

Strategische Ausgestaltung des ÖPNV in Frankfurt (Oder)

Abschlussbericht

Stadt Frankfurt an der Oder

Stuttgart, 20.02.2014

Inhalt

1. Ausgangssituation und Zielsetzung des Gutachtens	3
2. Ergebnisse	4
2.1 Wirtschaftlichkeitsanalyse	4
2.2 Masterplan	4

1. Ausgangssituation und Zielsetzung des Gutachtens

Das Defizit der Städtischen Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder (SVF) lag in 2012 bei gut 5 Mio. Euro. Vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Stadt Frankfurt/Oder gibt es ein politisch diskutiertes Einsparziel von 2,8 Mio. Euro im ÖPNV aus Sicht der Stadt.

Daher war zu untersuchen, ob dieses Einsparziel mit Hilfe von

- betrieblichen Optimierungen bei der SVF und/oder
- Angebotsreduzierungen in der Schwachverkehrszeit oder Hauptverkehrszeit

erreicht werden kann.

Ferner gibt es in der nächsten Zeit mehrere wichtige Veränderungen, die den ÖPNV in Frankfurt/Oder betreffen (vgl. Abbildung 1). Daher war aufzuzeigen, wie die Stadt Frankfurt/Oder sich auf diese Ereignisse vorbereiten kann.

Wichtige Ereignisse

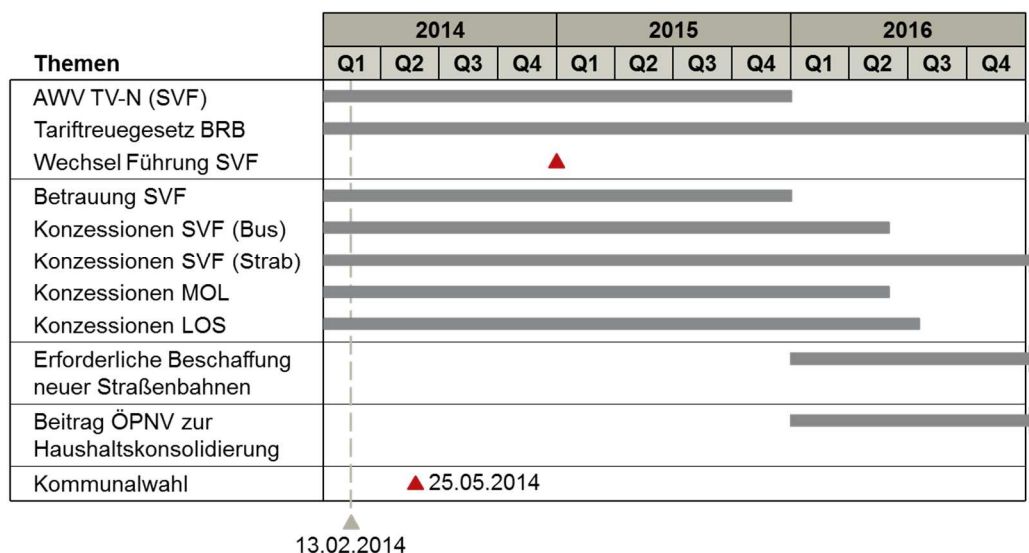


Abbildung 1

Im Nachfolgenden sollen die Ergebnisse zu diesen Themen kurz dargestellt werden.

2. Ergebnisse

2.1 Wirtschaftlichkeitsanalyse

Vor dem Hintergrund ihrer Haushaltslage hat die Stadt Frankfurt/Oder ein Haushaltssicherungskonzept beschlossen, zu dem die SVF zwischen 2016 und 2018 einen **jährlichen Beitrag von 150 Tsd. Euro** (Maßnahme 31) leisten soll.

Auf Basis der von civity in 2013 durchgeführten Wirtschaftlichkeitsanalyse, die auch ein Benchmarking mit anderen kommunalen Verkehrsunternehmen umfasste, ist die Umsetzung dieser Maßnahme realistisch. **Darüber hinausgehende Potenziale** sind möglich (z.B. in den Bereichen Werkstatt und Fahrzeugpark). Maßnahmen zu Steigerung der Erlöse durch eine Kombination von mehr Fahrgästen und höherer Tarifiergiebigkeit sind im Detail zu entwickeln und auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Um die konsequente Umsetzung dieser Potenziale zu sichern, ist für die Jahre ab 2015 der **Abschluss von Zielvereinbarungen** mit dem neuen Management der SVF und ein **regelmäßiges Restrukturierungscontrolling** zu empfehlen.

Aus den untersuchten Angebotsreduzierungen ist keine nennenswerte Defiziteneinkung zu erwarten. Denn die dadurch erzielbaren Kostensenkungen werden durch Minderungen der Erlöse und Zuschüsse kompensiert.

Die betrieblichen Potenziale und die Angebotsreduzierungen zusammen reichen nicht aus, um das diskutierte Einsparziel zu erreichen. Vielmehr ist – bei unverändertem Angebot – nach Heben der Potenziale, mit einem steigenden ÖPNV-Defizit zu rechnen.

2.2 Masterplan

Aufgrund der erwähnten Veränderungen sind in den nächsten Jahren verschiedene Themen systematisch zu erarbeiten:

- **Konsequente Restrukturierung** der SVF (inkl. Prüfung vertiefte betriebliche Kooperation mit Regionalbusunternehmen)
- **Direktvergabe** an die SVF
- **Angebotsoptimierung** (inkl. verbesserte Verknüpfung Stadt-/ Regionalverkehr)

Zu beachten ist, dass zwischen diesen Themen Abhängigkeiten bestehen. Der grobe Vorschlag zur Zeitplanung (Masterplan) berücksichtigt dies (vgl. Abbildung 2). Die Themen sind größtenteils parallel zu bearbeiten, um eine Rückkopplung zwischen den Themen zu ermöglichen

Masterplan ÖPNV

VORSCHLAG

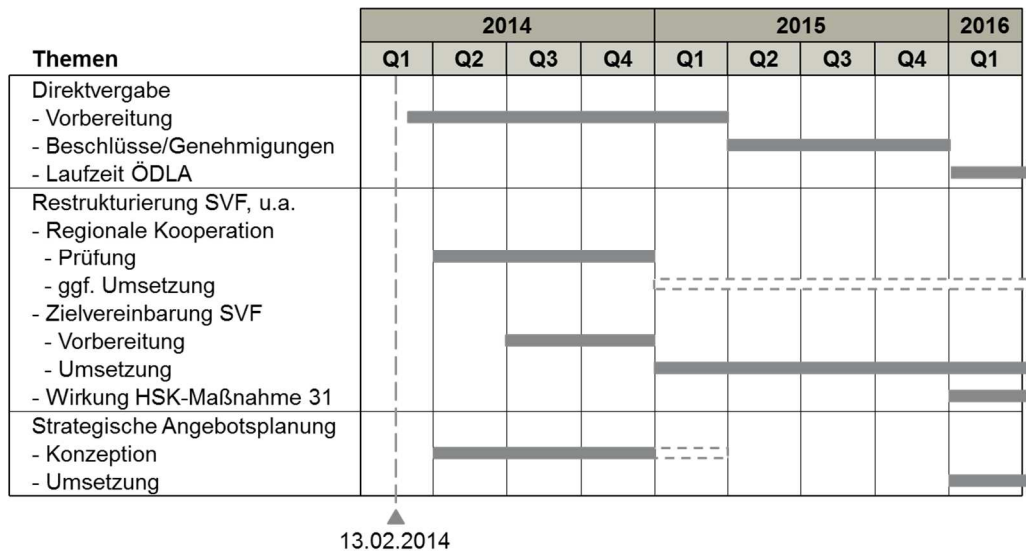


Abbildung 2

Zur **Umsetzung des Masterplans** sollte die Stadtverwaltung eine Projektorganisation aufsetzen, die u.a. Projektleitung, Arbeitsgruppen, Personalkapazitäten definiert. Nur so ist eine systematische und termingerechte Projektbearbeitung sichergestellt.

Um zukünftig eine EU-konforme Finanzierung der SVF sicherzustellen, sollte das Projekt zur **Direktvergabe** an die SVF **kurzfristig starten**. Andernfalls laufen die Stadt als Aufgabenträger und die SVF als Betreiber Gefahr, gesetzliche Fristen nicht wahren zu können. Der mit der Direktvergabe verbundene Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags kann dazu dienen, die Steuerung und Transparenz aus Sicht der Stadt weiter zu verbessern.

Eine externe Begleitung im Hinblick auf die zu klärenden ökonomischen, rechtlichen und verkehrlichen Fragen ist zu empfehlen. Nur so können die notwendige Spezial-Expertise sowie andernorts zur gleichen Themenstellung gemachte Erfahrungen für die Stadt Frankfurt/Oder genutzt werden.

Die **strategische Angebotsoptimierung** sollte sich insbesondere einer verbesserten Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr widmen. So kann sich die Stadt Frankfurt/Oder auf strukturelle Veränderungen vorbereiten und frühzeitig in der Region positionieren.



Dr. Mirko Schnell

phone: +49.711.21 72 80-21

mobile: +49.163.309 61 61

email: mirko.schnell@civity.de

Wirtschaftlichkeitsanalyse: Benchmarking

Abschlussdokumentation

Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Frankfurt (Oder), 22. November 2013



Gliederung

1. Teilnehmer und Methodik

2. Kosten

3. Erträge – Angebot

4. Zusammenfassung

5. Anlage

Die neun Vergleichsunternehmen für den Busbereichnkommen aus acht Bundesländern

Vergleichsunternehmen Bus¹⁾

VU 1	
Anzahl Fzg.	109
Anzahl PJ	218

VU 2	
Anzahl Fzg.	147
Anzahl PJ	363

VU 3	
Anzahl Fzg.	79
Anzahl PJ	170

VU 4	
Anzahl Fzg.	64
Anzahl PJ	201

VU 5	
Anzahl Fzg.	83
Anzahl PJ	188



SVF (Bus)	
Anzahl Fzg.	25
Anzahl PJ	63



VU 6	
Anzahl Fzg.	98
Anzahl PJ	268

VU 7	
Anzahl Fzg.	60
Anzahl PJ	144

VU 8	
Anzahl Fzg.	41
Anzahl PJ	157

VU 9	
Anzahl Fzg.	56
Anzahl PJ	68

1) Fahrzeuge dargestellt als die im Besitz des VU befindliche Fahrzeugflotte (ggf. Nutzung durch Tochter/Schwester/Sub möglich); PJ dargestellt als PJ des Gesamtunternehmens Verkehrsträger Bus gem. Personalbilanz inkl. Tochter/Schwester ohne Sonstiges;
Anzahl Fahrzeuge nur Busse

Die sechs Vergleichsunternehmen für den Schienenbereich kommen aus vier Bundesländern

Vergleichsunternehmen Schiene¹⁾

VU 1	
Anzahl Fzg.	65
Anzahl PJ	394

VU 2	
Anzahl Fzg.	31
Anzahl PJ	247

VU 3	
Anzahl Fzg.	143
Anzahl PJ	806

VU 4	
Anzahl Fzg.	57
Anzahl PJ	317



SVF	
Anzahl Fzg.	26
Anzahl PJ	94



VU 5	
Anzahl Fzg.	188
Anzahl PJ	1201

VU 6	
Anzahl Fzg.	26
Anzahl PJ	98

1) PJ dargestellt als PJ des Gesamtunternehmens Verkehrsträger Schiene gem. Personalbilanz inkl. Tochter/Schwester ohne Sonstiges; Anzahl Fahrzeuge nur Schienenfahrzeuge

Zwecks Vergleichbarkeit wurden die Daten der Unternehmen zunächst bereinigt und dann harmonisiert

Methodik (1 von 2)

- Die von den Unternehmen erhaltenen Kostendaten wurden in einem ersten Schritt bereinigt. Hierbei wurden periodenfremde Aufwendungen, Einmaleffekte und nicht den ÖPNV betreffende Aufwendungen abgegrenzt
- Zur Ermittlung der Kosten der eigenen ÖPNV-Leistung wurden in einem zweiten Schritt die direkten Kosten der Subunternehmer heraus gerechnet. Für die SVF wird die Leistung im des Unternehmens als eigene ÖPNV-Leistung (Eigenleistung) betrachtet, sofern nicht explizit anders dargestellt
- Nicht in allen Bereichen konnten die Kosten direkt der Eigen- oder Fremdleistung zugeordnet werden. Nach Umlage dieser Kosten (z. B. Vertrieb, Betriebslenkung) auf Basis von Eigen- und/oder Subunternehmerkilometer, wurden auch diese so zugeordneten Kosten der Fremdleistung in einem nächsten Schritt abgegrenzt
- Zwecks Vergleichbarkeit wurden die Kosten für den Quervergleich in einem letzten Schritt weitgehend harmonisiert. Dabei wird ermittelt, wie sich die Kosten verändern, wenn ein Vergleichsunternehmen mit seinen gesamten internen Strukturen (z. B. Aufbau-/Ablauforganisation) von seinem jetzigen Verkehrsgebiet in das Verkehrsgebiet Ihres Unternehmens umziehen würde. Kurzfristig nicht änderbare Rahmenbedingungen (z. B. Umlaufgeschwindigkeit, Flottenstruktur) Ihres Verkehrsgebietes werden dabei übernommen

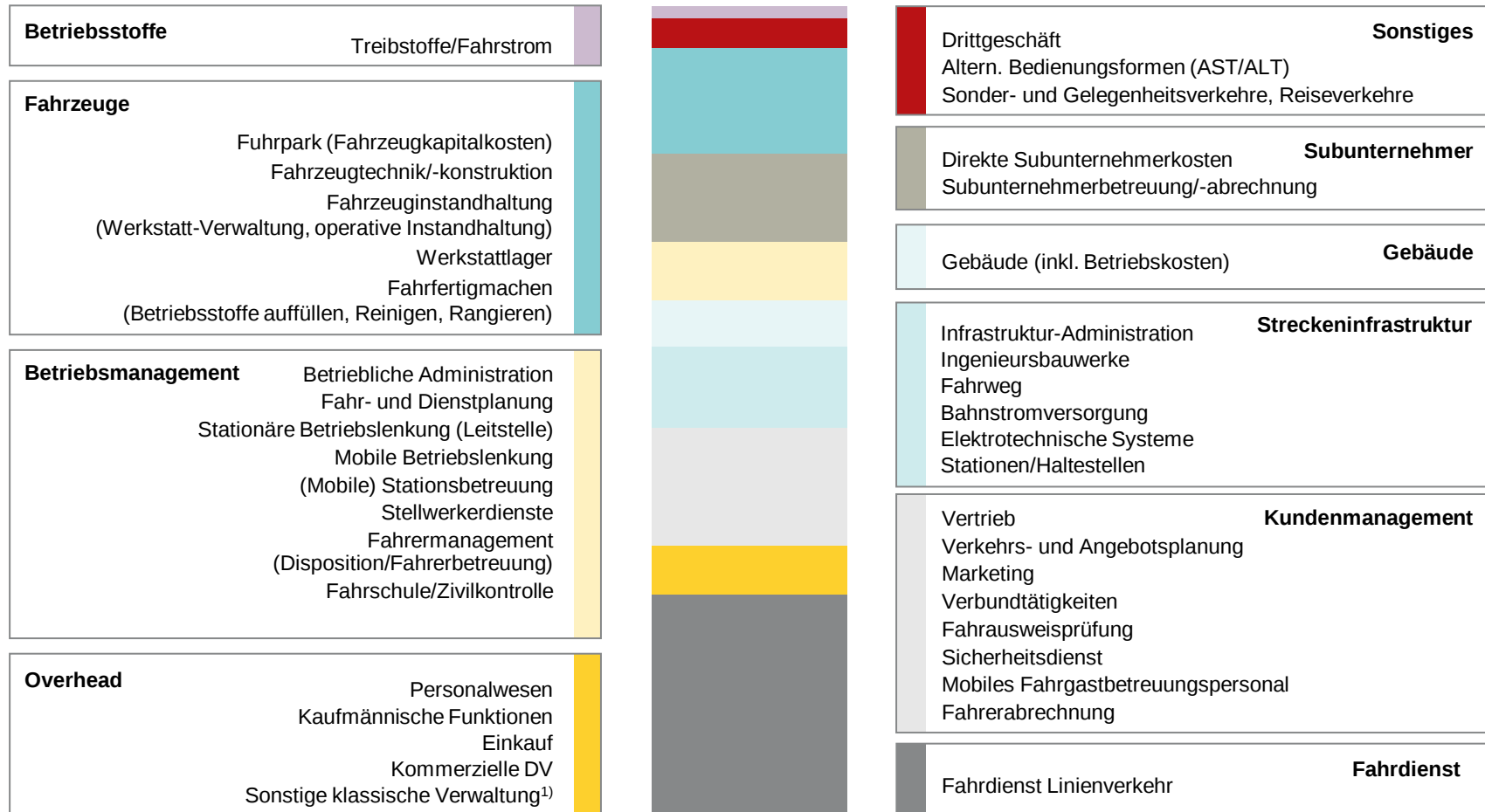
Die Kosten der anderen Verkehrsunternehmen werden weitgehend auf die Leistung der SVF harmonisiert

Methodik (2 von 2)

- Wenn nicht anders angegeben, enthalten die Kosten und Produktivitätswerte für den Quervergleich einen Mischwert aus Mutter und Tochter/Schwester
- Kosten sind für die meisten Bereiche auf die Leistung des eigenen Unternehmens harmonisiert:
 - Bus: alle Bereiche (außer Infrastruktur/Gebäude)
 - Strab: Fahrdienst, Kunden-/Betriebsmanagement, klassischer Overhead
- Erträge sind auf die Leistung des eigenen Unternehmens harmonisiert
- Alle Kosten und Erträge aus den Vorjahren wurden auf das Jahr 2012 preisbereinigt

Den Ausgangspunkt bildet die civity-Funktionskostenstruktur

civity-Funktionskostenstruktur



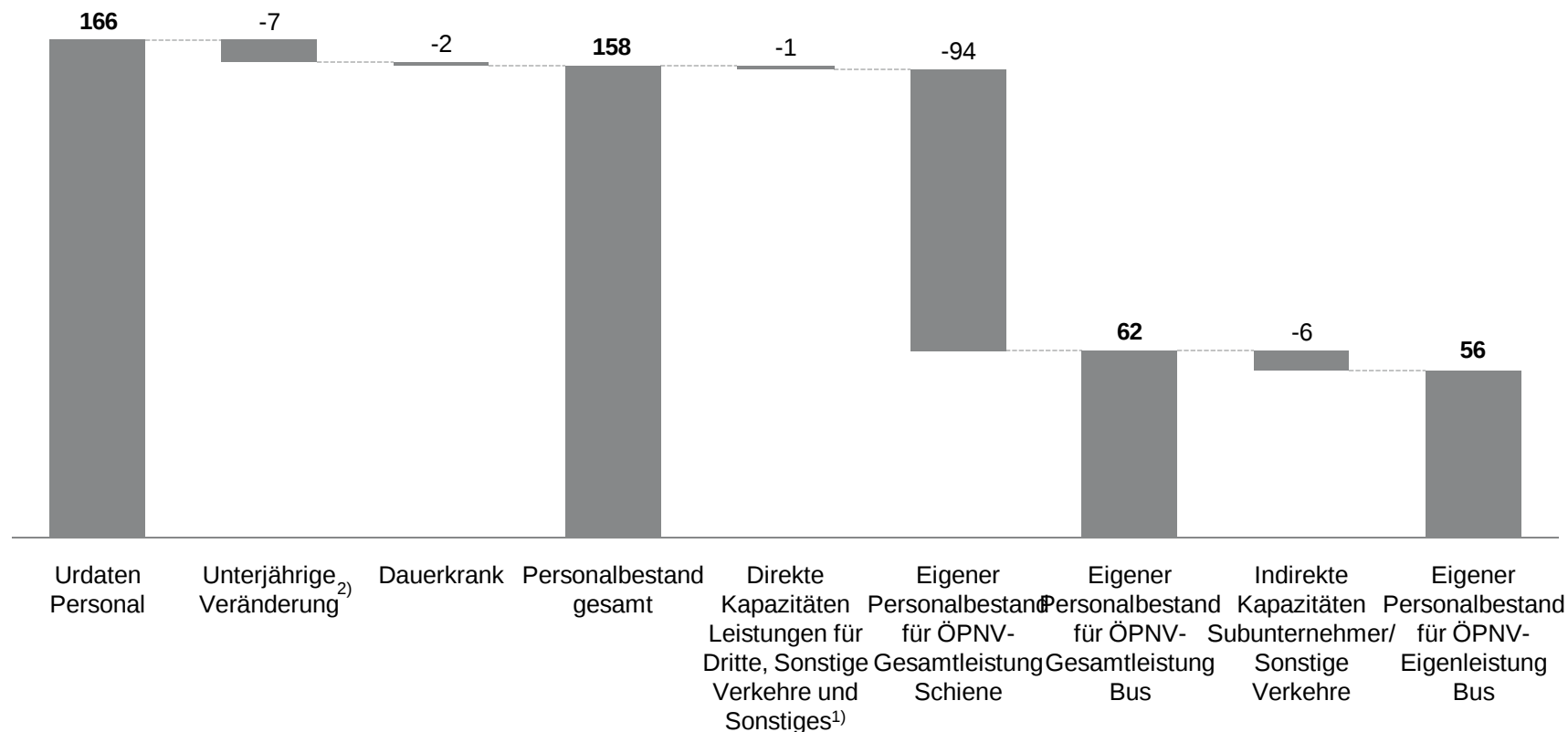
1) U. a. Geschäftsführung, Betriebsrat, Recht u. Versicherungen

In einem ersten Schritt wurden die Personale bereinigt

Personalbereinigung

BUS + SCHIENE

PJ



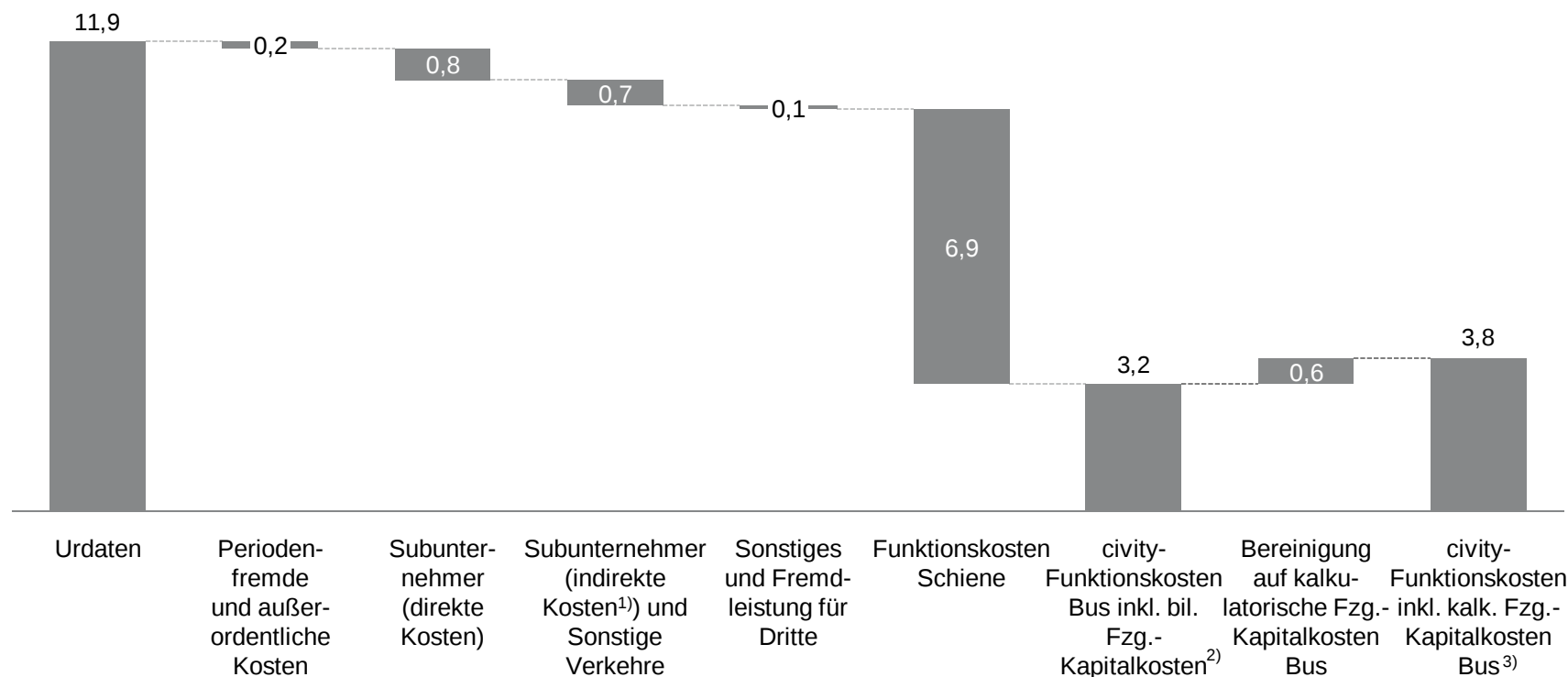
- 1) Inkl. Kapazitäten für andere Verkehrsträger
2) U. a. Mitarbeiter ATZ-Freistellungsphase

Analog war eine Bereinigung der ursprünglichen Kostendaten der SVF notwendig

Bereinigung Kosten Eigenleistung, konsolidiert

BUS + SCHIENE

Mio. €



1) Berechnet durch Umlage von "Regie"-Kosten auf eigene und Subunternehmer-km

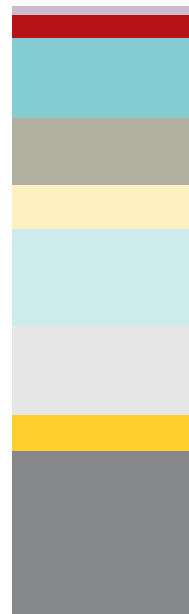
2) Inkl. bilanzieller Kapitalkosten Bus

3) Inkl. kalkulatorischer Fahrzeugkapitalkosten Bus

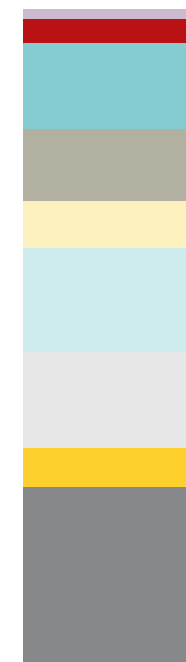
Falls die Kosten der Vergleichsunternehmen aus Vorjahren stammen, werden Sie auf das Preisniveau 2012 gesetzt

