

Anlagenpaket 2: Städtische Werke Nürnberg GmbH – Einführung eines Stadttarifes

Ausgangslage

Der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) ist es in den letzten Jahren erfolgreich gelungen, die im Rahmen des Accenture-Gutachtens aufgezeigten Rationalisierungsmaßnahmen (u.a. Personalabbau, Einsparungen im Betrieb sowie die Einführung neuer Tarifverträge) umzusetzen, die in Summe zu jährlichen Aufwandsreduzierungen in Höhe von ca. 20 Mio. € geführt haben. Nachdem die Rationalisierungsmaßnahmen als weitgehend ausgeschöpft angesehen werden können und mögliche Angebotseinschränkungen ebenfalls nicht zielführend scheinen, kann eine nachhaltige Konsolidierung des Ergebnisses nur über eine dauerhafte Ertragsverbesserung erreicht werden. Anderenfalls würden kurz- und mittelfristig steigende Ausgleichszahlungen auf die Stadt Nürnberg zukommen.

Die Ursache für eine drohende Defizitsteigerung bei der VAG liegt in der vorhandenen Kosten-Ertrags-Schere, die der Mechanismus der Atzelsberger Beschlüsse für die VAG beinhaltet. Der innerhalb der Atzelsberger Beschlüsse getroffene Kompromiss hinsichtlich des Ausgleichs der jährlich ermittelten Teuerungsrate ist eher geeignet, die aufgrund der Preissteigerungen gestiegenen Verluste eines Unternehmens mit einem positiven Gesamtergebnis auszugleichen, da in solchen Unternehmen die Steigerung der Erträge die der Kosten überwiegt. Bei einem defizitären Unternehmen wie der VAG mildert die jährliche Erhöhung zwar die Effekte der Kostensteigerung, ist jedoch nicht geeignet, diese zu neutralisieren.

Somit entsteht ein Delta bei der jährlichen Kostensteigerung, welches durch die Erhöhungen gemäß den Atzelsberger Beschlüssen nicht gedeckt ist (vgl. Folie 2). Mit der in den vergangenen Jahren vorgenommenen Tarifierungssystematik gemäß den Beschlüssen konnten und können die Kostensteigerungen nicht gänzlich aufgefangen werden. Auch der ab 2012 bis 2019 vereinbarte Zuschlag von 0,5 % (zum Teil für die Abschmelzung der Tarifharmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste) wird nicht ausreichen, um das VAG-Ergebnis stabilisieren zu können.

Aus diesen Gründen ist klar, dass sich der Ausgleichsbedarf der StWN durch die Stadt Nürnberg aufgrund der Ergebnisverschlechterung der VAG sukzessive erhöhen würde, wenn nicht durch die Einführung des Stadttarifs dem entgegengewirkt wird (Folie 3). Aufgrund der Unsicherheit über die weitere Entwicklung der N-ERGIE – Ergebnisse besteht das Risiko einer Steigerung des Verlustausgleiches um bis zu zweistellige Millionenbeträge. Dies kann der Haushalt der Stadt Nürnberg nicht tragen, ohne an anderer Stelle, etwa im Bereich der Kinderbereuungs- und Schulinvestitionen zu reduzieren. Ein weiterer Faktor, der die Entwicklung des VAG Ergebnisses beeinflusst, ist die in den letzten Jahren ständig zurückgehende staatliche Bezuschussung, die in der Folie 4 bis 8 ersichtlich ist. Der aufgrund der sinkenden ÖPNV-Förderung durch die VAG aus Eigenmitteln zu finanzierende aufsummierte Betrag für Investitionen beträgt bis 2015 immerhin 73,1 Mio. €.

Einführung eines Stadttarifes

Die VAG empfiehlt deshalb, dass sie zur Verhinderung eines weiter steigenden Defizits beauftragt wird, in Abstimmung mit der VGN GmbH und den VGN-Gremien tarifliche und preisliche Maßnahmen im Zeitraum von 2012 und 2015 – außerhalb der Atzelsberger Beschlüsse – durchzuführen. Dies soll durch die Einführung eines Stadttarifs innerhalb des Gemeinschaftstarifs des VGN und die in den Anlagen genannten tariflichen Maßnahmen erreicht werden.

