

Finanzierung der Direktvergabe der HEAG mobiBus

Ralf Steinmetz
HEAG mobiBus

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Entwicklung bis 2010
3. Entwicklung ab 2010
4. Situation bis Mitte 2012
5. Aktuelle Situation und zukünftige Entwicklung
6. Handlungsempfehlungen

1. Ausgangslage

- Die Bussparte der HEAG wurde seit 1999 konsequent auf Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet.
- 2007 wurde die Wettbewerbsfähigkeit der HEAG mobiBus gutachterlich bestätigt. Bis dahin erwirtschaftete die Gesellschaft regelmäßig positive Ergebnisse.
- Mit der Direktvergabe ab Ende 2008 wurde die Sollkostenvergütung schrittweise um 7% reduziert. Reserven und Risikopuffer waren somit nicht mehr vorhanden.
- Neben der abgesenkten Vergütung (-770 TEUR) entstanden aufgrund der geänderten Vorgaben im Nahverkehrsplan an die Fahrzeugbeschaffenheit hohe dauerhafte Mehrkosten (+800 TEUR). Es wurden rund 40 Busse mit höchster Abgasnorm und Klimaanlagen neu beschafft.
- Um die niedrigere Vergütung (und die höheren Kosten) zu kompensieren, wurden von der HEAG mobiBus, trotz bereits vorhandener wettbewerbsfähiger Kostenstruktur, weitere Kostensenkungsmaßnahmen ergriffen:
 - Erhöhung der Effektivität im Fahrpersonal und Abbau Personal -425 TEUR
 - Fremdvergabe von Linien mit standortbedingt höheren Produktionskosten -140 TEUR
 - Reduzierte Inanspruchnahme von Konzernleistungen -140 TEUR
-705 TEUR

1. Ausgangslage

Die Direktvergabe erfolgte Ende 2008 unter folgenden, zum damaligen Zeitpunkt gemeinsamen getroffenen Annahmen:

- Jährliche Steigerung der Fahrgeldeinnahmen um 4%
- Dauerhaft moderater Anstieg der Kraftstoffkosten um 3%
- Durchschnittliche Lohnkostensteigerungen von 2%
- Sinkende Wartungs- und Instandhaltungskosten aufgrund neuer Fahrzeuge
- Keine kapazitätserweiternde Investitionen in den Fahrzeugpark

2. Entwicklung bis 2010

Grenzen der Wirtschaftlichkeit

Obwohl die Fahrgeldeinnahmen in den Jahren bis 2010 sogar leicht über den Erwartungen stiegen, zeichneten sich nach einem Jahr der Direktvergabe dauerhafte Unternehmensverluste ab.

Die Gründe dafür waren:

- Höhere Kraftstoffkosten als geplant
- Überplanmäßige Wartungs- und Instandhaltungskosten wegen der anspruchsvolleren Technologie der Neufahrzeuge
- Höhere Lohnkosten, u.a. durch Tarifabschlüsse

Aufgrund der fehlenden Reserven und Risikopuffer waren weitere gegensteuernde Maßnahmen und die Erhöhung der Sollkosten unumgänglich.

2. Entwicklung bis 2010

Gemeinsam mit den Aufgabenträgern bzw. Gesellschaftern wurde seit 2010 neben der Preiserhöhung folgendes Maßnahmenpaket geplant und umgesetzt:

Mit Konsequenzen für den Fahrgast:

- Reduzierte Leitstellenüberwachung auf den Landkreislinien (-50 TEUR)
- Neuorganisation der Linien K, L, R (-60 TEUR)
- Neuorganisation der Linien K und L mit Einschränkung des Leistungsangebots zwischen Schloß und Ostbahnhof (-60 TEUR)
- Senkung der Wartungs- und Instandhaltungskosten um 11% (-140 TEUR)

