Anlage 1:

Tariffortbildung im VGN - Wege ins nächste Jahrzehnt

vom 19.Februar 2016

Die Tarifanhebungen im Verbund

1989

Bei der ersten nach Verbundgründung vorgenommenen Tariferhöhung am 1.1.1989 wurden die Preise wie auch früher schon linear angehoben. Strategie war es, nicht wie damals in manchen Verbünden bereits Praxis, die Preise nur geringfügig dafür jährlich zu erhöhen, sondern Tarifanpassungen in längeren Abständen mit entsprechend höheren Anhebungssätzen vorzunehmen. Mit einer Erhöhung um durchschnittlich 6,8 % sollten entsprechend hohe Mehreinnahmen generiert werden. Weil die Preise, sicherlich des attraktiven Verkehrs- und Fahrkartenangebotes wegen, allgemein akzeptiert wurden, konnte das gesteckte Einnahmenziel letztlich erreicht werden.

1991 und 1992

Immer mehr hatte sich im Laufe der Zeit das Bewusstsein für die Bedeutung des strategischen Marketings entwickelt und damit setzte sich auch die Erkenntnis durch, dass insbesondere das Ziel einer höheren Kostendeckung nicht mehr durch streng lineare Preiserhöhungen, sondern vor allem durch marktgerechte Bepreisung, also einem differenziertem Vorgehen bei der Preisgestaltung, zu realisieren ist.

(1991: 1. KombiTicket-Vereinbarung)

Sehr schnell hat sich der VGN deshalb dafür entschieden, durch vergleichsweise günstige Tarife diejenigen Kundengruppen zu belohnen, die sich durch den Kauf einer Zeitkarte länger an den VGN binden wollen. Dieser strategischen Überlegung wurde bei den Tarifanpassungen am 1.1.1991 und am 1.6.1992 Rechnung getragen.

Hierbei wurden die Preise des Bartarifangebotes stärker als die der Zeitkarten erhöht, sodass die relative preisliche Attraktivität der Zeitkarten sukzessive stieg. Der kontinuierliche Zuwachs im Zeitkartenbereich (Fahrgäste und Einnahmen) war die gewollte Konsequenz dieser Strategie.

(1992 Einführung „K“ in Fürth)

1994

Mit der Tariferhöhung am 1.1.1994 erfolgte eine Änderung in der Preisstrategie des VGN. Die unterschiedliche Erhöhung der Bar- und Zeitkartentarife war nicht mehr der bestimmende Faktor bei Tarifanpassungen zur Herbeiführung eines bestimmten Kundenverhaltens. Das bisherige Vorgehen hatte letztendlich neben den gewollten Zuwächsen bei den Zeitkarten auch den Nachteil, dass insbesondere bei der Einzelfahrkarte ein

Preis erreicht wurde, der von den Kunden nur schwerlich akzeptiert wurde. Hinzu kam, dass aufgrund der jährlichen Fahrgastzuwächse die Fahrzeugkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten an ihre Grenzen stießen. Allein unter Kostenaspekten schien es deshalb am sinnvollsten, Fahrgäste dort zu gewinnen, wo Kapazitätsreserven bestanden.
Dieser Umstand und die mittlerweile nicht mehr marktverträglichen Einzelfahrkartenpreise führten schließlich zu Überlegungen, das Fahren in den Nebenverkehrszeiten durch eine entsprechende Preisgestaltung attraktiver zu machen.
Ermutigt wurden diese Überlegungen durch Ergebnisse einer vom Münchener Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung Socialdata im Jahr 1992 durchgeführten Potenzialuntersuchung. Dabei zeigte sich, dass sowohl in den Städten Nürnberg und Erlangen als auch in den Landkreisen jeweils über die Hälfte aller Pkw-Fahrten, die innerhalb des Verbundgebietes durchgeführt werden, ausschließlich subjektiv an den Pkw gebunden sind, also prinzipiell auf andere Verkehrsmittel verlagerbar wären und die meisten dieser Autofahrten nach 9.00 Uhr hauptsächlich für Freizeit- und Versorgungsaktivitäten gemacht werden.
Letztlich bestätigte die Entwicklung der Verkaufszahlen die Richtigkeit der im Vergleich zu anderen Fahrkartenarten moderaten Preisanhebung von Nebenverkehrsangeboten. Bereits Ende 1994, also ein Jahr nach dieser Maßnahme, übertrafen die Absatzzahlen der 9-Uhr-MobiCard erstmals die Absatzzahlen der 31-Tage Variante.

