

<b>Sitzungsvorlage</b>  Federführend: 3 Referat für Wirtschaft, Beteiligungen und Digitalisierung  Beteiligt: 2 Finanzreferat Stadtwerke	<b>Vorlage- Nr:</b> <b>VO/2019/2567-R3</b>  <b>Status:</b> öffentlich  <b>Aktenzeichen:</b> <b>Datum:</b> 27.06.2019 <b>Referent:</b> Dr. Goller Stefan						
<b>Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) - angedachte Förderung des ÖPNV und finanzielle Beteiligung der Aufgabenträger</b>							
<b>Beratungsfolge:</b>							
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Datum</td> <td style="width: 55%;">Gremium</td> <td style="width: 30%;">Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>23.07.2019</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>	Datum	Gremium	Zuständigkeit	23.07.2019	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme	
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
23.07.2019	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme					

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Maßnahmenpaket zur Förderung des ÖPNV

#### 1.1. Förderzusage der Staatsregierung und Entwicklung des Maßnahmenpakets

Im Rahmen des Klimaschutzes kommt dem öffentlichen Personennahverkehr eine bedeutende Rolle zu. Eine Verlagerung von bisherigen individuellen Fortbewegungen auf den öffentlichen Personennahverkehr trägt zur Reduzierung von CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> bei. In Bayern hat die Staatsregierung dazu zusätzliche Fördermittel für den ÖPNV zur Verfügung gestellt. Zunächst hat sich der Freistaat im Münchener Verkehrsverbund an der Tarifstrukturreform/Aussetzen einer Tarifierhöhung in Höhe von ca. 35 Mio. € jährlich für die Dauer von 5 Jahren engagiert. Voraussetzung hierfür ist eine Beteiligung der dortigen Aufgabenträger in gleicher Höhe. Diese Förderung im Raum München hat die Oberbürgermeister und Landräte aus dem Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) veranlasst, am 21.12.2018 ein Schreiben an den bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Söder zu richten. Ziel des Schreibens war es, auch den ÖPNV im VGN zu fördern und die Förderung des ÖPNV nicht nur auf den Raum München zu konzentrieren. Am 29.04.2019 hat der bayerische Ministerpräsident die kommunalen Spitzenverbände zu einem Gespräch eingeladen und für den Verbundraum des VGN eine Fördersumme in Höhe von 12,8 Mio. € jährlich für die Dauer von 5 Jahren zugesagt. Voraussetzung hierfür ist – in Analogie zu München –, dass die Aufgabenträger im VGN die gleiche Summe aufbringen. Ebenfalls wurde deutlich gemacht, dass ein reines Aussetzen einer Tarifierhöhung nicht förderfähig ist, sondern zusätzliche Maßnahmen, die zu einer Attraktivierung des ÖPNV beitragen, zu ergreifen sind. Die Gesellschafter des VGN haben in sehr kurzer Zeit ein Maßnahmenpaket (Innovationspaket) entwickelt, das den Aufgabenträgern mit Schreiben vom 24.06.2019 zugegangen ist. Inhalt des Pakets sind neben einem Aussetzen der Tarifanpassung 2020 15 weitere Maßnahmen, die

- die kundenseitige Akzeptanz für den ÖPNV erhöhen (z. B. durch Einführung eines Best-Price-Systems)
- Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abbauen (u.a. durch automatisierte Berechnung von rabattierten Anschlussfahrtscheinen)

- die Digitalisierung im ÖPNV mit dem mittel- bis langfristigen Ziel der Einführung eines elektronischen Tarifs voranbringen (u. a. durch die Digitalisierung des Vertriebs im Schülerverkehr, die Erweiterung des Handyticket-Sortiments, Einführung eines rabattierten, digitalen Einzelfahrausweises, der automatisierten Fahrpreisfindung auf Basis eines Check-Check-Out-Systems).

Das Anschreiben an die VGN-Aufgabenträger sowie das Innovationspaket ist den Sitzungsunterlagen als Anlage beigelegt.

Aktuell erreicht das Maßnahmenpaket sowohl 2020 als auch in den Folgejahren noch nicht im vollen Umfang den Finanzierungsrahmen von 25,6 Mio. € (12,8 Mio. € Freistaat und 12,8 Mio. € Aufgabenträger) pro Jahr. Es wird aber davon ausgegangen, dass sich im Laufe der Realisierung noch weitere Bausteine ergeben und damit in den Jahren ab 2021 eine Erhöhung des Finanzierungsbedarfs in Richtung 25,6 Mio. € zu erwarten ist.

## 1.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen auf die Stadt Bamberg

Zu den Auswirkungen auf die einzelnen Aufgabenträger hat der VGN einen Schlüssel errechnet. Da gemäß Grundvertrag des VGN die Aufgabenträger gemäß Artikel 8 Absatz 5 für ausgefallene Tarifanpassungen gegenüber den Verkehrsunternehmen ausgleichspflichtig sind, wurde bei der Berechnung des zu tragenden Anteils davon ausgegangen, dass bei der Schiene als Aufgabenträger der Freistaat Bayern wirkt und dieser Anteil des auszugleichenden Tarifanteils durch diesen auszugleichen ist. Ebenfalls wurde unterstellt, dass der Landkreis Fürth den Aufgabenträgeranteil für seiner Tarifmaßnahme zu 100 % trägt. Unter diesen Annahmen würde vom Gesamtpaket bei den sonstigen Aufgabenträgern ein Finanzierungsanteil von 38,6 % und beim Freistaat Bayern von 61,4 % entstehen. Als Anlage ist eine Berechnung für die Beteiligungshöhe der jeweiligen Aufgabenträger einschl. des für den Verbundraum Gesamtfinanzierungsbedarfs beigelegt.

Für die Stadt Bamberg bedeutet dies:

	2020	2021	2022	2023	2024
Finanzierungsanteil Innovationspaket in €	69.472	96.192	158.539	154.086	149.632
Finanzierungsanteil Tarifstabilität 2020 in €	79.740	81.384	83.851	86.317	88.783
<b>Summe</b>	<b>149.212</b>	<b>177.576</b>	<b>242.390</b>	<b>240.403</b>	<b>238.415</b>

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger Stadt Bamberg beläuft sich demnach im Jahr 2020 auf 149.212 € und steigt bis zum Jahr 2024 auf 238.415 €. Nach 2024 muss die Stadt Bamberg aber weiterhin den Finanzierungsanteil für die Tarifstabilität 2020 leisten. Dieser Betrag verändert sich in den Folgejahren um die jeweilige Höhe der Tariffortschreibung im VGN. Diese liegt erfahrungsgemäß durchschnittlich bei ca. 2,9 % pro Jahr.

## 2. Einführung eines „365 €“-Tickets für Schüler und Auszubildende (Ausbildungsverkehr)

### 2.1. Hintergrund der Maßnahme

Als weitere Fördermaßnahme für den ÖPNV sieht der Freistaat die Einführung eines „365 €“-Tickets für Schüler und Auszubildende vor (Studenten sind hiervon ausgenommen). Gegenüber einem bisherigen Schülerticket wird dieses Ticket eine verbundweite Gültigkeit haben. Bisher sind die Tickets im Ausbildungsverkehr räumlich auf die Tarifzonen beschränkt, die den Wohnort und die besuchte Ausbildungsstätte abdecken.

Zur Finanzierung sieht der Freistaat eine Beteiligung von 2/3 der Kosten bei sich und eine 1/3 Eigenbeteiligung der Schulaufwandsträger vor.

Der VGN hat nach dem gleichen Prinzip wie unter 1.1) eine Berechnung durchgeführt und kommt für die Stadt Bamberg auf eine Eigenbeteiligung von 242.887 € pro Jahr. Dabei wird unterstellt, dass der Mittelrückfluss durch den Freistaat Bayern an den Schulaufwandsträger Stadt Bamberg weiterhin bei 60 % liegt.

Für die Folgejahre kann aktuell keine Prognose über die Eigenbeteiligung der Stadt Bamberg gemacht werden, da dies insbesondere abhängig von der Entwicklung der Schülerzahlen und noch nicht beantworteter Fragen durch den Freistaat ist.

Die noch nicht beantworteten Fragen sind folgende:

- Welche Wirkung hat das verbundweit gültige Ticket auf den Schulsprengel (welche Ersatzregelung gibt es für die bisher vom ÖPNV-Preis abhängige Kostenfreiheit des Schulwegs zur nächst gelegenen Schule)?
- Was ist künftig die Basis für die Pauschalzuweisungen?
- Wie wird die Ausgleichsleistung nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz ausgestattet?