Grundlage der Überlegungen bilden die Ergebnisse und Vorschläge der Untersuchung der Beratungsfirma BSL, die bereits in verschiedenen Gremien erläutert wurden. Der wesentliche Kernpunkt ist die Einführung eines eigenen Stadttarifs in Nürnberg, Fürth, Stein. Die VAG sieht aufgrund der bereits heute überdurchschnittlichen Marktausschöpfung (vgl. Folie 12) sowie der bis 2019 festgelegten Rahmenbedingungen aus den weiterentwickelten Atzelsberger Beschlüssen (ab 2012 0,5%-Zuschlag für die Abschmelzung der ZVGN-Zuschüsse) keine alternative Möglichkeit zur Ertragsoptimierung. Gemäß den Atzelsberger Beschlüssen bildet der VGN-spezifische Warenkorb, der die durchschnittliche Kostensteigerung aller Verbundunternehmen schätzt, die Basis der Tariffortschreibung. Für die Jahre ab 2012 bis 2019 wird ein vereinbarter Zuschlag von 0,5 % dem Kostenindex hinzugerechnet. Dieser Wert stellt die für die Tariffortschreibung zu Grund zu legende durchschnittliche Preiserhöhung dar.

Die Untersuchung zeigte, dass durch diverse Maßnahmen die Erträge rechnerisch um 13,9 Mio. Euro pro Jahr erhöht werden können (vgl. Folie 14). Die zentralen Ergebnisse der Studie sind in den Folien 9 bis 14 dargestellt.

Die Umsetzung in den Stadttarif könnte parallel zur Umsetzung der Tarifbeschlüsse für das Stadtgebiet Fürth in zwei Schritten erfolgen. Fürth wird in zwei Stufen von der aktuell gültigen Preisstufe K über einen Zwischenschritt mit der Preisstufe Z in die Tarifstufe 2 wechseln und eine tarifpunktabhängige Kurzstreckenregelung einführen. Die Maßnahmen sind für 2012 und 2015 vorgesehen. Zwischen den beiden größeren Tarifierhöhungen (d.h. in den Jahren 2013 und 2014) ist geplant, entsprechende Erhöhungen im Rahmen der Atzelsberger Vereinbarungen vorzunehmen.

Derzeit bewegt sich das Nürnberger Tarifniveau weit unterhalb des Niveaus vergleichbarer Städte (vgl. Folien 16 und 17). Eine Anhebung der Fahrpreis ist daher nach Ansicht der VAG vertretbar. Trotz der veränderten Kostensituation für die Nutzer des ÖPNV erwartet die VAG in Nürnberg keine dauerhaften Abwanderungen zu anderen Verkehrsträgern wie beispielsweise dem PKW-Verkehr, da sich insbesondere dessen Aufwendungen (Benzinpreis, Kosten des Fahrzeugs, Parkplatzkosten etc.) in der Vergangenheit überdurchschnittlich entwickelt haben und auch zukünftig mit deutlichen Aufwandssteigerungen zu rechnen ist.

Dass sich die VAG trotz der notwendigen Preiserhöhung ihrer Sozialverantwortung bewusst ist, zeigt sich daran, dass die VAG nicht den durchaus möglichen und VGN-konformen Preissprung in die Stufe 2+T anstrebt, sondern stattdessen die Einführung eines Stadttarifes empfiehlt, der zwischen den Preisstufen 2 und 2+T angesiedelt sein wird.

Neben der VAG schätzen auch andere kommunale Verkehrsunternehmen die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der finanziellen Situation gleichermaßen ein und haben zusammen mit ihren Gremien Beschlüsse herbeigeführt, um in höhere Tarifstufen zu wechseln.