1995

Prinzipiell wurde die Strategie des Jahres 1994 auch 1995 fortgesetzt. Zusätzlich wurde jedoch mit entsprechenden Tarifmaßnahmen darauf hingearbeitet, die im Vertrieb relativ aufwändigen persönlichen Monatskarten bzw. die im Verkauf stetig rückläufigen Seniorenkarten mittelfristig möglichst ohne größere Proteste aus dem Sortiment nehmen zu können. Mit einer stark überdurchschnittlichen Anhebung der Preise für die Monats- und Seniorenkarten sollte der Umstieg auf die MobiCards initiiert werden.

1997

In diesem Jahr wurden die persönlichen Monatskarten ohne nennenswerte Probleme aus dem Sortiment genommen. Die Preise für die Seniorenkarten wurden erneut überdurchschnittlich erhöht, um so den preislichen Vorteil gegenüber dem Alternativangebot 9-Uhr-MobiCard weiter zu reduzieren. Darüber hinaus wurde mit dem langfristigen Ziel, die ebenfalls sehr kostenintensiven Streifenkarten abzuschaffen, der Rabatt gegenüber

den Einzelfahrkarten zurückgenommen. Während den Kunden bei den Einzelfahrkarten nur geringe Preissteigerungen zugemutet wurden, bekamen sie bei den Streifenkarten eine deutliche Verteuerung zu spüren, was in der Konsequenz tatsächlich zu deutlichen Absatzrückgängen bei den Streifenkarten führte.
(Anerkennung des Bayern-Tickets im VGN)

1999

Weil die angestrebte Ergiebigkeit bei der Tarifanhebung 1997 nicht realisiert wurde, versuchte man 1999 die notwendige Einnahmenmehrung um 3 % durch eine insgesamt 4,2-prozentige Preiserhöhung zu erreichen. Gezeigt hatte sich, dass bei den Einzelfahrkarten mittlerweile eine preisliche Schmerzgrenze erreicht war, sodass bei diesem Angebot auf eine weitere Erhöhung verzichtet wurde. Genutzt werden sollten jedoch die offensichtlich vorhandenen Preiselastizitäten bei den „Verkaufsrennern“ Familientages-/Wochenendkarte (F10) und der verbundweit gültigen 9-Uhr-MobiCard, bei denen die Preise stark angehoben wurden. Damit einher ging auch die grundsätzliche Neuordnung des Tageskartensektors mit der Einführung der beiden Angebote TagesTicket Solo und TagesTicket Plus. Bereinigt um Sondereffekte wie dem Einbruch beim Schönes Wochenende-Ticket durch geänderte Benutzungsbestimmungen, bestätigte sich am Jahresende die verfolgte Strategie, d. h. die anvisierten Einnahmen wurden letztlich auch realisiert.
(Abschaffung der Seniorenkarten aufgrund nur noch sehr geringer Nachfrage)

2001

Im Vorfeld der Tarifanhebung 2001 war nur schwer eine Einigung zwischen den Verkehrsunternehmen und den Städten als deren Eigener auf der einen Seite sowie den Landkreisen auf der anderen Seite zu finden. Die Vorstellungen beider Parteien reichten von 2,9 % durchschnittlicher Preiserhöhung auf der Landkreisseite bis zu 6,1 % auf der Unternehmensseite.
Um eine durchsetzbare und für alle akzeptable Lösung zu finden, verständigte man sich darauf, den Anhebungssatz an den vom VDV herausgegebenen ÖPNV-Warenkorb-Index zu koppeln sowie künftig jährlich Tarifanhebungen durchzuführen. Formuliertes Ziel war es zudem, diesen allgemeinen Index bald möglichst zu spezifizieren und daraus einen VGN-Warenkorb-Index zu entwickeln.

Mit diesen quasi-linearen, zwar an den tatsächlichen Aufwendungen der Verkehrsunternehmen orientierten Preisanpassungen versprach man sich eine Vereinfachung in der Tarifanhebungssystematik und kam damit auch der Forderung der Landkreise nach größerer Transparenz bei der Tariffortbildung nach. Gleichzeitig behielt man sich jedoch vor, so wie im Grundvertrag Artikel 5, Absatz 3 formuliert, auf Markterfordernisse und Marktentwicklungen mit entsprechenden Maßnahmen zu reagieren.

