vertriebliche Umstellungskosten.

Die oben dargestellten, prognostizierten Wirkungen eines solchen Szenarios entsprechen auch den Aussagen, die in den letzten Jahren in der Fachliteratur veröffentlichten Bewertungen entsprechender Preismaßnahmen. Insbesondere den vielbeachteten Fall Wien heranziehend, liegt der Schluss nahe, dass solche einseitigen Preisreduzierungen im ÖPNV eine Nachfragewirkung nicht in der oftmals erhofften Größenordnung, sondern „nur“ im mittleren einstelligen Prozentbereich entfalten können.

Eine aktuelle Studie der Uni Kassel (*in: Der Nahverkehr 09/2018*) weist für den Zeitraum der Einführung des 365-Euro-Tickets in Wien, also zwischen 2011 und 2015, eine Fahrgastzunahme von 8% aus, wobei die Wirkung der Preissenkung selbst wiederum nur einen Teil dieses Fahrgastzuwachses begründet. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass ein maßgeblicher Teil dieser in Wien erzielten Nachfragesteigerung alleine dem Bevölkerungswachstum sowie den gestiegenen Touristenzahlen zuzuschreiben sein dürften. Tarifliche Preismaßnahmen hätten in Wien dagegen lediglich einen geringeren Effekt auf die Fahrgastzahlen erzielt. Wesentlich für die positive Nachfragewirkung im (Wiener) ÖPNV seien Begleitmaßnahmen wie eine flächendeckende, intensive Parkraumbewirtschaftung, die Einschränkung der MIV-Infrastruktur sowie der gleichzeitig starke Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bzw. des -Angebots. Eine in Wien umgesetzte (arbeitgebergetragene) Nahverkehrsabgabe hilft bei der Finanzierung der dadurch entstehenden Mehrkosten, wobei die Stadt Wien einen hohen zweistelligen Millionenbetrag (Euro) jährlich für die Finanzierung des ÖPNV zusätzlich zu den vorherigen Haushaltsmitteln bereitgestellt hat, der im Rahmen der Tarifmaßnahme aus einer nochmals verstärkten Parkraumbewirtschaftung schließlich refinanziert werden konnte.

Zugleich zeigen die Erfahrungen aus Wien, dass ein Maßnahmenbündel aus vielfältigen push- und pull-Faktoren mit entsprechenden Rahmenbedingungen langfristig die Entwicklung des städtischen ÖPNV – zwischen 2005 und 2015 lag der Fahrgastzuwachs in Wien insgesamt bei 26% – sowie des Anteils am Modal Split positiv beeinflussen kann.

Von Investitionen in den ÖPNV-Tarif ist nicht per se abzuraten, wobei in Bezug auf das „365-Euro-Ticket“ vor dem Hintergrund der o. g. Wirkungen u. a. das Nutzen-/Kosten-Verhältnis abzuwägen ist. In einer gesamtheitlichen Betrachtung dürfte sich eine solche Einzelmaßnahme eher nicht als die mitteleffizienteste Lösung darstellen.

Eine zusätzliche Belastung der ohnehin von (preisbedingten) Kostensteigerungen betroffenen Unternehmensseite sollte ausgeschlossen werden. Grundsätzlich bleibt eine stärkere Beteiligung der öffentlichen Hand, insbesondere des Freistaats Bayern, u. a. zur Entlastung der Nutzerfinanzierung des ÖPNV dringend erforderlich und wird – je nach Lesart der konkreten Bezugnahme auf ein „365-Euro-Ticket“ – als Absichtserklärung der Staatsregierung in der aktuellen Koalitionsvereinbarung auch in Aussicht gestellt. Auf eine entsprechende Mittelakquirierung sollte weiter hingewirkt werden.

Davon unabhängig darf darauf hingewiesen werden, dass bereits heute einige Nutzergruppen für einen Preis von (tlw. etwas mehr als) einem Euro pro Tag den ÖPNV in Nürnberg nutzen können. Hierzu gehören Schüler, die von der Stadt Nürnberg bezuschusste Schülertickets erwerben, Nutzer des vergünstigten 9-Uhr-Abos, Nürnberg-Pass-Inhaber sowie FirmenAbo-Kunden, die vom VGN-Rabatt sowie gleichzeitig entsprechenden Arbeitgeberzuschüssen profitieren können. Für Studierende besteht mit dem SemesterTicket seit dem Wintersemester 2015/16 ebenfalls die Möglichkeit, entsprechend günstig im Verkehrsverbund unterwegs zu sein.