Preisbereinigung

BUS + SCHIENE



Index	2008 / 2012	2009 / 2012	2010 / 2012	2011 / 2012
Allgemeines Preisniveau ¹⁾	6%	5%	4%	2%
Treibstoffe ²⁾	10%	39%	22%	5%
Fahrzeugkapitalkosten ³⁾	6%	5%	3%	1%



Die dynamisierten Kosten simulieren die Entwicklung der Kosten unter der Annahme, dass keine einsparenden Maßnahmen unternommen wurden

Ausgangswert
bereinigte
Ist-Kosten

Kosten
preisbereinigt

- 1) Statistisches Bundesamt – Verbraucherpreisindex für Deutschland
- 2) Statistisches Bundesamt – Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) – Dieselmotoren bei Abgabe an Großverbraucher (Lfd. Nr. 175)
- 3) Statistisches Bundesamt – Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) – Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken (Lfd. Nr. 573)

Der Anteil der Eigenleistung der SVF beträgt etwa 80 %, der Rest verteilt sich auf Subunternehmer

Allgemeine Charakteristika

BUS + SCHIENE

	2012
Verkehrsleistung [Mio. Perskm]	27,7
Beförderte Personen [Mio.]	8,3
Betriebsleistung [Mio. NWkm+NZkm]	2,4
Eigenleistung Bus [Mio. NWkm]	1,0
Subunternehmer [Mio. NWkm]	0,5
Eigenleistung Schiene [Mio. NZkm]	1,0
Anzahl Fahrzeuge Bus ¹⁾ [#]	25
Anzahl Fahrzeuge Schiene ¹⁾ [#]	26
Umlaufgeschwindigkeit ²⁾ [km/h]	14,4

1) Bezogen auf Gesamtflotte (inkl. an Auftragsunternehmer überlassene Fahrzeuge)

2) Eigenleistung, Durchschnittswert Bus + Schiene

Gliederung

1. Teilnehmer und Methodik
- 2. Kosten**
3. Erträge – Angebot
4. Zusammenfassung
5. Anlage

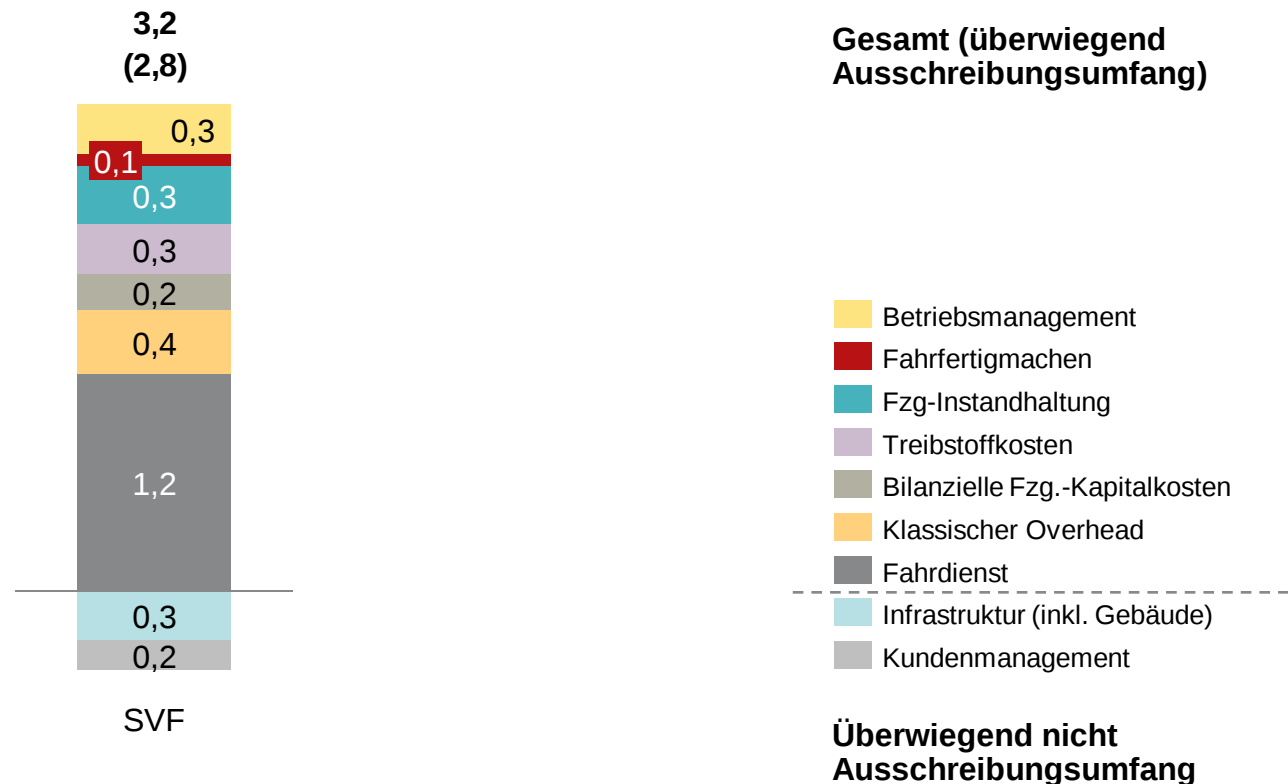
2. Kosten

2.1. Analyse über alle Funktionen

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

Die Kosten im Busbereich betragen nach Bereinigung und mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten in 2012 3,2 Mio. €

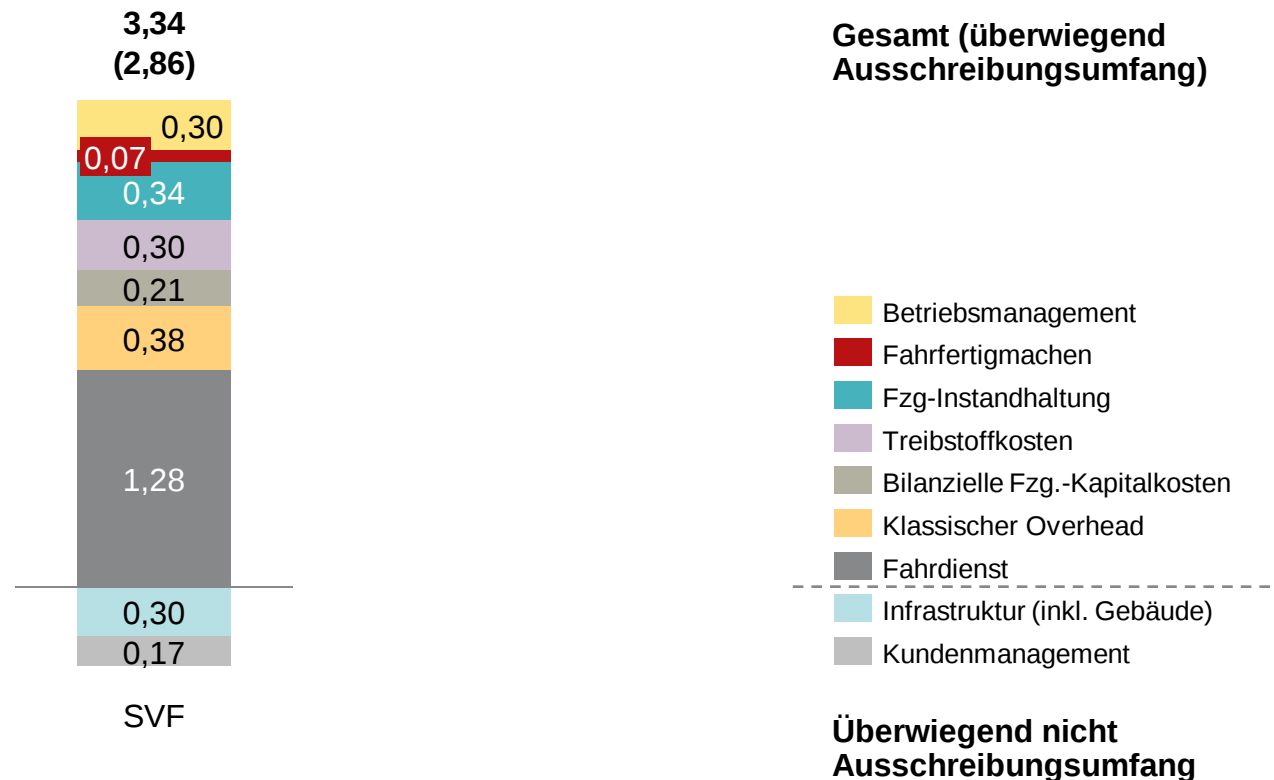
Kosten (Eigenleistung) Bus¹⁾ – absolut Mio. €



1) Nach Abgrenzung periodenfremder und außerordentlicher Kosten, direkter und indirekter Kosten der Auftragsunternehmer, Kosten des Drittgeschäfts sowie sonstiger Kosten; Kosten km-Basis-bereinigt und mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten

Der Kilometersatz der Eigenleistung Bus mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten liegt in 2012 bei 3,34 €

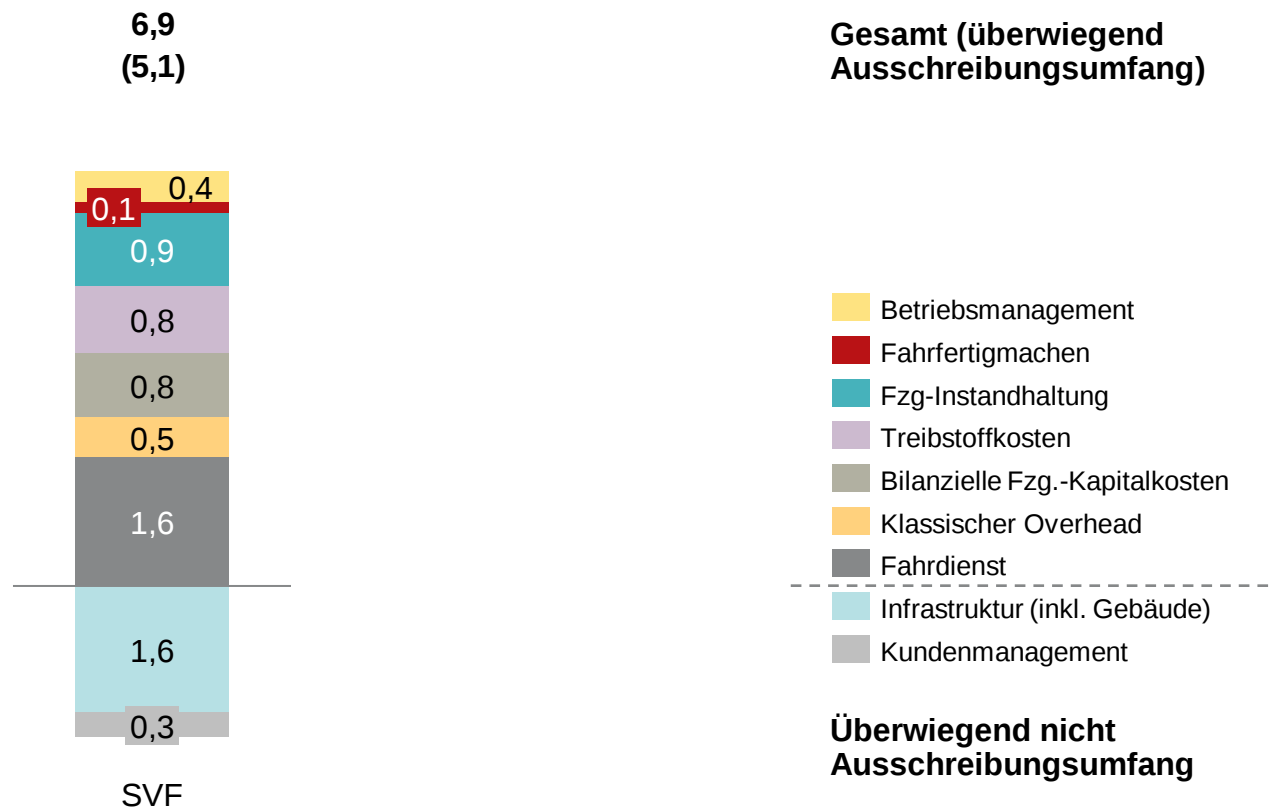
Kostensatz (Eigenleistung) Bus¹⁾ €/NWkm



1) Nach Abgrenzung periodenfremder und außerordentlicher Kosten, direkter und indirekter Kosten der Auftragsunternehmer, Kosten des Drittgeschäfts sowie sonstiger Kosten; Kosten km-Basis-bereinigt und mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten

Die absoluten Kosten im Schienenbereich betragen nach Bereinigung in 2012 knapp 7 Mio. €

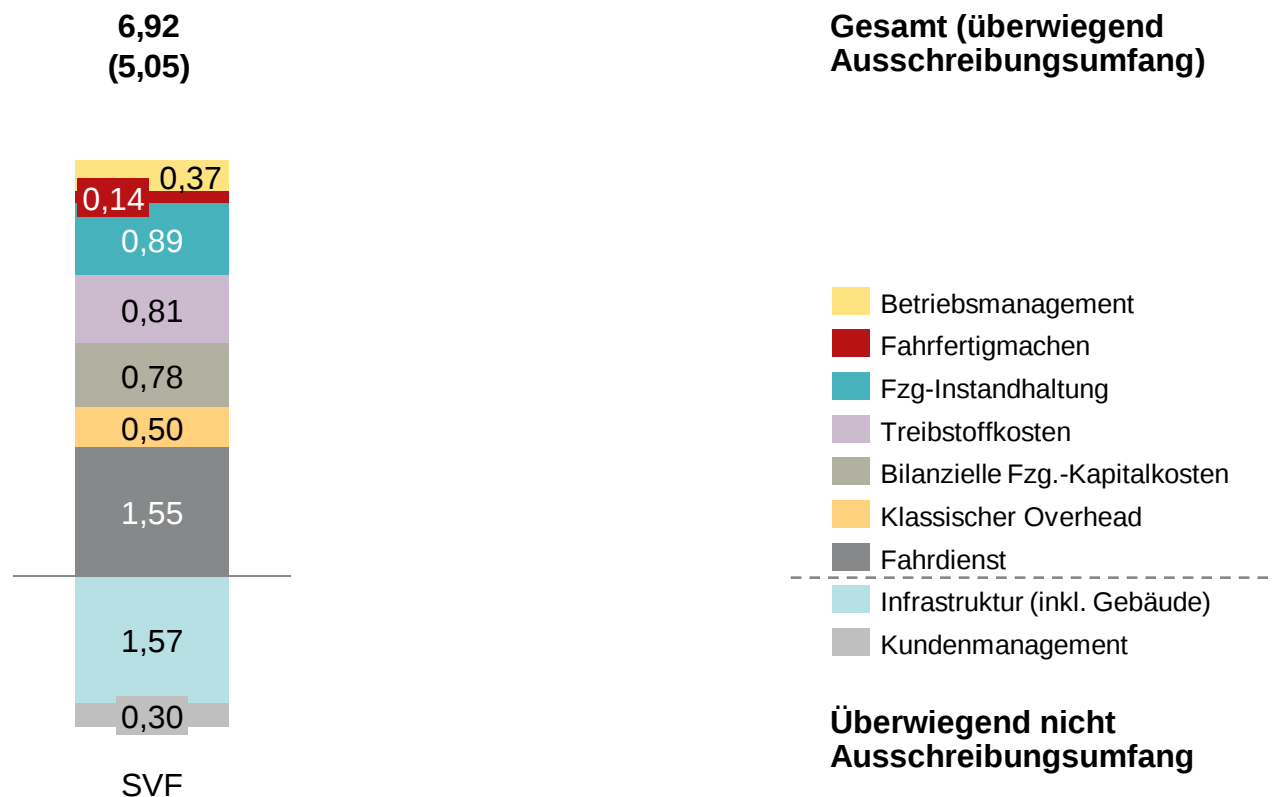
Kosten (Eigenleistung) Schiene¹⁾ – absolut
Mio. €



1) Nach Abgrenzung periodenfremder und außerordentlicher Kosten, direkter und indirekter Kosten der Auftragsunternehmer, Kosten des Drittgeschäfts sowie sonstiger Kosten; Kosten km-Basis-bereinigt und mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten

Der Kilometersatz der Eigenleistung Schiene mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten liegt in 2012 bei 6,92 €

Kosten (Eigenleistung) Schiene¹⁾
€/NWkm

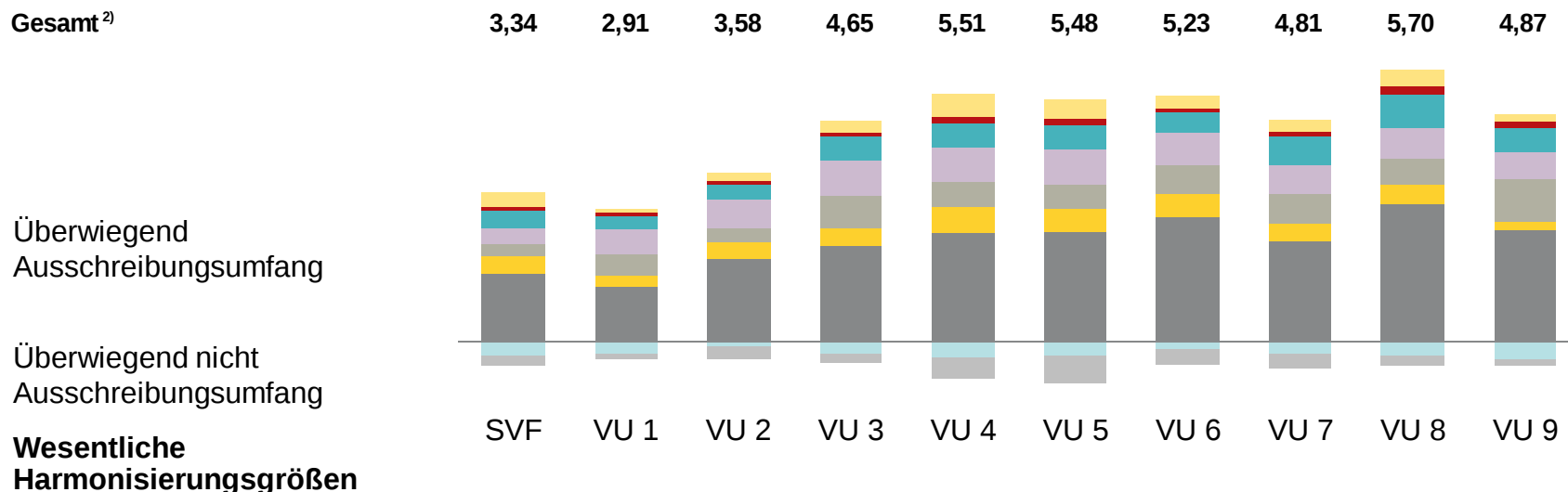


1) Nach Abgrenzung periodenfremder und außerordentlicher Kosten, direkter und indirekter Kosten der Auftragsunternehmer, Kosten des Drittgeschäfts sowie sonstiger Kosten; Kosten km-Basis-bereinigt und mit bilanziellen Fahrzeugkapitalkosten

Umlaufgeschwindigkeit und Flottenmerkmale prägen die unharmonisierten Kosten und verhindern die Vergleichbarkeit

Unharmonisierter Gesamtkostenvergleich Eigenleistung Bus¹⁾

€/NWkm



Umlaufgeschwindigkeit [km/h]	15,2	22,8	18,3	16,3	17,8	17,1	17,0	16,0	16,8	15,9
Anteil Gelenkfahrzeuge [%]	44	19	45	54	82	86	58	73	49	32
Ø-Laufleistung Busse [Tkm] ³⁾	54	49	51	52	63	51	51	46	58	35

1) Kosten ohne Sonstiges und inkl. bilanzieller Fahrzeugkapitalkosten; inkl. Töchter/Schwestern; Besitzstände o. ä. nicht separiert; Legende vgl. Prinzipchart am Anfang dieser Dokumentation, Kosten aus dem Vorjahr preisbereinigt

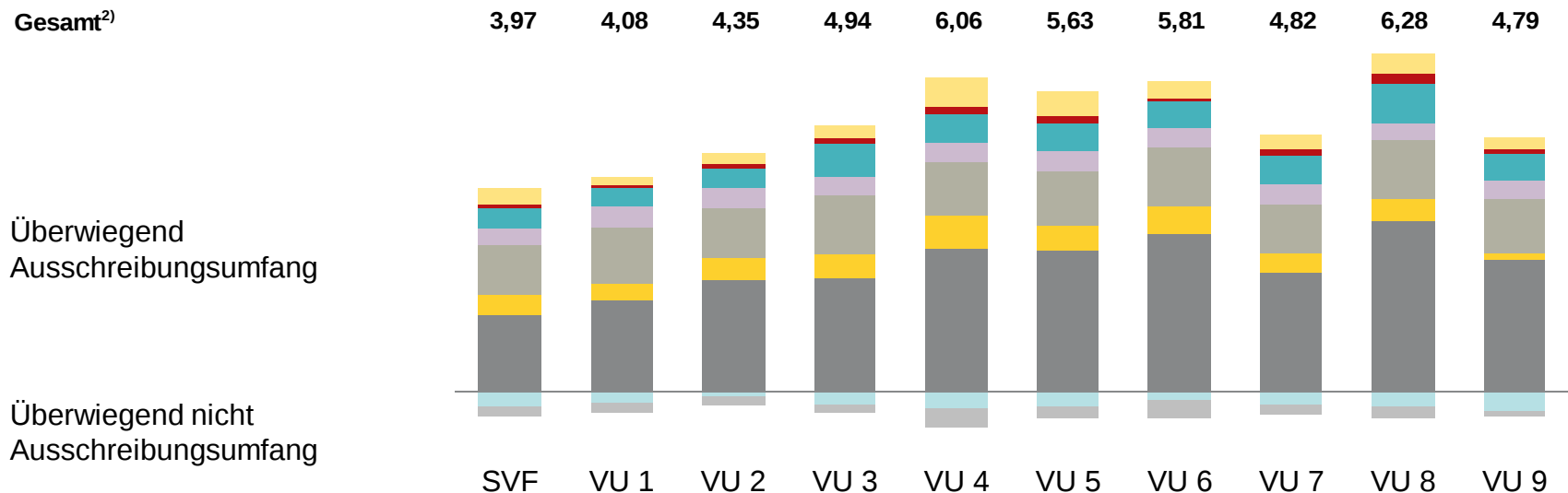
2) Summe aus Kosten "Überwiegend Ausschreibungsumfang" und "Überwiegend nicht Ausschreibungsumfang"

3) Ø-Laufleistung über alle Bus Fahrzeuge

Die SVF hat im Quervergleich einen guten Kostensatz der Bus-Eigenleistung

Harmonisierter Gesamtkostenvergleich Eigenleistung Bus¹⁾

€/NWkm



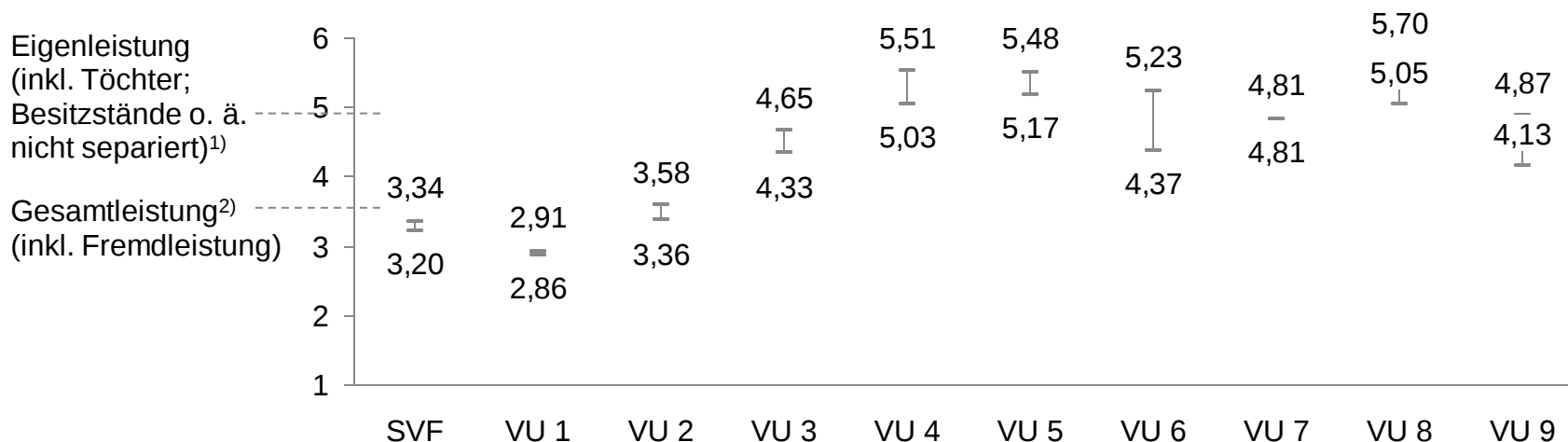
► Diese im Quervergleich gute Positionierung beim Bus resultiert aus im Vergleich zu anderen Bundesländern niedrigen Personaltarifniveau. Daher kann es in den einzelnen Bereichen noch Optimierungspotenziale beim SVF geben. Wo sich diese zeigen, ergibt sich aus den nachfolgend dargestellten Kennzahlen

- 1) Kosten ohne Sonstiges und inkl. kalkulatorischer Fahrzeugkapitalkosten; inkl. Töchter/Schwestern; Besitzstände o. ä. nicht separiert; Legende vgl. Prinzipchart am Anfang dieser Dokumentation, Kosten aus Vorjahr preisbereinigt
- 2) Summe aus Kosten "Überwiegend Ausschreibungsumfang" und "Überwiegend nicht Ausschreibungsumfang"

Der Einsatz von Subunternehmern senkt den Gesamtkostensatz der kommunalen Unternehmen im Bus spürbar