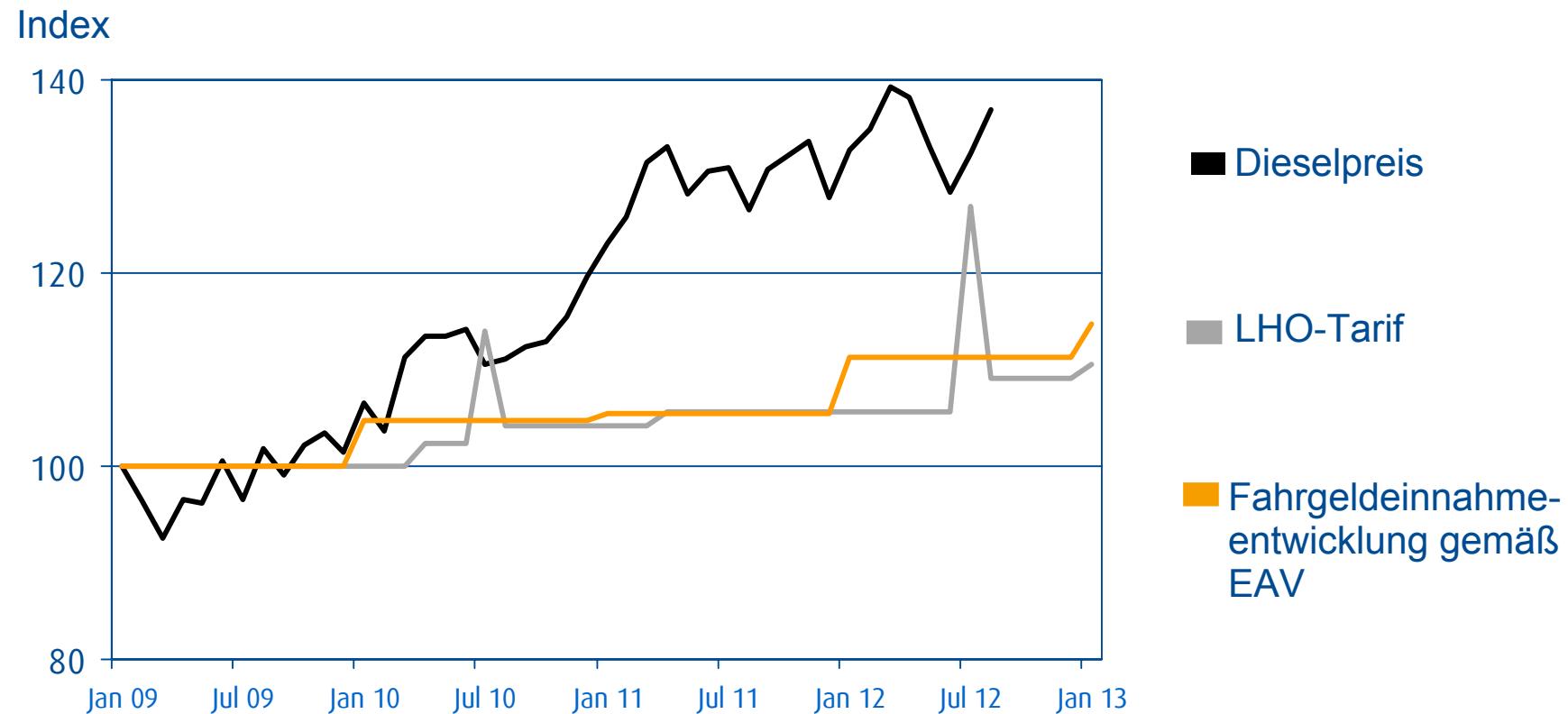
Ohne Konsequenzen für den Fahrgast:

- Erhöhung der Sollkosten um 380 TEUR

Für die weiteren Planungen wurden die ursprünglich getroffenen Annahmen unverändert übernommen.