Mit freundlichen Grüßen

VAG  
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Rainer Schroll

## Anlage 3

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg  
Referat für Finanzen, Personal, IT und Organisation  
Theresienstraße 7  
90403 Nürnberg



VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Südliche Fürther Straße 5  
90429 Nürnberg  
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 283 0  
Telefax: 0911 283 4800

---

**Rainer Schrall**  
Referent VGN  
VT-VGN  
Telefon: 0911/283-4870  
Telefax: 0911/283-4641  
rainer.schrall@vag.de

---

**Nürnberg, 3. September 2019**

### **Antrag der SPD-Fraktion zur Einführung eines Azubi-Tickets**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Antrag zu einem Azubi-Ticket nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Die Willenserklärung im aktuellen Koalitionsvertrag der Bayerischen Staatsregierung zur Schaffung neuer Tarifangebote für Jugendliche sowie Schülerinnen und Schüler wurde im Rahmen des „ÖPNV-Gipfels“ am 29.04.2019 konkretisiert. In Aussicht gestellt wurde die Einführung eines (verbundweiten) 365-Euro-Jugendtickets mit einer finanziellen Beteiligung des Freistaats Bayern an den dadurch bei den Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen. Das Angebot soll für alle Schüler und Auszubildenden bis 24 Jahre gelten und damit die von Ihnen genannten Zielgruppen umfassen.

Maßgebliche Aspekte konnten bislang nicht abschließend geklärt werden, darunter insbesondere Fragen nach

- einer künftigen Ausgestaltung von Ausgleichsleistungen nach dem heutigen §45a Personenbeförderungsgesetz,
- künftigen Möglichkeiten der Schulstandortsicherung bzw. der Steuerung von Schülerströmen, deren heutige Basis der differenzierte ÖPNV-Fahrpreis ist sowie
- der künftigen Höhe der staatlichen Zuweisungen bzw. der vom Freistaat übernommenen Ausgleichsleistungen.

Ohne Erklärung des Freistaats zu diesen Fragestellungen bleibt die Modellierung geeigneter Szenarien unwägbar und ist deren Umsetzung nicht möglich. Auch Aussagen zu finanziellen Wirkungen sind aktuell daher nur sehr eingeschränkt möglich. Nach einem ersten Rechenmodell der VGN GmbH ergäben sich bei Einführung eines verbundweiten 370-Euro-Tickets als Abo unter gleichzeitiger Rabattierung eines verbundweiten 40-Euro-Monatsangebots jährliche rechnerische Mindereinnahmen in Größenordnung von einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag.

Die Verbundgesellschaft sowie die VAG und die übrigen Verbundpartner stehen derzeit in Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium, um bzgl. der o. g. Fragestellungen sowie des genannten Angebots möglichst zeitnah belastbare Aussagen zu erhalten und Lösungen in Hinblick auf eine Umsetzung sowie u. U. notwendige Eigenanteile der Finanzierung innerhalb des VGN zu finden.

Grundsätzlich würden wir die Einführung eines entsprechenden Angebots begrüßen, um damit die ÖPNV-Nachfrage weiter steigern und von Kundenbindungseffekten profitieren zu können. Gleichzeitig könnten damit die potenziellen ÖPNV-Abokunden von morgen bereits heute als Schüler und Jugendliche frühzeitig für den ÖPNV gewonnen und über die Ausbildung hinaus langfristig im System gebunden werden.

Mit freundlichen Grüßen

VAG  
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Rainer Schroll

## Anlage 4

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg  
Referat für Finanzen, Personal, IT und Organisation  
Theresienstraße 7  
90403 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Südliche Fürther Straße 5  
90429 Nürnberg  
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 283 0  
Telefax: 0911 283 4800

---

**Rainer Schrall**  
Referent VGN  
VT-VGN  
Telefon: 0911/283-4870  
Telefax: 0911/283-4641  
rainer.schrall@vag.de

---

**Nürnberg, 3. September 2019**

### Antrag der CSU-Fraktion zum VGN-FirmenAbo

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Antrag zum VGN-FirmenAbo vom 19.03.2019 nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Bereits seit Februar 2017 wird im Rahmen eines VGN-Pilotprojekts das „FirmenAbo ab 5“ auch kleineren Unternehmen angeboten, bei denen mindestens fünf Mitarbeiter ein FirmenAbo abnehmen. Die im übrigen FirmenAbo-Segment bestehende Mindestteilnehmerzahl von 50 Abonnenten pro Firma wurde damit erheblich reduziert. Zum Produktrabatt von 10 Prozent profitieren die Mitarbeiter zusätzlich von einem von der jeweiligen Firma finanzierten Mindestzuschuss in Höhe von 15 Prozent des Abopreises.