2003

Erneut wurde 2003 eine fast lineare Erhöhung nach dem Index des ÖPNV-Warenkorbs vorgenommen, wobei die insgesamt 3,32-prozentige Anhebung einen Aufschlag für die Währungsumstellung beinhaltete. Weil man diese Tarifanpassung zum ersten Mal an das Datum der Fahrplanumstellung der DB koppelte, ergaben sich unterschiedliche Erhöhungszeitpunkte für die verschiedenen Fahrkartenangebote. So verteuerten sich alle nicht kalenderbezogenen Fahrkarten, also der gesamte Bartarif sowie die MobiCards bereits zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002, während die Preise der restlichen Fahrkarten erst am 01.01.2003 erhöht wurden.
(Einführung Siemensabo und Bayern-Ticket Single)

2004

Mit den Erfahrungen aus zwei rein Index-orientierten Tarifanhebungen erfolgte 2004 eine teilweise Abkehr von dieser starren, wenig marktgerechten Bepreisungsmethodik. Denn nur mit einer flexiblen Vorgehensweise können Sortimentsbereinigungen vorangetrieben, Preisbereitschaften ausreichend genutzt, oder auch vorhandene Potenziale ausgeschöpft werden.
Um beispielsweise zu erreichen, dass der in einigen Preisstufen sehr hohe und mittlerweile eigentlich nicht mehr begründbare Rabatt der Streifenkarten gegenüber den Einzelfahrkarten abgebaut wird, muss die Indexabhängigkeit bei eben solchen Sortimentsteilen aufgehoben werden und kann nicht über einen für alle Fahrkarten gleichen, an einen Index gekoppelten Preisaufschlag erfolgen.
Notwendig hierfür ist nämlich die Beibehaltung der Einzelfahrkartenpreise über einen bestimmten Zeitraum bei gleichzeitig deutlicher Erhöhung der Streifenkartenpreise in den stark rabattierten Preisstufen.
Eine weitere tarifliche Maßnahme war 2004 die im Zuge der Tarifharmonisierung erfolgte Anhebung der Kinderaltersgrenze von 13 auf 14 Jahre. Mit dieser Angleichung an die

Regelung der DB gehen rechnerische Mindereinnahmen einher, die über einen Aufschlag (+ 0,3 %) auf die indexbasierte Preiserhöhung ausgeglichen wurden.
Zur Generierung höherer Einnahmen wurde der Familienrabatt in Erlangen von 50 auf 25 % reduziert.
(Einführung Michaeliskirchweih-Ticket und Siemens-Halbjahres-Abo

2005

Wie bereits 2004 angedacht wurde der Streifenkarterabatt mit den entsprechend unterschiedlichen Preiserhöhungen bei den Einzel- und den Streifenkarten reduziert. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer Sortimentsbereinigung gelang es zudem den Citytarif Erlangen abzuschaffen.
(Einführung Bayern-Ticket Nacht)

2006

Quasi-lineare Tarifanpassung nach „Atzelsberg“
(Erweiterung Iphofen)

2007

In Vorbereitung auf die bereits viel diskutierte Zeitkartenreform (Kugelmodell = fest definierte Preisabhängigkeiten sowie adäquate Bepreisung von Zusatznutzen, z. B. bei der MobiCard) wurde der Zeitkartentarif gegenüber dem Bartarif etwas geschont (Zeitkarten + 0,77 %, Bartarif + 1,23 %).
(Erweiterung Kitzingen und Otting-Weilheim)

2008

Mit der Umsetzung des 1. Schritts der Zeitkartenreform ging eine deutlich stärkere Belastung der Zeitkartenkunden einher. In diesem ersten Schritt wurden für den Preisabstand zwischen 31-Tage-MobiCard und Solo 31 zunächst nur 7 % und nicht wie gutachterlich empfohlen 28 % gewählt.
Basis der grundsätzlichen Überlegungen der Zeitkartenreform war die dem Nutzungsverhalten entsprechende Bepreisung von Zusatznutzen, also eine größere Tarifgerechtigkeit (Vielfahrer zahlen mehr als Wenignutzer), eine größere Tariftransparenz, die Erhöhung des Stammkundenanteils sowie die Generierung von Neukunden (Hemmschwellenabbau).