Schüler und Auszubildende außerhalb der Kostenfreiheit des Schulwegs sollen ebenfalls dieses Ticket erwerben können, für Schüler und Auszubildende, die nicht so häufig den ÖPNV nutzen, soll die Möglichkeit bestehen, ein verbundweites Monatsticket für 40 € zu erwerben.

## 2.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen auf die Stadt Bamberg

	2020	2021	2022	2023	2024
365 €-Ticket Ausbildungsverkehr in €	242.887	242.887	242.887	242.887	242.887

Unklar ist u. a., ob der Preis von 365 Euro pro Jahr stabil bleiben oder an die Kostenentwicklung angepasst werden soll. Ob die angenommene finanzielle Belastung steigt oder auch sinkt, hängt auch von der Entwicklung der Schülerzahlen ab, weshalb hier vorläufig von einer gleichbleibenden Belastung ausgegangen wird. Zudem fehlt zu den oben beschriebenen Fragen noch eine klare Aussage des Freistaates Bayern.

## 3. Bewertung

Wie aus dem beigefügten Schreiben des VGN vom 24.06.2019 hervorgeht, war es ursprünglich der Wunsch des VGN, dass alle Grundvertrags-Partner bis zur nächsten Sitzung des Grundvertrags-Ausschusses am 25.07.2019 einen verbindlichen Beschluss zur Beteiligung an den o.g. Maßnahmen treffen. Allerdings sind auch die Vertreter des VGN mittlerweile der Meinung, dass angesichts der fehlenden Klarheit über die genauen Bedingungen der Förderung die Voraussetzungen für eine solche Entscheidung noch nicht gegeben sind.

Aus Sicht der Verwaltung ist eine solche weitere Förderung des ÖPNV durch Mittel des Freistaates grundsätzlich zu begrüßen. Vor einer Entscheidung über die Investition von Mitteln aus dem städtischen Haushalt müssen jedoch auch aus Sicht der Verwaltung die Rahmenbedingungen gemeinsam mit den Stadtwerken Bamberg und dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg konkreter geklärt werden. Sobald die fehlenden Informationen vorliegen, wird dem Stadtrat deshalb erneut berichtet.

## II. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat der Stadt Bamberg nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das Finanzreferat zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

#### Anlage/n:

1. Schreiben des VGN vom 24.06.2019
2. VGN-Innovationspaket 2019
3. Finanzierung des VGN-Innovationspakets

#### Verteiler:

Herrn Oberbürgermeister zur Kenntnis;  
Referat 2 zur Kenntnis;  
Amt 14 zur Kenntnis;  
Amt 20 Beschlüsse;  
Stadtwerke Bamberg GmbH zur Kenntnis u. weiteren Veranlassung.






VGN GmbH • Rothenburger Straße 9 • 90443 Nürnberg

Rothenburger Straße 9  
90443 NÜRNBERG  
☎ 0911 27075-0  
Fax 0911 27075-50  
Internet [www.vgn.de](http://www.vgn.de)  
E-Mail [info@vgn.de](mailto:info@vgn.de)

An die VGN Grundvertrags-Partner

Haltestelle: Plärrer

	1 • 2 • 3
	4 • 6
	34 • 36

24.06.2019

### **Inhaltliche Beurteilung und Grundsatzentscheidung zu der vom Freistaat Bayern geforderten Kofinanzierung des Maßnahmenpakets durch die Aufgabenträger im VGN**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 21.12.2018 an Herrn Ministerpräsident Dr. Markus Söder haben die ÖPNV-Aufgabenträger im VGN mit Verweis auf das finanzielle Engagement des Freistaats im MVV im Zusammenhang mit der dortigen Tarifstrukturreform eine Gleichbehandlung des Nürnberger Verkehrsverbundes eingefordert. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, als im VGN die Fahrgäste und potenziellen Fahrgäste ansonsten ab 01.01.2020 im Gegensatz zu den durch das Engagement des Freistaats finanziell entlasteten Kundinnen und Kunden im MVV wiederum eine durchschnittliche Fahrpreiserhöhung von 2,78 % zu verkräften hätten.

Im Rahmen des „ÖPNV-Gipfels“ hat Herr Ministerpräsident Dr. Markus Söder am 29.04.2019 für den VGN-Raum eine finanzielle Unterstützung in Höhe 12,8 Mio. Euro jährlich für die nächsten fünf Jahre zugesagt. Verbunden mit einer solchen Förderung seien die Zielsetzungen,

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

In mehreren persönlichen Gesprächen auf politischer Ebene sowie durch die Ausführungen des Vertreters des Ministeriums in der letzten Sitzung unseres Grundvertrags-Ausschusses am 07.05.2019 wurde uns signalisiert, dass ein „reiner“ Ausgleich von Mindereinnahmen für das Aussetzen einer Tarifanpassung alleine nicht förderfähig sei. Eingebettet in ein Gesamtmaßnahmenpaket, in dem neben preisstabilisierenden auch innovative Maßnahmen für eine höhere ÖPNV-Akzeptanz angestoßen bzw. weiterentwickelt werden, könnte eine Förderung dagegen möglich sein.

Als gesichert gilt gemäß zwischenzeitlich getätigter Aussagen seitens des Freistaats, dass sich auch die im VGN vertretenen ÖPNV-Aufgabenträger analog der Handhabung im MVV mit einem Anteil von 50 % an dem Maßnahmenpaket beteiligen müssen, sodass uns für die Entwicklung des ÖPNV jährlich insgesamt 25,6 Mio. Euro zur Verfügung stünden.

Gemeinsam mit den Unternehmensvertretern unserer Gesellschafter ist es uns gelungen, in einer sehr intensiven und konstruktiven Zusammenarbeit in der Kürze der Zeit ein Maßnahmenpaket zu entwickeln, welches unseres Erachtens die oben genannten Anforderungen für die zugesagte Förderung von Seiten des Freistaats erfüllt. Mit den im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sollen nicht nur die neuen technischen Möglichkeiten genutzt und damit dem Zeitgeist und den Anforderungen an den ÖPNV in der nächsten Dekade Rechnung getragen werden, sondern insbesondere sollen damit

- die kundenseitige Akzeptanz für den ÖPNV erhöht werden (u. a. durch die Einführung eines Best-Price-Systems),
- Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abgebaut werden (u. a. durch eine automatisierte Berechnung von rabattierten Anschlussfahrausweisen oder die verbundweite Einführung eines 9-Uhr-Abos),
- die jährlich meist über der Inflationsrate liegenden Preiserhöhungen für 2020 abgedeckt bzw. minimiert werden sowie
- die Digitalisierung im ÖPNV mit dem mittel- bis langfristigen Ziel der Einführung eines elektronischen Tarifs im VGN (respektive in Bayern) vorangetrieben werden (u. a. durch die Digitalisierung des Vertriebs im Schülerverkehr, die Erweiterung des HandyTicket-Sortiments, der Einführung eines rabattierten, digitalen Einzelfahrausweises, der automatisierten Fahrpreisfindung auf der Basis eines Check-in/Check-out-Systems).

Die vollständige Auflistung aller vorgeschlagenen Maßnahmen mit detaillierter Beschreibung sowie die Zeitschiene einer jeweiligen Umsetzung liegen diesem Schreiben in der Anlage bei.

In den Sitzungen der Gesellschafterversammlung der VGN GmbH am 26.09.2019 und des Grundvertrags-Ausschusses am 10.10.2019 müssen die Gremienbeschlüsse zu den Tarifmaßnahmen zum 01.01.2020 gefasst werden. Bereits in den Sommersitzungen gilt es den dabei letztendlich einzuschlagenden Weg sowie die umzusetzenden Maßnahmen zu definieren und festzulegen. Konkret bedeutet dies, dass spätestens bis zur Grundvertrags-Ausschuss-Sitzung am 25.07.2019 klar sein muss, ob das vorgestellte Maßnahmenpaket seitens des Freistaats über fünf Jahre hinweg jährlich mit den von Herrn Ministerpräsident Dr. Söder avisierten 12,8 Mio. Euro unterstützt wird, und ob sich alle Aufgabenträger dazu bereit erklären, die vom Freistaat als Bedingung für seine Förderung genannte Kofinanzierung der Maßnahmen mitzutragen.

Auf Grund der hohen Relevanz der Thematik, vor allem aber wegen der damit verbundenen zeitlichen Zwänge bitten wir Sie, uns möglichst noch vor, jedoch spätestens in der Grundvertragsausschuss-Sitzung am 25.07.2019 mitzuteilen, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen Sie die geforderte 50-prozentige Finanzierungsbeteiligung grundsätzlich mittragen.

