TARIFFORTBILDUNG

IM VGN

WEGE INS NÄCHSTE JAHRZEHNT

Jürgen Haasler

Geschäftsführer VGN GmbH

Stand: 19. Februar 2016

A) Aktuelle Situation

1. Die Grundlage des aktuellen VGN-Tarifs

Mit dem von einer mehrköpfigen Arbeitsgemeinschaft aus Mitarbeitern der DB und der VAG über mehrere Jahre entwickelten VGN-Tarif wurde zum Verbundstart 1987 aus einer Vielzahl von verschiedenen Tarifstellen (mehr als 100) der alleingültige VGN Gemeinschaftstarif.

Aus städtischen Einheitstarifen, regionalen Strecken-, Kilometer- oder Zonentarifen wurde ein Bartarif mit 10 Preisstufen und ein Zeitkartentarif mit 19 Tarifstufen. Um die Haustarifeinnahmen im Zeitkartentarif besser in den VGN-Tarif überführen zu können, kam es zur Differenzierung zwischen „Voll-„ und „Teilzonen“. Für die innerstädtischen Verkehre in Nürnberg und Fürth wurde zusätzlich ein Kurzstreckentarif K gestaltet.

2. Anpassungen im Sortiment und im Tarifniveau und Untersuchungen (Details s. Anlagen 1 und 2)

Im Laufe der Jahre wurden mit Blick auf die Veränderungen des Marktes sowie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen Veränderungen im Bereich Sortiment vorgenommen. Die Entscheidungen hierfür wurden meist auf der Basis von Untersuchungen/Marktforschungen getroffen. Beispielhaft dafür ist die 2008 im Rahmen des Projekts „Zeitkartenstrategie“ umgesetzte Reform des Zeitkartentarifs mit der Systematisierung der Preisabhängigkeiten, der sukzessiven, d. h. über mehrere Jahre hinweg erfolgten Anpassung der MobiCardpreise an deren tatsächliche Nutzung sowie mit der Einführung neuer Angebote für Einzelreisende (z.B. Solo 31).

In den Jahren 1988 bis 1999 wurden die Fahrpreise in unregelmäßigen Abständen angehoben. Ab dem Jahr 2000 wurde mit den „Atzelsberger Beschlüssen“ eine jährliche Preisanpassung vereinbart, die erstmals im Jahr 2001 wirksam wurde. Im Jahr 2002 wurde allerdings im Zusammenhang mit Einführung des Euro bewusst auf eine Preiserhöhung verzichtet. Ab dem Jahr 2003 bildet der VGN spezifische Prognose-Kosten-Index die Basis für die jährliche Tariffortschreibung.

3. Differenzierung zwischen Preisstufen für Stadtverkehre und Preisstufen im Regionalverkehr

Zum 01.01.2012 wurde mit Einführung der Stadtpreisstufen A und Z mit der Differenzierung zwischen Stadtpreisstufen und den Preisstufen für den Regionalverkehr begonnen. Die Anzahl der möglichen Preisstufen hat sich damit erhöht. Zum 01.01.2015 wurde die Differenzierung zwischen Stadtpreisstufen A,B,C,D,E,F und den Preisstufen 1-10 im Regionalverkehr abgeschlossen. Mit der Differenzierung wurde die Möglichkeit geschaffen, das Tarifniveau sowohl in den Städten als auch im Regionalverkehr voneinander unabhängiger fortzuentwickeln. Die Einheitlichkeit des VGN-Tarifs in Sachen Fahrausweisangebote/Sortiment blieb dabei aber weiterhin grundsätzlich gewahrt. Zu den in diesem Zusammenhang notwendig gewordenen Veränderungen im Bereich der Mehrfahrtenkarten gab es und gibt es kundenseitig aber auch Kritik.