Unharmonisierter Gesamtkostenvergleich Bus

€/NWkm



	SVF	VU 1	VU 2	VU 3	VU 4	VU 5	VU 6	VU 7	VU 8	VU 9
Veränderung Kostensatz Eigen-/Gesamtleistung [%]	-4	-2	-6	-7	-9	-6	-16	0	-12	-15
Gesamtleistung [Mio. NWkm]	1,4	6,0	9,1	4,5	4,5	3,7	7,1	2,5	3,7	2,1
Anteil Eigenleistung [%]	68	38	35	36	82	41	44	65	60	73
Anteil Tochter/Schwester [%]	0	40	37	42	0	30	17	35	0	0
Anteil Subunternehmer [%]	32	22	28	21	18	29	39	0	40	27

1) Eigenleistung ohne Sonstiges und inkl. bilanzieller Fahrzeugkapitalkosten; Kostensätze aus Vorjahr über allgemeinen Preisindex preisbereinigt

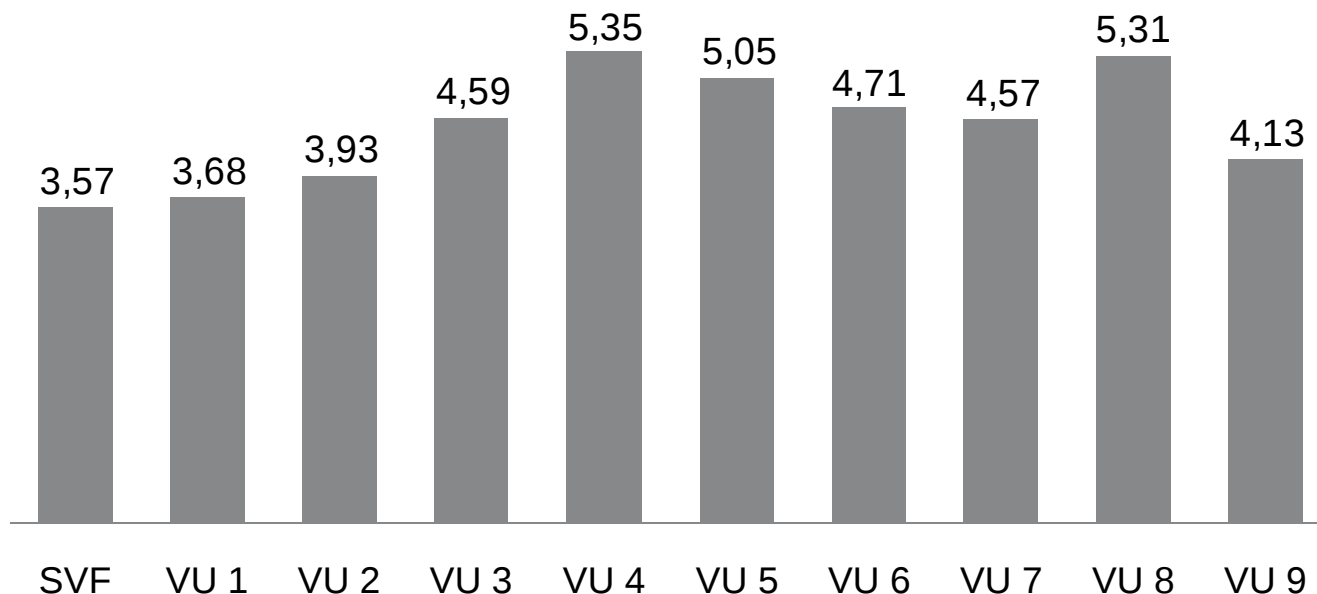
2) Enthält: Eigenleistung (inkl. Tochter/Schwester) sowie direkte und indirekte Subunternehmerkosten; Kostensätze aus Vorjahr über allgemeinen Preisindex bzw. Index für Treibstoffe preisbereinigt

Die SVF hat einen im Quervergleich niedrigen Gesamtkostensatz für die Busleistung

Harmonisierter Gesamtkostenvergleich Bus

€/NWkm¹⁾

ABSCHÄTZUNG



Harmonisierte Kosten Eigenleistung [€/NWkm]	3,97	4,08	4,35	4,94	6,06	5,63	5,81	4,82	6,28	4,79
Anteil Subunternehmer an Gesamtleistung [%]	32	22	28	21	18	29	39	0	40	27

1) Enthält: Eigenleistung (inkl. Töchter/Schwestern), Fremdleistung und Regieleistung; inkl. kalkulatorischer Fahrzeugkapitalkosten, Kosten aus Vorjahr preisbereinigt

2. Kosten

2.1. Analyse über alle Funktionen

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.1.1. Bus

2.2.1.2. Schiene

2.2.2. Fahrzeuge

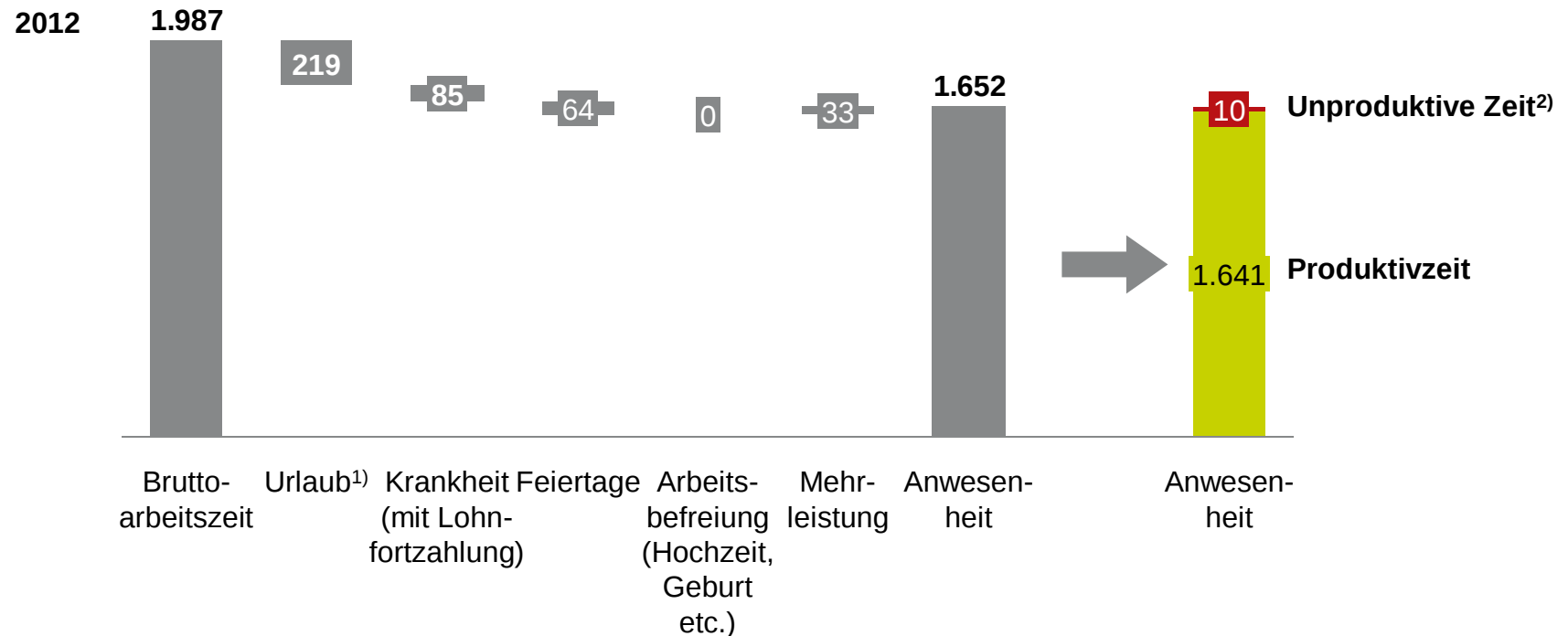
2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

Die SVF-Busfahrer erreichen knapp 1650 produktive Jahresstunden pro Fahrer

Effektivstundenleistung Busfahrer SVF



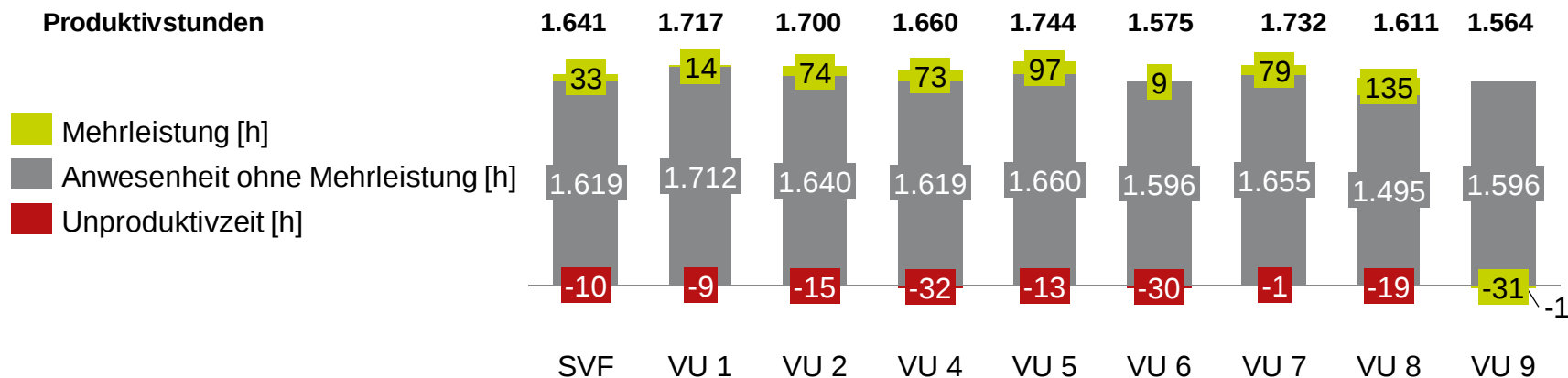
1) Tatsächlich im Betrachtungsjahr genommener Urlaub

2) Z. B. Schulungen, betriebsärztliche Untersuchungen, Betriebsversammlungen o. ä.

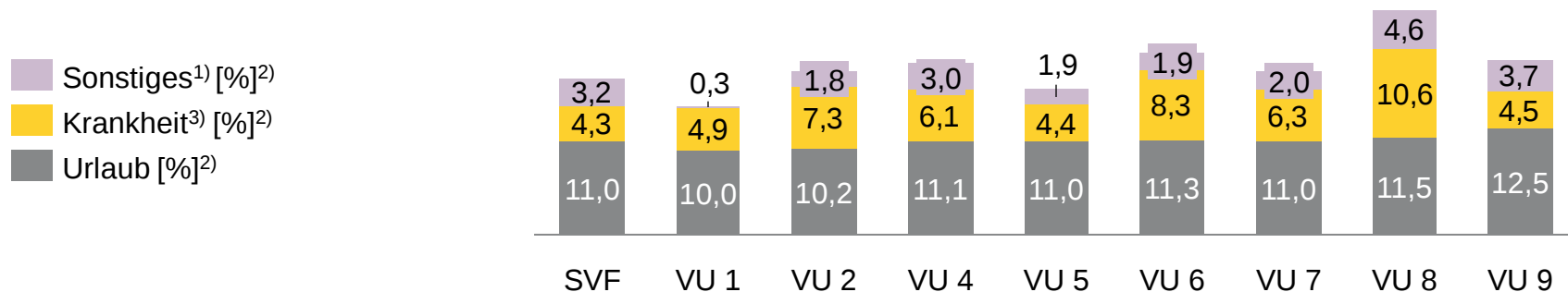
Die SVF-Busfahrer haben im Quervergleich durchschnittliche Effektivstunden

Quervergleich Effektivstunden Busfahrer

Anwesenheit



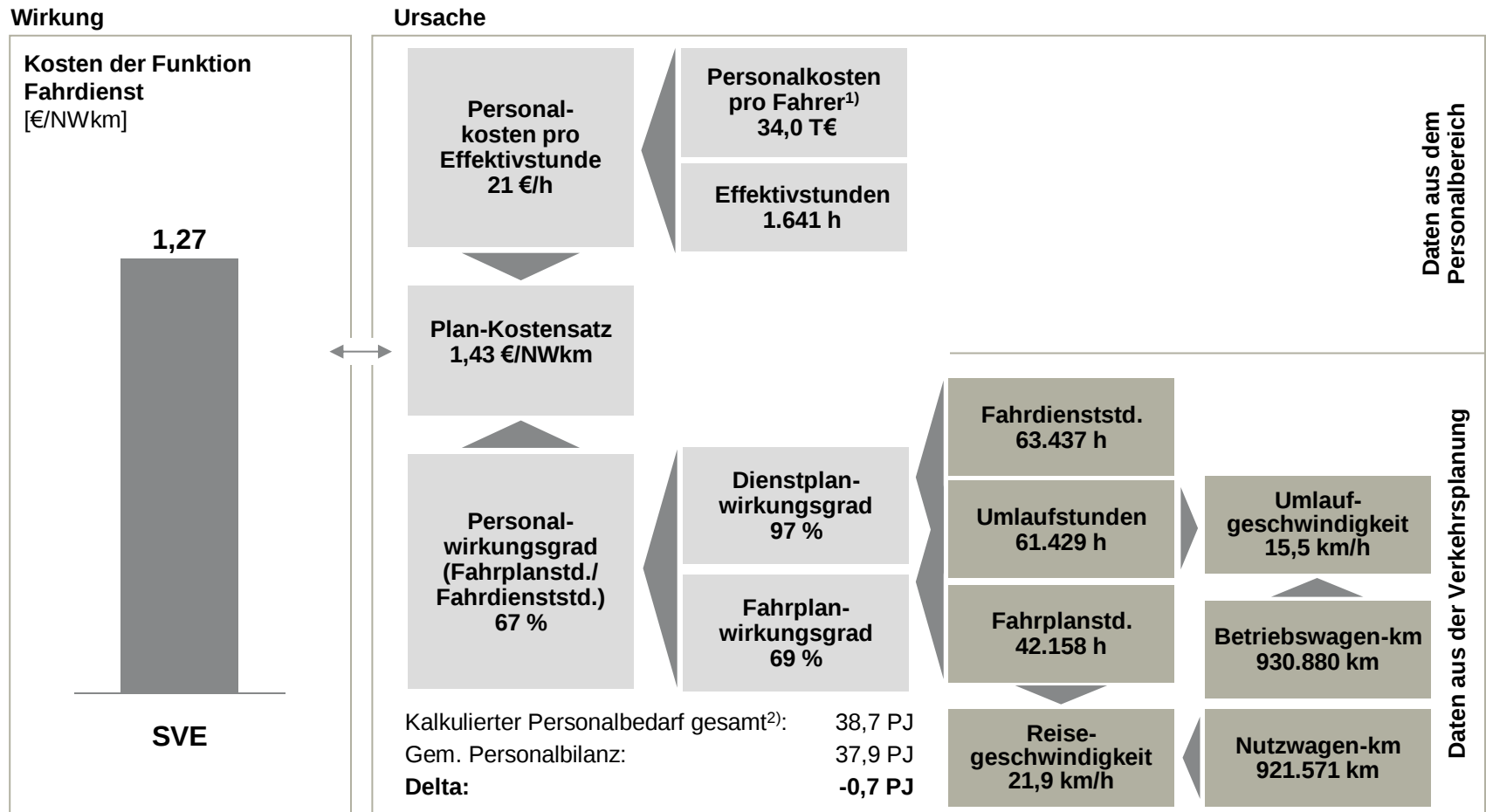
Abwesenheit



- 1) Enthält: Feiertage und sonstige Arbeitsbefreiung (Hochzeit, Geburtstag, etc.)
- 2) In Prozent der Bruttoarbeitszeit. Höhe ist abhängig von der Wochenarbeitszeit
- 3) Stunden mit Lohnfortzahlung

Personalproduktivität und Personalkosteneinsatz sind die wesentlichen Determinanten im Fahrdienst

Vergleich Ist-/Plan-Kostensatz Fahrdienst Bus



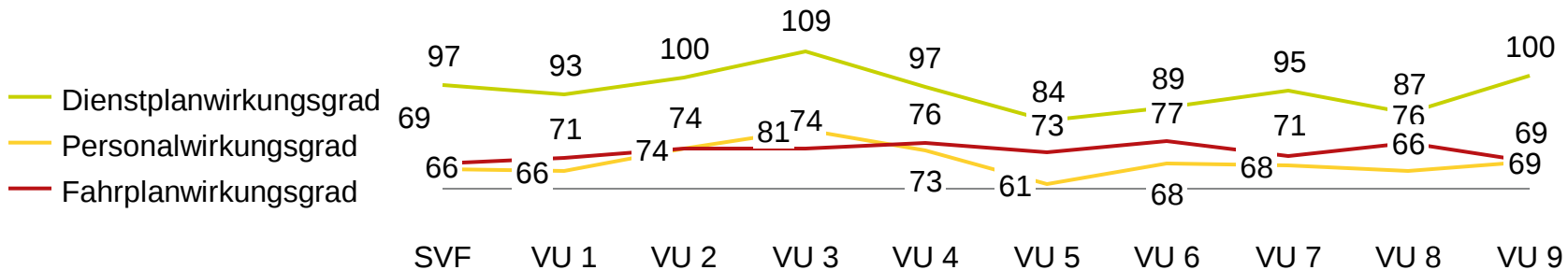
1) Quelle: Fragebogen

2) Nur bezogen auf ÖPNV-Leistung

Die Wirkungsgrade wie auch die betrieblichen Parameter sind sehr unterschiedlich zwischen den Unternehmen

Quervergleich Produktivität Fahrdienst Bus

€/NWkm



Wegezeit Dienstbeginn/-ende bezahlt [ja/nein]	nein	k.A.	nein	nein	ja	ja	nein	nein	Ja	k.A.
Wegezeit im Dienst bezahlt [ja/nein]	nein	k.A.	nein	nein	ja	ja	nein	nein	Ja	
Ø Wegezeit je Dienst [Min]	0	k.A.	k.A.	0	3	5	7	k.A.	21	
Regelung VBZ/ABZ	10 15	k.A.	pauschal	pauschal	10 Minuten	pauschal	pauschal	pauschal	Pauschal	
Ø VBZ/ABZ je Dienst [Min]	15	19	k.A.	23	10	24	9	12	10	
Regelung Pausenabzug	Sechstel-Regelung	k.A.	Unterbrechung ab 35 Min., volle Pause abgezogen abzgl. 5 Min.	ein-Sechstel-Regelung; Arbeitsunterbrechungen unter 8 Minuten zählen nicht als Pause	Blockpausen, 1/6 u. 1/5-Regelung, bezahlt, ab 30 Minuten unbezahlt	Blockpausen 30 min	30 Minuten je Dienst (nicht bei geteilten Diensten)	nur Blockpause >30 Min. auf Betriebshof abzgl. Wegezeit bezahlt, Rest unbezahlt	Blockpausen 30/40 Minuten	
Ø unbezahlte Pause je Dienst [Min]	0	42	k.A.	47	36	14	23	k.A.	35	
Reserve [%] ¹⁾	5	0	7	1	6	5	4	2	4	

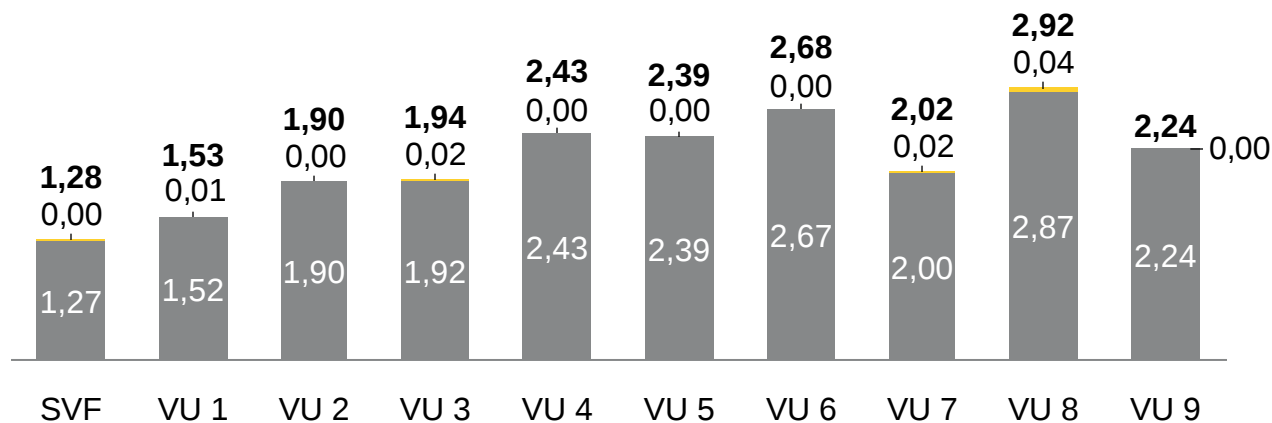
1) Fahrdienstreserven geteilt durch bezahlte Fahrdienststunden

Die harmonisierten Fahrdienstkosten der SVF sind im Vergleich zu anderen Unternehmen tarifbedingt niedrig

Harmonisierter Quervergleich – Fahrdienst Bus

€/NWkm²)

Dies ist aber nur bedingt aussagefähig, die höchsten realen Kostensenkungen wurden dort erzielt, wo eine Leistungsverlagerung erfolgt ist bzw. die Fahrdiensttöchter Leistungen übernehmen



Tarifvertrag	TV-N BRB	TV-N BRB	TV-N	TV-N	TV-V / LBO	Übergangs TV BMT-G / NRW	TV-V / GVN	TV-N / GVN	BzTV-N BW	TV-N
X-Std.-Woche [h]	38,0	38,7	39,0	39,0	38,9	38,5	39,0	39,3	39,0	38,5
Personalkosten [T€] ¹⁾	~ 34	~ 34	~ 42	~ 46	~ 50	~ 46	~ 50	~ 44	~ 55	~ 51
Produktivstunden [h]	1.641	1.717	1.700	1.609	1.660	1.744	1.575	1.732	1.611	1.564
Personalkosten je Produktivstunde [€/h]	21	20	25	29	30	26	32	26	34	33
Dienstplanwirkungsgrad [%]	97	93	100	109	97	84	89	95	87	100
Personalwirkungsgrad [%]	66	66	74	81	73	61	68	68	66	69

- 1) Werte aus Vorjahren mit Preisindex für Personalkosten preisbereinigt
- 2) Kosten aus den Vorjahren preisbereinigt

Fahrdienst Sonstiges/geschulte Fahrer
 Fahrdienst Linienverkehr

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.1.1. Bus

2.2.1.2. Schiene

2.2.2. Fahrzeuge

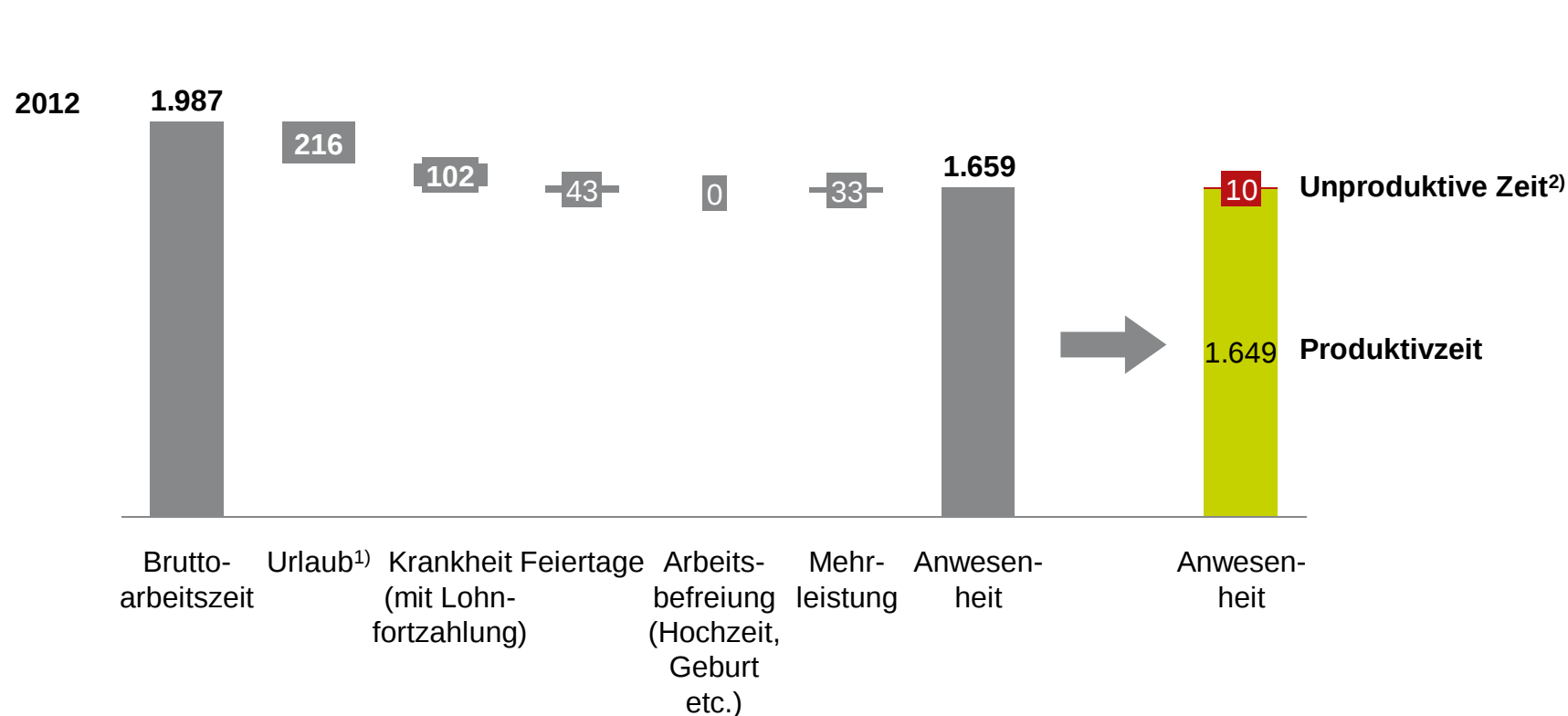
2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

In der Schiene erreichen die Fahrer im Durchschnitt knapp 1.650 produktive Jahresstunden

Effektivstundenleistung Schiene-Fahrer SVF

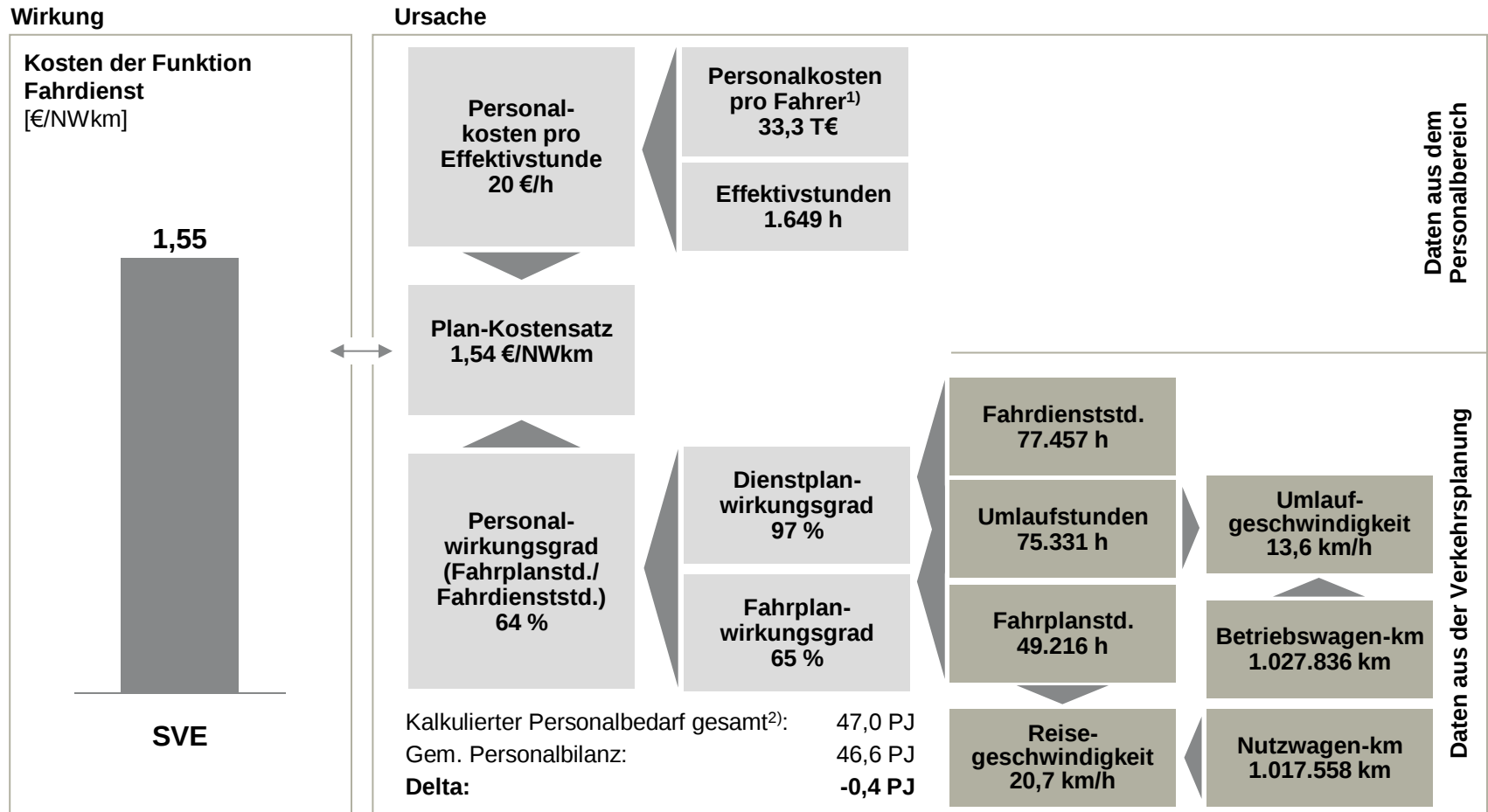


1) Tatsächlich im Betrachtungsjahr genommener Urlaub

2) Z. B. Schulungen, betriebsärztliche Untersuchungen, Betriebsversammlungen o. ä.