3. Entwicklung ab 2010

Preistreiber



Die tatsächliche Entwicklung wich von den Annahmen teilweise erheblich ab

4. Situation bis Mitte 2012

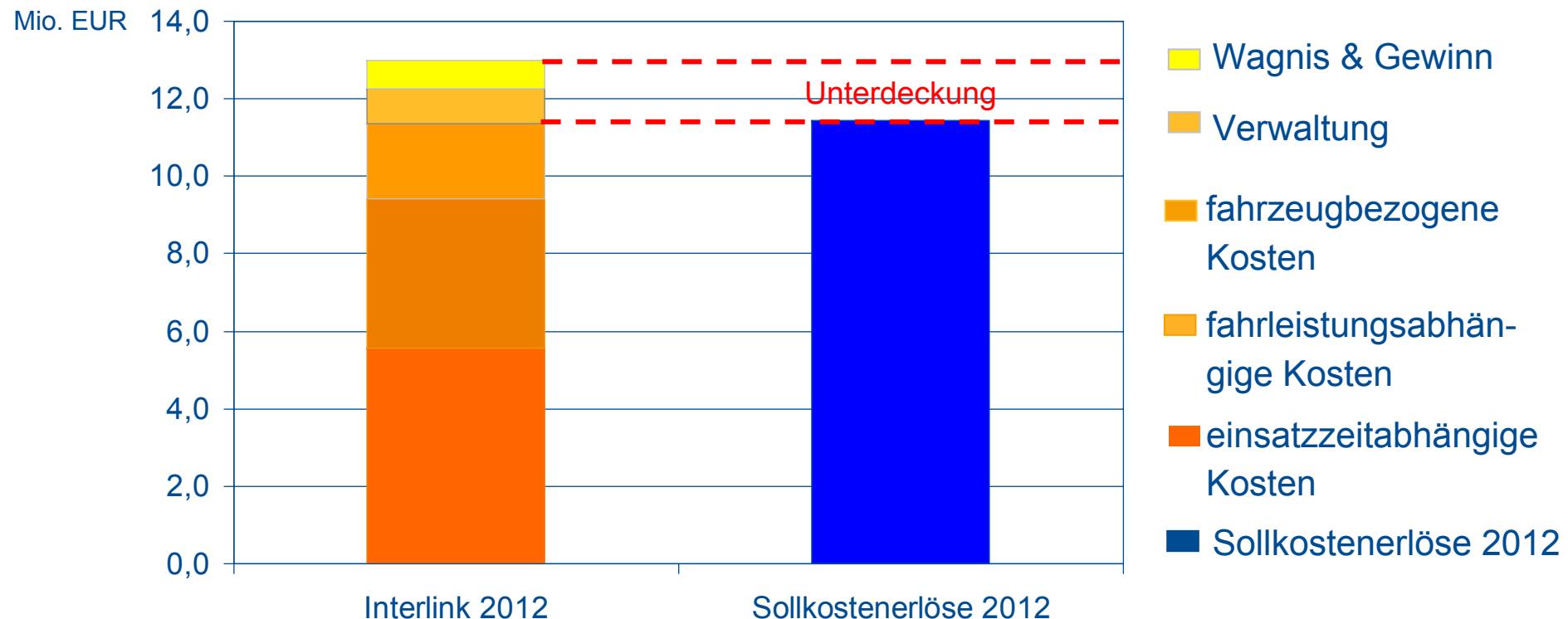
Bis Mitte 2012 waren nahezu alle Risiken eingetreten:

- Die 2010 vom RMV durchgeführte Zählung führte trotz steigender Fahrgastzahlen zu niedrigeren Fahrgeldeinnahmen ab 2011. Ersten Berechnungen zu Folge wurden -450 TEUR erwartet.
- Die Lohnkosten waren überproportional gestiegen und werden weiter steigen. Erklärtes Ziel der Gewerkschaften ist es, den Grundlohn mittelfristig von 10,51 Euro auf 15 Euro pro Stunde anzuheben (+43% ab Mitte 2012).
- Die Kraftstoffkosten waren bereits außerordentlich gestiegen (seit 2009 +48%) und werden voraussichtlich weiter steigen.