Die neu geschaffenen Möglichkeiten wurden in den Jahren 2012, 2013 und 2015 im Stadtgebiet Nürnberg bzw. dem Tarifgebiet Nürnberg/Fürth/Stein (PS A), dem Stadtgebiet Fürth (PS B), dem Stadtgebiet Ansbach (PS D) und dem Stadtgebiet Erlangen (incl. einiger Landkreisgemeinden die zur Zone 400 und damit der Preisstufe C gehören) genutzt um die Fahrpreise abweichend von den „Atzelsberger Vereinbarungen“ überproportional zu erhöhen.

Die vorgenannten Maßnahmen (Zeitkartenstrategie und überproportionale Erhöhungen in den Stadtverkehren) sowie die damit erzielten wirtschaftlich überwiegend guten Ergebnisse haben in der Branche für große Aufmerksamkeit und ob der erreichten Ergebnisse zu Erstaunen geführt.

Mit den aus dem Tarifprojekt der Stadt Nürnberg zum 01.01.2016 rührenden konsensfähigen Preismaßnahmen in den Preisstufen A und B (Nürnberg und Fürth) wurde von der, im Punkt Preisniveau 2012 geschaffenen, Individualität ein weiteres Mal Gebrauch gemacht.

Der trotz einer großen Zahl an Partnern und des nicht immer bequemen „Einstimmingkeitsprinzips“ bei Tarifänderungen zu den genannten Maßnahmen jeweils erreichte Konsens unter den Partnern im VGN verdeutlicht dass es auch im bestehenden Tarifsystem möglich ist, sich veränderten Marktbedingungen und Zielsetzungen erfolgreich und dynamisch zu stellen und gemeinsam neue Lösungen umzusetzen.

4. Sorge um die Einheitlichkeit des VGN-Tarifs

In den letzten Jahren sporadisch immer wieder einmal, zuletzt im Rahmen des Tarifprojektes der Stadt Nürnberg jedoch verstärkt, werden von Verbundpartnern unterschiedlichste, auch lokalspezifische Wünsche zur Tariffortbildung im Bereich Sortiment eingebracht und deren Umsetzung gefordert. Teilweise wird auch pauschal die Unzufriedenheit mit dem VGN-Tarif insgesamt signalisiert. Rückfragen nach Gründen für die Unzufriedenheit (liegt es am Zonentarif, der Preisbildungsregel, dem angebotenen Sortiment oder am Tarifniveau) bleiben jedoch teils unbeantwortet oder vage.

Die Sorge um die Einheitlichkeit des Verbundtarifs war der am häufigsten genannte Grund für die fehlende Zustimmung zu einigen im Rahmen des Tarifprojekts der Stadt Nürnberg vorgeschlagenen Maßnahmen. Selbst die Zustimmung zu den zum 01.01.16 umgesetzten reinen Preismaßnahmen (Konsensmaßnahmen) war nur sehr schwer zu erreichen und wurde in einigen Punkten nur zeitlich befristet erteilt.

5. Vorteil der Feingliedrigkeit des VGN-Tarifs (Anzahl der Zonen/Teilzonen bzw. Preisstufen) bei den Verbundraumerweiterungen

Das bestehende VGN-Tarifsystem war der „Türöffner“ für die erfolgreich umgesetzten Verbundraumerweiterungen der letzten zehn Jahre. Die politisch angestrebte Deckungsgleichheit des gemeinsamen Wirtschaftsraums der Europäischen Metropolregion Nürnberg (EMN) mit dem VGN Verkehrsraum konnte für den Kern der EMN gänzlich und für das erweiterte metropolitane Netz zumindest in Teilen umgesetzt werden.