Personalproduktivität und Personalkosteneinsatz sind die wesentlichen Determinanten im Fahrdienst

Vergleich Ist-/Plan-Kostensatz Fahrdienst Schiene



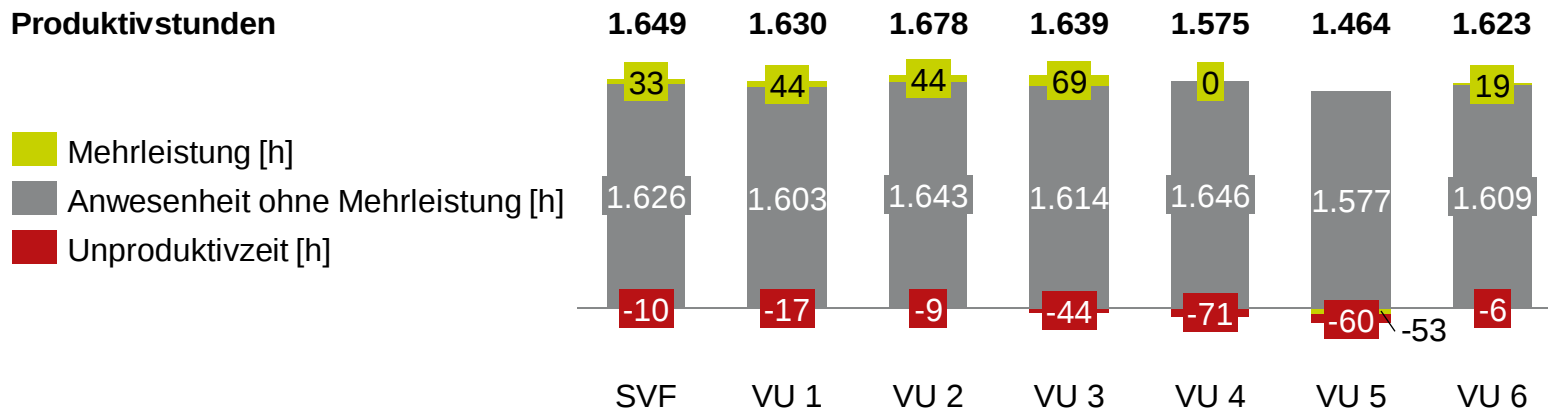
1) Quelle: Fragebogen

2) Nur bezogen auf ÖPNV-Leistung

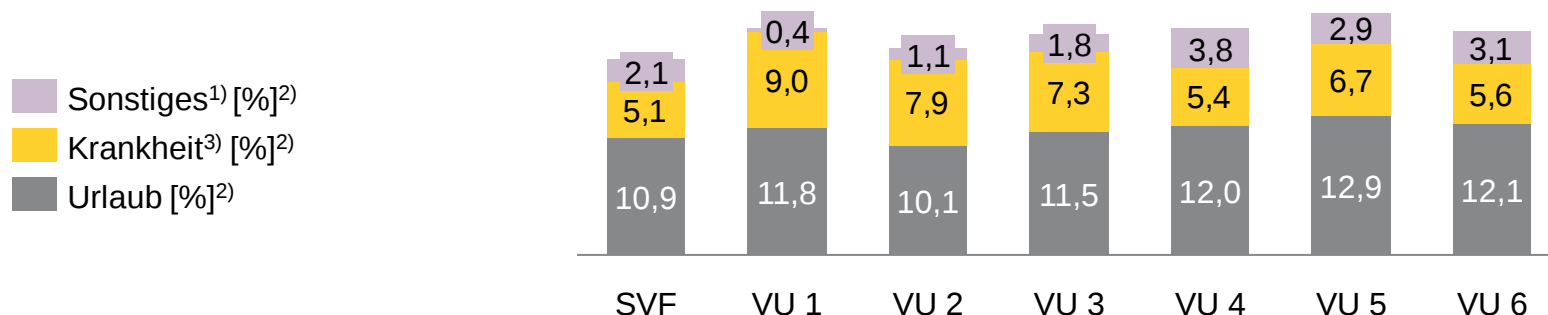
Die SVF-Fahrer haben im Quervergleich unterdurchschnittliche Abwesenheitsstunden

Quervergleich Effektivstunden Schiene-Fahrer

Anwesenheit



Abwesenheit



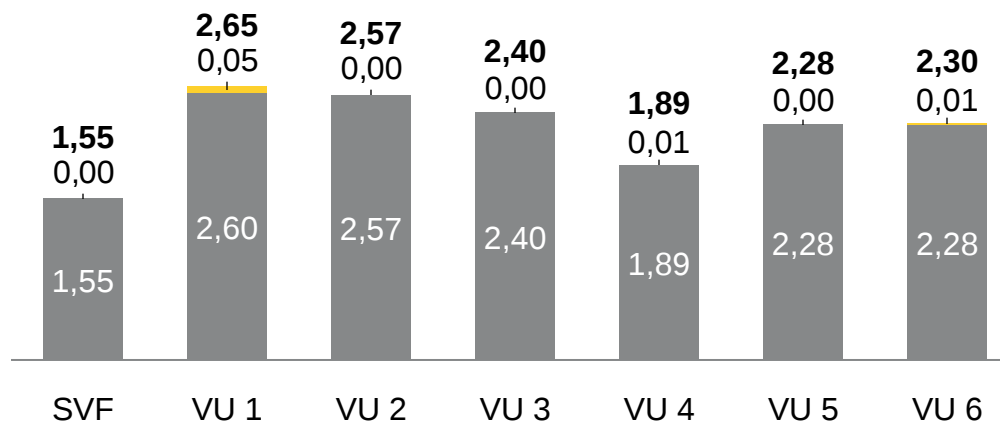
- 1) Enthält: Feiertage und sonstige Arbeitsbefreiung (Hochzeit, Geburtstag, etc.)
- 2) In Prozent der Bruttoarbeitszeit. Höhe ist abhängig von der Wochenarbeitszeit
- 3) Stunden mit Lohnfortzahlung

Die harmonisierten Fahrdienstkosten der SVF in der Schiene sind tarifbedingt vergleichsweise niedrig

Harmonisierter Quervergleich – Fahrdienst Schiene

€/NWkm²)

Dies ist aber nur bedingt aussagefähig, die höchsten realen Kostensenkungen wurden dort erzielt, wo eine Leistungsverlagerung erfolgt ist bzw. die Fahrdiensttöchter Leistungen übernehmen



Tarifvertrag	TV-N BRB	TV-N	TV-N NW	TV-N	TV-N	MTV-RNV	TV-N
X-Std.-Woche [h]	38,0	39,0	39,0	39,0	40,0	39,0	39,0
Personalkosten [T€] ¹⁾	~ 33	~ 47	~ 50	~ 46	~ 39	~ 38	~ 53
Produktivstunden [h]	1.649	1.630	1.678	1.639	1.575	1.464	1.623
Personalkosten je Produktivstunde [€/h]	20	29	30	28	25	26	33
Dienstplanwirkungsgrad [%]	97	87	91	90	96	90	93
Personalwirkungsgrad [%]	64	74	69	70	k.A.	73	71

- 1) Werte aus Vorjahren mit Preisindex für Personalkosten preisbereinigt
- 2) Kosten aus den Vorjahren preisbereinigt

Fahrdienst Sonstiges/geschulte Fahrer
 Fahrdienst Linienverkehr

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.2. Fahrzeuge

2.2.2.1. Bus

2.2.2.2. Schiene

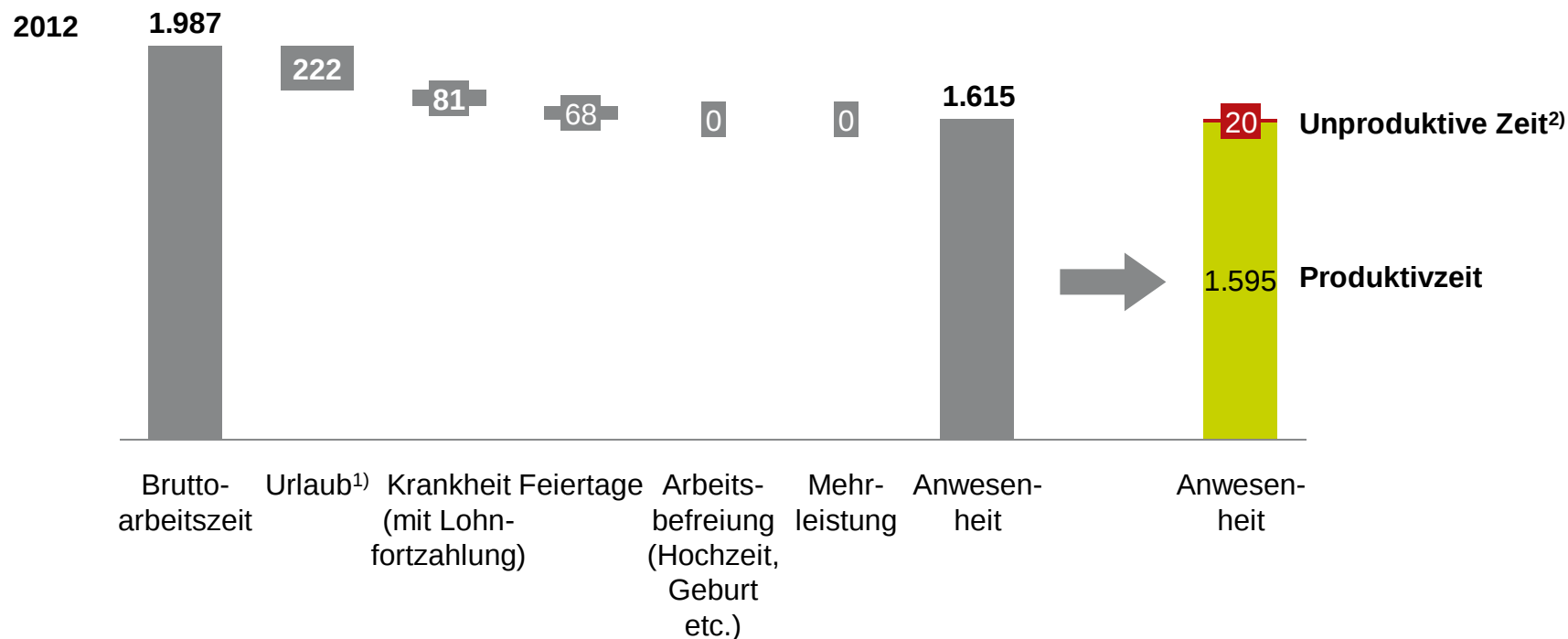
2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

Die Bus-Handwerker sind knapp 1.600 Jahresstunden je Mitarbeiter produktiv

Effektivstundenleistung Handwerker, Bus



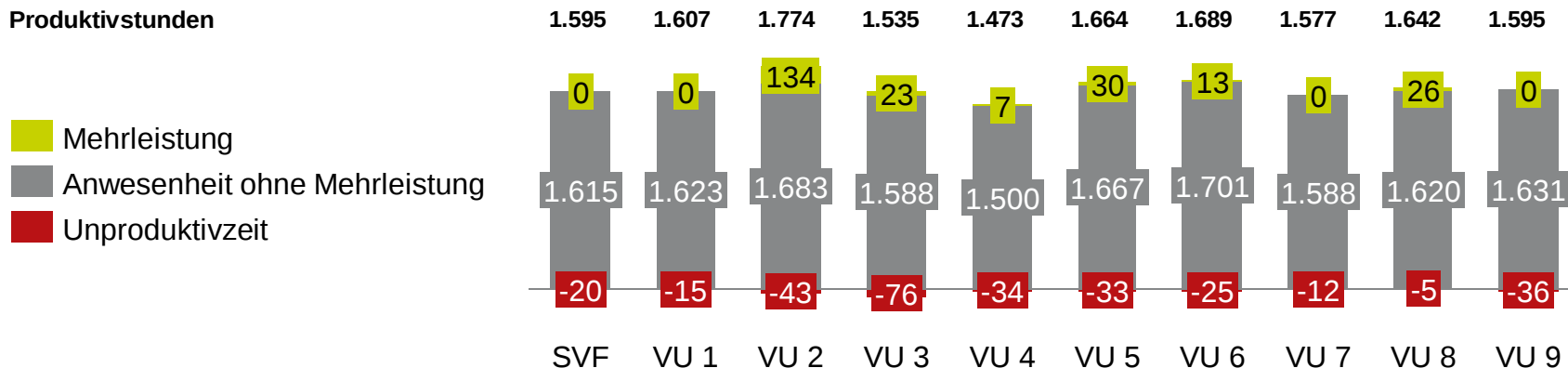
1) Tatsächlich im Betrachtungsjahr genommener Urlaub

2) Z. B. Schulungen, betriebsärztliche Untersuchungen, Betriebsversammlungen o. ä.

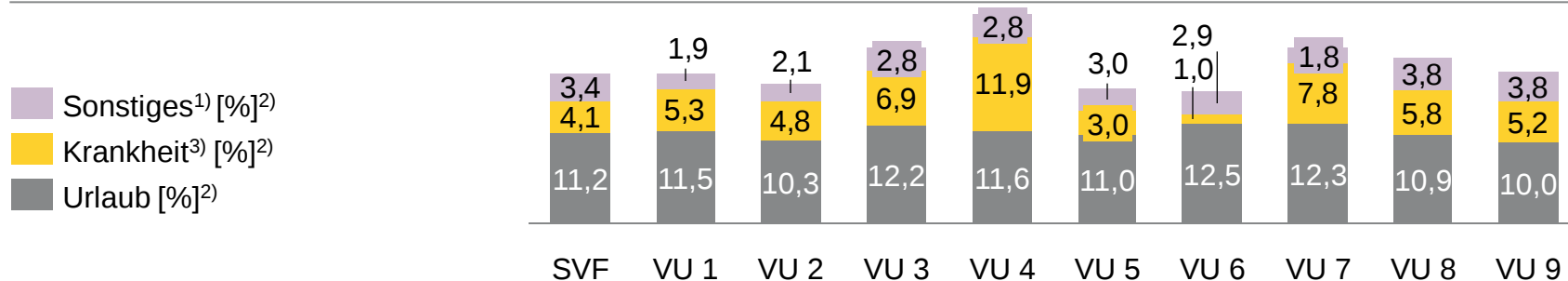
Einzelne Vergleichsunternehmen erreichen niedrigere Krankenstunden als die SVF in der Buswerkstatt

Quervergleich Effektivstunden Handwerker Bus

Anwesenheit



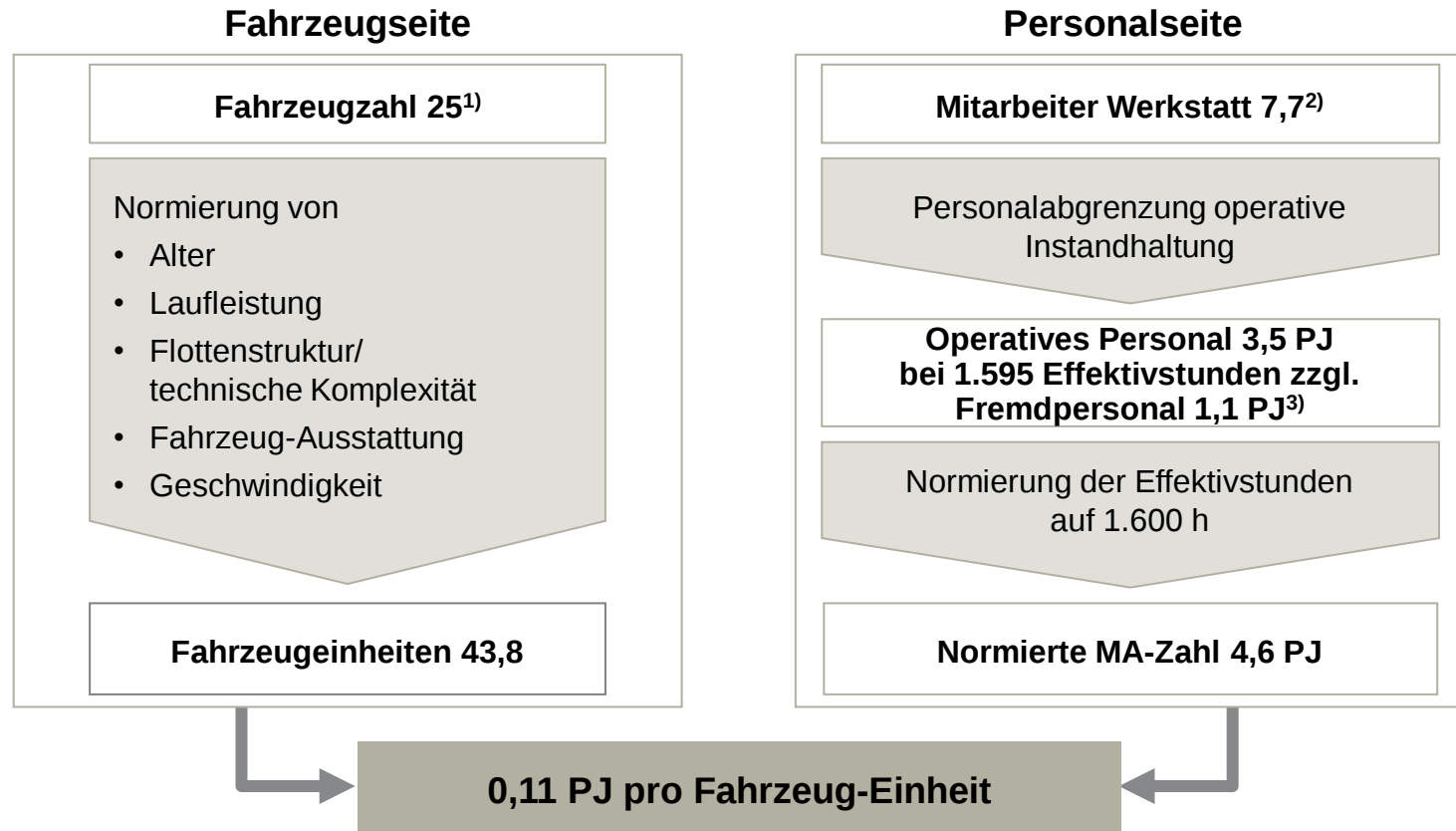
Abwesenheit



- 1) Enthält: Feiertage und sonstige Arbeitsbefreiung (Hochzeit, Geburtstag, etc.)
- 2) In Prozent der Bruttoarbeitszeit. Höhe ist abhängig von der Wochenarbeitszeit
- 3) Stunden mit Lohnfortzahlung

Die Produktivitätsbetrachtung der Instandhaltung basiert auf einer Normierung von Fahrzeugen und Personalen

Produktivitätsermittlung operative Instandhaltung Bus



1) Bezogen auf Gesamtflotte; in 2012 angeschaffte/ausgemusterte Fahrzeuge nur anteilig berücksichtigt

2) Anzahl Mitarbeiter (PJ) berechnet über die Personalbilanz

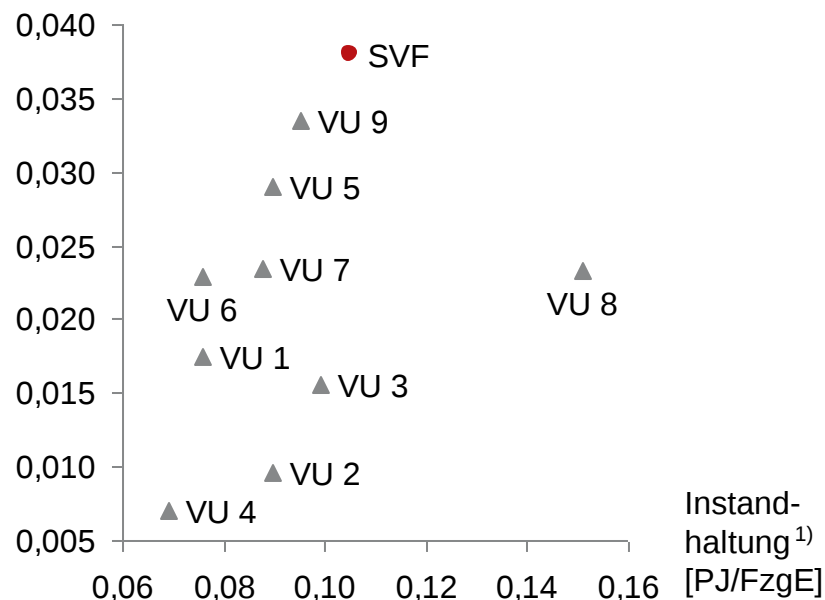
3) Kalkulierte PJ aus Fremdleistungskosten (nach Abzug Rendite und Verwaltungsanteile, Ansatz 50 % als Materialkosten und 50 % als Personalkosten)

Die Produktivitäten in der SVF-Buswerkstatt sind verbesserungsbedürftig – die Materialkosten sind niedrig

Kennzahlen Fahrzeug-Instandhaltung Bus

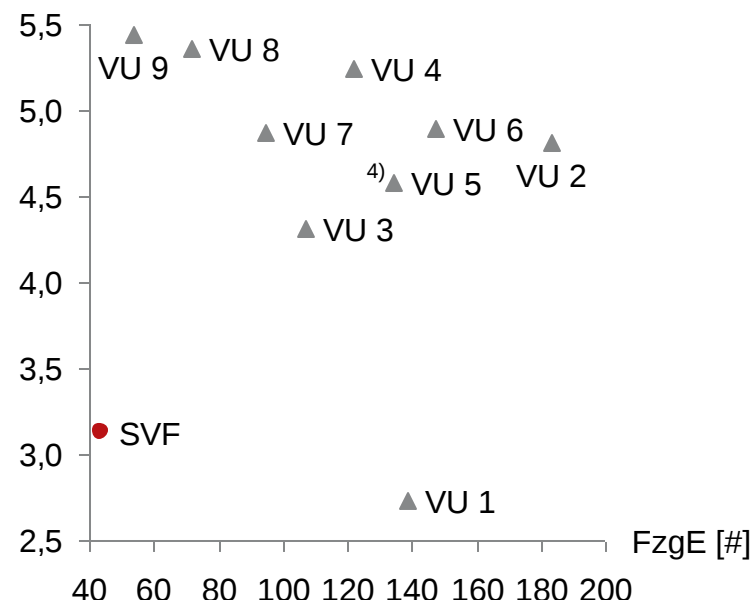
Personalkapazitäten Instandhaltung

WS-Administration
[PJ/FzgE]³⁾



Materialkosten Instandhaltung²⁾

Materialkosten¹⁾
[T€/FzgE]



1) Ohne Unfall/Vandalismus, Kosten aus Vorjahr mit allgemeinem Preisindex preisbereinigt