Für den 05.07.2019 haben wir ein Treffen des Arbeitskreises ÖPNV der Landkreise und kreisfreien Städte vereinbart. In dieser Sitzung bieten wir die Möglichkeit, die Inhalte des Maßnahmenpakets zu diskutieren. Unmittelbar danach müssen wir zwingend, der knappen Zeit geschuldet, an den Freistaat Bayern herantreten mit der Bitte, das Maßnahmenpaket seinerseits bis 25.07.2019 zu beurteilen.

Sofern Sie bis zur Grundvertragsausschuss-Sitzung am 25.07.2019 dazu noch keine verbindliche Aussage treffen können, ist es für alle Beteiligten wichtig zu wissen bis wann bei Ihnen eine definitive Aussage zur Frage, ob Sie beginnend ab dem Jahr 2020 über fünf Jahre hinweg einer für die freistaatliche Förderung geforderten 50-prozentigen Finanzierungsbeteiligung zustimmen, erfolgen kann. In der Anlage sind auf den Seiten 41 und 42 sowohl die voraussichtlichen Kosten pro Jahr wie auch die jeweiligen Finanzierungsanteile ersichtlich. Basis dafür ist ein von der Verbundgesellschaft im Arbeitskreis ÖPNV der Landkreise und kreisfreien Städte sowie in der letzten Sitzung des Grundvertragsausschusses erläuteter Aufteilungsschlüssel.

Aktuell erreicht das vorgestellte Maßnahmenpaket sowohl 2020 als auch in den Folgejahren noch nicht im vollen Umfang den Finanzierungsrahmen von 25,6 Mio. € pro Jahr. Wir gehen aber davon aus, dass sich im Laufe der Realisierung noch weitere zusätzliche Bausteine ergeben und damit zumindest in den Jahren ab 2021 eine Erhöhung des Finanzierungsbedarfs in Richtung 25,6 Mio. € pro Jahr zu erwarten ist. Bitte berücksichtigen Sie dies bei Ihren Haushaltsplanungen.

Der ansatzweise schon zu beobachtende Wandel der Mobilität muss weiter vorangebracht werden und wir sind – zusammen mit Ihnen – gerne bereit, hier aktiv mitzugestalten. Dies nicht nur, um der mittlerweile hohen Erwartungshaltung vieler Bürger gerecht zu werden sondern vor allem, um eine weiterhin lebenswerte Umwelt für uns und unsere Nachfolgenerationen zu erhalten.

Ganz in diesem Sinne hoffen wir auf die Bereitschaft aller Verantwortlichen, den öffentlichen Verkehr in Bayern mit Ideen und Visionen, insbesondere aber auch mit den zur Umsetzung zwingend notwendigen Finanzmitteln weiterzuentwickeln, zu modernisieren und als einen gewichtigen Teil des Umwelt- und Mobilitätsverbundes weiter zu stärken.

Für Ihre grundsätzlichen Entscheidungen sowie die inhaltliche Beurteilung des Maßnahmenpakets ist die Zeitschiene sehr eng. Dies ist der sehr kurzen Zeitspanne geschuldet, die uns seit der Zusage des Freistaats, dass für den VGN-Raum ab dem Jahr 2020 für fünf Jahre jährlich 12,8 Mio. Euro bereitgestellt werden, zur Verfügung stand. Insbesondere die erst danach konkretisierten Förderbedingungen, allem voran die Festlegung, dass ein „reiner“ Ausgleich von Mindereinnahmen für das Aussetzen einer Tarifierhöhung allein nicht förderfähig sei und dass sich auch die im VGN vertretenen ÖPNV-Aufgabenträger analog der Handhabung im MVV mit einem Anteil von 50 % an dem Maßnahmenpaket beteiligen müssen, wurde erst nachträglich definiert.

Im Gegensatz zum MVV, bei dem der Entwicklungs- und Abstimmungsprozess bis zu der, im Dezember 2019 anstehenden Tarifmaßnahme bereits im Jahr 2015 begonnen hat, stehen uns für die Entwicklung und Abstimmung von Maßnahmen, für die wir hoffen, bereits im Jahr 2020 die vom Freistaat avisierten Fördermittel beanspruchen zu können, nur wenige Monate zur Verfügung.

Wir hoffen deshalb auf Ihr Verständnis zum dafür notwendigen und von uns eingeschlagenen Weg.

Freundliche Grüße

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

  
Jürgen Haasler

  
Andreas Mäder

Anlage: Das VGN-Innovationspaket und seine Bausteine



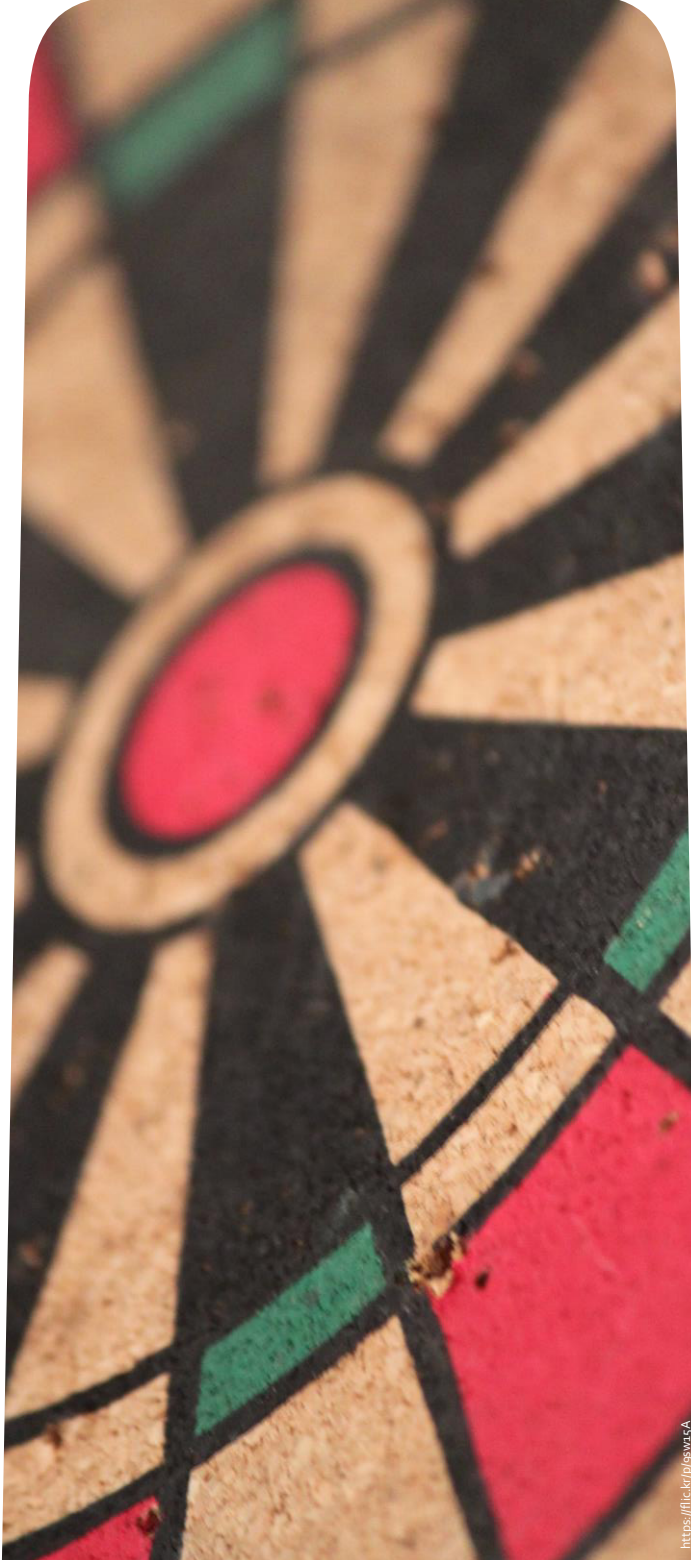
# Das VGN-Innovationspaket

Mehrwert | Finanzplanung | Digitalstrategie



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

# 1. Die Zielstellung



<https://file.kippsw13A>

Mit großen Schritten in die digitalisierte Zukunft



# 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://flickr.jp/VGN\\_eVP](https://flickr.jp/VGN_eVP)



## 2. Das VGN-Innovationspaket und seine Bausteine



<https://file.kip/werNfN>

# Digitaler Vertrieb durch eTicket & E-Tarif Maßnahmen



## Das VGN-Innovationspaket (Bausteine 2019-2021)

2019



### **C** Tarifzonenänderung LK Fürth

- erfolgt zum 01.01.2019
- Mindereinnahmen mit durch den Freistaat decken

2020



### **1a** Integration Solo31 & Selbstzahler Schüler

- als HandyTickets (VGN Onlineshop / DB Navigator)