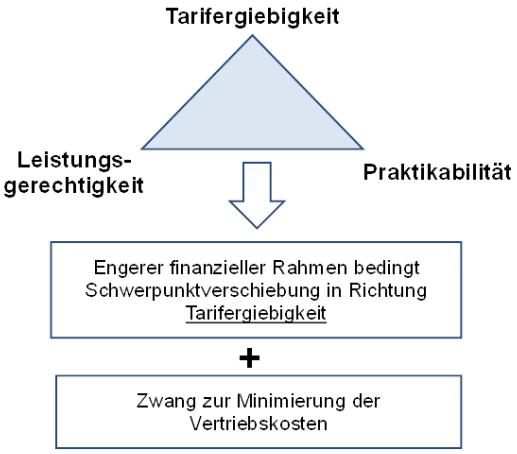
Neben der von den Verbundpartnern insgesamt bewiesenen Solidarität bei der Übernahme der Lasten (Kostenbeteiligung an Erhebungen und Erhebungsauswertungen, Wohnortprinzip für die Übernahme von Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverlusten) waren die im Vergleich zu anderen Verbundtarifen in Deutschland einmalige Feingliedrigkeit des VGN-Tarifs (Anzahl der Zonen/Teilzonen bzw. Preisstufen) sowie das im Spannungsfeld zwischen Übersichtlichkeit und Zielgruppendifferenzierung angebotene Sortiment der Schlüssel für die wirtschaftlich weitestgehend ergebnisneutrale Abbildung der Binnenverkehre in den Erweiterungsgebieten.

6. Kritik zum VGN-Tarif

Trotz der in den letzten Jahren in Deutschland einmaligen Dynamik bei der Fortentwicklung des VGN-Tarifs und der damit erreichten wirtschaftlichen Ergebnisse sowie den gelungenen Erweiterungen des Verbundraumes – um die uns übrigens viele andere Regionen beneiden – wird von einem Teil der Verbundpartner, sowohl von Seiten der Aufgabenträger als von Seiten der Verkehrsunternehmen, dennoch zunehmend Unzufriedenheit zum VGN-Tarif signalisiert.

Konkret zum Ausdruck kommt diese zum Beispiel durch Forderungen nach

- noch mehr Einfachheit
- mehr Tarifgerechtigkeit
- mehr Tarifergiebigkeit
- mehr sozialer Ausgewogenheit
- höherer Kundenzufriedenheit
- Nachfragesteigerung und besserer Nachfragesteuerung
- Erreichen umweltpolitischer Ziele



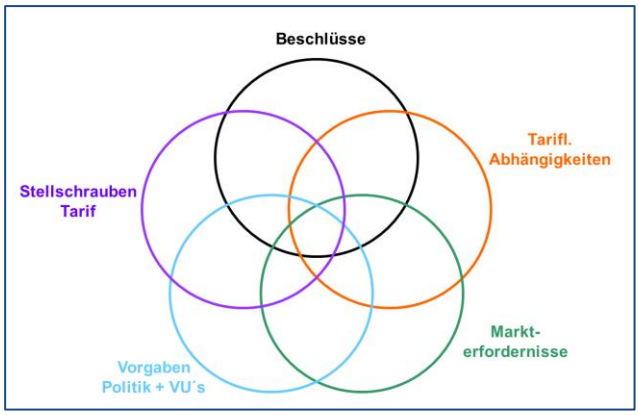
- Verbesserung der einzelne Unternehmensergebnisse
- Keine Schlechterstellung in der Einnahmeaufteilung für jedes Unternehmen
- Berücksichtigung unterschiedlicher regionaler Sichtweisen und Entwicklungen
- bei gleichzeitiger Gewährleistung der Einheitlichkeit im gesamten VGN-Raum
- und Senkung der Vertriebskosten bei gerechterer Vertriebskostenaufteilung

Die letzten erfolgreichen Tarifänderungen scheinen wie ein Signal zu wirken, weitere, auch individuelle Problemstellungen – wie zum Beispiel demographische Entwicklungen oder wirtschaftliche Entwicklungen in einzelnen Verkehrsunternehmen – hauptsächlich durch Änderung des VGN-Tarifs lösen zu wollen.

7. Aufgabe der Verbundgesellschaft

Die Verbundgesellschaft hat in Abstimmung mit den Verbundunternehmen den Gemeinschaftstarif (Verbundtarif) und die gemeinsamen Beförderungsbedingungen zu erstellen und weiterzuentwickeln.