Eine noch weitergehende Produktmodellierung, z. B. durch Ausweitung des Berechtigtenkreises auf Firmen mit noch geringerer Mitarbeiter- bzw. Abonnentenzahl („FirmenAbo ab 1“) stellt sich aus Verbundsicht in Hinblick auf das Gesamttarifgefüge, u. a. durch anzunehmende Kannibalisierung übriger Produktsegmente, nicht als sinnvoll dar. Auch tarifgenehmigungsrechtlich scheint ein solches Modell fragwürdig. In der Diskussion mit den Verbundpartnern fand eine entsprechende Umsetzung daher keine Zustimmung. Auch in absehbarer Zeit ist nicht von einer solchen auszugehen.

Für das neue „FirmenAbo ab 5“ konnten zwischenzeitlich 116 Firmen (Stand August 2019) gewonnen werden. Bei einer Neukundenquote von 55 Prozent profitieren davon rund 1.500 Beschäftigte. Die Voraussetzung einer Neukundenquote von mindestens 20 Prozent, die erforderlich ist, um das Produkt aus Sicht der Verkehrsunternehmen wirtschaftlich darstellen zu können, wurde damit sogar deutlich überschritten. Umgekehrt stellt die 20%-Schwelle kein Hindernis in der Neukundenakquise dar. Das Produkt konnte damit sehr erfolgreich auf dem Markt platziert werden und bietet mit bestehenden Konditionen weiterhin große Potenziale für die künftige Marktbearbeitung.

Die VAG geht diese auch weiterhin sehr aktiv an. Nachdem im „FirmenAbo ab 5“ zunächst eine Beschränkung auf Mitgliedsfirmen der IHK und HWK Mittelfranken („Absatzmittler“) erforderlich war, konnte das Pilotprojekt seit Jahresbeginn 2019 ausgeweitet werden. Die Bindung an IHK und HWK wurde seitdem aufgehoben und das Pilotprojekt damit auf den gesamten VGN-Raum erweitert. Nachdem die verbundweite Testphase erfolgreich verlaufen ist, wird das „FirmenAbo ab 5“ zum 1. Januar 2020 zusätzlich zu den bestehenden FirmenAbo-Produkten in das VGN-Regelsortiment überführt. Damit wird ein wichtiges Element im Tarifangebot zur Kundenbindung und Neukunden-

gewinnung dauerhaft sichergestellt. Die dafür notwendige Beschlussfassung in den VGN-Gremien ist bereits erfolgt.

Insgesamt fahren dann über 30.000 Arbeitnehmer vergünstigt mit einem VGN-FirmenAbo. Rund 230 Firmen konnten seitens der VAG bislang für das VGN-FirmenAbo (gesamtes Portfolio) gewonnen werden. Diese tragen durch ihren zusätzlichen Arbeitgeberzuschuss von durchschnittlich 25 Prozent zum Erfolg des Produkts bei, wobei der Zuschuss mit entsprechender Gesetzesänderung seit 1. Januar 2019 steuerfrei erfolgen kann.

Mit der Übernahme des „FirmenAbo ab 5“ zu den aktuellen Produktkonditionen in das VGN-Regelangebot sowie der Streichung der Steuerpflicht bei Arbeitgeberzuschüssen werden wesentliche Rahmenbedingungen für künftige Akquisitionsmaßnahmen der VAG gelegt.