Anfang



### **2a** Gutscheinmodul 1

- Marketingtool für Gesamtsortiment
- Eingabe einer Gutscheinummer im Warenkorb



### **5** VGN-Bestprice

- verbundweite Lösung
- Tages- & Wochenend-Bestprice



### **3** ALISE

- Aktionsmanagement zum eTicket (Chipkarte)



### **4b** Rabattierter Anschlussfahrtschein

- 13% Rabatt für Abokunden



### **4a** Anschlussfahrtschein-Rechner

- Tool zum Berechnen
- Zonenerfassung durch Kunde & evtl. per NFC



### **6** Einführung 9-Uhr-Abo verbundweit

- Verfügbarkeit für alle Preisstufen im Verbund



### **A** Obligatorische Vorbereitungen zur Umsetzung

- Tarifstabilität 2020
- Folgestudien E-Tarif zur Umsetzung & Akzeptanz



### **7** Digitale-Einzelfahrkarte mit Mehrfahrtenrabatt

- Preisstufen ungleich A & B mit 7% Rabatt
- als HandyTicket

Ende 2020

## Digitaler Vertrieb durch eTicket & E-Tarif Maßnahmen



# Das VGN-Innovationspaket (Bausteine 2022-2023)

2022



### Automatische Fahrpreisfindung

- mit Handy-App über Check-In Check-Out
- vorhandener Tarif als Basis

Ende 2022



### Streckenabhängiger Tarif (Bartarif)

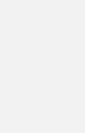
- z. B. Ersatz für Kurzstrecke
- z. B. 1,20 € bis 2,75 €

2023



### Digitalisierung Schülerverkehr

- Kostenträger und Selbstzahler über ein VGN-Kundenportal



### Multimodale VGN-Mobilitätsplattform

- Angebot von Mobilitätsangebote über den ÖPNV hinaus

2023



### Digitalisierung Abos auf mobile Endgeräte

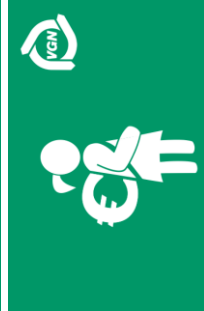
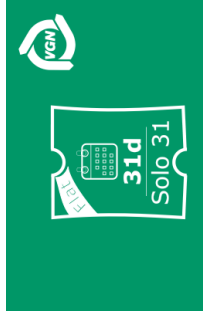
- unternehmensübergreifendes VGN-Kundenportal für alle Tickets

### 3. Die Bausteine im Detail



<https://file.krip/p/4pE16u>

# Mobile Integration Solo31 & Selbstzahler Schüler



1a 1b

### Beschreibung

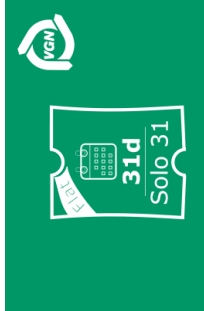
- Die **Solo31** und die **Schülerwertmarken für Selbstzahler** können über den VGN Onlineshop und evtl. den DB Navigator als **HandyTickets** bezogen werden.
- Tickets auf dem mobilen Endgerät hinterlegt.
- Schülerwertmarken für Selbstzahler sind ebenfalls auf dem mobilen Endgerät hinterlegt (der Verbundpasses bleibt zunächst analog).

### Kundenvorteile

- Zugangshürden sinken.
- Gerade im Bereich der Schüler ist das HandyTicket für die Kundenzufriedenheit dringend nötig.
- Weitere Zeitkarten als HandyTickets sind wichtiger Schritt im Bereich der Digitalisierung.



# Mobile Integration Solo31 & Selbstzahler Schüler



1a 1b

	2020 Beginn	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Anpassungen Bedienoberfläche & Einnahmeanmeldung	20	-	-	-	-
Barcode „mobile+“ und Kose	500	-	-	-	-
<b>Betrieb</b>					
Betrieb (inkl. 30% Steigerung) (bei 24 Mio. € Umsatz <b>Schüler Selbstzahler</b> )	120	160	210	270	600*
Betrieb (inkl. 30% Steigerung) (bei 11,5 Mio. € Umsatz <b>Solo31</b> )	60	80	100	130	170
Barcode „mobile+“ Schüler	70	90	120	160	370*
Barcode „mobile+“ Solo31	30	40	50	70	90
<b>Gesamt</b>	<b>800</b>	<b>370</b>	<b>480</b>	<b>630</b>	<b>1.230</b>

in Tsd. €

\*Nachfragesteigerung durch Plattform

# Gutscheinmodul 1 & 2



### Beschreibung

- Marketingtool zur Kundenbindung und Neukundengewinnung.
- Modul ermöglicht beim Bezahlvorgang die Eingabe einer Gutscheinnummer, die den Warenkorbwert um den Gutscheinwert reduziert.
- Der Gutscheinwert wird **durch Dritte finanziert**.
- **Stufe 1** ermöglicht zunächst nur Gutscheine für gesamtes Sortiment und Preisstufen.
- **Stufe 2** ermöglicht das Generieren spezifischer Gutscheine (beispielsweise nur auf bestimmte Preisstufen oder einzelne Sortimente anwendbar).

### Kundenvorteile

- Anreizsystem für den ÖPNV.
- Digitale Lösung (einfach zu nutzen).

2a 2b

# Gutscheinmodul 1 & 2



in Tsd. €

	2020 Beginn	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung	120	-	-	-	-
<b>Betrieb</b>					
Laufende Kosten mit System- umgebung & Wartung	30	30	30	30	30
<b>Sonstige</b>					
Anreizsetzung für Kunden	300	300	300	300	300
<b>Gesamt</b>	<b>450</b>	<b>330</b>	<b>330</b>	<b>330</b>	<b>330</b>

# ALISE



### Beschreibung

- Im Zuge der Umsetzung einzelner Pilotbausteine wird auch das **Aktionsmanagement** zum **eTicket** (Chipkarte) umgesetzt.
- ALISE bietet den Vorteil, z. B. Tarifänderungen über alle Terminals verteilen zu können.

### Kundenvorteile

- Flexibles System und damit Hemmschwellenabbau.
- Änderungen bei Abo bzw. der Zeitkarte einfach online von Zuhause (ohne Kundenbüro).
- Datenänderungen erfolgen beim nächsten Kontakt eines Nutzermediums mit einem Terminal automatisch.

# Baustein-Steckbrief

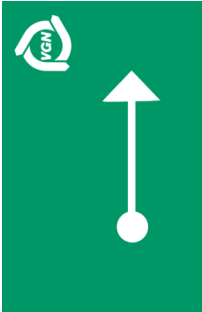
## ALISE



	2020 Beginn	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung	300	-	-	-	-
<b>Betrieb</b>					
Laufende Kosten	40	40	40	40	40
<b>Gesamt</b>	<b>340</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>

in Tsd. €

# Anschlussfahrchein-Rechner



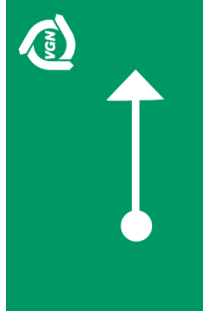
## Beschreibung

- Tool zum **automatischen Berechnen** der notwendigen Preisstufe eines Anschlussfahrscheins.
- Implementierung in Verbindungsauskunft (Web & App) sowie Onlineshop.
- In **Stufe 1** ist die Eingabe des Gültigkeitsbereichs der Zeitkarte durch den Kunden noch nötig (das erneute Zurückgreifen durch Cookie-Setzung ist jedoch möglich).
- In **Stufe 2** soll das Zurückgreifen auf Profildaten den Gültigkeitsbereich der Zeitkarte automatisch mit dem Rechner verknüpfen (Außer der Eingabe von Zugangsdaten oder Einlesen der Chipkarte per NFC und Smartphone, muss der Kunde keine Eingabe mehr vornehmen).

## Kundenvorteile

- Integration in den Kaufprozess.
- Keine Tarifkenntnisse für Anschlussmobilität nötig.

# Anschlussfahrschein-Rechner



	2020 Beginn	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung	300	-	-	-	-
<b>Betrieb</b>					
Laufende Kosten	40	40	40	40	40
<b>Gesamt</b>	<b>340</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>

in Tsd. €

# VGN-Bestprice



### Beschreibung

- Das „VGN-Bestpreis-Versprechen“ mit **Tages-** sowie **Wochenendbezug** (Untersuchung zur Wirkung eines MonatsCaps als Ausbaustufe in der Zukunft befindet sich in Prüfung).
- Das Angebot ist **verbundweit möglich**. D. h. der Kunde bezahlt im definierten Zeitrahmen für alle Fahrten im Verbundgebiet den für ihn „besten Preis“.
- In den Vergleich werden alle erworbenen Einzeltickets und TagesTickets einbezogen und diesem Betrag das TagesTicket (inkl. Wochenendgültigkeit) gegenübergestellt.
- Umsetzung als Pilot.