Er ist unter Berücksichtigung der Aufwands- und Ertragsentwicklung, der Marktgegebenheiten und der Ausgleichsleistungen der Grundvertragspartner nach Maßgabe des Artikels 5 Grundvertrag fortzubilden. Der Verbundtarif soll eine möglichst einfache, fahrgastfreundliche und überschaubare Kundenbedienung zulassen. Räumlich begrenzte Tarife dürfen die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs und seine Struktur nicht beeinträchtigen; sie sollen abgebaut bzw. vermieden werden.



Tarifänderungen im VGN erfordern Einstimmigkeit sowohl auf Seiten der Verkehrsunternehmen als auch auf der der Aufgabenträger im VGN.

Im Punkt 6. sind beispielhaft die verstärkt an die Verbundgesellschaft herangetragenen Erwartungen genannt, die jedoch teilweise im Widerspruch zueinander stehen. Damit gestaltet sich die Abstimmung zur Tariffortentwicklung mit und unter den Partnern im VGN zunehmend schwieriger.

Um in der VGN GmbH die Aufgaben zur Tariffortbildung weiter für alle Partner im VGN möglichst zufriedenstellend erfüllen zu können, erscheint es mir zielführend, die von mir in den letzten Diskussionen um die Tariffortbildung im VGN bereits mehrfach genannten nötigen Grundlagen für weitere Entwicklungen im Tarif aufzuzeigen sowie einen aus meiner Sicht möglichen Weg für die nächsten Jahre darzustellen und die Diskussion und Abstimmung dazu anzustoßen.

B) Der mögliche Weg in die Zukunft

1. Festlegung des „Spielraums“ in der Auslegung der vertraglich definierten Zielsetzungen: Welcher „Spielraum“ ist in der Auslegung konsensfähig?

In der Diskussion und Abstimmung um die Konsensfähigkeit der durch das Tarifprojekt der Stadt Nürnberg angestoßenen Tarifmaßnahmen wurde von einem Teil der Verkehrsunternehmen die Festlegung eines bei der künftigen Tarifentwicklung zu beachtenden Rahmens eingefordert, der es ermöglicht, in Zukunft die Tarife zwar weiterhin ganzheitlich auf Basis der zwischen allen Gesellschaftern und allen Grundvertragspartnern abgestimmten Ziele fortzuentwickeln. Es sollen aber auch generell Möglichkeiten geschaffen werden, bei

Bedarf und Konsens die Tarife lokalen Marktbedürfnissen und unternehmerischen Erfordernissen anpassen zu können.

Von Seiten der meisten Aufgabenträger werden dem entgegen schon die zum Teil bereits seit Verbundstart bestehenden lokalen Sonderlösungen kritisch beäugt. Ein Teil der Maßnahmen aus dem Tarifprojekt der Stadt Nürnberg war unter dem Gesichtspunkt der Verbundeinheitlichkeit zumindest zunächst nicht konsensfähig.

Im Rahmen von Verbundraumerweiterungen mussten neu hinzugekommene Partner als Beitrittsvoraussetzung auf den größten Teil ihrer lokalen Tarifangebote verzichten.

2. Gründe für eine Neuabstimmung des „Spielraums“ sind insbesondere die seit Verbundstart festzustellenden Veränderungen.

- **Zahl der Partner, Fläche**

  Der Verbund ging im Jahr 1987 an den Start. Im Vergleich zur Geburtsstunde hat sich der Verbund enorm fortentwickelt.

  Die Zahl der am Verbund beteiligten Gebietskörperschaften hat sich von 15 (5 kreisfreien Städte, 4 ganz und 6 teilweise integrierten Landkreise) auf 24 (8 kreisfreie Städte, 16 Landkreise) erhöht. Der mit dem Verbundtarif abgedeckte Verkehrsraum ist von 4.500 qkm auf über 14.000 qkm gewachsen.