Mit dem Wissen der heterogenen MobiCard-Nutzergruppen (Wenig-, Normal-, Intensivnutzer) wurde für die Wenignutzer die Alternative Solo 31, also eine 31-Tage-Karte ohne Zusatznutzen ins Sortiment aufgenommen. Als weitere Alternativen für etwas bindungsfreudigere Kunden wurden darüber hinaus die Kurzzeitabos Abo 3 und Abo 6 eingeführt.
Um den Mobilitätsbedürfnisse der Schüler und Auszubildenden noch besser gerecht zu werden, wurde im September die Schülerwochenkarte in das VGN-Fahrkartensortiment aufgenommen.

2009

Mit dem 2. Schritt der Zeitkartenreform wurde der preisliche Abstand zwischen 31-Tage-MobiCard und Solo 31 nun auf 11 % angehoben. Wieder wurden also die Zeitkartenkunden stärker belastet als die Bartarifkunden (Zeitkarten + 3,23 %, Bartarif + 2,63 %).
Als Ausgleich zu der eher unpopulären, erneut überdurchschnittlichen Verteuerung der MobiCards sowie zur weiteren Attraktivierung des Zeitkartensortiments wurde die Abofamilie um die Varianten „Plus“ erweitert, wodurch die Mitnahme am Wochenende sowie werktags ab 19.00 Uhr gestattet war.

2010

Zur Beruhigung des Marktes (starke Abwanderungen von der MobiCard insbesondere dort, wo die Kunden eine absolut betrachtet eine hohe Teuerung hinnehmen mussten, also in der Region), wurde die 3. Stufe der Zeitkartenreform ausgesetzt und die Zeitkartenpreise wieder unterdurchschnittlich angehoben (Bartarif + 3,58 %, Zeitkarten + 2,54 %).
Als notwendige Maßnahme zur Steuerung des Berufsverkehrs (mittlerweile wurde festgestellt, dass sich die Arbeitsbeginnzeiten nach hinten verschoben haben) wurde der Gültigkeitszeitraum des nicht für Berufsfahrten konzipierten Ausschlusszeitenabos von „ab 8.00 Uhr“ auf „ab 9.00 Uhr“ reduziert.
(Verbundraumerweiterung um Bamberg und Bayreuth)

2011

Die mit der Zeitkartenreform angestrebte Erhöhung des Stammkundenanteils hatte sich nach Analyse der Verkaufszahlen bereits deutlich eingestellt. Somit konnte die dritte Stufe der Zeitkartenreform mit überdurchschnittlicher Anhebung der MobiCardpreise um ca. 2 % über dem Index angegangen werden. Die übrigen Zeitkartenkunden, insbesondere die Abokäufer, wurden dabei etwas weniger zur Kasse gebeten (Bartarif: + 3,4 %, Zeitkarten + 2,8 %).

Als Einnahmen optimierende Maßnahme gedacht, wurde im Bartarif der TagesTicket Solo-Faktor in der Preisstufe K von 2,0 auf 2,06 angehoben.

2012

Zur Ausschöpfung der Zahlungsbereitschaft, zur Deckelung bzw. zum Abbau des städtischen Zuschussbedarfs sowie grundsätzlich zur Erlangung eines größeren Preisgestaltungsspielraums wurde im Tarifgebiet Nürnberg/Fürth/Stein die Preisstufe A mit einer durchschnittlichen Verteuerung der Fahrpreise um rund 12 % eingeführt. Geplant war eine weitere überdurchschnittliche Preiserhöhung um rund 7 % in den nächsten Jahren. Aus den gleichen Beweggründen wurde im Tarifgebiet Fürth die Preisstufe Z eingeführt, die ebenfalls die erste Stufe einer weiteren überdurchschnittlichen Preiserhöhung darstellte. Mit dieser so genannten Zwischenpreisstufe ging eine durchschnittliche Teuerung von rund 19,4 % einher.