### Kundenvorteile

- Preissicherheit sowie Vergünstigung der ÖPNV Nutzung.
- Hemmschwellen & Unsicherheiten („welches Ticket kaufe ich?“) werden abgebaut.
- Gutachten aus anderen Regionen belegt Neuverkehr.



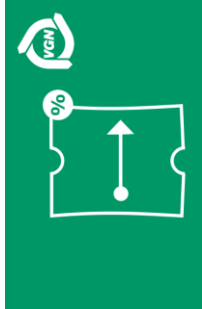
# VGN-Bestprice



	2020 Ende	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung	500	-	-	-	-
<b>Betrieb</b>					
Laufende Kosten mit Systemumgebung & Wartung	50	100	100	100	100
<b>Sonstige</b>					
Mindereinnahmen (Tag, WE)	550	2.200	2.200	2.200	2.200
<b>Gesamt</b>	<b>1.100</b>	<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>2.300</b>	<b>2.300</b>

in Tsd. €

# Rabattierter Anschlussfahrerschein



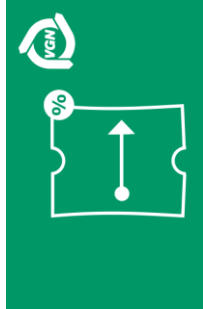
## Beschreibung

- Alle Zeitkarteninhaber können die Gültigkeit ihrer Fahrtberechtigung durch den Erwerb eines Anschlussfahrscheins fahrtenbeschränkt erweitern.
- Es soll dabei ein exklusiver **Rabatt in Höhe von rd. 25%** für digitale Anschlussstickets gelten (dieser ergibt sich durch den Rabatt auf den digitalen Einzelfahrerschein sowie einen zusätzlichen Rabatt in Höhe von knapp 20% für die Nutzung als Anschlussfahrerschein).

## Kundenvorteile

- Grundsätzliche Attraktivitätssteigerung für das Produkt Abo oder Zeitkarte generell.
- Potentieller Anreiz für bestehende Abokunden PKW-Fahrten mit dem ÖPNV zu substituieren.
- In Verbindung mit dem Anschlussfahrerschein-Rechner wird die ÖPNV Nutzung im VGN Gesamttraum für die Stammkunden deutlich einfacher und günstiger.
- Angebot für die wechselnde Mobilitätsbedürfnisse der Zeitkartenkunden.

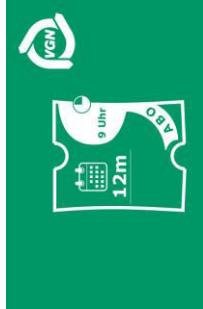
# Rabattierter Anschlussfahrerschein



in Tsd. €

	2020 Ende	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung	50	-	-	-	-
<b>Sonstige</b>					
Mindereinnahmen bei rd. 20%*	100	400	400	400	400
<b>Gesamt</b>	<b>140</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>400</b>

# Einführung 9-Uhr-Abo verbundweit



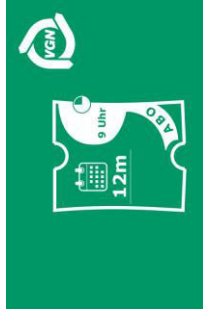
### Beschreibung

- Bislang wird das 9-Uhr-JahresAbo nur für die Preisstufe A und B angeboten.
- Der Baustein sieht vor die Eingrenzung aufzuheben, so dass das 9-Uhr-JahresAbo (analog zum JahresAbo) für alle Preisstufen im Verbund verfügbar ist.

### Kundenvorteile

- Alle Kunden im Verbund profitieren vom 9-Uhr JahresAbo und nicht nur exklusiv Nutzer der Preisstufen A und B.

# Einführung 9-Uhr-Abo verbundweit



	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung	50	-	-	-	-
<b>Sonstige</b>					
Mindereinnahmen	600	1.200	1.200	1.200	1.200
<b>Gesamt</b>	<b>650</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>

in Tsd. €

# Digitale-Einzelfahrkarte mit „Mehrfahrtenrabatt“



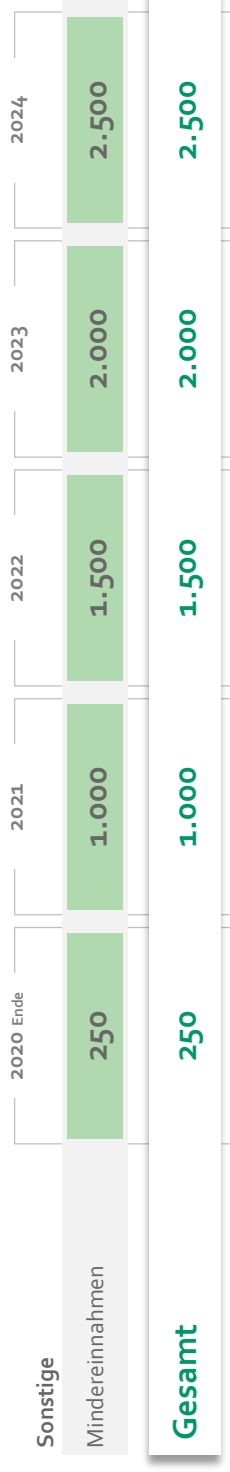
### Beschreibung

- Für die Gelegenheitskunden soll eine preisreduzierte elektronische Einzelfahrkarte (**HandyTicket**) für alle Preisstufen eingeführt werden.
- Die Rabatthöhe der neuen elektronischen Einzelfahrkarte soll sich in den Preisstufen A-F an dem Rabatt der Mehrfahrtenkarte orientieren. Da in der Region (PS 2-10) bei der Streifenkarte kaum ein Rabatt gewährt wird, wird in diesem Segment für die neue Digitale-Einzelfahrkarte ein Rabatt von rd. 7% angedacht.
- Ziel am Ende der 5 Jahre ist die **vollständige Abschaffung der Entwerter** im VGN (durch die preislichen und auch abwicklungstechnischen Vorteile des neuen Produkts soll bis dahin eine Verlagerung stattgefunden haben).

### Kundenvorteile

- Wahrnehmbarer Rabatt im Bartarif bei der Nutzung digitaler Vertriebswege.

# Digitale-Einzelfahrkarte mit „Mehrfahrtenrabatt“



in Tsd. €

# Automatische Fahrpreisfindung



### Beschreibung

- Grundlage der Fahrpreisberechnung bleibt zunächst das **aktuelle Tarifzonenmodell** und Sortiment.
- Neu hingegen ist die Bezugsmöglichkeit einer **Fahrtberechtigung**. Dies führt dazu, dass der Kunden **kein Ticket mehr im Voraus** erwirbt.
- Vielmehr tätigt der Kunde beim Einsteigen einen **Check-In** (in separater App oder Modul in bestehende App integriert). Beim Ausstiegen bestätigt der Kunde das Ende der Fahrt durch einen **Check-Out**. Die Start- und Endhaltestell wird per GPS ermittelt.
- **Nach beendeter Fahrt** übergibt das System Start- und Zielhaltestelle in die Verbindungsauskunft und stellt das entsprechende Einzelticket dem Kunden in Rechnung.
- Solch ein System ermöglicht es **verschiedenste E-Tarif Modelle** umzusetzen.

### Kundenvorteile

- Angebot vor allem für Seltennutzer und Ortsunkundige bzw. Nutzer mit geringen Systemkenntnissen.



# Automatische Fahrpreisfindung



	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Software (u.a. Integration in VGN-App)			800	-	-
Hardware (für Erfassung U-Bahn)			400	-	-
<b>Betrieb</b>					
Laufende Kosten mit Systemumgebung & Wartung			100	300	300
<b>Gesamt</b>			<b>1.300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>

in Tsd. €

# Streckenabhängiger Tarif (Bartarif)\*



## Beschreibung

- Streckenabhängiger (z. B. nach Tarifkilometer) Bartarif.
- Kann im Rahmen einer Erweiterung von Baustein 6a (Automatische Fahrpreisfindung) als spätere Baustufe im Rahmen eines Piloten eingeführt werden.
- Zum Beispiel eine Möglichkeit die Kurzstrecke zu ersetzen, sodass Einzelfahrten je nach Reiserweite zwischen 1,20€ und 2,75€ kosten.
- Evtl. auch Grundpreis + Kilometerpreis.
- Grundsätzlich auch in anderen Preisstufen möglich.