  Aus 12 im Verbundgebiet vertreten Verkehrsunternehmen sind über 100 geworden. Anstellen von 127 Linien gilt der Verbundtarif zwischenzeitlich auf über 700 Linien.

- **monozentrisch => polyzentrisch**

  Aus einem durch die Städteachse Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach geprägten monozentrischen Verbundgebiet ist im Zuge der Verbunderweiterungen ein polyzentrisches Verbundgebiet geworden.

- **Demographie**

  Mit der Größe des Verbundes und der Zahl der im Verbund vertretenen Landkreise und kreisfreien Städte haben auch die bereits seit einigen Jahren spürbaren und weiterhin zu erwartenden unterschiedlichen Entwicklungen zugenommen.

  Aus der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung aus 2014 für 2034 ergibt sich für die Landkreise im VGN ein Trend von „abnehmend“ bzw. „stark abnehmend“ (2010/2030) zu stabil (-2,5 % bis unter +2,5 %). Hingegen soll die Bevölkerungszahl in der Städteachse im gleichen Zeitraum um 5,9 % zunehmen.

Hinsichtlich der demographischen Entwicklung bilden die drei Großstädte Nürnberg, Fürth und Erlangen – zusammen mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt – die Wachstumsräume innerhalb des Verbundgebiets.

Bezogen auf die Entwicklung der Schülerzahlen (Altersgruppe 6-19) ergibt sich für den VGN Raum folgendes Bild:

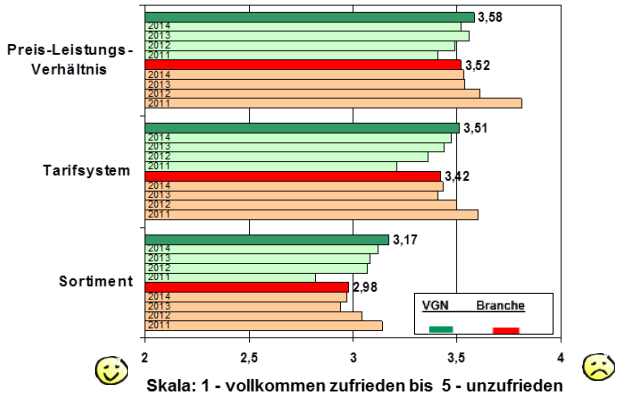
	2014/2025
VGN Gesamtraum	-3,59 %
Städteachse	+7,64%
kreisfreie Städte	-5,46%
Landkreise	-8,06%

- **Aufgabenträger übernehmen mehr und mehr die Finanzverantwortung**

  In Folge des novellierten PBefG nimmt der Wettbewerb im VGN zu und die Landkreise als Aufgabenträger übernehmen mehr und mehr auch die wirtschaftliche Verantwortung. Selbst im Bereich des SPNV gibt es erste Überlegungen der BEG in Zukunft „Bruttoverträge“ auszuschreiben.

- **Die Globalzufriedenheit der Kunden rund um den VGN wird im Vergleich zur Branche zwar immer noch besser bewertet, hat aber in den letzten Jahren dennoch abgenommen.**

  Dies kann neben den Rahmenbedingungen (Baustellen, Streik, Ausfälle…..) die jenseits des Tarifs die Wahrnehmung der Kunden beeinflussen, auch auf mangelnde Kontinuität durch die zunehmenden individuellen Zielsetzungen in der Tariffortentwicklung zurückgeführt werden. Diese ergab sich (wie bereits erwähnt) aus wirtschaftlichen Notwendigkeiten in den Städten und führt seitdem zu lebhaften Diskussionen auf politischer Ebene und auf der Kundenseite. Als Beispiel sei hier die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der 10er-Steifenkarte genannt. Die Wirkung wird insbesondere bei der Betrachtung der Einzelmerkmale „Sortiment“, „Tarifsystem“ und „Preis-Leistungs-Verhältnis“ deutlich:



