ESTW / VK-Ex 15. März 2012

Sachbericht für die
Sitzung des Stadtrats am 29. März 2012

Außerordentliche Tariferhöhung im Stadtverkehr Erlangen 2013;
Einführung der Tarifstufe Z des VGN in Erlangen

Mitentscheidend für das Umweltimage einer Großstadt ist die Stellung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Das ergab eine gemeinsamen Studie des Hamburger Competence Centers für Erneuerbare Energien und Energieeffizienz und der Agentur fischerappelt. Die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH gilt als innovatives, umwelt- und qualitätsbewusstes Unternehmen.

Auch bei einem Vergleich des öffentlichen Nahverkehrs in Städten ähnlicher Größe und Struktur schnitt Erlangen sehr gut ab: Die Stadt verfügt über ein überdurchschnittlich gutes Angebot an Linien und Taktung zu einem unterdurchschnittlichen Preis. Für Privat- und Geschäftsleute ist das gute öffentliche Verkehrsangebot ein wichtiges Kriterium für die Standortwahl, was sich auf die Wirtschaftskraft und Lebensqualität in Erlangen auswirkt.

Das Defizit des Stadtverkehrs trägt die Erlanger Stadtwerke AG (ESTW). Es ist in den vergangenen Jahren jährlich gestiegen und beträgt inzwischen rund 5,5 Mio. Euro. Die Gründe hierfür und für eine Änderung der Preisstruktur sind nachfolgend zusammen gestellt.

1. Ist-Situation: Mechanismus zur Anpassung der VGN Tarife

Seit Juli 2000 gilt im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ein gemeinsames System zur Kostenanpassung. Diese sogenannten Atzelsberger Beschlüsse wurden damals im Grundvertragsausschuss des VGN vereinbart.

Seither richtet sich der Umfang der Erhöhung nach der Preisentwicklung eines ÖPNV-Warenkorbs, der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelt wurde und auf verschiedenen Preisindizes des Statistischen Bundesamtes basiert. Entsprechend diesem Warenkorb hat sich für 2012 eine Erhöhung der Ticketpreise um durchschnittlich 3,19 % ergeben.

Kostendeckungsgrad in Erlangen niedriger als im Bundesdurchschnitt: Der Kostendeckungsgrad (das Verhältnis von Kosten zu Einnahmen) des Stadtverkehrs Erlangen beträgt rund 60 %, das heißt, dass das Defizit von 40 % der Kosten von

den Erlanger Stadtwerken getragen werden. Bundesweit beträgt der Kostendeckungsgrad dagegen 77 %[1].

Systemfehler der Atzelsberger Beschlüsse führt schleichend zu höheren Defiziten: Die Anpassungsregelung im VGN berücksichtigt lediglich die Veränderung des Warenkorbs auf der Einnahmeseite, jedoch nicht auf der Kostenseite. Dieser Systemfehler der Atzelsberger Beschlüsse macht sich über die Jahre mit einem steigenden Defizit im Erlanger Stadtverkehr bemerkbar. Um die Situation des Erlanger Stadtverkehrs nicht kontinuierlich zu verschlechtern, muss eine grundsätzliche Korrektur der Finanzierung erfolgen.

So hätten die Ticketpreise im Jahr 2012 beispielsweise um 5,06 % angehoben werden müssen, um das Defizit nicht weiter zu erhöhen. Tatsächlich erlaubte die Regelung nach den Atzelsberger Beschlüssen jedoch lediglich eine Anhebung von 3,19 %. Die Differenz zwischen den Mehreinnahmen (3,19 %) und der tatsächlichen Kostensteigerung beträgt etwa 195 Tsd. € pro Jahr.

Erhöhungsfaktor gemäß ÖPNV-Warenkorb	3,19 %
Kostendeckungsgrad	63,0 %
= erford. Erhöhungsfaktor bezogen auf die Ticketpreise	= 5,06 %

2. Entwicklung der Jahresergebnisse 2006 bis 2011

In der mittelfristigen Unternehmensplanung gehen wir davon aus, dass sich der jährliche Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH – ohne größere Verkehrserweiterungen – von 6,1 Mio. € (2011) auf 7,7 Mio. € (2016) erhöhen wird. In dieser Betrachtung sind die geplanten Tariferhöhungen nach dem System der Atzelsberger Beschlüsse bereits enthalten. Diese Verlustentwicklung ergibt sich unter anderem auch durch die Auswirkungen des novellierten Einnahmen-Aufteilungssystems des VGN. Die jährliche Belastung für die ESTW AG beträgt durch den Vorteil des steuerlichen Querverbunds (Steuergutschrift) rund 2 Mio. € weniger.