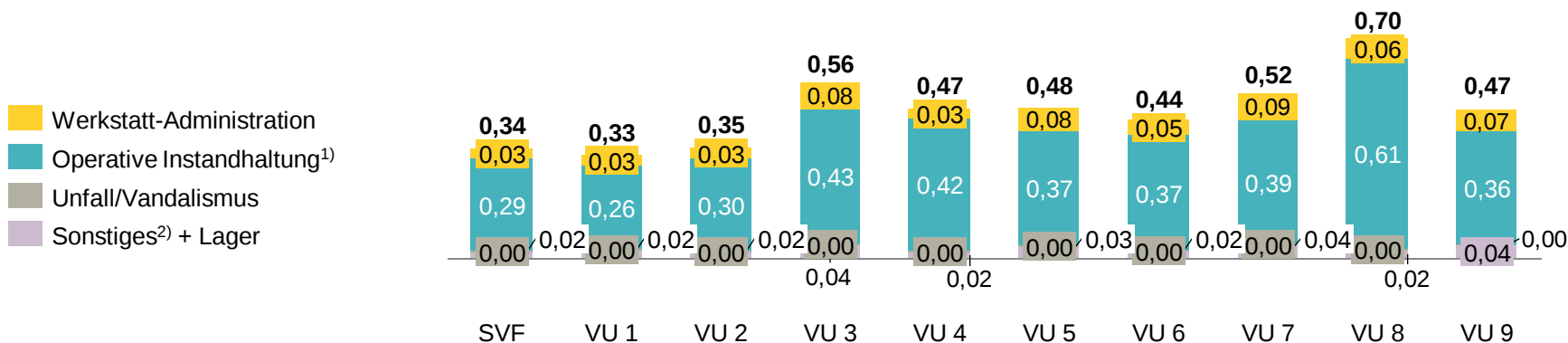
2) Relativ geringe Materialkosten können aus Einmaleffekten im Betrachtungszeitraum resultieren. Eine genaue Beurteilung ist nur im Rahmen einer Zeitreihenbetrachtung möglich

3) Annahme: Produktivzeit von 1.600 Std je PJ

4) Inkl. Unfall/Vandalismus

Niedrige Produktivitäten und eine hohe Reservequote treiben die SVF-Kosten in der Businstandhaltung

Harmonisierter Quervergleich – Instandhaltungskosten Bus €/NWkm⁵⁾



Produktivität operative Instandhaltung [PJ/FzgE]	0,11	0,08	0,09	0,10	0,07	0,09	0,08	0,09	0,15	0,10
Produktivität Werkstatt-Administration [PJ/FzgE]	0,04	0,02	0,01	0,02	0,01	0,03	0,02	0,02	0,02	0,03
Materialkosten [T€/FzgE]	~ 3,1	~ 2,7	~ 4,8	~ 4,3	~ 5,2 ³⁾	~ 4,6	~ 4,9	~ 4,9	~ 5,4	~ 5,4
Ø-Personalkosten je Handwerker [T€] ⁴⁾	39	35	40	54	56	49	53	44	55	46
Leerkilometerquote [%]	1,5	8,0	12,0	13,9	8,4	11,3	9,3	10,2	6,2	11,6
Fahrzeugreservequote [%]	25	22	14	18	6	14	7	13	15	16
Fahrzeuginstandhaltungskosten [T€/FzgE]	11,5	7,3 ⁵⁾	11,4	15,9	14,3	13,3	12,7	14,6	20,2	12,6

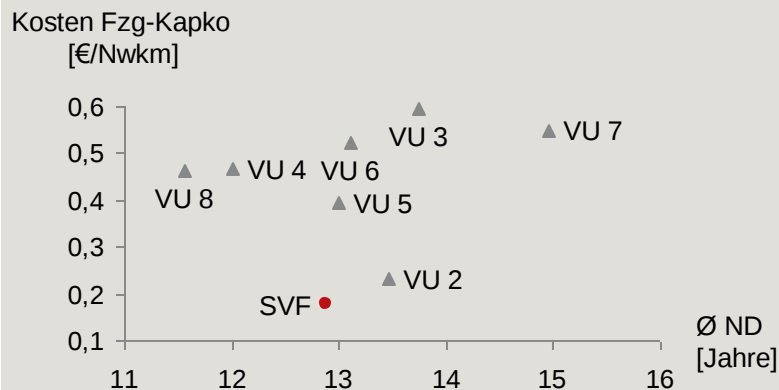
- 1) Enthält: operative Instandhaltung, Bereifung und Tauschteilauarbeitung
- 2) Enthält: Fzg.technik/Konstruktion, Garantiearbeiten, Sonderumbauten/Generalüberholungen, Sonstiges Instandhaltung
- 3) Inkl. Unfall/Vandalismus
- 4) Mischwert mit Azubis; Kosten aus Vorjahren mit Preisindex für Personalkosten preisbereinigt
- 5) Kosten aus dem Vorjahr mit dem allgemeinen Preisindex preisbereinigt

Instandhaltungskosten und Kapitalkosten der Fahrzeuge stehen in Abhängigkeit zueinander

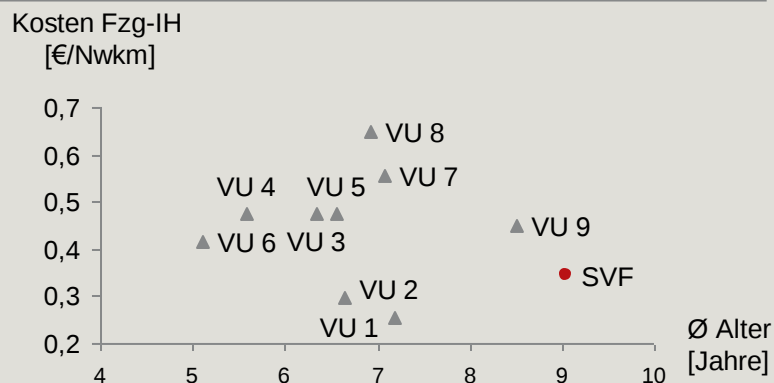
Abhängigkeiten – Instandhaltung/Fahrzeugkapitalkosten (unharmonisiert)²⁾

BUS

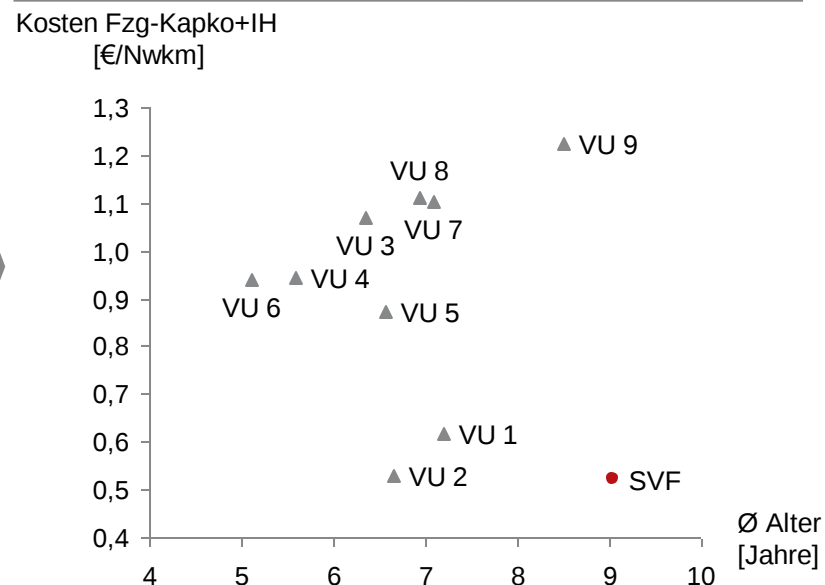
Fahrzeugkapitalkosten¹⁾



Instandhaltung



Instandhaltung und Fahrzeugkapitalkosten¹⁾



1) Bilanzielle Kosten (ohne Versicherung und Sonstiges)

2) Kosten aus Vorjahren preisbereinigt

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.2. Fahrzeuge

2.2.2.1. Bus

2.2.2.2. Schiene

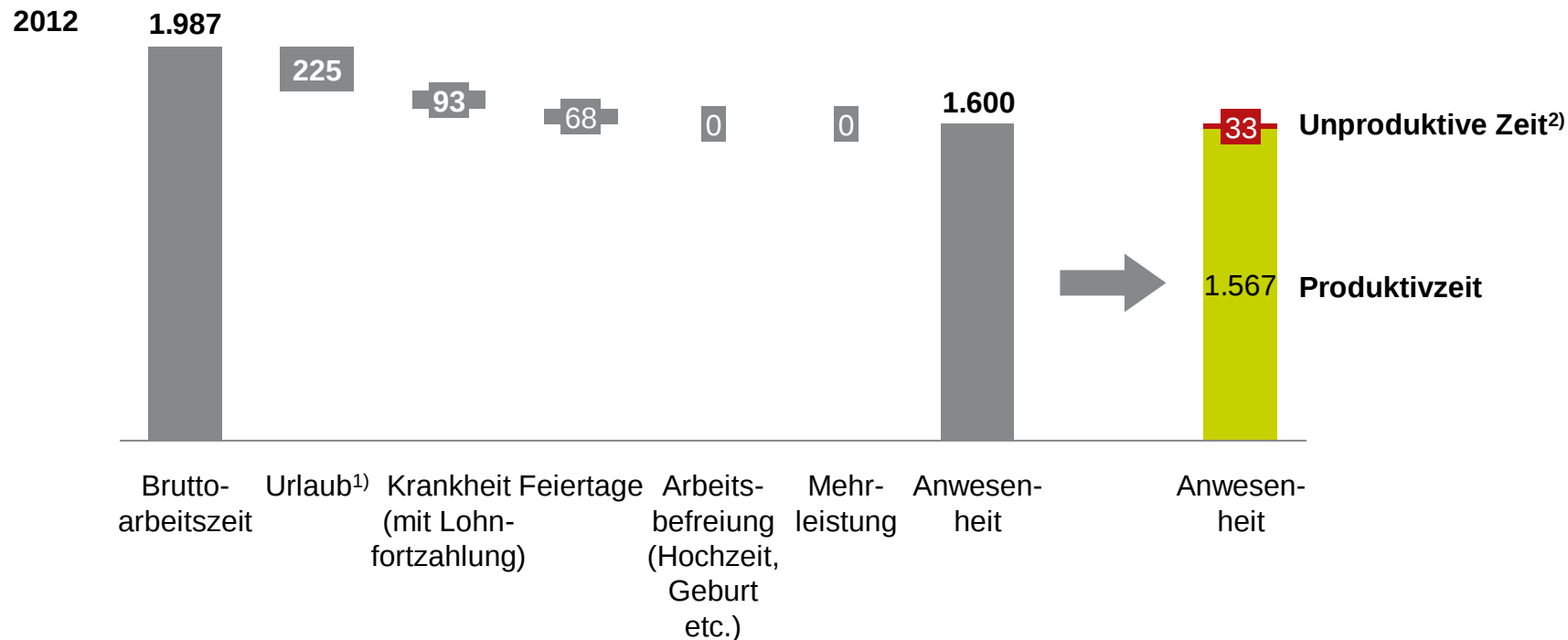
2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

Die Handwerker in der Schiene kommen auf knapp 1.570 Produktivstunden im Durchschnitt

Effektivstundenleistung Handwerker Schiene



1) Tatsächlich im Betrachtungsjahr genommener Urlaub

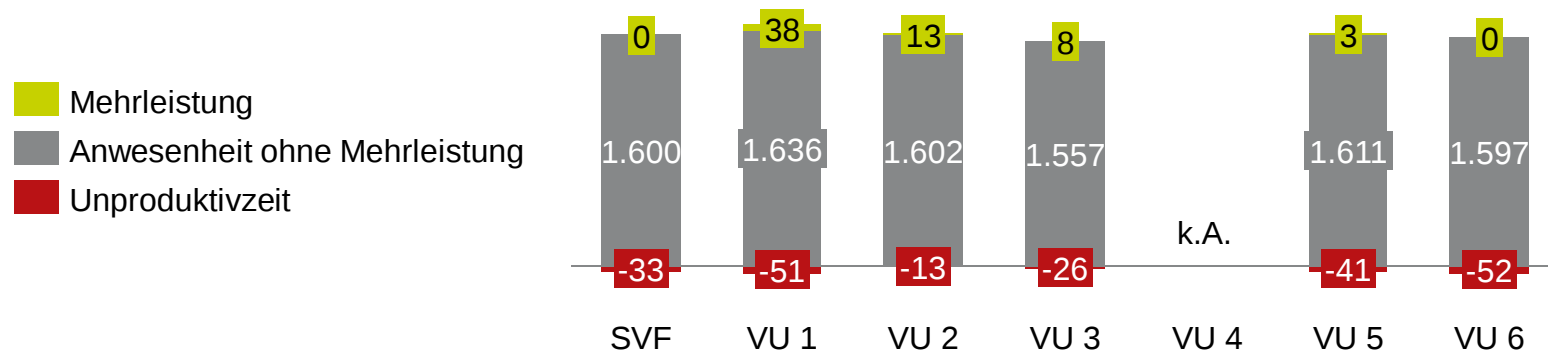
2) Z. B. Schulungen, betriebsärztliche Untersuchungen, Betriebsversammlungen o. ä.

Die Produktivstunden der SVF-Handwerker in der Schiene sind durchschnittlich

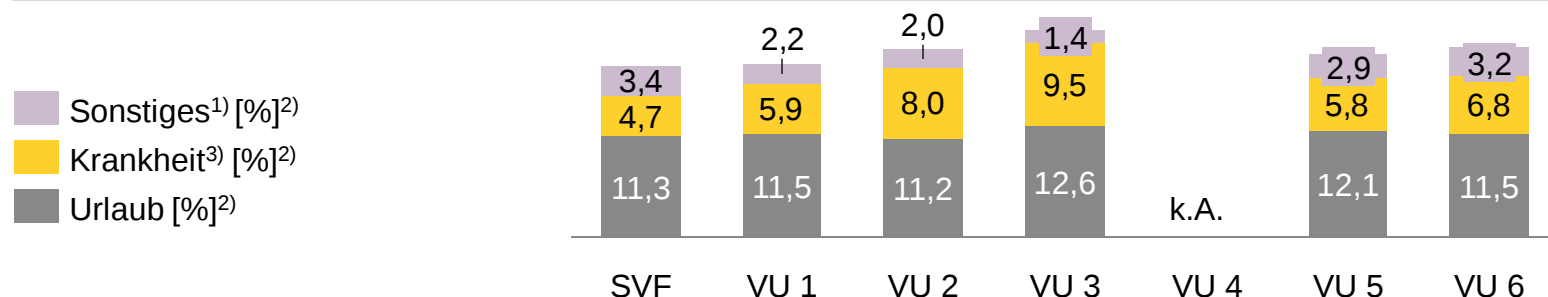
Quervergleich Effektivstunden Handwerker Schiene

Anwesenheit

Produktivstunden



Abwesenheit

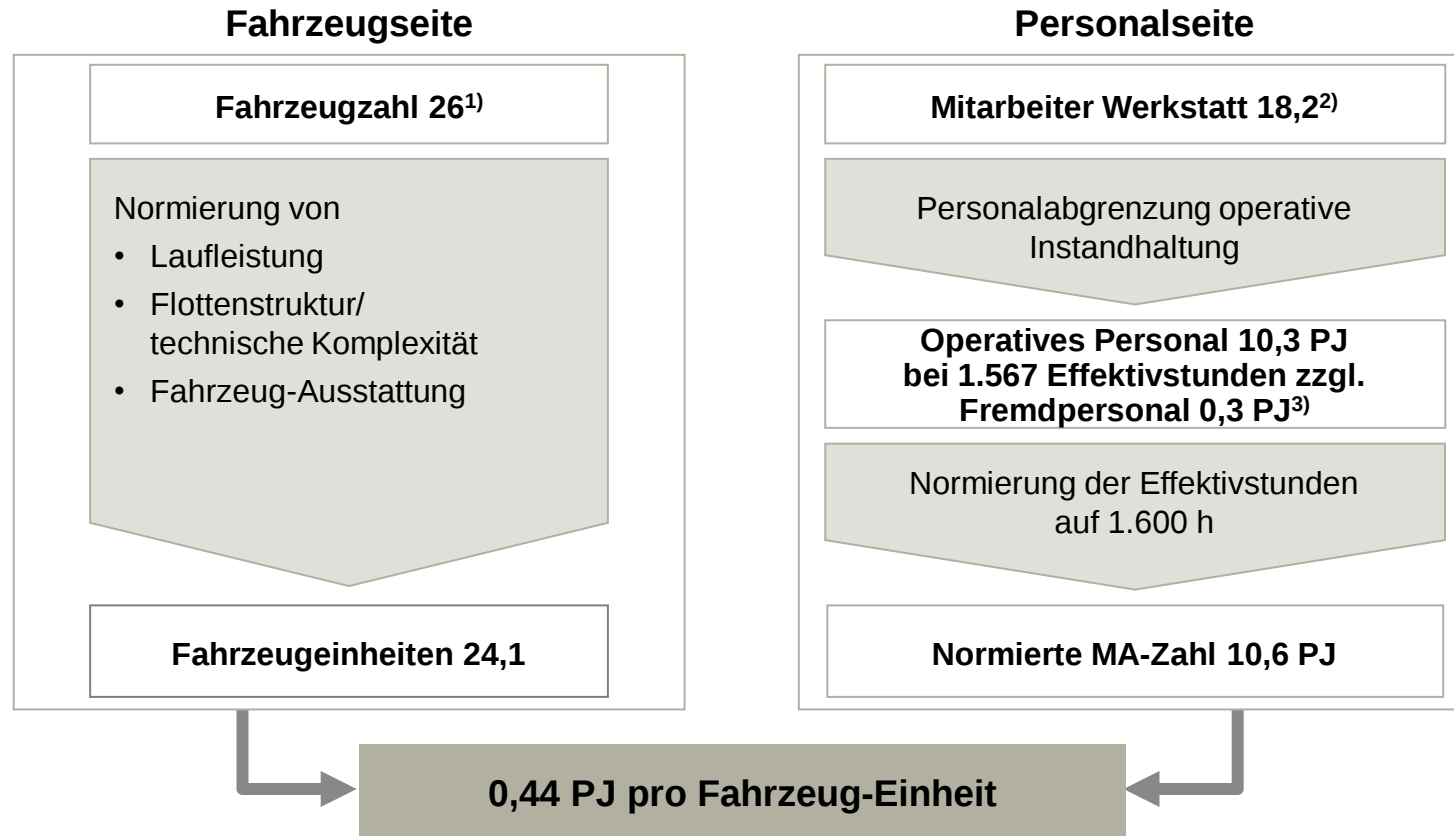


- 1) Enthält: Feiertage und sonstige Arbeitsbefreiung (Hochzeit, Geburtstag, etc.)
- 2) In Prozent der Bruttoarbeitszeit. Höhe ist abhängig von der Wochenarbeitszeit
- 3) Stunden mit Lohnfortzahlung

Die Produktivitätsbetrachtung der Instandhaltung basiert auf einer Normierung von Fahrzeugen und Personalen

Produktivitätsermittlung operative Instandhaltung Schiene

SCHIENE



1) Bezogen auf Gesamtflotte; in 2012 angeschaffte/ausgemusterte Fahrzeuge nur anteilig berücksichtigt

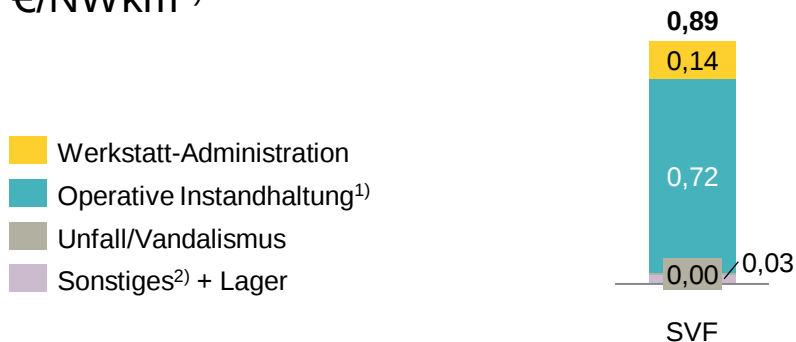
2) Anzahl Mitarbeiter (PJ) berechnet über die Personalbilanz

3) Kalkulierte PJ aus Fremdleistungskosten (nach Abzug Rendite und Verwaltungs-kostenanteil, Ansatz 50 % als Materialkosten und 50 % als Personalkosten)

Die SVF hat eine niedrige Produktivität in der Fahrzeuginstandhaltung Schiene und eine hohe Reservequote

Instandhaltungskosten: Schiene

€/NWkm⁴)



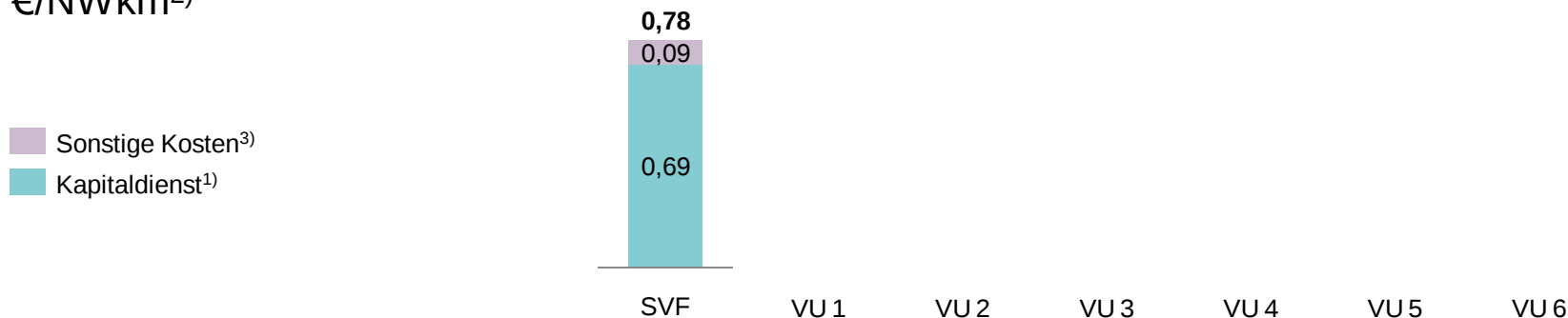
	SVF	VU 1	VU 2	VU 3	VU 4	VU 5	VU 6
Produktivität operative Instandhaltung [PJ/FzgE]	0,44	0,20	0,35	0,30	0,27	0,30	0,20
Produktivität Werkstatt-Administration [PJ/FzgE]	0,09	0,09	0,16	0,05	0,04	0,05	0,08
Materialkosten [T€/FzgE]	~ 11,8	~ 13,2	~ 24,0	~ 15,2	~ 12,0	~ 22,6	~ 10,4
Ø-Personalkosten je Handwerker [T€] ³⁾	34	48	57	49	42	38	53
Leerkilometerquote [%]	1,2	5,2	1,8	0,6	0,4	0,8	1,6
Fahrzeugreservequote [%]	53	25	11	26	33	26	13
Fahrzeuginstandhaltungskosten [T€/FzgE]	37,2	31,8	76,7	47,8	33,3	54,7	38,5

- 1) Enthält: operative Instandhaltung, Bereifung und Tauschteilaurarbeitung
- 2) Enthält: Fzg.technik/Konstruktion, Garantearbeiten, Sonderumbauten/Generalüberholungen, Sonstiges Instandhaltung
- 3) Mischwert mit Azubis; Kosten aus Vorjahren mit Preisindex für Personalkosten preisbereinigt
- 4) Kosten aus dem Vorjahr preisbereinigt

Die Kapitalkosten in der Schiene sind beim SVF geprägt von geringer Laufleistung und einer hohen Reservequote

Harmonisierter Quervergleich – Fahrzeugkapitalkosten Schiene

€/NWkm²)



Ø-Nutzungsdauer [Jahre]	32	35	30	35 - 49	k.A.	30	30
Ø-Laufleistung [Tkm]	39	82	73	60	k.A.	70	53
Fahrzeugreservequote [%]	53	25	11	26	33	26	13

1) Kalkulatorisch

2) Angegebener Kostensatz bezieht sich auf die Kapitalkosten der Fahrzeuge der Eigenleistung. Hinsichtlich der Reservequoten wird davon ausgegangen, dass diese bei den von dem VU selbst genutzten Fahrzeugen sowie bei den Fahrzeugen der eigenen Flotte des VU, die eventuell an Subunternehmer vermietet sind, identisch sind, Kosten aus dem Vorjahr preisbereinigt

3) Z. B. Versicherung, Fahrzeugwerbung; Reklameerlöse nicht berücksichtigt

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.2. Fahrzeuge

2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

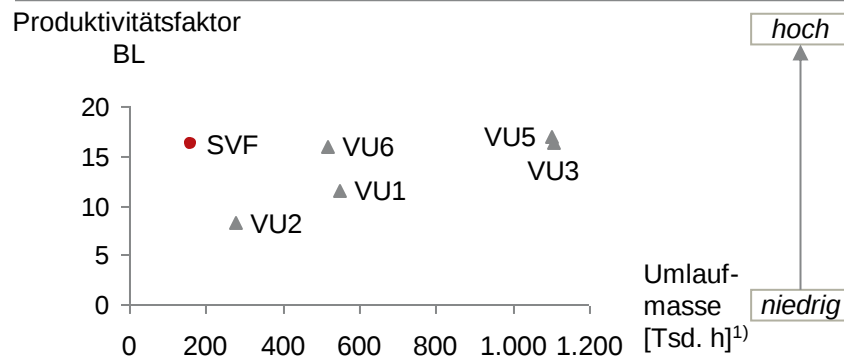
2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

Die Produktivität im Betriebsmanagement hängt weniger von der Unternehmensgröße als von den Prozessen ab