- Einzelmerkmal „Tarifsystem“ inzwischen schlechter als der Branchenschnitt
- Einzelmerkmal „Sortiment“ deutlich schlechter als Branche, 2011 noch deutlich über Branchenschnitt
- Die Branchenwerte bleiben relativ stabil, die VGN-Werte verschlechtern sich eher
- Bei all diesen Merkmalen in der Städteachse deutlich schwächere Werte als in der Region

Zunächst erscheint mir deshalb ein “Innehalten“, insbesondere grundlegende Sortiments- bzw. Tarifveränderungen betreffend, möglicherweise ein geeignetes Vorgehen, um das Thema bei den Kunden zur Ruhe kommen zu lassen, intern die Ziele zu schärfen, die grundlegende Philosophie zu verfeinern und schließlich die Kommunikation noch stärker auf die Kunden hin auszurichten.

Vor diesem Hintergründen könnte die Tariffortentwicklung der nächsten Jahre auf der Basis eines „Dreisäulenmodells“ erfolgen.

3. Das Dreisäulenmodell

Mit einer Verständigung auf drei parallel zu berücksichtigenden Säulen würde sichergestellt, dass die bereits beschlossenen Themen (Säule 1 - VGN-Sortiments-projekt und Tarifprojekt Nürnberg) weiter bearbeitet bzw. abgeschlossen werden können. Parallel könnte in einer über die letzten Jahre erfolgreich praktizierten Methode die laufende Fortentwicklung des VGN-Tarifs erfolgen (Säule 2 - jährliche Tarifanpassungen nach Atzelsberg und „kleinere“ Tarifoptimierungen). Mit dem elektronischen Tarif würde ein völlig neuer moderner VGN-Tarif entwickelt (Säule 3 - Entwicklung eines E-Tarifs für den VGN). Dazu werden sowohl die Ziele und Rahmenbedingungen klar definiert. Neue technologische Möglichkeiten würden berücksichtigt.

Säule 1: VGN-Sortimentsprojekt und Tarifprojekt Nürnberg

Zu diesen beiden Projekten gibt es entsprechende Beschlüsse und Aktivitäten, die auch weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden.

- **Tarifprojekt Nürnberg:**

  Das Tarifprojekt Nürnberg/Fürth soll in Form eines Pilotprojekts höchstens drei Jahre laufen. Innerhalb dieses Zeitraumes ist auf Basis

der Ergebnisse einer Evaluation über die Beibehaltung der Maßnahmen zu entscheiden.

- **VGN-Sortimentsprojekt:**

  Als Erweiterung des Nürnberg/Fürth-Projekts sind weitere bisher nicht konsensfähige Bausteine vorhanden, die evtl. verbundweit ausgerollt werden sollen.
  Vor dem möglichen Rollout der o. g. Maßnahmen und Sortimente auf andere Regionen sind die Chancen und Risiken dieser Maßnahmen sowie ihre Wechselwirkung mit betroffenen Sortimentsteilen zu überprüfen.

Säule 2: Jährliche Tarifanpassungen nach „Atzelsberg“, bei Konsens auch davon abweichend sowie allgemeine Tarifoptimierungen

- **Tarifanpassungen nach Atzelsberg**

  Im Rahmen der Festlegungen nach „Atzelsberg“ erfolgt weiterhin eine jährliche Tarifpassung auf Basis des VGN-spezifischen Prognose-Kosten-Index. Die Tariffortentwicklung erfolgt dabei wie bisher (soweit möglich) grundsätzlich linear über alle Sortimentsteile und Preisstufen. Die bisher angewandten Grundlagen (z. B. Kugelmodell) werden dabei berücksichtigt.

  Bei Konsens unter allen Partnern im VGN – GV und GA – kann, wie in den Stadtpreisstufen in den Jahren 2012 – 2015 bereits erfolgt, das Tarifniveau auch in der Region abweichend von „Atzelsberg“ fortentwickelt werden.