Ist-Werte in Tsd. €	2010	2009	2008	2007	2006
Einnahmen	9.604	9.748	9.740	8.676	8.997
Ausgaben	-17.405	-15.456	-15.142	-14.616	-14.306
Verlust	-7.801	-5.708	-5.402	-5.940	-5.309
durchschnittlicher Verlust	-6.032				
Kostendeckungsgrad	-55 %	-63 %	-64 %	-59 %	-63 %
Steuergutschrift durch steuerlichen Querverbund	2.350	1.720	1.626	2.294	2.069
Belastung für ESTW AG	-5.451	-3.988	-3.776	-3.646	-3.240

1 Quelle: Verband deutscher Verkehrsunternehmen

Hochrechnung Jahresergebnis 2011

in Tsd. €	2011
Einnahmen	10.224
Ausgaben	-16.335
Kostendeckungsgrad	-63 %
Verlust	-6.111
Steuergutschrift d. st. QV	1.838
Belastung für ESTW AG	-4.273

Über den Betrachtungszeitraum 2006 bis 2011 erhöhte sich die Belastung für die ESTW AG aus Verlusten des Stadtverkehrs von 3,2 Mio. auf 4,2 Mio. €.

Die Erlanger Stadtwerke können die steigenden Verluste nicht mehr ausgleichen: Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH betrug in den Jahren 2006 bis 2011 etwa - 6 Mio. € pro Jahr. Für 2010 ergibt sich ein Verlust von 7,8 Mio. €; für 2011 ein Verlust von ca. 6,1 Mio. €. Diese Summen können von den Erlanger Stadtwerken auf Dauer nicht mehr ausgeglichen werden.

Die Übernahme der steigenden Verluste durch die ESTW wirkt sich negativ auf das Gesamtergebnis des Konzerns aus. Dieses wird ohnehin belastet durch die sogenannte Anreizregulierung. Diese Vorgaben der Bundesnetzagentur führen zu deutlich sinkenden Erlösen aus dem Netzbetrieb (Strom und Erdgas). Zusätzlich tragen die ESTW die Defizite aus dem Betrieb des Hallenbads Frankenhof. Im Hinblick auf die großen finanziellen Herausforderungen für die ESTW ist eine weitere Einschränkung des finanziellen Handlungsrahmens der ESTW durch ein steigendes ÖPNV-Defizit nicht zu verantworten: Die ESTW haben den Auftrag, ihren Teil zur Realisierung der Energiewende beizutragen, dazu investieren sie in regenerative Erzeugungsanlagen wie beispielsweise Windkraftanlagen. Darüber hinaus müssen sie das Netz (Smart Grid) und die Kraft-Wärme-Kopplung ausbauen. Auch die Lichtwellenleiter-Verkabelung in der Stadt Erlangen ist von den ESTW zu leisten.

Die Bürgerinnen und Bürger in Erlangen sollen weiterhin von einem sehr guten Verkehrsangebot profitieren. Moderne und technisch hochwertige Fahrzeuge, unterstützt durch eine entsprechende Infrastruktur, gewährleisten einen umweltschonenden und nutzerorientierten Nahverkehr. Damit das Niveau gehalten werden kann, ist eine Verbesserung der Finanzsituation durch eine deutliche Anhebung der Fahrpreise erforderlich.

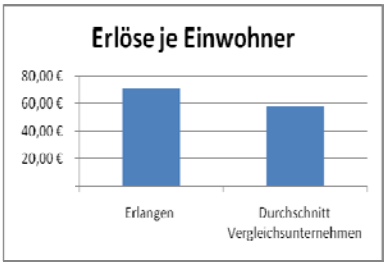
3. Gutachten der WIBERA zum Erlösbenchmark für den Erlanger Stadtverkehr

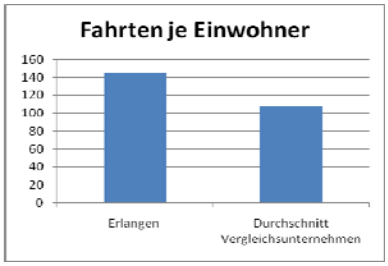
Die Betriebsführung des Stadtverkehrs Erlangen wird im Wesentlichen durch die Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) und zum Teil durch den Omnibusverkehr Franken (OVF) erbracht. Die Konditionen der Betriebsführungsverträge sind in regelmäßigen Abständen neu verhandelt und optimiert worden. Inzwischen sind die