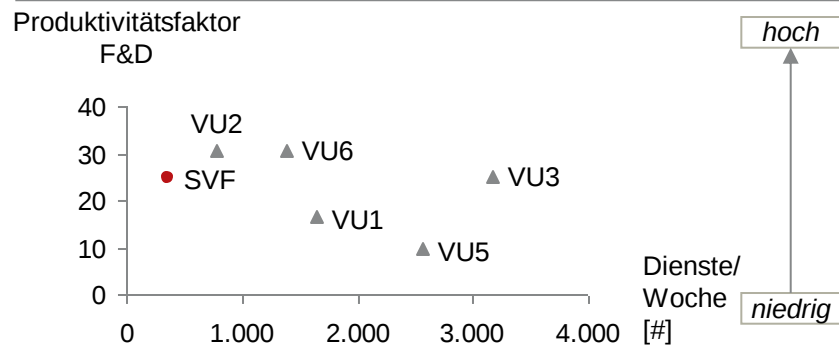
Betreuungsquoten – Betriebsmanagement

BUS + SCHIENE

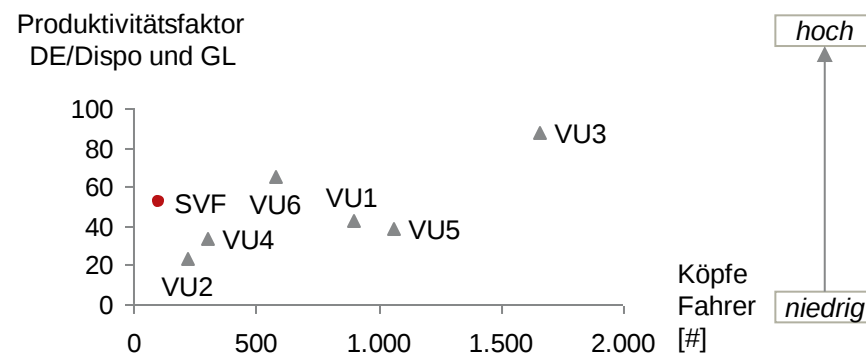
Betriebslenkung gesamt³⁾



Fahr- und Dienstplanung⁴⁾



Diensteinteilung/Dispo und Gruppenleitung



Produktivitätsfaktor BL =

$$\frac{\text{Umlaufmasse Fahrer}^{1)} \times \text{Jährliche Betriebszeit}}{\text{Effektivstundenmasse}^{2)} \times \text{Jährliche Besetztzeit}} \times \frac{\text{Mitarbeiter Leitstelle}}{\text{Leitstelle}}$$

Produktivitätsfaktor DE/Dispo und GL =

$$\frac{\text{Anzahl betreuter MA}}{\text{PJ Diensteinteilung/Dispo} + \text{PJ Gruppenleitung}}$$

Produktivitätsfaktor F&D =

$$\frac{\text{Anzahl Dienste [Tsd.]} \times \text{PJ Fahr- und Dienstplanung}}{\text{PJ Fahr- und Dienstplanung}}$$

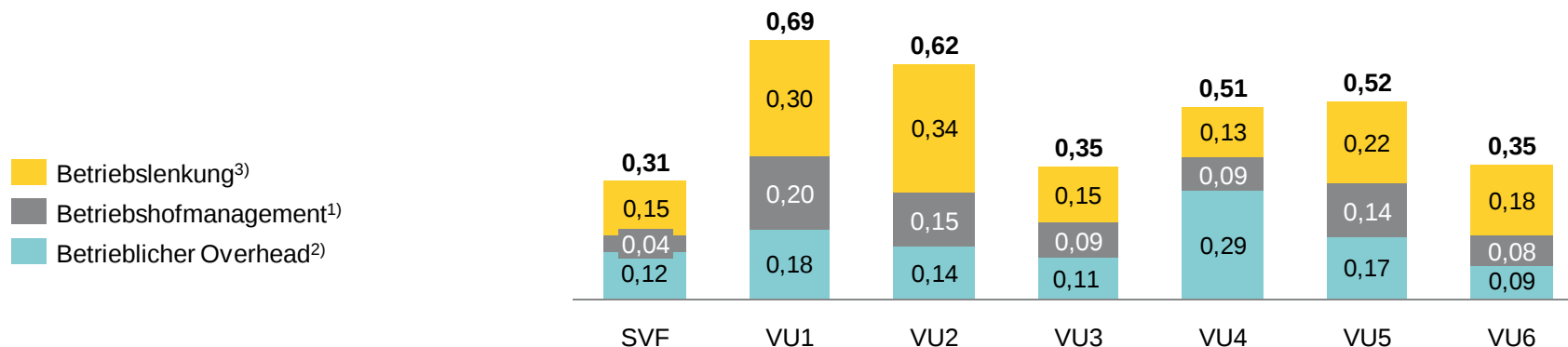
- Aktueller Wert
- ◆ Wert Voruntersuchung
- ▲ Alle anderen VU

- 1) Inkl. Stunden der Subunternehmer, sofern von der eigenen Leitstelle mit betreut
- 2) Inkl. Kapazitäten für Betreuung der Subunternehmer, sofern vorhanden; ggf. kalkuliert mit "PJ x 1.600 Effektivstunden"
- 3) Stationär und mobil, jeweils soweit vorhanden. VU 4 Daten nicht vorhanden.
- 4) VU 4 Werte nicht vorhanden

Die gute Produktivität des SVF im Betriebsmanagement führt zu einem vergleichsweise niedrigen Kostensatz

Harmonisierter Quervergleich – Betriebsmanagement €/NWkm⁵

BUS + SCHIENE



Kennzahl betrieblicher Overhead ²⁾ [Anzahl PJ/FD-PJ]	0,04	0,05	0,02	0,02	0,05	0,04	0,02
Produktivität Betriebshofmanagement ¹⁾ [Köpfe Fahrer/Anzahl PJ]	53	43	24	88	34	38	65
Betreute Fahrzeuge je Woche in HVZ ⁴⁾ [#]	218	1.145	432	1.828	607	1.945	823
Betreute Fahrzeuge/PJ Betriebslenkung ³⁾ [#]	30	40	23	45	38	23	42
Größe des bedienten Verkehrsgebietes [km²]	148	233	101	228	k.A.	737	278
RBL vorhanden [ja/nein]	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

- 1) Enthält: Dienstenteilung/Dispo, Gruppenleitung
- 2) Enthält: Betriebliche Administration, Fahr- u. Dienstplanung, Sonstiges Betrieb
- 3) Enthält die komplette Betriebslenkung
- 4) Inkl. Subunternehmer
- 5) Kosten aus den Vorjahren preisbereinigt

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.2. Fahrzeuge

2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

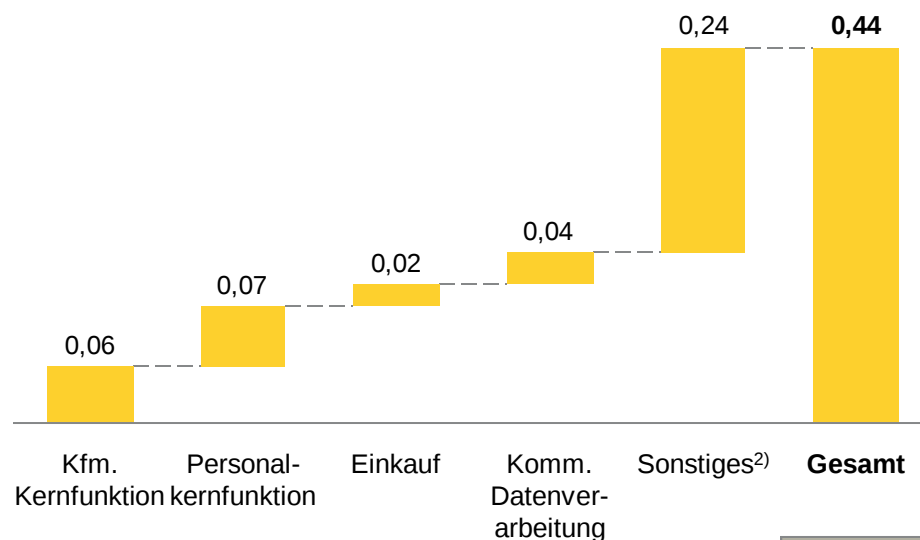
Die SVF-Overheadkosten machen etwa 10 % der Gesamtkosten aus

Klassischer Overhead

BUS + SCHIENE

Zusammensetzung 2012

€/NWkm



Anteil Overheadkosten an
Gesamtkosten der Eigenleistung¹⁾ [%]

2012

9,4

1) Inkl. kalkulatorischer Kapitalkosten

2) Leitungsfunktion, Betriebsrat, Recht/Versicherung, Ausbildung etc.

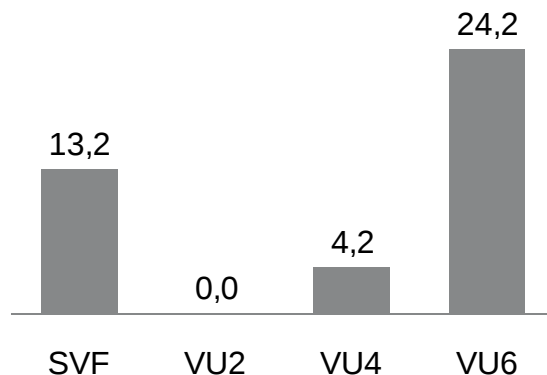
Die Produktivität in der kaufmännischen Kernfunktion ist bei allen Unternehmen noch verbesserungsfähig

Kaufmännische Kernfunktion – Produktivitätsvergleich

BUS + SCHIENE

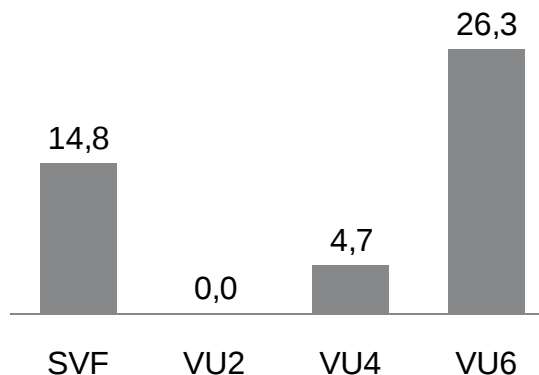
Betreutes Aufwandsvolumen¹⁾

Mio. €/PJ



Betreutes Aufwands- und Investitionsvolumen¹⁾

Mio. €/PJ



Inhalt:

- Externes Rechnungswesen: Beinhaltet Kreditoren-, Debitoren-, Sachkonten- und Anlagenbuchhaltung, Zuschussbearbeitung, Jahresabschluss, Steuern, unterjährige Abschlüsse
- Internes Rechnungswesen: Beinhaltet Controlling, Kostenrechnung, Auftrags- und Projekt-abrechnung (ohne dezentrale "Bereichssteuerung")

1) Betreutes Aufwands-/Investitionsvolumen = Ø der letzten drei Jahre (2009-2011 bzw. 2008-2010), Werte aus 2008-2010 mit allgemeinem Preisindex preisbereinigt

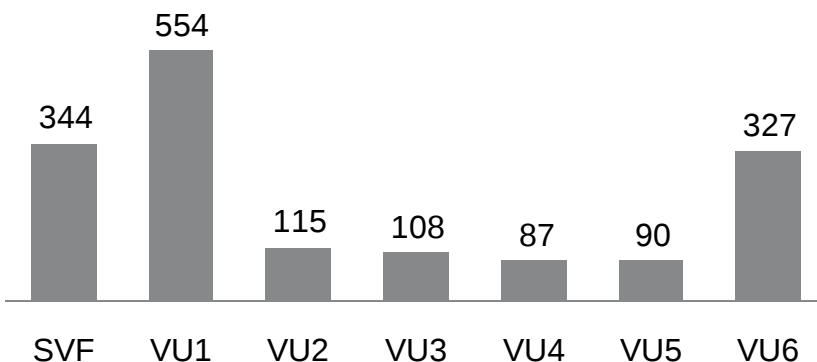
Die Produktivität der Personalkernfunktion ist zwischen den Unternehmen sehr unterschiedlich

Personalkernfunktion¹⁾ – Produktivitäts- und Kostenvergleich

BUS + SCHIENE

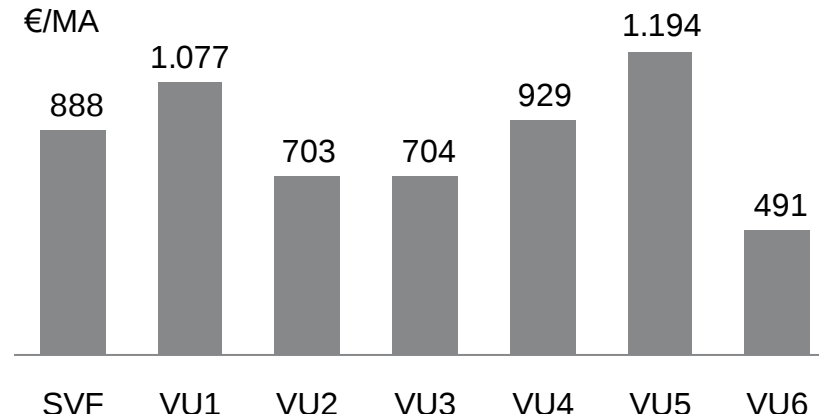
Produktivität

MA/PJ



Kosten²⁾

€/MA



Inhalt:

- Personalmanagement: Beinhaltet Personalverwaltung und -betreuung, Grundsatzangelegenheiten, Personalcontrolling, Tarif- und Arbeitsrecht etc.
- Personalabrechnung: Beinhaltet Lohn- und Gehaltsbuchhaltung, Zeitwirtschaft, Reisekosten und Spesenabrechnung

- 1) Enthält nicht die Personalentwicklung (Ermittlung Weiterentwicklungsbedarf, Erstellung Weiterentwicklungsprogramme, Organisation der Durchführung von Weiterbildungsmaßnahmen, Traineebetreuung)
- 2) Werte aus den Vorjahren mit allgemeinem Preisindex preisbereinigt

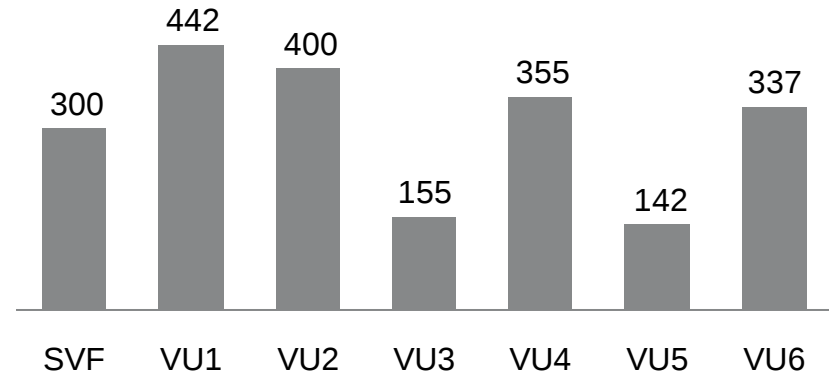
Die SVF erreicht bei den Kosten des Einkaufs pro Mitarbeiter durchschnittliche Werte

Einkauf – Kostenvergleich

BUS + SCHIENE

Kosten Einkauf

€/MA



Inhalt:

- Umfasst die Abwicklung von Großinvestitionen, die Beschaffung von Lager- und Nichtlagermaterialien sowie Dienstleistungen, Anfragen, Administration und Inventuren

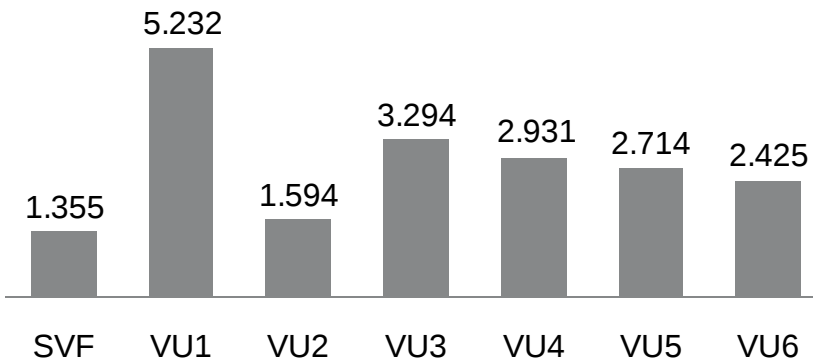
Die Kosten der kommerziellen Datenverarbeitung sind geprägt durch externe Dienstleister

Kommerzielle Datenverarbeitung – Kostenvergleich¹⁾

BUS + SCHIENE

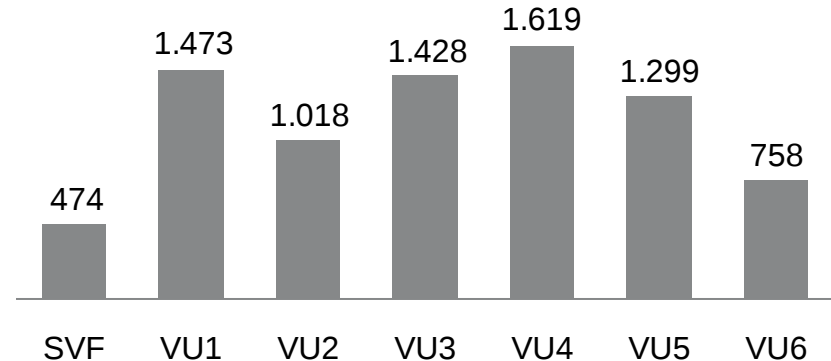
Kosten Datenverarbeitung

€/MA ohne Fahrdienst



Kosten Datenverarbeitung

€/MA inkl. Fahrdienst



Inhalt:

- Umfasst die DV-Organisation (Betreuung von DV-Anwendungen, Wartung und Weiterentwicklung der Anwendungssysteme, Software), Anwendungsentwicklung (Datenbanksysteme, Programmierung, Dokumentation der Anwendungshinweise), Rechenzentrum, Benutzerservice, Telekommunikationsinfrastruktur; Standardsoft- und Hardware (z. B. PC, Laptop, Monitore, ERP-Systeme etc.)
- Nicht enthalten sind ÖPNV-spezifische Programme wie z. B. Fahr- und Dienstplanprogramme, RBL etc.

1) Werte aus den Vorjahren mit allgemeinem Preisindex preisbereinigt

Die SVF hat im Quervergleich günstige Kosten im Overhead

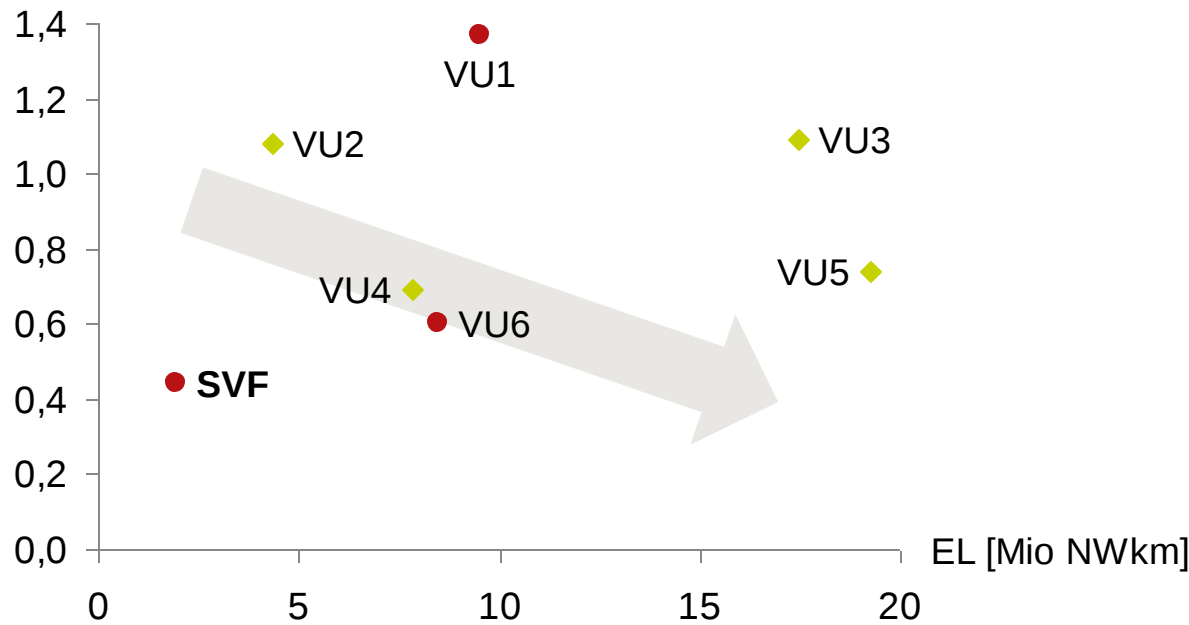
Harmonisierter Quervergleich – Klassischer Overhead

BUS + SCHIENE

Kosten OH
[€/Nwkm]¹⁾

Kommentar

- Entscheidend ist meist weniger die Höhe der Personalkosten, sondern die Produktivität und der Umfang der wahrgenommenen Aufgaben



Overhead größtenteils als:

- Dienstleistung Konzern
- Eigenerstellung

1) Werte aus den Vorjahren preisbereinigt

2.2. Analyse der Einzelfunktionen

2.2.1. Fahrdienst

2.2.2. Fahrzeuge

2.2.3. Betriebsmanagement

2.2.4. Klassischer Overhead

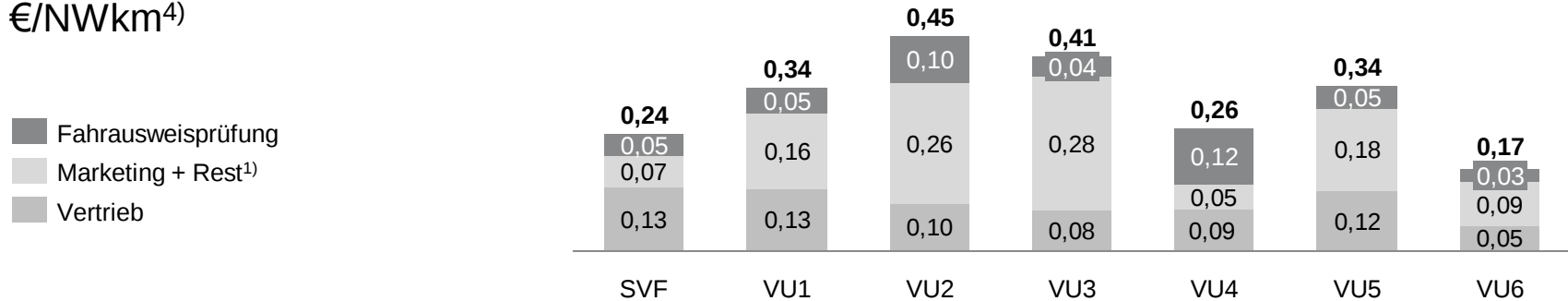
2.2.5. Nicht-Ausschreibungsumfang

Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen divergieren die Kosten im Kundenmanagement stark

Harmonisierter Quervergleich – Kundenmanagement

BUS + SCHIENE

€/NWkm⁴)



Anzahl eigene Verkaufsstellen [#]	1	2	2	2	k.A.	3	k.A.
Anzahl stationäre Automaten [#]	1	0	132	505	k.A.	437	k.A.
KvU Vertrieb ²⁾ [%]	8,1	5,8	9,5	5,8	8,9	8,4	3,8
kontrollierter Vordereinstieg	nein	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	Ja
Kontrollgrad [%]	1,0	1,0	1,6	1,2	k.A.	1,4	1,6
Beanstandungsquote ³⁾ [%]	3,1	2,9	1,7	1,7	k.A.	1,7	1,6
EBE-Einnahmen/Kosten Fahrausweisprüfung [%]	31,5	46,4	14,5	45,3	k.A.	51,7	52,6

Trotz Harmonisierung können einzelne Werte im KM/Vertrieb nur mit Detailanalyse vergleichbar gemacht werden, da die Kosten stark durch die Arbeitsteilung zwischen Verkehrsunternehmen, Verbund und Aufgabenträger sowie die Anforderungen durch Verbund/Aufgabenträger und Stadt-/Regionalverkehr beeinflusst werden

- 1) Enthält: Verkehrs- und Angebotsplanung, Verbundtätigkeit, Mobiles Informationspersonal, Sicherheitsdienst
- 2) KvU = Kosten Vertrieb / Umsatz
- 3) Beanstandungsquote = Anzahl Beanstandungen / Beförderte Personen
- 4) Kosten aus dem Vorjahr preisbereinigt

Gliederung

1. Teilnehmer und Methodik
2. Kosten
- 3. Erträge – Angebot**
4. Zusammenfassung
5. Anlage

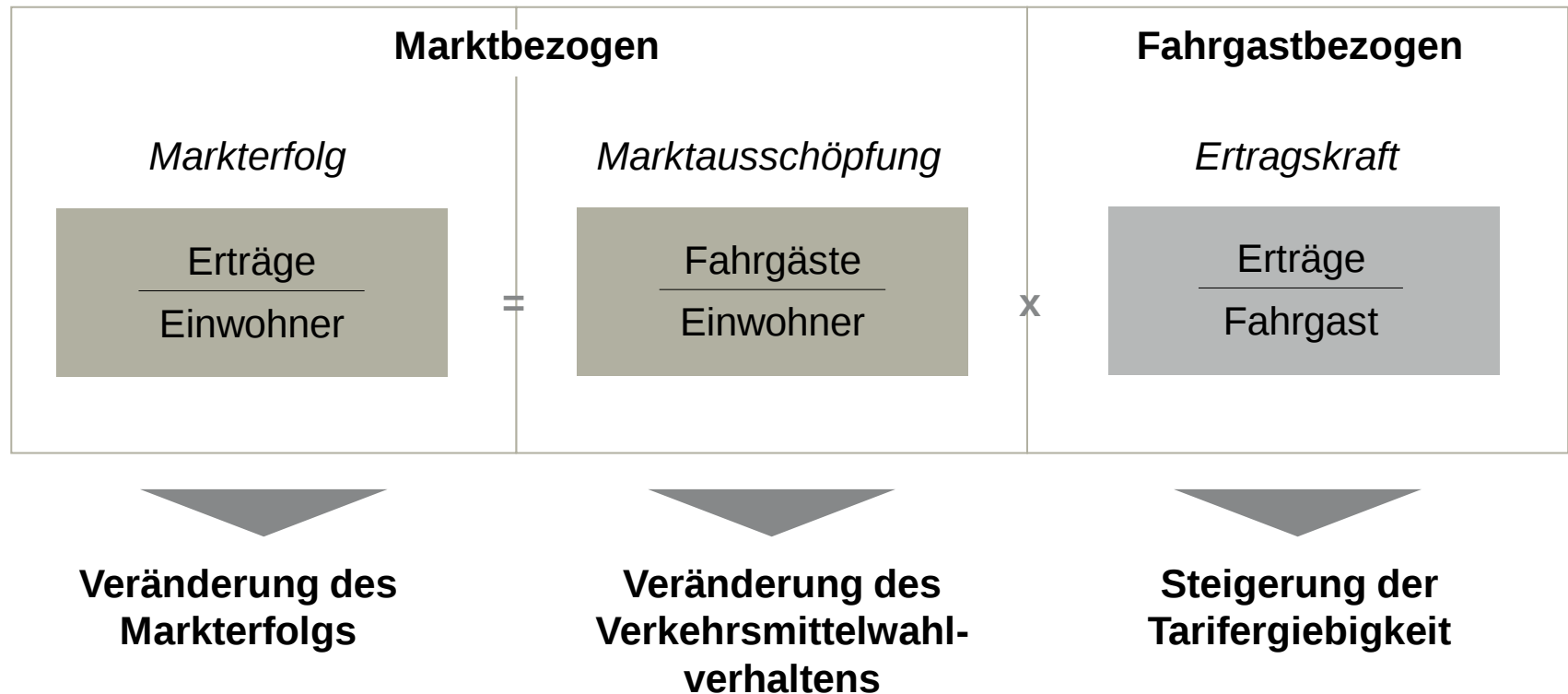
3. Erträge – Angebot

3.1. Ertragskraft, Marktausschöpfung, Markterfolg

3.2. Detailbetrachtung Angebot

Zur ganzheitlichen Ertragsoptimierung müssen alle fahrgast- und marktbezogenen Potenziale ausgeschöpft werden