Mit freundlichen Grüßen

VAG  
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Rainer Schroll

## Anlage 5



VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg  
Referat für Finanzen, Personal, IT und Organisation  
Theresienstraße 7  
90403 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Südliche Fürther Straße 5  
90429 Nürnberg  
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 283 0  
Telefax: 0911 283 4800

---

**Rainer Schroll**  
Referent VGN  
VT-VGN  
Telefon: 0911/283-4870  
Telefax: 0911/283-4641  
rainer.schroll@vag.de

---

Nürnberg, 3. September 2019

### Antrag der CSU-Fraktion zur Entwicklung des ÖPNV in Nürnberg und der Metropolregion

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Antrag zur Entwicklung des ÖPNV in Nürnberg und der Metropolregion vom 13.05.2019 nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Auch die VAG begrüßt die Förderzusage des Freistaats verbunden mit der Aussicht auf zusätzliche Mittel für den ÖPNV. Bereits seit Bekanntwerden der Förderzusagen für den Raum München Ende letzten Jahres engagierte sich der hiesige Raum für eine Gleichbehandlung der Metropolregion Nürnberg. Vor dem Hintergrund der Zusage zur Unterstützung zukunftsgerichteter Maßnahmen mit einem Finanzvolumen von 12,8 Mio. EUR befinden sich die Partner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) derzeit in der intensiven Abstimmung eines entsprechenden Maßnahmenpakets. Die Diskussion umfasst u. a. die in Ihrem Antrag genannten Themenfelder. Nach derzeitigem Abstimmungsstand enthält das Paket eine Vielzahl an Maßnahmen tariflicher Art. Auch vertriebliche Innovationen zur Erleichterung des Zugangs in das ÖPNV-System sind enthalten. Insgesamt zielt das Paket auf eine Vergünstigung, Vereinfachung sowie Attraktivierung des ÖPNV ab.

Nicht beinhaltet ist derzeit eine weiter preissenkende Maßnahme für die bestehenden 9-Uhr-Abos in Nürnberg/Fürth. Grundsätzlich ist aus fachlicher Sicht bei der oftmals geforderten Einführung eines allgemeinen 365-Euro-Tickets bzw. -Abos von einer leichten Steigerung der Nachfrage bei vergleichsweise hohen, durch öffentliche Mittel auszugleichenden Mindereinnahmen auszugehen. Häufig wird für die Platzierung eines solchen Produkts unter tariflichen Gesichtspunkten das Beispiel Wien herangezogen, die Attraktivität des MIV dort einschränkende Maßnahmen wie eine intensive, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, eine Unternehmensabgabe zur teilweisen Finanzierung der Mindereinnahmen sowie insbesondere der konsequente, langfristige ÖPNV-Angebotsausbau allerdings in der Argumentation unterschlagen. Eine ausführliche Stellungnahme dazu wird im Rahmen weiterer Stadtratsanfragen gesondert vorgelegt.

Vor diesem Hintergrund wurde die Einführung eines pauschalen 365-Euro-Tickets im Rahmen des „Tarifprojekts Nürnberg“ zum Jahr 2016 abgelehnt. Gleichzeitig wurde aber das 9-Uhr-Abo in Nürnberg bereits zum 1.1.2016 stark im Preis gesenkt und zum Einführungszeitpunkt zu einem Preis von 35 Euro monatlich angeboten. Durch eine Preisdynamisierung in Anlehnung an die preisbedingten Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen liegt der derzeitige Preis bei 37,90 Euro monatlich. In den ersten beiden Jahren nach Einführung konnte die Abonnentenzahl im Produkt 9-Uhr-Abo in

Tarifstufe A um rund 84% gesteigert werden. Über das gesamte Abo-Segment lag die Steigerung bei rund 27%, wobei auf die gleichzeitig rückläufige Entwicklung der verkauften Stückzahlen im Bartarif sowie im Bereich der übrigen allg. Zeitkarten (Wanderungen innerhalb des Sortiments in das Abo-Segment) hinzuweisen ist. Insgesamt konnte bei positiver Verkaufs- und Einnahmenentwicklung eine Nachfragesteigerung erzielt werden. Die Absatzentwicklung im Abo-Segment ist auch aktuell weiterhin steigend. Aus Sicht der Marktbearbeitung ist eine erneute Preissenkung insofern nicht notwendig und vor dem Hintergrund dadurch entstehender Mindereinnahmen aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht zu empfehlen, insbesondere, weil gleichzeitig nicht von einer damit induzierten Nachfragesteigerung in signifikantem Maß auszugehen ist.

Während das im Antrag benannte Maßnahmenpaket in Bearbeitung und Abstimmung im VGN sowie mit dem Freistaat Bayern ist, stellt sich eine gezielte preisliche Einzelmaßnahme beim 9-Uhr-Abo in Tarifstufe A in der Gesamtbetrachtung aus Unternehmenssicht als nur bedingt sinnvoll und – insbesondere sofern als Teil des Pakets eingebracht – als schwierig konsensfähig innerhalb des VGN dar.