- **Allgemeine Tarifoptimierungen**

  Wie bisher auch können zum Beispiel Haltestellen anderen Zonen zugeordnet werden. Sofern dabei Mindereinnahmen entstehen, müssen diese weiterhin ausgeglichen werden (Grundvertrag Art. 8 Abs. 5). Es wird auch weiterhin an Verfeinerungen bestehender tariflicher Regelungen gearbeitet (z. B. Anschlussticketregelung oder Möglichkeiten im Rahmen der Regelung zum „tariflichen Hauptweg“).

Säule 3: Entwicklung eines elektronischen Tarifs für den VGN

Getrieben durch die digitale Evolution von Wirtschaft und Gesellschaft werden auch die Kunden im VGN die Entwicklung eines elektronischen

Tarifs (Tarifsystem, Sortimente und Preisgestaltung) erwarten. Dieser würde zunächst im Rahmen einer Migration parallel zum konventionellen Tarif angeboten. Nach einer Migrationsphase wird er dann schrittweise den konventionellen VGN-Tarif ablösen. Der VGN-Gemeinschaftstarif kann so in einen hochmodernen Tarif überführt werden, der die neuen technologischen Möglichkeiten ausnutzt und möglichst viele Interessen vereint.

Im öffentlichen Personenverkehr in Deutschland – aber auch beim VGN – sind bereits die ersten E-Ticketing Systeme am Markt implementiert. Beispiele hierfür sind die „Handyticket Applikationen“, bei denen der Nutzer eine Fahrkarte über ein mobiles Endgerät erwerben kann oder die beim VGN gerade im Aufbau befindliche Abbildung von Zeitfahrkarten auf Chipkarten. Einige Sortimentsteile können bereits elektronisch erworben werden (z. B. das Semesterticket über den VGN-Onlineshop), über die Überführung weiterer Sortimentsteile wird derzeit diskutiert.

Bisher konzentrierten wir uns auf die Abbildung von herkömmlichen VGN-Tarif-Produkten auf „neuen“ elektronischen Nutzermedien. Damit konnten bereits erste Erfolge bei der Vereinfachung im Vertrieb für Kunden und Verkehrsunternehmen oder bei der Erhöhung der Sicherheitsstandards von Tickets erzielt werden.

Neben der Abbildung herkömmlicher Tarif-Produkte eröffnen elektronische Nutzermedien (Chipkarte, Smartphone) auch neue Spielräume in der Tarifierung.

Beispiele für solche neuen Möglichkeiten sind:

- Wegfall von Tarifgrenzen durch Übergang zu entfernungs- oder zeitbezogenen Tarifen („ÖV-Taxameter“)
- Feinere Preisabstufung, z. B. zur Vergünstigung kurzer und/oder zur Verteuerung langer Strecken
- Tarifdifferenzierung nach Auslastung oder Art des Verkehrsmittels
- Anreiztarife: „Nach x Fahrten ist die nächste Fahrt gratis“ oder „Machen Sie diesen Monat noch eine Fahrt, fahren Sie im nächsten Monat günstiger“
- Preisdeckelungen: „Pro Tag/Monat/Jahr zahlen Sie höchstens x Euro“

Je nach Zielgruppe liegt der vermutete Nutzen der elektronischen Tarife (E-Tarife) in einer gerechteren und/oder einfacher nachvollziehbaren Preissetzung.

Für die Fahrgäste können damit wesentliche Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abgebaut werden. Für die Unternehmen erschließen sich neue Einnahmenpotenziale durch das Hinzugewinnen von Fahrgästen oder eine auf Zielgruppen noch besser zugeschnittene Preissetzung.

4. Die Arbeitspakete für einen elektronischen VGN-Tarif

Die Konzeption eines elektronischen VGN-Tarifs sollte mit folgenden Maßnahmen/Schritten angegangen werden:

(1) Umfassende und systematische Status-quo-Analyse des heutigen Tarifsystems inkl. Stärken-Schwächen-Analyse sowie einer Analyse der bereits vorhandenen bzw. erhobenen Daten für ein nachfragebasiertes Tarifmodell unter Berücksichtigung der vertraglichen Zielsetzungen.