Aufgrund dieser Entwicklung wurde zwischen allen Vertragpartnern vereinbart, die Firma Interlink mit der Erstellung eines aktuellen Gutachtens zu beauftragen, um eine gesicherte Basis bzgl. der „zweckdienlichen Kosten“ in 2012 zu haben.

4. Situation bis Mitte 2012

Das Gutachten der Fa. Interlink im Vergleich zu den Sollkostenerlösen



Gemäß Gutachten ergibt sich eine Unterdeckung von **1,55 Mio. EUR** für 2012.

4. Situation bis Mitte 2012

Die wesentlichsten Ergebnisse des neuen Gutachtens:

- Aufgrund der besonderen Linienstruktur, der Taktung, Anschlussbeziehungen und z.T. fehlender Infrastruktur (z.B. Busspuren) in Darmstadt, liegt der Fahrplanwirkungsgrad^{1.)} niedriger als bisher angenommen. So sind u.a. Zusatzfahrzeuge zur Aufrechterhaltung des Fahrplans oder lange Standzeiten erforderlich, die beim Unternehmen Kosten verursachen aber vertragsgemäß nicht vergütet werden. Die Produktionskosten liegen somit um rund 800 TEUR höher als ursprünglich angenommen.
- Die Kraftstoffkosten sind laut Gutachten seit Beginn der Direktvergabe um 48% gestiegen und verursachen heute über 700 TEUR Mehrkosten p.a.
- Die Kosten für Verwaltung liegen im neuen Gutachten etwas höher als seither. Die tatsächlichen Verwaltungskosten der HEAG mobiBus liegen unter dem im Gutachten ermittelten Wert.

1.) Fahrplanzeit im Verhältnis zur tatsächlichen Gesamteinsatzzeit

4. Situation bis Mitte 2012

Beeinflussbarkeit der Kosten gemäß Gutachten (Auszug)

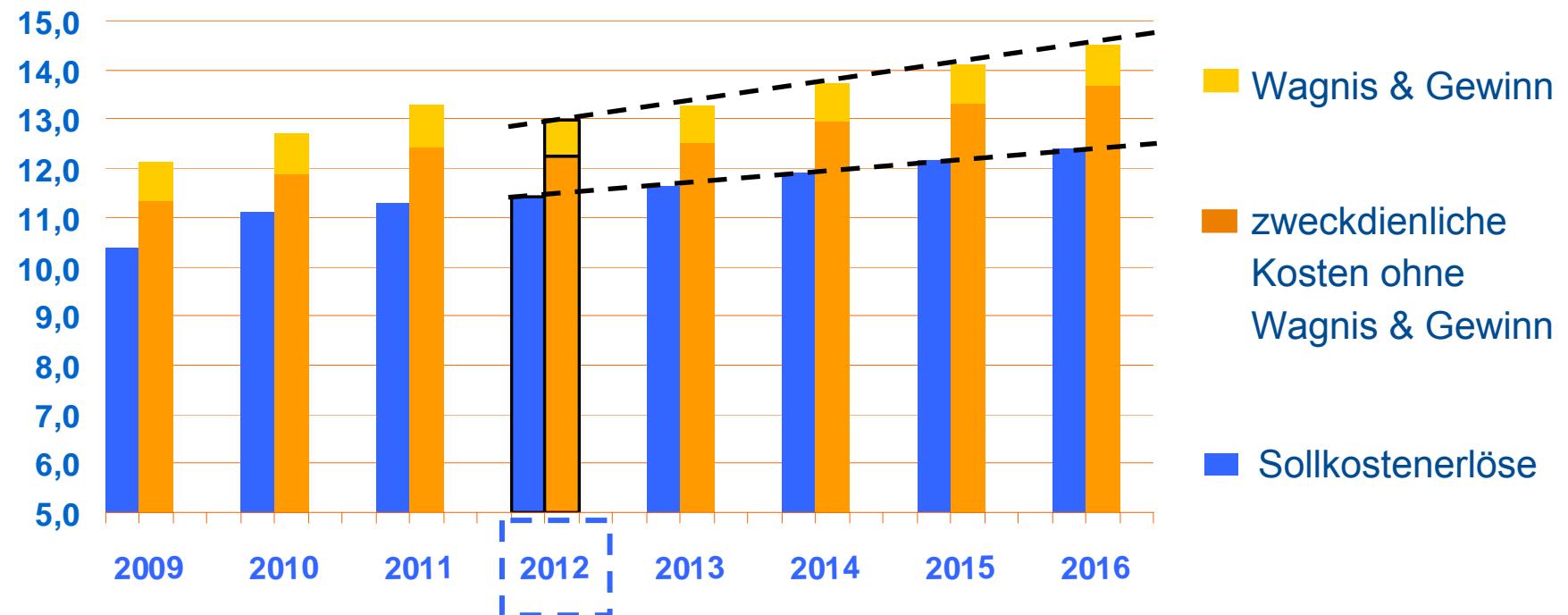
	keine	sehr gering	mittel	hoch
Kraftstoffkosten		X		
Reparaturen		X		
Personalaufwand				
- LHO-Tarif	X			
- Fahrplanwirkungsgrad				X
Vorhaltekosten Busse			X	
Verwaltung		X		
Wagnis & Gewinn (= vorhanden)				