Im Zuge dieser Lösungsfindungen nach größerer Flexibilität in der Preisgestaltung und der Generierung von Mehreinnahmen entschied man sich auch in Ansbach dazu, das dortige Preisniveau von der Preisstufe S auf die Preisstufe K anzuheben, was einer durchschnittlichen Verteuerung von ca. 37 % gleichkam.

Ein Schritt in Richtung Sortimentsbereinigung, aber vor allem auch, um die Erlössituation in Erlangen zu optimieren, wurde der bereits 2004 von 50 auf 25 % reduzierte Familienrabatt nun gänzlich gestrichen.

2013

Erneut wurde außerhalb der regulären Erhöhung nach „Atzelsberg“ eine individuelle städtische Tarifmaßnahme umgesetzt. In Erlangen wurde wie im Jahr zuvor in Fürth die Preisstufe K durch die Preisstufe Z ersetzt. Dies bedeutete eine durchschnittliche Preiserhöhung von rund 26,8 %.

Die Preisanpassung des restlichen VGN-Sortiments erfolgte nach der Maßgabe, die Vielfahrer möglichst weniger zu belasten als die Gelegenheitskunden (Bartarif + 4,2 %, Zeitkarten + 2,8 %), um so möglichst weitere Stammkunden, im Idealfall Abonnenten, zu gewinnen.

2014

Mit dem Wissen um die geplante Preisstufenreform (A-F) erfolgte 2014 eine klassische, weitgehend lineare Tarifanpassung nach „Atzelsberg“ ohne nachfragesteuernde tarif- oder sortimentsstrukturelle Modifikationen.
(Erstmals seit langem wirkten sich Streiks sowie auch die gesunkenen Spritpreise wieder negativ auf das Verkaufsergebnis aus. Weiterhin setzte sich jedoch im Bereich der Kooperationen die seit 1999 überaus positive Entwicklung fort. Bzgl. der im Jahr 1991 eingeführten KombiTickets waren die stetig wachsenden Einnahmen das Ergebnis und gleichzeitig Spiegel erfolgreicher Akquisearbeit).

Mit der Einführung eines Semesterticket-Sockelmodells in München am 01.10.2013 verstärkt sich auch im VGN erneut der Druck bzgl. der Ausweitung des Sortiments um ein günstiges Angebot für die Studierenden. Prämisse hierbei ist wie auch in den Jahren zuvor, die Entwicklung eines Modells, welches die so genannte Zumutbarkeitsgrenze bzgl. eines Solidarbeitrags nicht überschreitet, was nur mit einem Sockelmodell analog München realisierbar scheint.
Nach ersten Diskussionen und Abstimmungsgesprächen wird im Februar 2014 die WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH beauftragt, Semesterticket-Sockelmodelle auf Datenbasis der Verkehrserhebung 2012 zu untersuchen und damit verbundene finanzielle Risiken sowie Chancen aufzuzeigen. Nach Vorstellung der Ergebnisse und weiterer Abstimmungsgespräche wird das Wintersemester 2015/2016 als realistischer Einführungszeitpunkt gesehen. Zur Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenze wird eine Sockelgültigkeit mit entsprechender Bepreisung ab 19.00 Uhr als notwendig erachtet.
Mit der Festlegung aller tariflichen Details (z. B. auch Preisfortschreibung) wird in der GV am 16.09.2014 der Abgabe eines Semesterticket-Angebots zugestimmt. Zur Minimierung der finanziellen Risiken wird zusätzlich beschlossen, eine Altersbeschränkung in das Angebot hineinzuformulieren.
Das Angebot ergeht am 24.09.2014 an das Studentenwerk. Die Studierenden erachten

das Angebot als unattraktiv (Preis, Ausschlusszeitenregelung) sowie die Altersbeschränkung als nicht akzeptabel und möglicherweise sogar rechtswidrig. Im Rahmen einer erneuten Auseinandersetzung sowie der nochmaligen Abstimmung zwischen VGN GmbH und Verkehrsunternehmensvertretern am 20.11.2014 verständigt man sich auf ein modifiziertes Angebot, welches zwar weiterhin die Ausschlusszeitengrenze ab 19.00 Uhr, jedoch keine Altersbegrenzung mehr vorsieht und einen entsprechend der seitens des Studentenwerks juristischen Auslegung geringfügig niedrigeren Sockelpreis beinhaltet. Der Preis der Zusatzkarte wird aufgrund des Zugeständnisses einiger Kommunen bzgl. der Höhe deren Ausfallbürgschaft ebenfalls reduziert. Als weiteres Entgegenkommen wird darüber hinaus ein so genanntes Anreizmodell vereinbart, welches ab einer bestimmten Kaufquote (Zusatzkarte) den Preis bis zu einem festgelegten Maximum weiter verringert.