## Kundenvorteile

- Noch größere Leistungsgerechtigkeit
- U. a. auch einheitliche Kurzstreckenregelung ohne Abhängigkeit vom Verkehrsmittel und Sonderregelungen.

\* Nutzung der Systeme von Baustein 8a

# Streckenabhängiger Tarif (Bartarif)\*

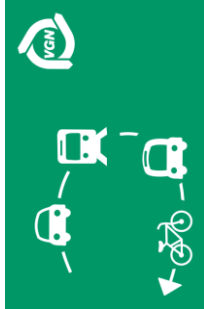


in Tsd. €

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Weiterentwicklung PKM			50	-	-
<b>Betrieb</b>					
Umrechnungsstudie / Lastenhefte und Ausschreibungen			30	100	100
<b>Gesamt</b>			<b>80</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Die Kosten hängen auch von dem genauen Tarifmodell ab. Hier wurde eine einnahmeneutrale Eintarifierung zugrunde gelegt.

# Multimodale VGN-Mobilitätsplattform



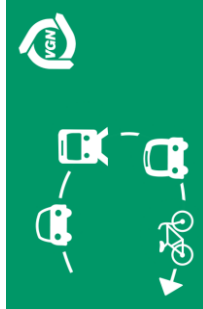
### Beschreibung

- Implementierung einer Mobilitätsplattform, auf der dem Kunden Mobilitätsangebote über den ÖPNV hinaus angeboten werden.
- Potential der multimodalen, aber auch intermodalen Reiseketten möglich.
- Mobilität aus einer Hand entlang der gesamten Servicekette möglich (Informieren/Beauskunften, Buchen/Kaufen, Zugang/Fahren, Abrechnung).
- Kombinierte Ticketangebote möglich.
- Finanzschätzungen unter der Annahme, dass wesentliche Systemkomponenten und Funktionen aus einem zukünftigen System im VGN und/oder aus einem interoperablen System wie Mobility inside genutzt werden können.

### Kundenvorteile

- Verschiedene Mobilität aus einer Hand.
- **Ein Ansprechpartner, eine Rechnung, ein Login für den ganzen VGN.**

# Multimodale VGN-Mobilitätsplattform



in Tsd. €

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung			2.000	-	-
<b>Betrieb</b>					
Umrechnungsstudie / Lastenhefte und Ausschreibungen			130	500	500
<b>Gesamt</b>			<b>2.130</b>	<b>500</b>	<b>500</b>

# Digitalisierung Schülerverkehr



## Beschreibung

- Implementierung einer Plattform zur **vollständigen Digitalisierung aller Vertriebsvorgänge** im Schülerverkehr.
- Der Schulaufwandsträger kann alle weiteren Bearbeitungsschritte ebenfalls in digitaler Form durchführen.
- Die Plattform ermöglicht auch die **digitale Übernahme der Daten zur Einnahmeaufteilung**.
- Teile des Systems (z.B. Tarifiermittlung) sind noch **Abhängigkeit** von aktueller Diskussion um das 365-Euro-Ticket für Schüler/Auszubildende.
- **Vorhandene Machbarkeitsstudie** beschreibt das System und die Prozesse im Detail.

## Kundenvorteile

- Papierlos vom Antrag zum Ticket über ein VGN-Kundenportal.
- Inkl. Upload der notwendigen Unterlagen.

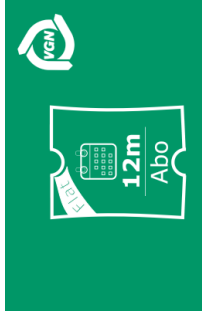
# Digitalisierung Schülerverkehr



in Tsd. €

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung und Customizing	-	-	500	1.000	-
<b>Betrieb</b>					
Laufende Kosten	-	-	-	350	350
<b>Sonstige</b>					
Umsetzungsstudie / Lastenhefte und Ausschreibungen	50	50	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>500</b>	<b>1.350</b>	<b>350</b>

# Digitalisierung Abos auf mobile Endgeräte



### Beschreibung

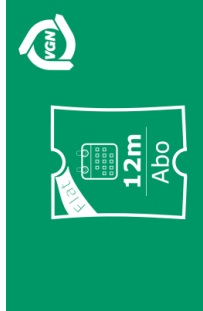
- Die Fahrtberechtigung für das Abo kann auf **ein mobiles Endgerät** als HandyTicket hinterlegt werden.
- Beim Neuabschluss eines Abos kann der Kunde beispielsweise zwischen einer Chipkarte oder dem Hinterlegen seines „Tickets“ im Kundenprofil entscheiden.

### Kundenvorteile

- Auf Wunsch kein Mitführen der Chipkarte mehr nötig (bei Kontrolle dient das hinterlegte Abo auf dem Handy als Nachweis).
- Entspricht heutigen Nutzeranforderungen den analogen Geldbeutel gegen ein **digitales „Wallet“** auf dem Smartphone einzutauschen.
- Verknüpfung von Information und Ticket auf einem modernen digitalen Medium.



# Digitalisierung Abos auf mobile Endgeräte



in Tsd. €

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Investition</b>					
Einrichtung				500	-
<b>Betrieb</b>					
Umsetzungsstudie / Lastenhefte und Ausschreibungen				200	200
<b>Gesamt</b>				<b>700</b>	<b>200</b>



### Tarifstabilität 2020

- Ziel: Aussetzen der Tarifierhöhung von 2,78% in 2020.
- **Für die Kundenakzeptanz des Gesamtpakets ist dieser den Kunden auch finanziell entlastende Baustein zwingend nötig.**
- Nullrunde jedoch mit finanziellen Folgewirkungen für die Folgejahre verbunden.
- Kompensation der nicht realisierten Erhöhung von 2,78 % über Ausgleichsleistungen notwendig.
- Fehlbetrag aus der „Nullrunde 2020“ bleibt bestehen, die Ausgleichsleistungen sind grundsätzlich dauerhaft (dynamisiert um die zukünftigen Tarifanpassungen) nötig.



# Tarifstabilität 2020



in Tsd. €

	2020	2021	2022	2023	2024
Sonstige					
Mindereinnahmen	9.700	9.900	10.200	10.500	10.800
<b>Gesamt</b>	<b>9.700</b>	<b>9.900</b>	<b>10.200</b>	<b>10.500</b>	<b>10.800</b>



# Folgestudien zur Einführung eines E-Tarifs



## Folgestudien E-Tarif zur Umsetzung & Akzeptanz sowie Effekte bei einer Implementierung

- Überführen der Machbarkeitsstudienresultate in Studie zur Kundenakzeptanz sowie Umsetzungsstudie für Realisierungs-, Fein- und Kommunikationskonzepte.
- Mit den Umsetzungsplanungen eines flexibler anwendbaren E-Tarifs geht vor allem auch das Potential einer möglichen **Nachfragesteuerung** einher.
- Die mögliche Berücksichtigung individueller Mobilitätsprofile resultiert in neuen **Kundenbindungsmethoden** und **Preisdifferenzierungsmöglichkeiten**.
- Von der Implementierung eines E-Tarifs im Verbundgebiet des VGN kann der Kunde vor allem von der **einfacheren Ausgestaltung des Tarifs** profitieren („Entschlackung“ gegenüber dem heutigen Tarif möglich).
- Als entsprechender Mehrwert ist dabei vor allem die **intuitivere Anwendbarkeit** zu nennen, die durch die höhere Verständlichkeit erreicht wird.
- Chance für mehr **soziale Ausgewogenheit** und **Leistungsgerechtigkeit** sind außerdem zu erwarten.



# Folgestudien E-Tarif zur Umsetzung & Akzeptanz



in Tsd. €

	2020	2021	2022	2023	2024
Sonstige					
Umsetzungsstudie	260	-	-	-	-
Kundenakzeptanzstudie	-	260	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>260</b>	<b>260</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

# Tarifzonenänderung LK Fürth



### Beschreibung

- Zum **01.01.2019** wurden im Landkreis Fürth die, der Tarifbildung zu Grunde gelegten **Tarifzonen neu gestaltet**.
- Mit der Neugestaltung ist durch eine Reduzierung von Tarif (Teil)-Zonen (die Zonenanzahl wurde von **20 Teilzonen auf 5 Zonen reduziert**) sowie der konsequenten Zuordnung von Haupt- und Teilorten einer Gemeinde/Stadt in eine gemeinsame Zone, eine grundlegende Vereinfachung des VGN- Tarifs im Landkreis Fürth erreicht. **Für die Mehrzahl der Fahrgäste resultieren darüber hinaus auch Preisermäßigungen.**
- Die im Landkreis Fürth umgesetzte Maßnahme ist vergleichbar mit der zum Jahresende 2019 geplanten und vom Freistaat mitfinanzierten Tarifzonenreform im MVV. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme im Landkreis Fürth war noch nicht bekannt, dass solche Maßnahmen auch durch den Freistaat Bayern gefördert werden können.
- Die Finanzierung der aus der Tarifmaßnahme im Landkreis Fürth resultierenden Ergebnisverschlechterung erfolgte bislang alleine durch den Landkreis Fürth. **Mit Schreiben vom Dezember 2018**, also vor der Maßnahmenumsetzung hat sich der Landkreis Fürth bereits zwecks einer Förderung an den Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr gewendet.
- Auch im Rahmen des ÖPNV -Gipfels hat Herr Landrat Matthias Dießl die Förderfähigkeit dieser Maßnahme angesprochen und positive Antworten erhalten.
- Die Tarifzonenneuordnung ist deshalb als Baustein in den Maßnahmenkatalog wirksam ab 01.01.2020 mit aufgenommen.