In diesem Zusammenhang ist auf die Verbundwirkung solitärer Maßnahmen außerhalb des derzeit abgestimmten Maßnahmenpakets hinzuweisen. Nach Möglichkeit sollten die einzelnen Partner alle mit demselben Sachstand bzw. VGN-Maßnahmenpaket in den politischen Beschlussprozess gehen. Eine Umsetzung inklusive der möglich erscheinenden, gegenfinanzierten Aussetzung der Preiserhöhung 2020 würde ansonsten weiter erschwert.

Mit freundlichen Grüßen

VAG  
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Rainer Schroll

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg  
Referat für Finanzen, Personal, IT und Organisation  
Theresienstraße 7  
90403 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Südliche Fürther Straße 5  
90429 Nürnberg  
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg  
Telefon: 0911 283 0  
Telefax: 0911 283 4800

---

**Rainer Schrall**  
Referent VGN  
VT-VGN  
Telefon: 0911/283-4870  
Telefax: 0911/283-4641  
rainer.schrall@vag.de

---

Nürnberg, 3. September 2019

## Antrag der LINKEN LISTE Nürnberg zur VGN-Tariferhöhung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem Antrag vom 23.06.2019 in Bezug auf das Verfahren der Tariffortbildung im VGN nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

Die seinerzeit von den VGN-Partnern getroffenen „Atzelsberger Vereinbarungen“ zur systematisierten und kontinuierlichen Anpassung der Fahrpreise im VGN bilden derzeit den Verfahrensrahmen der Tariffortbildung. Basis des Verfahrens ist die Anpassung der Fahrpreise an die preisbedingte Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen. Ein Vergleich der ausschlaggebenden Prognosewerte mit der tatsächlich eingetretenen Kostenentwicklung wurde zuletzt im Jahr 2016 vorgelegt und zeigte über einen Zeitraum von zehn Jahren eine kumulierte Abweichung von unter einem Prozentpunkt. Prognose und tatsächliche Entwicklung wichen wenig voneinander ab. Dass die Kostenentwicklung und damit die Fahrpreiserhöhung in den letzten Jahren über der allgemeinen Inflationsrate lag, ist insbesondere der deutlich überproportionalen Entwicklung der Gehälter bzw. Personalkosten bei den Unternehmen zuzuschreiben, die für die VAG gleichzeitig den größten Anteil am Gesamtaufwand darstellen und damit in der Bewertung der Kostensteigerungen besonderes Gewicht haben. Diese Entwicklungen sind nicht nur bei im ÖPNV tätigen Unternehmen, sondern im gesamten Verkehrssektor zu beobachten.

Bis zum Jahr 2019 wurde ein Zuschlag auf den durch die Prognose der Kostensteigerungen berechneten Index in Höhe von 0,5 Prozentpunkten für die Abschmelzung der verbundraumerweiterungsbedingten Mindereinnahmen (sog. Durchtarifierungs- und Tarifharmonisierungsverluste) berücksichtigt. Durch die damit erst mögliche, schrittweise Abschmelzung der Ausgleichsleistungen wurden die kommunalen Haushalte entlastet. Im Jahr 2020 greift letztmalig eine Abschmelzvereinbarung durch Zuschlag von 0,2 Prozentpunkten für aus der Verbundraumerweiterung Lichtenfels entstandene Mindereinnahmen. Für die Folgejahre gibt es keine vergleichbaren Vereinbarungen mehr, so dass der Zuschlag ab dem Jahr 2021 wegfällt.

Der Mechanismus „Atzelsberg“ bildet eine belastbare und transparente Basis und gewährleistet bislang den notwendigen Einigungsprozess im gesamten VGN. Insbesondere vor dem Hintergrund eines einheitlichen Verbundtarifs und der damit erforderlichen Abstimmung der Tariffortbildung im gesamten Verbund mit einer im Falle des VGN vergleichsweise großen Anzahl an beteiligten Partnern bzw. Interessensträgern, kann ein solcher Mechanismus in besonderem Maße als zeitgemäß be-

trachtet werden. Andere Verbände wenden dieses Verfahren ebenfalls an bzw. sind bemüht, ein solches bzw. ähnliche Verfahren zu etablieren, um in schwierigen Abstimmungsprozessen mit einer Vielzahl an Akteuren transparent und nachhaltig beschluss- und handlungsfähig zu bleiben.