2015

Vom 12.01. bis zum 21.01. erfolgen die Urabstimmungen an der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm und an Friedrich-Alexander-Universität Erlangen/Nürnberg über die Annahme bzw. Ablehnung des Semesterticketangebots.
Am 22.01. steht fest, dass an der TH 58,2 % und an der FAU 50,7 % für das Angebot stimmten.
Beginn der Vertragsausarbeitungen mit Studentenwerk und Ausgleichsträgern sowie erste Abstimmungsgespräche zu den vertrieblichen Möglichkeiten/Notwendigkeiten.
Darüber hinaus erste Überlegungen zu einem Vermarktungskonzept für die Zusatzkarte und Auswahl einer hierfür geeigneten Agentur.
Nach einer weiteren Urabstimmung an der Evangelischen Hochschule Nürnberg entscheiden sich auch die dortigen Studierenden für die Teilnahme am Semesterticket. Die Verträge werden entsprechend ergänzt.
Einführung des Semestertickets am 01.10.2015 zunächst für ein Pilotjahr.

Mit der Umbenennung der Preisstufen (A bis F anstelle S, K, Z, A) wurde die 2012 politisch gewollte stärkere Differenzierung der Preisstufen systematisiert und damit harmonisiert. Nur so konnte unter den gegebenen Rahmenbedingungen den Kunden wieder eine logische und damit eingängige Preisstufensystematik vermittelt werden (Buchstaben in den Städten, Ziffern in der Region).

Einher ging mit dieser Modifizierung der Wechsel Fürths von der Preisstufe Z in die Preisstufe B mit einer nochmaligen deutlichen Erhöhung der dortigen Ticketpreise um durchschnittlich rund 20 % sowie die Umbenennung der Preisstufe Z in Erlangen in die Preisstufe C (dort nur durchschnittliche Erhöhungssätze gemäß Index).
Zur einfacheren Handhabung wurden in den A-F-Städten anstelle der jeweiligen 5-Fahrten-Karten 4er-Tickets mit mindestens gleicher Rabattierung gegenüber den entsprechenden Einzelfahrkarten eingeführt. Als Vorteil dieser Stückelung wurde der in der Summe geringere Anteil an Restfahrten sowie das geldbörsentauglichere Format gesehen.
Die 10er-Streifenkarten behielten ihre Funktion in der Region sowie im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr.
Zur Vermeidung von Logikbrüchen wurden zudem die Angebote TagesTicket Solo und TagesTicket Plus für alle Stadtpreisstufen Bestandteil des VGN-Fahrkartensortiments.
Verbundraumerweiterung um Lichtenfels sowie Vollintegration Bambergs mit Übernahme einiger Bamberger Sondertarife in den VGN-Tarif

2016

Quasi-lineare Tarifanpassung nach „Atzelsberg“ mit einem Erhöhungsprozentsatz von 3,11 %.
Umsetzung der vom Nürnberger Stadtrat im Rahmen des „Tarifprojekts Nürnberg“ beschlossenen Maßnahmen, wobei die letzten fünf Maßnahmen gemäß gemeinsamer Festlegungen zwischen Stadt, Verkehrsunternehmen und VGN GmbH erst nach entsprechenden Untersuchungsergebnissen in den Folgejahren in Frage kämen:
Preisgünstiges 9-Uhr-Abo
Überproportionale Verteuerung der Einzelfahrkarte PS A
Erhöhung Mehrfahrkartenrabatt
Preisgünstige Kurzstrecke mit einfacherer Gültigkeitsregelung
Anhebung der Nutzenschwelle beim TagesTicket
Serviceaufpreis für Ticketkauf beim Busfahrer
Ermäßigtes PartnerAbo
Ausweitung MobiCard-Familie auf Jahres-MobiCard
Abschaffung Abo 3 und Abo 6
Fortentwicklung FirmenAbo (für alle Firmen, auch 1-Mann-Betrieb)