Wesentliche Kostenbestandteile lassen sich von der HEAG mobiBus nicht beeinflussen. Eine Steigerung des Fahrplanwirkungsgrads ist nur im Benehmen mit den Aufgabenträgern möglich. Die Höhe der möglichen Einsparungen ist zu ermitteln.

4. Situation bis Mitte 2012

Gutachten und tatsächliche Vergütung

Mio. EUR



2009-2011: Rückrechnung auf Basis des neuen Gutachtens mit tatsächlichem Fahrplanwirkungsgrad.

5. Aktuelle Situation und zukünftige Entwicklung

Der zusätzliche Zuschussbedarf auf Grundlage des Mitte 2012 erstellten Gutachtens und der bis dahin bekannten Änderungen beim Einnahme-Aufteilungsverfahren des RMV, betrug von 2013 bis 2016 durchschnittlich 1.880 TEUR pro Jahr (Annahmen: Dieselpreissteigerung 3 % p.a., Lohnkostensteigerung 3,5 % p.a., EAV-Steigerung 3 % p.a.)

Die neueste Berechnung des RMV führt jedoch nochmals zu 450 T€ niedrigeren Fahrgeldeinnahmen ab 2011.

Die zusätzliche Zuschussbedarf steigt damit auf 2.330 TEUR!

6. Handlungsempfehlungen

Mit den nachfolgenden Maßnahmen kann der Zuschussbedarf reduziert werden:

Zuschussbedarf 2.330 TEUR

Weitere Fahrplanreduzierungen bzw. -optimierungen - 200 TEUR

(u.a. Einstellung Linie L zwischen Ostbhf. und Schloß 60 TEUR)

Verzicht der HEAG mobiBus auf einen Teil des Risiko-/Gewinnanteils - 330 TEUR

Verbleibender zusätzlicher Zuschussbedarf 1.800 TEUR

Eine Anhebung der Sollkosten ab 2013 bis zum Ende der Vertragslaufzeit ist unumgänglich!

Davon entfallen auf die Wissenschaftsstadt Darmstadt 74% = 1.332 TEUR

und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 26% = 468 TEUR

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

HEAG mobiBus GmbH & Co.KG
Klappacher Straße 172
64285 Darmstadt

Ein Unternehmen der HEAG-Gruppe

Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
Europaplatz 1
64293 Darmstadt

Wissenschaftsstadt Darmstadt
ÖPNV-Koordination
Bessunger Straße 125