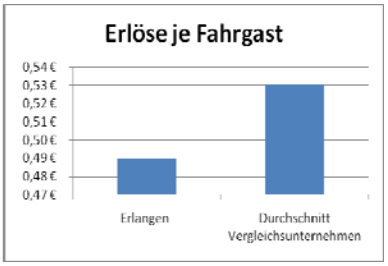
Möglichkeiten nahezu erschöpft, die internen Kosten weiter zu senken; Die Sicherheit der Fahrgäste erfordert eine entsprechende Qualität von Fahrzeugen und Fahrerinnen bzw. Fahrern. Dass das Kostensenkungspotenzial so gut wie ausgeschöpft ist, hat auch 2009 ein Gutachten der WIBERA bestätigt ('Ausrichtung der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH nach der VO 1370/2007', Wirtschaftlichkeitsanalyse').

Zeitgleich wurde ein weiteres Gutachten zum Erlösbenchmarking in Auftrag gegeben. Es analysierte die reale Erlös- und Tarifentwicklung der ESTW Stadtverkehr GmbH in der Vergangenheit (2000 bis 2008) und verglich die Ergebnisse mit strukturell ähnlichen Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus enthielt das Gutachten Vorschläge zur Erlössteigerung.

Erlanger Bürger fahren überdurchschnittlich viel Bus zu äußerst günstigen Preisen:
Nach diesem Gutachten zeichnet sich der Stadtverkehr Erlangen durch eine überdurchschnittlich hohe Nachfrage aus: etwa 140 Fahrten je Einwohner. Umgerechnet auf die Einwohnerzahl ergibt das einen vergleichsweise hohen Erlös von rund 71 € pro Erlanger Bürger. Auf die Fahrgäste umgerechnet führt das allerdings zu sehr niedrigen Erträgen von 0,49 € je Fahrgast. Das ist auf die außerordentlich günstigen Preise der Tarifstufe K in Erlangen zurückzuführen.







Viel Leistung für wenig Geld: Zu berücksichtigen ist dabei das überdurchschnittlich gute Angebot in Erlangen, was das Preis-Leistungsverhältnis noch erhöht. Das ÖPNV-Angebot in Erlangen bietet 40 Nutzwagenkilometer je Einwohner pro Jahr. Der Durchschnitt der Vergleichsstädte liegt bei 29 Nutzwagenkilometer pro Einwohner. Zahlreiche Linien und eine vergleichsweise enge Taktung der Fahrzeiten verursachen naturgemäß höhere Kosten und verschlechtern somit das Ergebnis.

Generell zeigt sich im Detailvergleich, dass in Erlangen die Tarifstufe K signifikant unter den Preisen der vom Gutachter gewählten Vergleichsstädte liegt: im Bartarif bis zu 28 % und im Zeitkartenbereich bis zu 40 %.

Nach Preiserhöhung bleibt Busfahren weiterhin günstig: Der Gutachter leitet aus den Ergebnissen ab, dass in Erlangen Fahrpreiserhöhungen angemessen und damit Einnahmenzuwächse realisierbar sind.

Der Gutachter schlug zwei Tarifvarianten vor: In Variante 1 kommt er auf Mehreinnahmen von rund 43 % oder rund 2,7 Mio. €; in Variante 2 sind mit Mehreinnahmen

von 18 % oder 1,1 Mio. € zu rechnen. Die Tariferhöhungen[2] liegen je nach Fahrausweisart in Variante 1 zwischen 15 und 68 % und in Variante 2 zwischen 0 bis 38 %.

4. ÖPNV-Preise erhöhen sich auf breiter Front: auch in Nürnberg und Fürth

Auch die Städte Nürnberg und Fürth erhöhen ihre Tarife und ändern dafür ihre Tarifstrukturen. Unter den Auswirkungen des Systemfehlers der Atzelsberger Beschlüsse leiden alle kommunalen Verkehrsunternehmen im VGN. Durch eine Fortschreibung der VGN-Tarife im Rahmen der Atzelsberger Beschlüsse lassen sich nicht die Mehreinnahmen realisieren, die notwendig sind, um die Verkehrsverluste auf Dauer zu stabilisieren.