Kennzahlen zur Erfolgsmessung

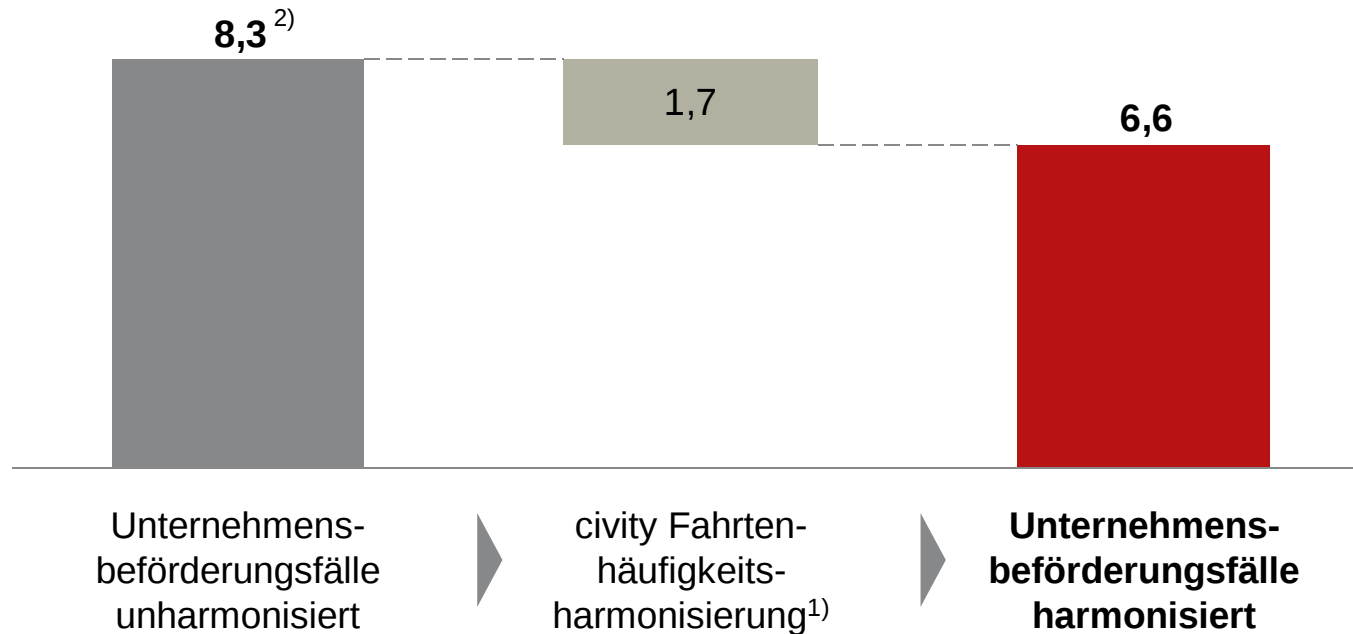


Für eine marktbezogene Betrachtung werden die Fahrgastzahlen der Vergleichsunternehmen harmonisiert

Harmonisierungsmethodik Unternehmensbeförderungsfälle

BUS + SCHIENE

Mio. UBF



► Das ÖPNV-Angebot der SVF nutzten in 2012 etwa 6,6 Mio. Fahrgäste (ohne Übersteiger; die Daten von PTV [bzw. ISUP] berücksichtigen dagegen Übersteiger und teilweise auch Linienbeförderungsfälle)

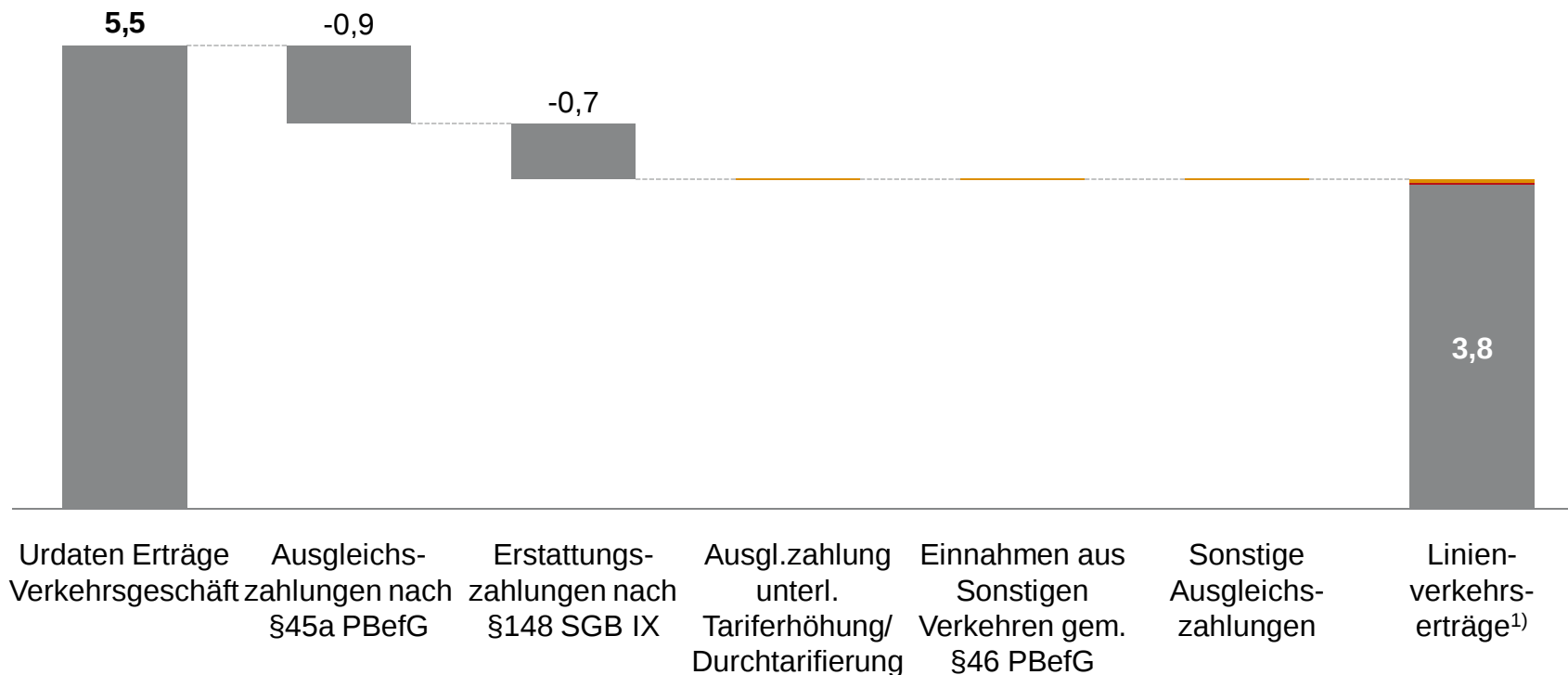
- 1) Die harmonisierten Fahrtenhäufigkeiten beruhen auf civity-Experteneinschätzungen zum Mobilitätsverhalten. Diese wiederum basieren auf empirischen Marktforschungsdaten, ergänzt durch plausible Annahmen von Fahrtenhäufigkeiten, individuelle Mitnahme- und Übertragbarkeitsregelungen sowie differierende Betriebsstunden und Nutzenschwellen.
- 2) Quelle: Hochrechnung auf Basis der Linienbeförderungsfälle lt. Schwerbehindertenzählung und Verhältnis UBF/LBF lt. VBB-Verkehrserhebung

In den folgenden Darstellungen werden die am Fahrgastmarkt erzielten Erträge berücksichtigt

Bereinigung der Erträge

BUS + SCHIENE

Mio. €



■ Einnahmen aus Maßnahmen zur Einnahmensicherung (EBE)
■ Fahrgeldeinnahmen aus freigestelltem Verkehr

■ Fahrgeldeinnahmen aus Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 PBefG
■ Fahrgeldeinnahmen nach §42 PBefG (nach EAVV)

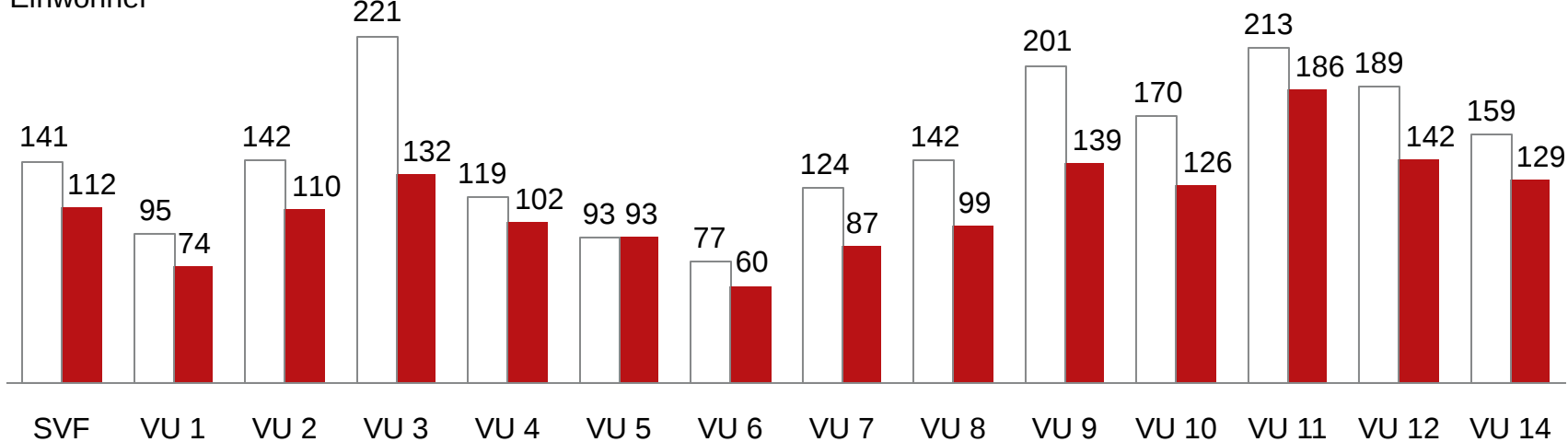
1) Enthält: Fahrgeldeinnahmen nach §42 PBefG (nach EAVV), Fahrgeldeinnahmen aus Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 PBefG, Fahrgeldeinnahmen aus freigestelltem Verkehr, Einnahmen aus Maßnahmen zur Einnahmensicherung (EBE)

Bei der Marktausschöpfung gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Unternehmen

Quervergleich Marktausschöpfung

BUS + SCHIENE

Fahrgäste¹⁾
Einwohner



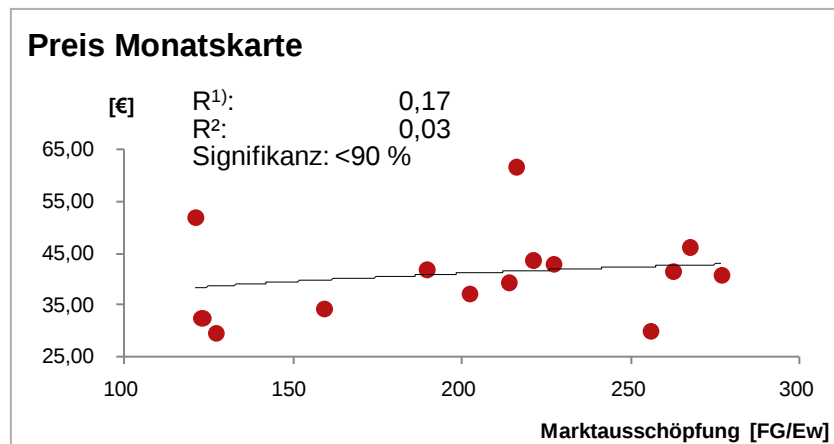
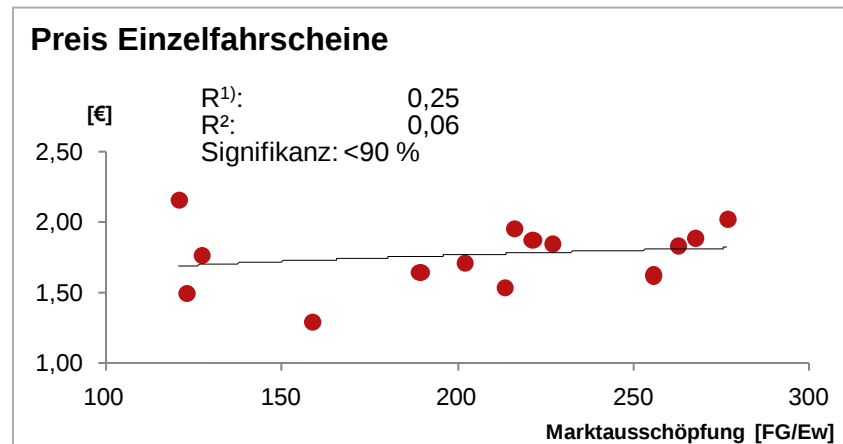
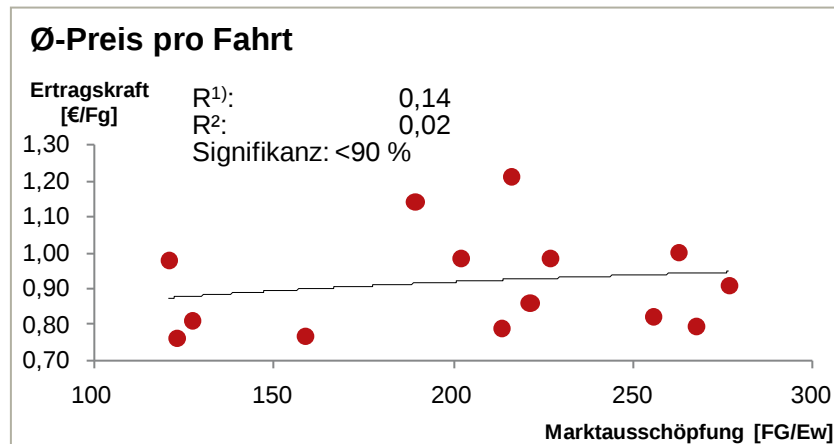
- Die SVF erreicht im Quervergleich eine leicht unterdurchschnittliche Marktausschöpfung; für Städte in der Größe von Frankfurt/Oder ist der Wert aber als überdurchschnittlich einzuschätzen
- Unternehmen mit Schienenverkehrsträger haben üblicherweise eine höhere Marktausschöpfung als reine Busunternehmen

□ Unharmonisiert ■ Harmonisiert

1) Fahrtenhäufigkeiten harmonisiert

Die Höhe der Fahrpreise hat keinen signifikanten Einfluss auf die Marktausschöpfung des öffentlichen Verkehrs

Exkurs: Beziehung zwischen Preis und Marktausschöpfung



- Eine statistische Analyse zeigt, dass kein signifikanter Zusammenhang zwischen Tarifniveau und Marktausschöpfung erkennbar ist
- Sowohl das Tarifniveau des Bartarifs als auch das Tarifniveau des Zeitkartentarifs weisen keine signifikante Korrelation mit der Marktausschöpfung auf

1) Produktmoment-Korrelationskoeffizient nach Pearson

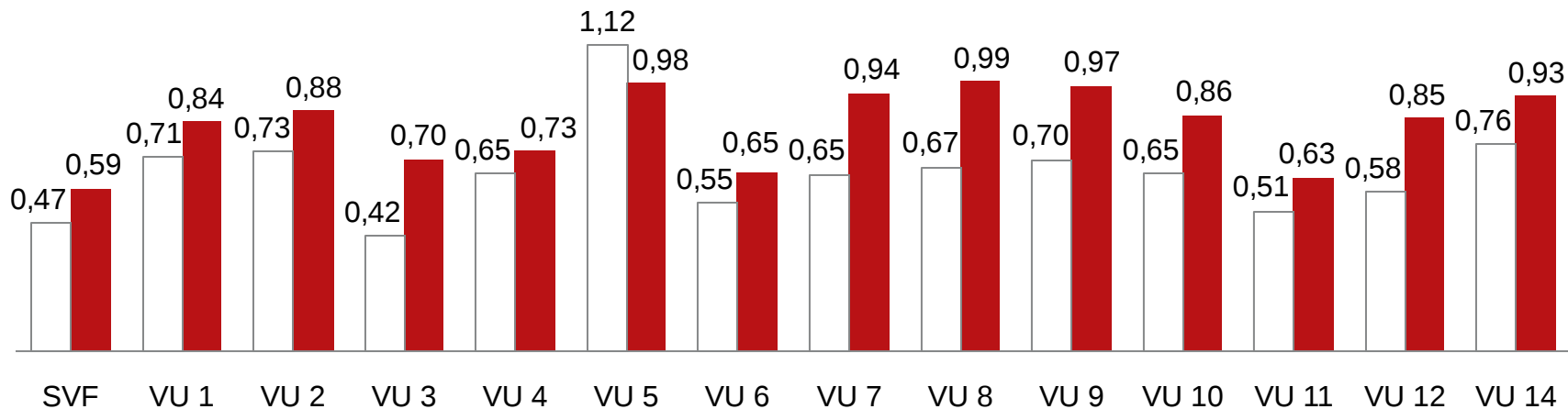
Die niedrige Ertragskraft der SVF wird maßgeblich durch das VBB-Tarifniveau bestimmt

Quervergleich Ertragskraft

BUS + SCHIENE

Linienverkehrserträge¹⁾

Fahrgast²⁾



- Die Ertragskraft wird auch durch das Tarifniveau und die Tarifstruktur beeinflusst
- Durch das niedrige Preisniveau im VBB sowie hohem Anteil an Studententickets liegt die Ertragskraft der SVF im Quervergleich auf unterdurchschnittlichem Niveau

□ Unharmonisiert ■ Harmonisiert

- 1) Kaufkraft und Inflation harmonisiert; enthält: Fahrgeldeinnahmen nach §42 PBefG (nach EAV), Fahrgeldeinnahmen aus Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 PBefG, Fahrgeldeinnahmen aus freigestelltem Verkehr, Einnahmen aus Maßnahmen zur Einnahmensicherung (EBE)
- 2) Fahrtenhäufigkeiten harmonisiert

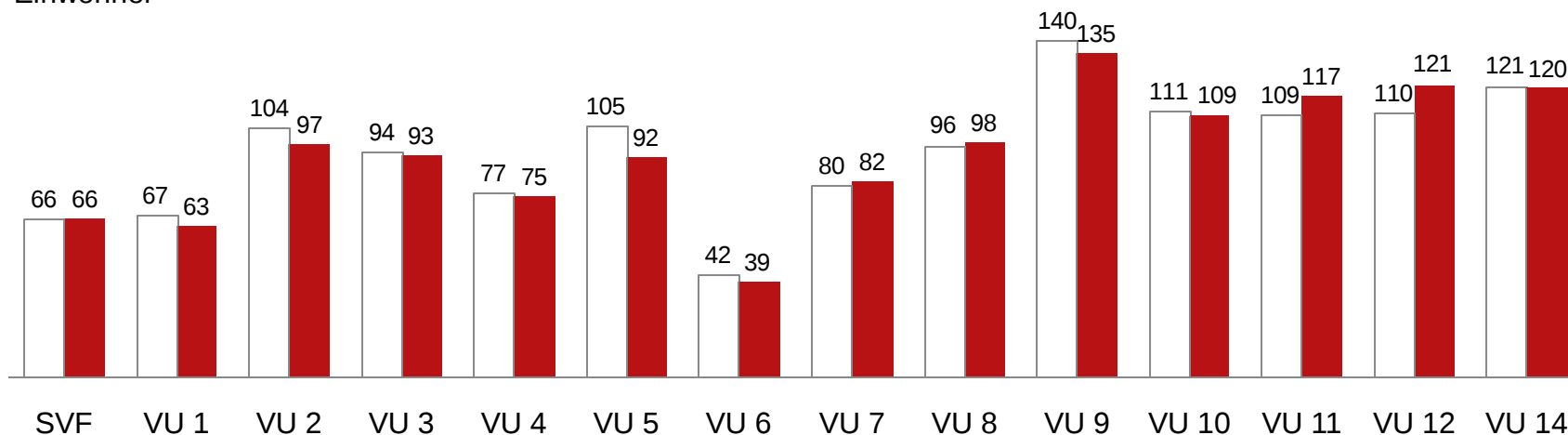
Beim Markterfolg liegt die SVF im Quervergleich in der unteren Hälfte

Quervergleich Markterfolg

BUS + SCHIENE

Linienverkehrserträge¹⁾

Einwohner



- Die SVF erreicht aufgrund seiner relativ niedrigen Ertragskraft und seiner durchschnittlichen Marktdurchdringung im Quervergleich mit den anderen Unternehmen einen unterdurchschnittlichen Wert beim Markterfolg

□ Unharmonisiert ■ Harmonisiert

1) Kaufkraft und Inflation harmonisiert; enthält: Fahrgeldeinnahmen nach §42 PBefG (nach EAV), Fahrgeldeinnahmen aus Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 PBefG, Fahrgeldeinnahmen aus freigestelltem Verkehr, Einnahmen aus Maßnahmen zur Einnahmensicherung (EBE)

3. Erträge – Angebot

3.1. Ertragskraft, Marktausschöpfung, Markterfolg

3.2. Detailbetrachtung Angebot

Das Verkehrsangebot wird hinsichtlich seiner Attraktivität gegenüber dem Kunden quantitativ beurteilt

Einflussfaktoren auf Angebotsindex

Reisekette	Entscheidend aus Kundensicht		Entsprechende Kennzahl	Gewichtung
		Wie lang ist der Weg zur nächsten Haltestelle?	Haltestellenabfahrten pro Einwohner	30 %
		Wie viele Stunden wird ein Angebot bereitgestellt?		
		Wie häufig fährt ein Fahrzeug von einer Haltestelle?		
		Wie lange benötigt der Fahrgast für eine durchschnittliche Strecke?	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit	25 %
		Wie häufig muss ein Fahrgast umsteigen?	Umsteigefaktor	25 %
		Wie viel Platz hat der Kunde in den Verkehrsmitteln?	Platzkilometer pro Einwohner im Bedienungsgebiet	20 %

Die Verkehrsunternehmen unterscheiden sich vor allem bei den quantitativen Aspekten des Angebots

Detailbetrachtung relevanter Angebotskennzahlen

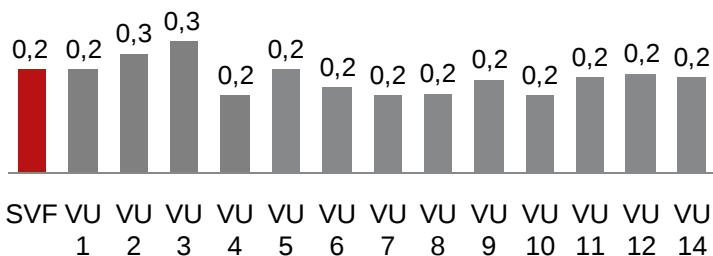
BUS + SCHIENE

Haltestellenabfahrten je Einwohner

Gewichtung

30 %

in Anzahl an einem Ø Werktag

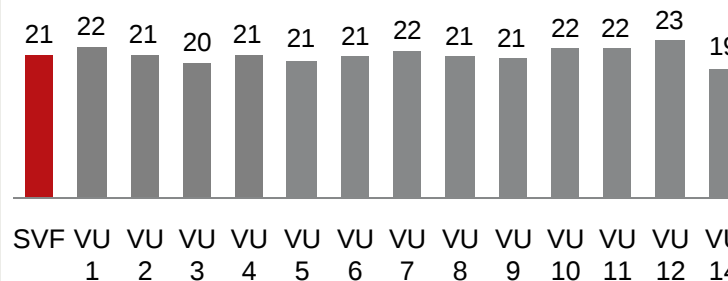


Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit

Gewichtung

25 %

km/h

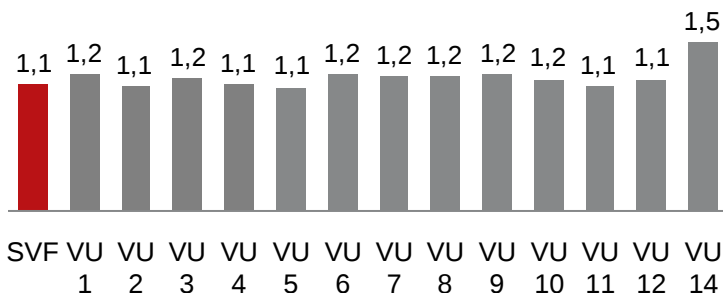


Umsteigefaktor

Gewichtung

25 %

LBF/UBF

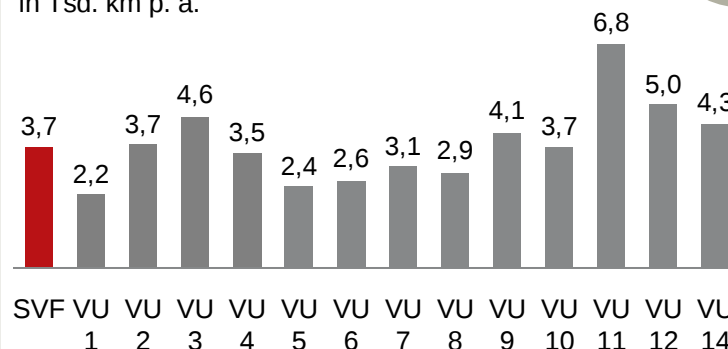


Platzkilometer je Einwohner

Gewichtung

20 %

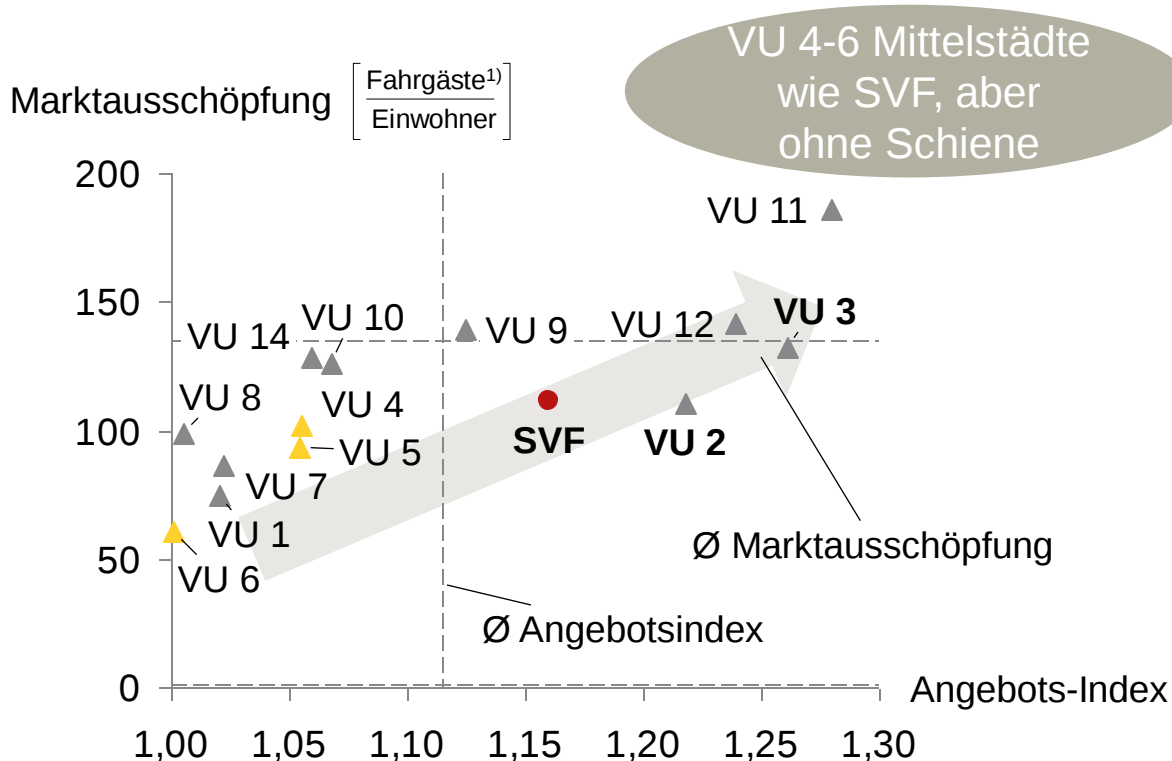
in Tsd. km p. a.