# Tarifzonenänderung LK Fürth



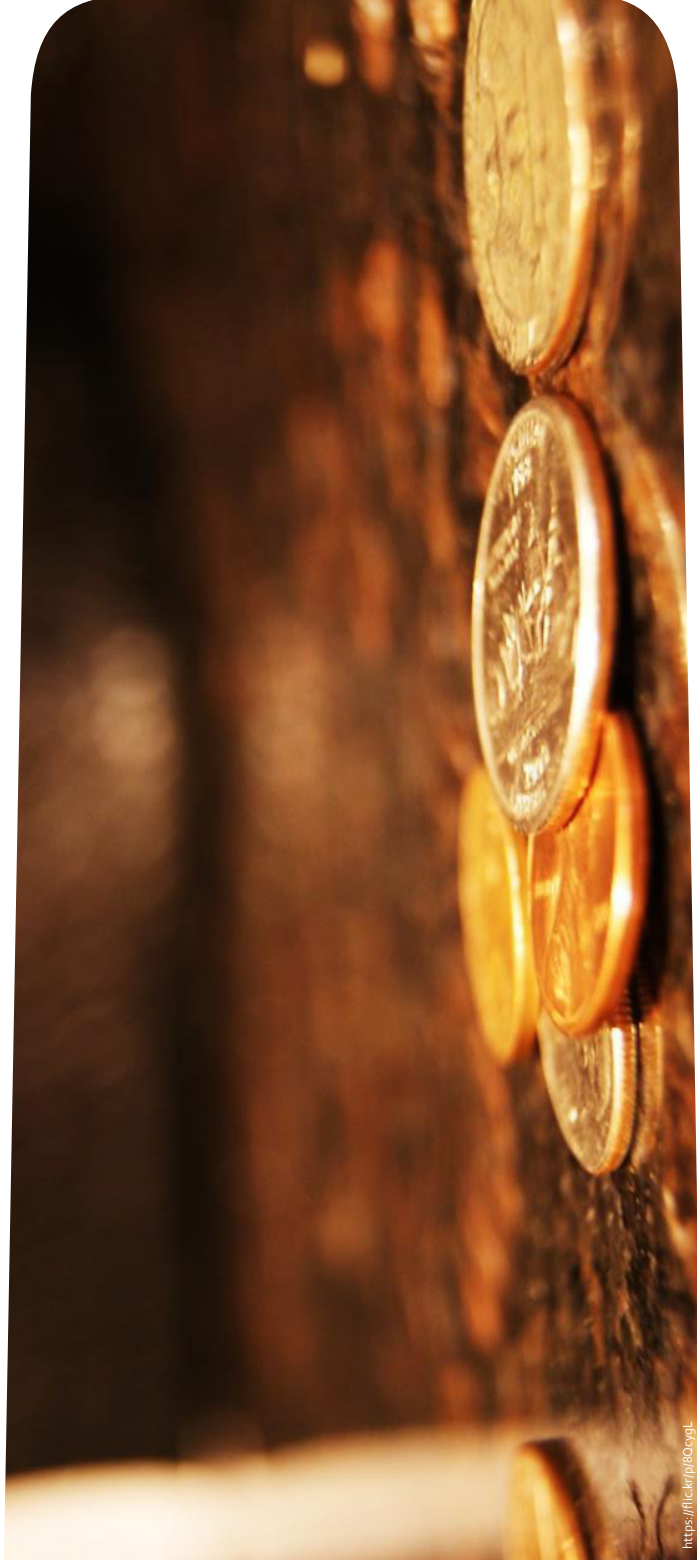
	2020	2021	2022	2023	2024
Sonstiges					
Mindereinnahmen	620*	620 *	620 *	620 *	620 *
<b>Gesamt</b>	<b>620</b>	<b>620</b>	<b>620</b>	<b>620</b>	<b>620</b>

in Tsd. €



\* Stand 2019, Brutto, Betrag wird jährlich entsprechend der Verkehrsentwicklung, der Tarifentwicklung und der Vertragslage fortgeschrieben

## 3. Die Finanzplanung 2020-2024



<https://file.kfp/80c9pl>



# Kostenübersicht der Innovationsbausteine (in Tsd. €)

Innovationsbaustein		2020	2021	2022	2023	2024	
1a	1b	Integration Solo31 & Selbstzahler Schüler	800	370	480	630	1.230
2a	2b	Gutscheinmodul 1 & 2	450	330	330	330	330
3		ALISE	340	40	40	40	40
4a		Anschlussfahrtschein-Rechner	340	40	40	40	40
5		VGN-Bestprice	1.100	2.300	2.300	2.300	2.300
4b		Rabatt Anschlussfahrtschein	140	400	400	400	400
6		Einführung 9-Uhr-Abo verbundweit	650	1.200	1.200	1.200	1.200
7		Digitale-Einzelfahrkarte mit Mehrfahrtenrabatt	250	1.000	1.500	2.000	2.500
8a		Automatische Fahrpreisfindung			1.300	300	300
8b		Streckenabhängiger Tarif (Bartarif)			80	100	100
9		Multimodale VGN-Mobilitätsplattform			2.130	500	500
10		Digitalisierung Schülerverkehr	50	50	500	1.350	350
11		Digitalisierung Abos				700	200
A		Tarifstabilität 2020	9.700	9.900	10.200	10.500	10.800
B		Folgestudien E-Tarif	260	260			
C		Tarifzonenänderung LK Fürth	620	620	620	620	620
zzgl.		Projektsteuerung & -koordinierung	200	200	200	200	200
<b>Gesamt</b>		<b>15.000</b>	<b>17.000</b>	<b>21.500</b>	<b>21.500</b>	<b>21.500</b>	<b>21.500</b>

## Finanzierung des VGN-Innovationspakets

(alle Prozentwerte beziehen sich auf ...)

Gebietskörperschaft	Resultierender Gesamt- schlüssel im Jahr 2020 *)	2020		2021	
		Finanzierungsanteil an 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil an 50% (Baustein A - Tarifstabilität 2020)	Finanzierungsanteil an 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil an 50% (Baustein A - Tarifstabilität 2020)
Stadt Nürnberg	18,9848%	1.051.104 €	1.796.613 €	1.455.375 €	1.833.656 €
Stadt Fürth	2,8691%	158.841 €	271.524 €	219.933 €	277.122 €
Lkr. Nürnberger Land	1,2267%	134.501 €	49.502 €	186.233 €	50.523 €
Stadt Erlangen	1,9091%	121.132 €	165.225 €	167.722 €	168.632 €
Lkr. Roth	1,0098%	81.227 €	70.240 €	112.469 €	71.688 €
Lkr. Ansbach	1,1191%	73.063 €	94.797 €	101.164 €	96.751 €
Stadt Bamberg	0,9947%	69.472 €	79.740 €	96.192 €	81.384 €
Lkr. Weißenburg-Gunzenhausen	0,6693%	63.364 €	37.037 €	87.735 €	37.801 €
Lkr. Bamberg	0,9428%	61.757 €	79.662 €	85.510 €	81.304 €
Lkr. Erlangen-Höchststadt	0,9152%	59.980 €	77.306 €	83.049 €	78.900 €
Lkr. Neumarkt i.d.OPf.	0,7652%	59.265 €	55.510 €	82.059 €	56.655 €
Lkr. Forchheim	0,7372%	55.042 €	55.535 €	76.212 €	56.680 €
Lkr. Bayreuth	0,7206%	52.611 €	55.479 €	72.846 €	56.623 €
Lkr. Fürth *)	2,7844%	361.918 €	55.749 €	381.886 €	56.898 €
Lkr. Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim	0,5722%	48.906 €	36.927 €	67.716 €	37.689 €
Stadt Bayreuth	0,7362%	44.842 €	65.594 €	62.089 €	66.946 €
Lkr. Haßberge	0,5075%	33.647 €	42.480 €	46.588 €	43.356 €
Stadt Ansbach	0,2456%	28.375 €	8.458 €	39.288 €	8.633 €
Stadt Schwabach	0,2754%	23.218 €	18.087 €	32.147 €	18.460 €
Lkr. Lichtenfels	0,2282%	22.440 €	11.784 €	31.071 €	12.027 €
Lkr. Amberg-Weizsbach	0,1536%	18.678 €	4.361 €	25.862 €	4.451 €
Lkr. Kitzingen	0,0951%	13.509 €	756 €	18.705 €	772 €
Stadt Amberg	0,0667%	9.650 €	355 €	13.361 €	362 €
Lkr. Donau-Ries	0,0256%	3.457 €	380 €	4.787 €	387 €
<b>Gesamt GA-Partner</b>	<b>38,5540%</b>	<b>2.650.000 €</b>	<b>3.133.100 €</b>	<b>3.550.000 €</b>	<b>3.197.700 €</b>
		5.783.100 €		6.747.700 €	