Die Möglichkeit politischer Steuerung der Fahrpreise besteht dabei durchaus, wie z. B. die Vergünstigung von Fahrpreisen für Selbstzahlerschüler in Nürnberg zeigt. Seit 2016 werden Schülermonatskarten über den öffentlichen Haushalt der Stadt Nürnberg bezuschusst und können damit stark rabattiert angeboten werden. Die Bezugsbasis sind dabei die nach „Atzelsberg“ fortentwickelten und durch die Regierung von Mittelfranken tarifgenehmigten Fahrpreise.

Während dieses Verfahren der Tarifentwicklung die Kostensteigerungen im ÖPNV berücksichtigt und Basis des wirtschaftlichen Handelns der Verkehrsunternehmen ist, wird eine Vergünstigung von Fahrpreisen damit umgekehrt also nicht verhindert. Letzteres ist in erster Linie eine Frage der politischen Willensbildung und Finanzierung bzw. Verwendung öffentlicher Mittel.

Eine bessere finanzielle Ausstattung des ÖPNV ist aus Verkehrsunternehmenssicht, auch vor dem Hintergrund notwendiger Investitionen in den Angebotsausbau, Digitalisierungsmaßnahmen, etc. selbstverständlich wünschenswert. Mit Blick auf die tariflichen Aktivitäten steht derzeit eine Beteiligung des Freistaats Bayern in Höhe von bis zu 12,8 Mio. Euro jährlich für die Jahre 2020 bis 2024 an den Kosten eines „innovativen ÖPNV-Tarifpakets“ im VGN in Aussicht. Die VGN-Partner befinden sich aktuell in intensiven Abstimmungen über die Inhalte des Pakets sowie die erforderliche Kofinanzierung der VGN-Region in selber Höhe. Dem Freistaat wurde zur Beurteilung der Förderfähigkeit ein Maßnahmenbündel vorgelegt, das auf die Vereinfachung, Vergünstigung und nachhaltige Attraktivierung des ÖPNV im VGN abzielt. Wir verweisen zu diesem Thema auf die geplante Stadtratsbehandlung in Nürnberg am 25. September 2019 einschließlich der entsprechenden Unterlagen.

Abschließend einige Hinweise zu den von Ihnen konkret angefragten Punkten:

- Die Tarifstufe A ist eine von mehreren Tarifstufen im VGN-Tarif und kommt im Binnenverkehr der Städte Nürnberg und Fürth sowie Teilen des Landkreises Fürth gleichermaßen zur Anwendung. Der Nürnberger Stadtrat trifft, wie ggf. alle übrigen politischen Gremien im VGN, Beschlüsse zur Preisentwicklung im gesamten VGN bzw. in allen Tarifstufen des Verbundtarifs.
- Sofern die Stadt Nürnberg als VGN-Grundvertragspartner eine Preiserhöhung trotz erfolgter Beschlussfassung der VGN-Gesellschafterversammlung und entgegen des Willens der übrigen Grundvertragspartner nicht mittragen oder preissenkende Maßnahmen umsetzen wollte, entstünde nach Artikel 8(5) des VGN-Grundvertrags eine Ausgleichspflicht der dadurch den Verkehrsunternehmen im VGN entstehenden Mindereinnahmen.
- Eine Änderung der VGN-Regularien erfordert einen entsprechenden Konsens aller Grundvertragspartner. Die einseitige Kündigung des Grundvertrages stünde grundsätzlich offen, erscheint aber u. a. mit Blick auf die damit u. U. verbundene Ausgliederung des Nürnberger ÖPNV aus dem VGN-Verbundverkehr und den daraus entstehenden neuen Pendlerströmen nicht zielführend.
- Die Drittfinanzierung über Abgaben (Stichwort „Unternehmensabgabe“), Steuern, o. ä. gestaltet sich unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen schwierig. Hierzu müsste zunächst Rechtssicherheit geschaffen werden. Grundsätzlich sind zusätzliche finanzielle Mittel zur zukunftsfähigen Ausgestaltung des ÖPNV wünschenswert.

- In diesem Zusammenhang sowie in Hinblick auf das von Ihnen geforderte „Wiener Modell“ verweisen wir auf unsere weiteren aktuellen Stellungnahmen gleichen Datums.

Mit freundlichen Grüßen

VAG  
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



Hermann Klodner

i. A.



Rainer Schroll