(2) Definition und Priorisierung der strategischen Leitlinien im Bereich Tarif.

(3) Ableitung, Ausformulierung und Priorisierung konkreter Ziele einer Tarifreform für die Gruppen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Markt.

(4) Konzeption von konkreten Tarifmaßnahmen und -modellen zur Erreichung der definierten Ziele.

(5) Prognose der Nachfrage-, Erlös- und Kostenwirkung der Tarifmaßnahmen und Tarifmodelle.

(6) Erarbeitung eines Vorschlags für ein Umsetzungskonzept inklusive der begleitenden Kundenkommunikation.

Für die Umsetzung der Säule 3 erscheint auch mit Blick auf die Einschätzungen und Erfahrungen zu ähnlichen Projekten in anderen großen Verbundräumen ein Zeitrahmen von mindestens fünf bis zehn Jahren realistisch. In der VGN GmbH wären hierfür zusätzliche Personalkapazitäten erforderlich. Daneben ist für ein solch umfangreiches Projekt auch mit einem zusätzlichen Finanzmittelbedarf zu rechnen.

C) Summary

Bei der empfohlenen neuen Abstimmung des konsensfähigen „Spielraums“ und der Zielsetzungen ist sicherzustellen, dass die Bereitschaft aller Partner gegeben ist, die zum Erreichen der Ziele nötigen Veränderungen mitzutragen. Jegliche Veränderung im Tarifsystem oder im Sortiment hat möglicherweise sogar drastische Folgen, welche die heute existierenden und oftmals schwer „erkämpften“ gemeinsamen Kompromisse in Frage stellen bzw. ad absurdum führen.

Bei einer grundsätzlichen Neuausrichtung wird es – wie bei jeder Reform – sowohl auf der Ebene der Aufgabenträger als auch auf Unternehmensebene Gewinner und Verlierer geben. Dies naturgemäß sehr viel stärker bei einer Vereinfachung des Tarifsystems, also bei einer durch größere Preissprünge gekennzeichneten Reduzierung von Tarifgrenzen oder auch Sortimenten.

Es ist deshalb von Anfang an wichtig die Bereitschaft der Partner sicherzustellen, den vorgeschlagenen Reformweg auch dann mitzugehen, wenn daraus kein finanzieller Vorteil für das eigene Unternehmen oder den Aufgabenträger/dessen Bewohner erwächst.

Am Fehlen dieser Bereitschaft sind ähnliche Bestrebungen in der Vergangenheit, die sogar unter günstigeren Rahmenbedingungen angestellt wurden („Lebensraum-modell“, Abbildung des heutigen auf einen elektronischen Tarif), gescheitert oder wieder in der Schublade verschwunden.

Zusammengefasst:

- **Die Wünsche und Themenstellungen im Bereich des aktuellen VGN-Tarifs nehmen seit einigen Jahren deutlich zu. Es ist vermehrt eine gewisse Unzufriedenheit bei den VGN-Partnern aber auch bei den Kunden festzustellen.**
- **Die gemeinsamen Zielsetzungen der Verbundpartner sollten deshalb nach über 25 Jahren sorgfältig und in Ruhe überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.**
- **Die aktuellen Säulen der Tariffortentwicklung („jährliche Tarifanpassungen nach Atzelsberg und „kleinere“ Tarifoptimierungen“ sowie das „VGN-Sortimentsprojekt“ und das „Tarifprojekt Nürnberg“) sind beizubehalten bzw. fertigzustellen.**

- **Es wird empfohlen ein Projekt zur Entwicklung eines elektronischen Tarifs für den VGN zu initiieren. In diesem Rahmen sollten gemeinsam die Zielsetzungen und Anforderungen für die Zukunft erarbeitet und fixiert werden.**