	Resultierender Gesamt- schlüssel im Jahr 2020	2020		2021	
		Finanzierungsanteil 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil (Baustein A - Tarifstabilität 2020) **)	Finanzierungsanteil 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil (Baustein A - Tarifstabilität 2020) **)
Freistaat Bayern (50% Anteil)	50,0000%	2.650.000 €	4.850.000 €	3.550.000 €	4.950.000 €
Freistaat Bayern (als Aufgabenträger SPNV - Anteil beim Baustein A) **)	11,4460%		1.716.900 €		1.752.300 €
<b>Gesamt Freistaat</b>	<b>61,4460%</b>	<b>9.216.900 €</b>		<b>10.252.300 €</b>	

Gesamt VGN-Innovationspaket Baustein A (Tarifstabilität 2020)	9.700.000 €	9.900.000 €
Gesamt VGN Innovationspaket ohne Baustein A	5.300.000 €	7.100.000 €
<b>Gesamt VGN-Innovationspaket</b>	<b>15.000.000 €</b>	<b>17.000.000 €</b>

\*) Der 50%ige Finanzierungsanteil des Bausteins C (Tarifzonenänderung Lkr. Fürth) wird ausschließlich vom Lkr. Fürth getragen (dies sind 310 TEUR pro Jahr).

\*\*\*) Restliche 50% der aus dem SPNV resultierenden Mindereinnahmen aus dem Baustein A (Tarifstabilität 2020). Das heißt der Freistaat trägt damit 100% der auf dem SPNV

ets in Euro über fünf Jahre  
uf das gesamte Paket)

2022		2023		2024	
Finanzierungsanteil an 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil an 50% (Baustein A - Tarifstabilität 2020)	Finanzierungsanteil an 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil an 50% (Baustein A - Tarifstabilität 2020)	Finanzierungsanteil an 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil an 50% (Baustein A - Tarifstabilität 2020)
2.398.674 €	1.889.222 €	2.331.295 €	1.944.787 €	2.263.917 €	2.000.352 €
362.483 €	285.520 €	352.300 €	293.917 €	342.118 €	302.315 €
306.939 €	52.054 €	298.317 €	53.585 €	289.695 €	55.116 €
276.430 €	173.742 €	268.666 €	178.852 €	260.901 €	183.962 €
185.365 €	73.861 €	180.158 €	76.033 €	174.951 €	78.206 €
166.733 €	99.683 €	162.049 €	102.615 €	157.366 €	105.547 €
158.539 €	83.851 €	154.086 €	86.317 €	149.632 €	88.783 €
144.600 €	38.946 €	140.538 €	40.092 €	136.476 €	41.237 €
140.933 €	83.768 €	136.974 €	86.232 €	133.015 €	88.696 €
136.876 €	81.290 €	133.032 €	83.681 €	129.187 €	86.072 €
135.246 €	58.371 €	131.447 €	60.088 €	127.648 €	61.805 €
125.609 €	58.398 €	122.081 €	60.115 €	118.553 €	61.833 €
120.061 €	58.338 €	116.689 €	60.054 €	113.316 €	61.770 €
428.479 €	58.622 €	425.151 €	60.346 €	421.823 €	62.071 €
111.606 €	38.831 €	108.471 €	39.973 €	105.336 €	41.115 €
102.333 €	68.975 €	99.458 €	71.004 €	96.584 €	73.032 €
76.784 €	44.670 €	74.627 €	45.984 €	72.470 €	47.298 €
64.753 €	8.894 €	62.934 €	9.156 €	61.115 €	9.418 €
52.984 €	19.019 €	51.495 €	19.579 €	50.007 €	20.138 €
51.209 €	12.392 €	49.771 €	12.756 €	48.332 €	13.120 €
42.625 €	4.586 €	41.428 €	4.721 €	40.231 €	4.856 €
30.829 €	795 €	29.963 €	818 €	29.097 €	842 €
22.021 €	373 €	21.402 €	384 €	20.784 €	395 €
7.889 €	399 €	7.667 €	411 €	7.446 €	423 €
5.650.000 €	3.294.600 €	5.500.000 €	3.391.500 €	5.350.000 €	3.488.400 €
8.944.600 €		8.891.500 €		8.838.400 €	

2022		2023		2024	
Finanzierungsanteil 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil (Baustein A - Tarifstabilität 2020) **)	Finanzierungsanteil 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil (Baustein A - Tarifstabilität 2020) **)	Finanzierungsanteil 50% (ohne Baustein A)	Finanzierungsanteil (Baustein A - Tarifstabilität 2020) **)
5.650.000 €	5.100.000 €	5.500.000 €	5.250.000 €	5.350.000 €	5.400.000 €
	1.805.400 €		1.858.500 €		1.911.600 €
12.555.400 €		12.608.500 €		12.661.600 €	

10.200.000 €	10.500.000 €	10.800.000 €
11.300.000 €	11.000.000 €	10.700.000 €
21.500.000 €	21.500.000 €	21.500.000 €

IV entfallenden Mindereinnahmen aus dem Baustein A.

**Erläuterung zur Tabelle  
„Finanzierung des VGN-Innovationspakets in Euro über 5 Jahre“**

Die Tabelle stellt die angestrebten, mit den Grundvertragspartnern und dem Freistaat Bayern noch abzustimmenden Finanzierungsanteile am VGN-Innovationspaket für den Zeitraum 2020 bis einschließlich 2024 dar. Das VGN-Innovationspaket wurde mit Schreiben vom 24.06.2019 vorgestellt.

**Angestrebter, grundsätzlicher Finanzierungsschlüssel**

	<b>Freistaat</b>	<b>GA-Partner</b>
<b>Baustein A</b> (Tarifstabilität 2020)	<b>100 %</b> Mindereinnahmen aus SPNV-Anteil + <b>50%</b> aus restl. Mindereinnahmen • Finanzierungsanteil gesamt, gewichtet: <u><b>67,7 %</b></u>	<b>50 %</b> Mindereinnahmen <u>ohne</u> SPNV-Anteil • Finanzierungsanteil gesamt, gewichtet: <u><b>32,3 %</b></u>
<b>Baustein C</b> (Tarifzonenänderung Lkr. Fü)	<b>50 %</b>	<b>Landkreis Fürth</b> <b>50 %</b>
<b>übrige Bausteine</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>

Die Aufteilung innerhalb der GA-Partner erfolgt dabei jeweils nach dem bereits erläuterten Schlüssel

- nach generierten VGN-Einnahmen je Aufgabenträger
- Einnahmen der gesamten Fahrt werden der Gebietskörperschaft des Wohnortes des Fahrgastes zugeordnet  
(vor 11 Uhr wird der Abfahrtsort als Wohnort gewertet, nach 11 Uhr dagegen der Zielort)

Dieser Gesamtschlüssel wurde entsprechend nachfolgender Annahmen modifiziert:

- Der Landkreis Fürth übernimmt den GA-Anteil für die Maßnahme C (Tarifzonenänderung Lkr. Fü) zu 100 %.
- Die auf den SPNV entfallenden Mindereinnahmen trägt der Freistaat als Aufgabenträger des Schienennahverkehrs Bayern zu 100 %.

Für das gesamte Innovationspaket (= Bausteine A, C und Übrige) wäre somit von den GA-Partnern im Jahr 2020 nach erfolgter Gewichtung der Bausteine ein Gesamtfinanzierungsanteil von rund 38,6 % zu schultern, für den Freistaat Bayern ergäbe sich ein Gesamtfinanzierungsanteil von rund 61,4 %.

Aufgrund der unterschiedlichen Finanzvolumen in den einzelnen Jahren ändern sich die Prozentwerte von Jahr zu Jahr.

05.07.2019