Deshalb haben auch die VAG Verkehrsaktiengesellschaft (für Nürnberg) und die infra fürth verkehrs gmbh (für Fürth) einen ausführlichen Tarifvergleich in Auftrag gegeben. Ihr Ziel ist mit dem des Stadtverkehrs in Erlangen identisch: Die Erlössituation muss verbessert werden. Der Gutachter kam in beiden Städten ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die VGN-Tarife erheblich unter dem Marktniveau vergleichbarer Städte in Deutschland liegen. Daraus lassen sich laut Gutachten Mindereinnahmen im Bar- und Zeitkartentarif von rund 14 Mio. € in Nürnberg und bis zu 3,2 Mio. € in Fürth ableiten, die tariflich bedingt sind. Beide Unternehmen haben sich deshalb bereits im Jahr 2011 für außerordentliche Tariferhöhungen im Jahr 2012 mit Zustimmung des jeweiligen Stadtrats entschieden. Dazu wurden neue Städtetarife eingeführt.

Die VAG Nürnberg ist zum 1. Januar 2012 von der Tarifstufe 2 in die Tarifstufe A gewechselt, was eine durchschnittliche Tariferhöhung von 15 % mit sich bringt. Die infra fürth ist zum gleichen Datum von der Tarifstufe K in die Tarifstufe Z gewechselt und plant für 2015 noch einen weiteren Tarifsprung in die Tarifstufe 2.

5. Einführung der Tarifstufe Z für den Stadtverkehr Erlangen

Im Oktober 2011 hat der Aufsichtsrat der ESTW der Notwendigkeit einer außerordentlichen Tariferhöhung und der Einführung der Tarifstufe Z zugestimmt unter der Voraussetzung einer Lösung zur sozialen Abfederung für finanziell benachteiligte Bürgerinnen und Bürger.

2 In welchem Umfang Fahrgastabwanderungen die Mehrerlöse relativieren, wurde nicht untersucht.

Fahrschein	2012 Tarifstufe K	2013 Tarifstufe Z	Erhöhung absolut	Erhöhung in %
Einzelfahrkarten				
Erwachsene	1,60 €	2,00 €	+ 0,40 €	25,00 %
Kinder	0,80 €	0,90 €	+ 0,10 €	12,50 %
Streifenkarten (5er)				
Erwachsene	7,10 €	9,20 €	+ 2,10 €	29,58 %
Kinder	3,60 €	4,40 €	+ 0,80 €	22,22 %
Tagesticket Solo	3,40 €	4,10 €	+ 0,70 €	20,59 %
TagesTicket Plus	7,30 €	7,30 €	+ 0,00 €	0,00 %
MobiCards				
7-Tage	12,10 €	15,20 €	+ 3,10 €	25,62 %
31-Tage	41,20 €	51,30 €	+ 10,10 €	24,51 %
9-Uhr	32,70 €	41,30 €	+ 8,60 €	26,30 %
Solo 31	36,40 €	45,60 €	+ 9,20 €	25,27 %
Abos				
Jahresabo[3]	26,90 €	34,60 €	+ 7,70 €	28,62 %
Jahresabo Plus[3]	29,50 €	37,90 €	+ 8,40 €	28,47 %
Abo 3[3]	34,50 €	43,20 €	+ 8,70 €	25,22 %
Abo 6[3]	32,60 €	40,80 €	+ 8,20 €	25,15 %
Firmen-Abo[3]	24,20 €	31,10 €	+ 6,90 €	28,51 %
FirmenAbo Plus[3]	26,80 €	34,40 €	+ 7,60 €	28,36 %
Schüler-/Azubi-Wertmarken				
Woche	9,10 €	11,50 €	+ 2,40 €	26,37 %
Monat	27,30 €	34,30 €	+ 7,00 €	25,64 %
Semestermarke Erlangen				
Sommer 3 Monate	61,20 €	75,60 €	+ 14,40 €	23,53 %
Winter 4 Monate	81,60 €	100,80 €	+ 19,20 €	23,53 %
Erlanger Sondertickets				
Bergkirchweihticket	12,00 €	14,50 €	+ 2,50 €	20,83 %
Ferienpass ER	11,70 €	14,10 €	+ 2,40 €	20,51 %
Autohausticket ER	2,80 €	3,40 €	+ 0,60 €	21,43 %
Hotelfahrkarte ER	3,90 €	4,70 €	+ 0,80 €	20,51 %

Die Einführung der Tarifstufe Z in Erlangen führt (bei unveränderter Nachfrage) zu einer durchschnittlichen Erhöhung der Einnahmen (Tarifergiebigkeit) um etwa 14 %, etwa 1,2 Mio. € pro Jahr.[4] Dabei ist unterstellt, dass die staatlichen Zuschüsse[5] im bisherigen Umfang weiter gewährt werden.