Tarifmaßnahmen und -strategien im Überblick

Zeitpunkt	Anhebungssatz in %			Erhöhungsmaßnahme/-strategie
	Bartarif	Zeitkarten o. Schüler	Gesamt Atze/ außerh. Atze	
01.01.89	6,80	6,79	**6,79**	– Linear
01.01.91	7,37	4,30	**5,72**	– Bartarif überproportional → Forcieren Zeitkartenabsatz
01.06.92	6,80	4,46	**5,47**	– Bartarif überproportional → Forcieren Zeitkartenabsatz
01.01.94	5,44	5,92	**5,89**	– Quasi-linear
01.01.95	5,19	6,10	**5,73**	– Starke Anhebung persönlicher Zeitkarten → mittelfristige Abschaffung (z. B. Monat) – Ausschöpfen der Preise in der HVZ
01.06.97	2,47	3,29	**2,98**	– Starke Anhebung rückläufiger Zeitkarten → mittelfristige Abschaffung (z. B. Senioren) – Annäherung Einzel-, Streifenkartenpreise
01.04.99	2,93	4,91	**4,19**	– Keine Erhöhung Einzelfahrkartenpreise – Starke Erhöhung verbundweit gültiger Tageskarte und 9-Uhr-MC
01.01.01	3,85	3,97	**3,89**	– Linear, entsprechend ÖPNV-Warenkorb-Index
15.12.02 01.01.03	3,25	3,36	**3,32**	– Linear, entsprechend ÖPNV-Warenkorb-Index + Währungsumstellungskosten (ca. 0,5%)
01.01.04	2,70	2,82	**2,84**	– Linear, Index + 0,5% Währungsumstellung, +0,3 % Anpassung Kindersaltersgrenze an DB
01.01.05	3,54	4,07	**3,91**	– Index, + 1,3% §45a-Kürzung, + 0,3% §148 SGB, + 0,1% gekürzte Rückerstattung Mineralölsteuer, + 0,3 % nicht berücksichtigte Dieselkraftstoffverteuerung – Wegfall CityTarif Er, weiterer Abbau SK-Rabatt, Nürnbergpass + 10%
01.01.06	0,82	1,53	**1,31**	– Index, + 0,6% weitere Kürzung §148 SGB
01.01.07	1,23	0,77	**0,92**	– Index, Schonung Zeitkarten
01.01.08	2,35 / 2,42	3,00 / 3,98	**2,39 / 2,81**	– Index, + 0,7% Zk-reform, +0,1% Finanzierung Verkehrserhebung, - 0,2% Rücknahme Währungsumstellung, Einführung Solo 31, Abo 3, Abo 6
01.01.09	2,63	3,23	**2,90**	– 2. Schritt Zk-reform, Einf. „Plus-Abos“, MC-Solo-Abstand 11%
01.01.10	3,58	2,54	**2,90**	– Index, + 0,31% Abschmelzung DT- und Harmonisierungsverluste, Ausschlusszeitenänderung Abos und Nürnbergpass, Aussetzung 3. Schritt Zk-reform
01.01.11	3,40 / 3,40	2,78 / 3,63	**3,08 / 3,41**	– 3. Stufe Zk-reform = MC über Index (ca. 2 %), leichte Schonung sonstiger Zk
01.01.12	3,17	3,39	**3,19 / 7,20**	– Index, + 0,5% Abschmelzung, Einführung A in Nbg. und Z in Fürth
01.01.13	4,16	2,76	**3,37 / 4,1**	– Index, + 0,5 % Abschmelzung, Einführung Z in Erlangen
01.01.14	3,51	3,62	**3,54**	– Index, + 0,5% Abschmelzung, + 0,2% Finanzierg. E-Ticket Stufe 0
01.01.15	2,97	3,00	**2,99**	– Index, + 0,5% Abschmelzung, Einführung A – F, Fürth von Z in B (+ 15 %), Erlangen von Z in C (+ 3 %) – 01.10.15 Einführung des solidarisch finanzierten Semestertickets für den Hochschulstandort Erlangen/Nürnberg
01.01.16	*3,04*	*3,27*	*3,11*	– *Index, + 0,5% Abschmelzung (Umsetzung der konsensfähigen Maßnahmen aus dem Tarifprojekt Nürnberg/Fürth)*