3 Preis pro Monat
4 Berechnung der VGN GmbH vom 9. August 2011
5 0,4 Mio. €/a nach dem Bay. ÖPNV-Gesetz, 0,8 Mio. €/a für die Schülerbeförderung nach § 45a, 0,5 Mio. €/a für die kostenlose Beförderung schwer behinderter Menschen nach SGB IX.

6. Weitere Schritte der Umsetzung

27. März 2012	Richtungsbeschluss der Gesellschafterversammlung VGN
29. März 2012	Beschluss/Einbringung in Stadtrat Erlangen
24. April 2012	Kenntnisnahmen des Grundvertragsausschusses VGN
26. April 2012	Beschluss im Stadtrat Erlangen
8. Mai 2012	Beschluss im Aufsichtsrat
26. Juni 2012	Endgültiger Beschluss in der Gesellschafterversammlung VGN
12. Juli 2012	Beschluss im Aufsichtsrat (falls nicht im Mai)
17. Juli 2012	Endgültiger Beschluss im Grundvertragsausschuss VGN
1. Januar 2013	Umsetzung der Tarifstufe Z

Anlagen
Wissenswertes über den Erlanger Stadtverkehr
Tarifübersichten des VGN

Wissenswertes über den Erlanger Stadtverkehr

Der Erlanger Stadtverkehr sorgt dafür, dass an jedem Werktag rund 50.000 und an Sonn- sowie Feiertagen etwa 10.000 Kundenbeförderungen zuverlässig durchgeführt werden können; insgesamt sind dies pro Jahr über 14 Mio. Beförderungsfälle. Dafür bedient der Stadtverkehr 14 Buslinien, von denen zwei bis Nürnberg verkehren. Darüber hinaus gibt es vier Nachtbuslinien, eine davon bis Nürnberg. Befördert werden die Fahrgäste mit eigenen Bussen, von denen rund die Hälfte umweltschonend mit Erdgas angetrieben wird. Außerdem werden Busse von regionalen Partnerunternehmen eingesetzt, damit sind rund 90 Busse im Einsatz. Der Erlanger Stadtverkehr legt großen Wert darauf, sein Angebot stets auf den Bedarf der Erlanger Bürgerinnen und Bürger auszurichten. Derzeit nutzen etwa 12 Prozent der Bevölkerung die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs in Erlangen. Die Preise des Erlanger Stadtverkehrs liegen deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Das hat eine Untersuchung von PricewaterhouseCoopers im Jahr 2010 ergeben. Der Fahrkartenverkauf deckt lediglich einen Teil der Kosten, hinzu kommen sinkende öffentliche Zuschüsse. Der Restbetrag wird durch die Muttergesellschaft, die Erlanger Stadtwerke, gedeckt.

1988: Erlangen hatte bereits 1988 den ersten Niederflurbus im Einsatz – vor Nürnberg

1996: In Erlangen wurde einer der ersten Wasserstoffbusse in Deutschland im Linienverkehr eingesetzt.

2006: Einsatz der ersten 13 Erdgasbusse; Inbetriebnahme Erdgastankstelle für Omnibusse

2008: Ausbildung von Coolridern (Schüler als Fahrzeugbegleiter), Busfahrtraining für Grundschulkinder

2008: Durchführung der ersten großen Qualitätsbewertung im Erlanger Stadtverkehr (Fahrzeuge, Fahrer/-innen, Haltestellen)

2008: In Erlangen starten die ersten Nightliner, welche die Nachtschwärmer sicher nach Hause bringen.

2009: Installation digitaler Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und in Bussen sowie Einführung des Nachrichten-TV in Bussen.

2009: Die Abgasnorm Euro5 tritt in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt erfüllten bereits mehr als die Hälfte der eingesetzten Busse diese strenge Abgasnorm.

2011: Anpassung des Liniennetzes an den aktuellen Bedarf (Uni-Gelände, Mönau, Pommernstraße) sowie des Taktangebots an die durch den doppelten Abiturjahrgang deutlich gestiegenen Erstsemesterzahlen (u.a. durch Sonderverkehre).

2011: Große Nutzerbefragung in Zusammenarbeit mit dem Institut für Soziologie der Uni Erlangen-Nürnberg.

2012: Aufstellung neuer, mehrsprachiger, einfach zu verstehender und zu bedienender Fahrkartenautomaten.