Bezogen auf die Stadtgröße wirkt sich das gute Angebot der SVF bei der Marktausschöpfung kaum aus

Angebotsindex und Marktausschöpfung

BUS + SCHIENE



Einflussfaktoren

Marktausschöpfung

- Einpendlerquote
- Siedlungsdichte
- Angebotsindex

Angebotsindex

- Haltestellenabfahrten pro Einwohner
- Platzkilometer pro Einwohner
- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit
- Umsteigefaktor

► Die Marktausschöpfung der SVF lässt nicht auf signifikanten einen Schienenbonus schließen

--- Durchschnittswert

1) Fahrtenhäufigkeiten harmonisiert

Gliederung

1. Teilnehmer und Methodik
2. Kosten
3. Erträge – Angebot
- 4. Zusammenfassung**
5. Anlage

Im Quervergleich zeigt sich in nur wenigen Bereichen der Busleistung größerer Handlungsbedarf für die SVF

Kostenseitige Positionierung bezüglich Eigenleistung – Bus

		Kosten-niveau	Produk-tivität	Effektiv-stunden	Tarif-niveau	Material-kosten	Reserve-quote	Kosten vom Umsatz
Fahrdienst								
Fahrzeuge	Fahrzeug-kapitalkosten							
	Werkstatt-Verwaltung							
	Operative Instandhaltung							

Legende: ++  --

Im Quervergleich zeigt sich in mehreren Bereichen der Schiene großer Handlungsbedarf für die SVF

Kostenseitige Positionierung bezüglich Eigenleistung – Schiene

		Kosten-niveau	Produk-tivität	Effektiv-stunden	Tarif-niveau	Material-kosten	Reserve-quote	Kosten vom Umsatz
Fahrdienst								
Fahrzeuge	Fahrzeug-kapitalkosten							
	Werkstatt-Verwaltung							
	Operative Instandhaltung							

Legende: ++  --

Im Quervergleich zeigt sich in den Bereichen, die Bus und Schiene gemeinsam nutzen, Handlungsbedarf für die SVF

Kostenseitige Positionierung bezüglich Eigenleistung – Bus + Schiene

		Kosten-niveau	Produk-tivität	Effektiv-stunden	Tarif-niveau	Material-kosten	Reserve-quote	Kosten vom Umsatz
Betriebs-management	Betriebs-lenkung							
	Betriebshof-management							
	Betrieblicher Overhead							
Klassischer Overhead	Overhead Gesamt							
Kunden-management	Vertrieb							

Legende: ++  --

Im Fahrdienst und bei den Fahrzeugkapitalkosten gibt es nur wenig Handlungsbedarf

Zusammenfassung und Handlungsbedarf (1 von 4)

Funktion

Fahrdienst

Fahrzeugkapitalkosten

Status quo und Handlungsbedarf

- Im Quervergleich niedrige Kilometerkosten bei Bus und Schiene; das niedrige Tarifniveau der Fahrer ist ein wesentlicher Grund – dennoch Abstand zum privaten Tarifniveau
- Die Produktivzeit der Busfahrer ist durchschnittlich, während die der Schienenfahrer relativ hoch ist, trotz relativ niedriger Bruttoarbeitszeit
- Maßnahmen zur nachhaltigen, leichten Senkung des Krankenstandes einleiten
- Hohe Reservequote bei Bus und Schiene im Quervergleich; auch unter Berücksichtigung von SEV-Leistungen des Busbereichs für die Straßenbahn
- Reservequote reduzieren
- Prüfen, ob Nutzungsdauer der Fahrzeuge gestreckt werden kann – dabei Auswirkungen auf Instandhaltungskosten berücksichtigen

In der Instandhaltung gibt es Verbesserungsmöglichkeiten

Zusammenfassung und Handlungsbedarf (2 von 4)

Funktion

Fahrzeug Instandhaltung

Status quo und Handlungsbedarf

- Kosten je Fahrzeugeinheit für Bus sind durchschnittlich, sehr hoch für Schiene
- Ursachen:
 - Bus: niedrige Produktivität in der Werkstatt-Administration und der operativen Instandhaltung, hohe Reservequote
 - Schiene: sehr niedrige Produktivität der operativen Instandhaltung, sehr hohe Reservequote
- Kosten je Fahrzeug könnten in den kommenden Jahren wegen alternder Flotte steigen
- Prozesse und Kosten in der Instandhaltung prüfen und Verbesserungsmaßnahmen bezüglich Produktivitäten einführen

Es gibt nur geringen Handlungsbedarf im Betriebsmanagement und im Overhead

Zusammenfassung und Handlungsbedarf (3 von 4)

Funktion

Betriebsmanagement

Status quo und Handlungsbedarf

- Produktivität in betrieblichem Overhead und Betriebslenkung verbesserungsbedürftig
- Arbeitsteilung/Prozesse in diesen Bereichen prüfen und Verbesserungsmaßnahmen bezüglich Produktivitäten einführen

Klassischer Overhead

- Im Quervergleich zwar niedrige Overhead-Kosten
- Grund dafür sind niedrige Kosten in den individuellen Bereichen sowie gute Produktivitäten
- Dennoch Abstand zum Marktniveau
- Aufgabenkritik durchführen und ggf. Aufgabenumfang reduzieren

Im Kundenmanagement sind die Ansatzpunkte für weitere Kostensenkungen im Detail zu prüfen

Zusammenfassung und Handlungsbedarf (4 von 4)

Funktion

Kunden- management

Status quo und Handlungsbedarf

- Niedriger Kostensatz im Quervergleich im Bereich Marketing (inklusive Verkehrs- und Angebotsplanung, Mobiles Infopersonal, Verbundtätigkeit und Sicherheitsdienst)
- Der Kostensatz für Vertrieb dagegen ist überdurchschnittlich
- Kosten vom Umsatz senken

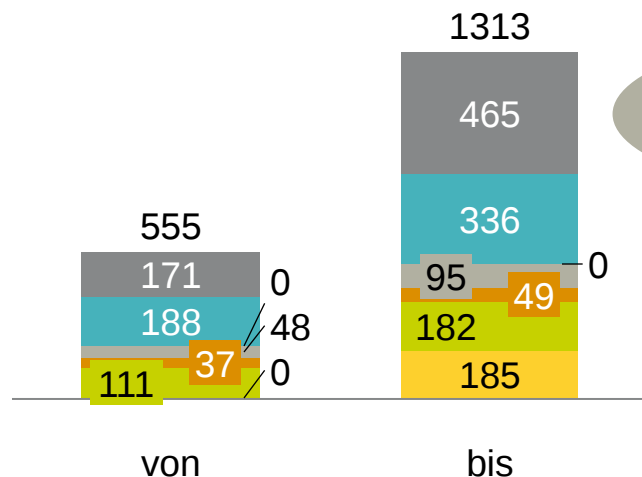
Die Optimierungsmöglichkeiten addieren sich auf einen mindestens mittleren sechsstelligen Betrag

Optimierungsmöglichkeiten Kosten

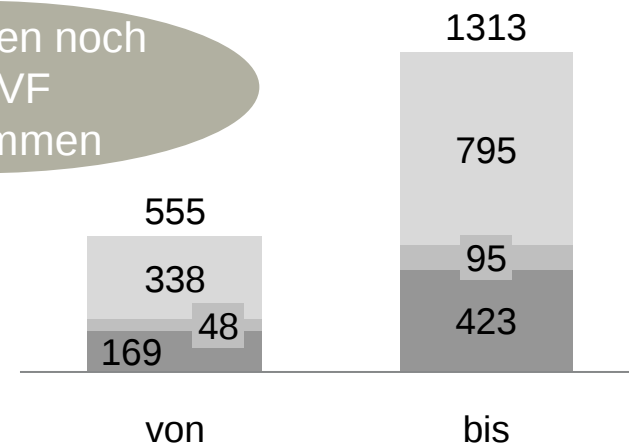
Tsd. €

ERSTE ABSCHÄTZUNG

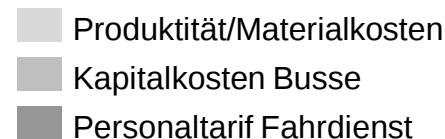
Nach Wertschöpfungsbereichen



Nach Ansatzpunkten

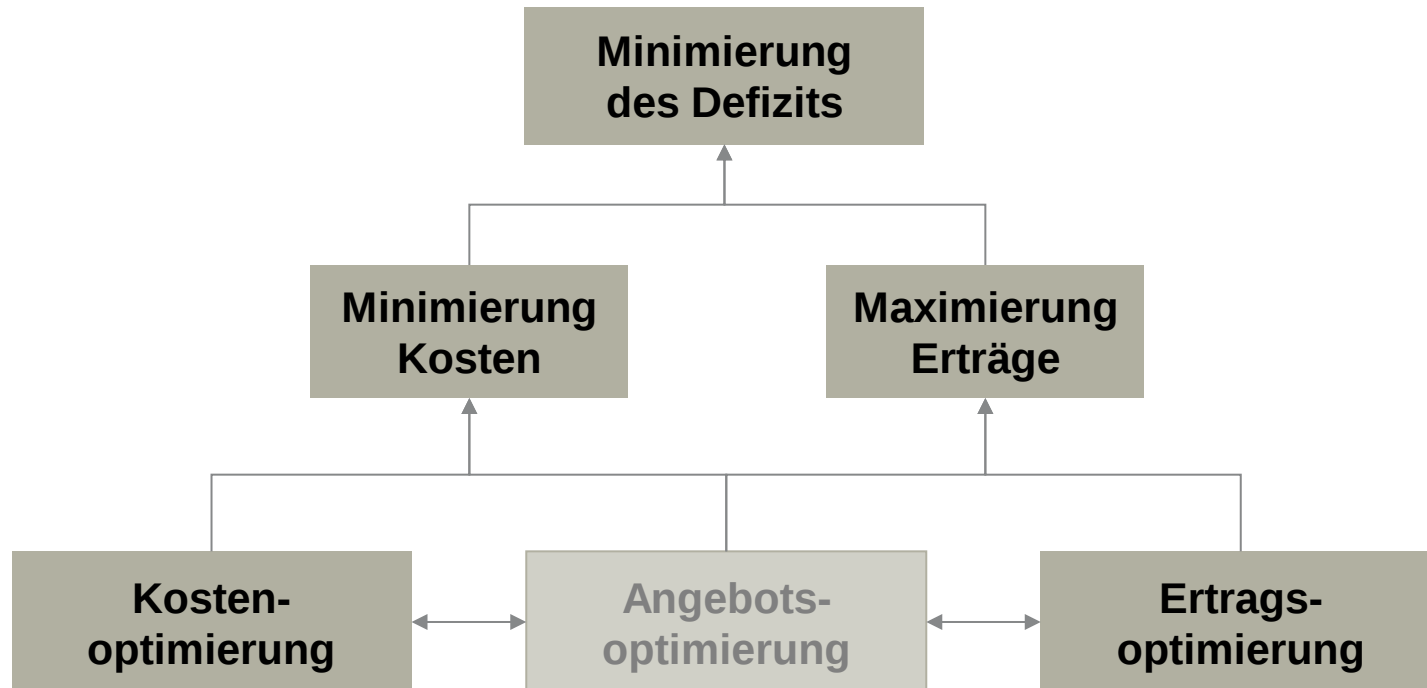


► **Dazu kommen eingesparte Investitionen in niedriger zweistelliger Mio-Höhe durch eine Reduzierung der Reservequote in der Schiene um sechs bis sieben Fahrzeuge**



Das Verkehrsangebot ist das zentrale Bindeglied im Rahmen einer ganzheitlichen kosten- und ertragsseitigen Optimierung

Ganzheitlicher Analyseansatz



- Kernziel einer individuellen, ganzheitlichen Analyse ist die Bestimmung der zentralen Stellhebel zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei den gegebenen (verkehrs-)politischen Zielen

Die Analyse zeigt mehrere Ansatzpunkte zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der SVF auf

Fazit

- Im kommunalen Quergleich weist die Städtische Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder (SVF) günstige Kosten auf. Dies liegt allerdings maßgeblich an dem im Vergleich zu anderen Bundesländern niedrigen Personaltarifniveau der SVF
- Daher deuten verschiedene Kennzahlen auf **zahlreiche Optimierungspotenziale** hin:
 - Produktivitäten in der Instandhaltung und dem Betriebsmanagement zu niedrig
 - Personaltarif oberhalb privatem Niveau (politische Durchsetzbarkeit und Angemessenheit einer Umsetzung allerdings fraglich)
 - Marktdurchdringung der SVF unter Berücksichtigung der Stadtgröße, des Einsatzes von Straßenbahnen und des überdurchschnittlichen Angebots im Quervergleich zu niedrig
- Die **kostenseitigen Potenziale** werden in der **Obergrenze auf über 1 Mio. Euro** geschätzt
- Es ist zu erwarten, dass zukünftige Kostensteigerungen bei wesentlichen Kostenblöcken (Personal, Energie) einen Teil der aufgezeigten Potenziale kompensieren werden
- Insgesamt zeigt die Analyse, dass das aktuelle Angebot des ÖPNV in Frankfurt/Oder deutlich wirtschaftlicher als derzeit erbracht werden könnte bzw. bei aktuellem Defizit und verbesserter Wirtschaftlichkeit deutlich mehr ÖPNV möglich wäre
- Die Potenziale reichen aber nicht aus, um das Ziel einer Defizitsenkung von 2,8 Mio. Euro p. a. zu erreichen

Gliederung

1. Teilnehmer und Methodik
2. Kosten
3. Erträge – Angebot
4. Zusammenfassung
- 5. Anlage**

Die Berechnung der Produktivitäten in der Instandhaltung erfolgt auf Basis von Fahrzeugeinheiten

civity-Methodik

Für die Ermittlung der Fahrzeugeinheiten orientiert sich civity an der VDV-Schrift 881, die entsprechend weiterentwickelt und verfeinert wurde. Dabei sind Erfahrungen aus anderen Projekten eingeflossen:

- Die Äquivalenzziffern der Fahrzeuge gleichen denen der VDV-Schrift 881 (Normierungsbasis Solo-Niederflur)
- Berücksichtigung des Geschwindigkeitsfaktors bei der Berechnung der Fahrzeugeinheiten – allerdings auf andere Art und Weise¹⁾
- Der Alterseffekt wird durch eine Alterskurve, basierend auf einer eigenen Analyse des Altersverlaufs von Instandhaltungskosten, abgebildet
- Die technischen Zuschlagsfaktoren entsprechen denen der VDV-Schrift – allerdings werden sie in anderer Weise berücksichtigt, als es die VDV-Schrift vorsieht²⁾

- 1) VDV: Berücksichtigung als globaler Multiplikator, der auch auf die Alters-, Laufleistungs- und Ausstattungseffekte wirkt
civity: Separierung der Effekte, da z.B. Ausstattungselemente oder gesetzliche Untersuchungen nicht geschwindigkeitsabhängig sind
- 2) civity: Ermittlung der Multiplikatoren je Ausstattungsmerkmal in Abhängigkeit von relevanten Einflussfaktoren (Alter, Laufleistung, Geschwindigkeit)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Mirko Schnell



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 021
mobile: +49.163.309 61 61
email: mirko.schnell@civity.de
www.civity.de

Martin Schilling



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 022
mobile: + 49.151.62 92 16 72
email: martin.schilling@civity.de
www.civity.de

Wirtschaftlichkeit SVF und Szenarien zur Angebotsoptimierung

Abschlussdokumentation (Kurzfassung)

Stadt Frankfurt an der Oder –
Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Frankfurt an der Oder, 22. November 2013



Gliederung

- 1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung**
2. Wirtschaftlichkeitsanalyse
3. Angebotsoptimierung
4. Fazit

Es ist zu klären, wie die Stadt Frankfurt/Oder im ÖPNV insgesamt 2,8 Mio. Euro pro Jahr einsparen kann

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

- Das Defizit der Städtischen Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder (SVF) lag in 2012 bei gut 5 Mio. Euro
- Vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Stadt Frankfurt/Oder gibt es ein politisch diskutiertes Einsparziel von 2,8 Mio. Euro im ÖPNV aus Sicht der Stadt
- Es ist zu untersuchen, ob dieses Einsparziel mit Hilfe von
 - **betrieblichen Optimierungen** bei der SVF und/oder
 - **Angebotsreduzierungen** in der Schwachverkehrszeit (Szenario 1 „SVZ“) oder Hauptverkehrszeit (Szenario 2 „HVZ“)erreicht werden kann
- Im Folgenden werden Methodik und Ergebnisse der Untersuchung zu diesen beiden Themen kurz dargestellt¹⁾

1) Für weitere Details siehe jeweils die ausführliche Dokumentation zu den beiden Themen

Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
- 2. Wirtschaftlichkeitsanalyse**
3. Angebotsoptimierung
4. Fazit

Die neun Vergleichsunternehmen für den Busbereich kommen aus acht Bundesländern

Vergleichsunternehmen Bus¹⁾

VU 1	
Anzahl Fzg.	109
Anzahl PJ	218

VU 2	
Anzahl Fzg.	147
Anzahl PJ	363

VU 3	
Anzahl Fzg.	79
Anzahl PJ	170

VU 4	
Anzahl Fzg.	64
Anzahl PJ	201

VU 5	
Anzahl Fzg.	83
Anzahl PJ	188



SVF (Bus)	
Anzahl Fzg.	25
Anzahl PJ	63



VU 6	
Anzahl Fzg.	98
Anzahl PJ	268

VU 7	
Anzahl Fzg.	60
Anzahl PJ	144

VU 8	
Anzahl Fzg.	41
Anzahl PJ	157

VU 9	
Anzahl Fzg.	56
Anzahl PJ	68

1) Fahrzeuge dargestellt als die im Besitz des VU befindliche Fahrzeugflotte (ggf. Nutzung durch Tochter/Schwester/Sub möglich); PJ dargestellt als PJ des Gesamtunternehmens Verkehrsträger Bus gem. Personalbilanz inkl. Tochter/Schwester ohne Sonstiges; Anzahl Fahrzeuge nur Busse

Die sechs Vergleichsunternehmen für den Schienenbereich kommen aus vier Bundesländern

Vergleichsunternehmen Schiene¹⁾

VU 1	
Anzahl Fzg.	65
Anzahl PJ	394

VU 2	
Anzahl Fzg.	31
Anzahl PJ	247

VU 3	
Anzahl Fzg.	143
Anzahl PJ	806

VU 4	
Anzahl Fzg.	57
Anzahl PJ	317



SVF	
Anzahl Fzg.	26
Anzahl PJ	94



VU 5	
Anzahl Fzg.	188
Anzahl PJ	1201

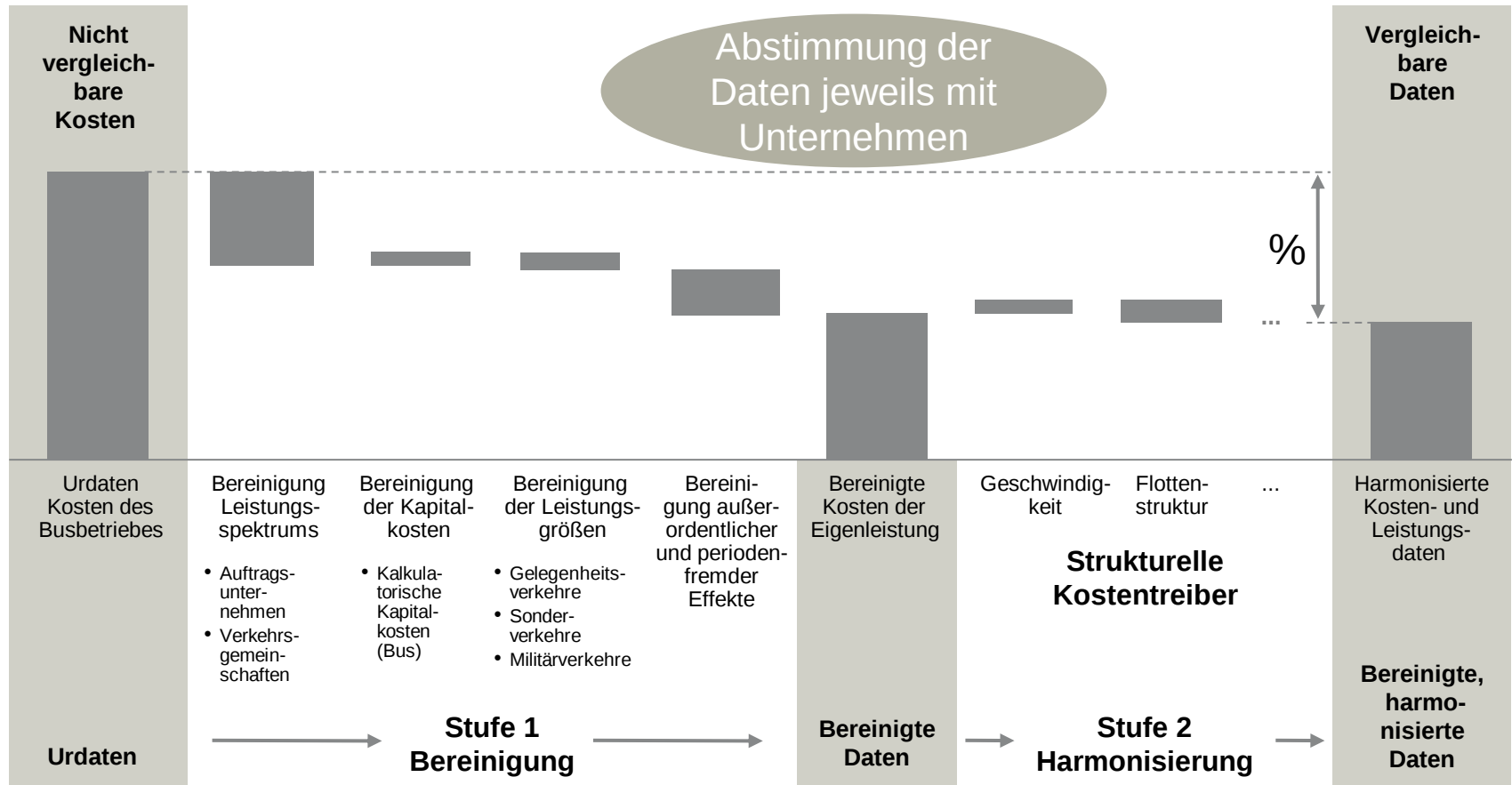
VU 6	
Anzahl Fzg.	26
Anzahl PJ	98

1) PJ dargestellt als PJ des Gesamtunternehmens Verkehrsträger Schiene gem. Personalbilanz inkl. Tochter/Schwester ohne Sonstiges; Anzahl Fahrzeuge nur Schienenfahrzeuge

Um die Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten erfolgt eine Bereinigung und "Harmonisierung,, der Daten

Bereinigungs-/Harmonisierungsschritte

PRINZIPDARSTELLUNG



► Alle Vergleichsdaten auf Preisniveau 2012 (wie SVF-Daten)

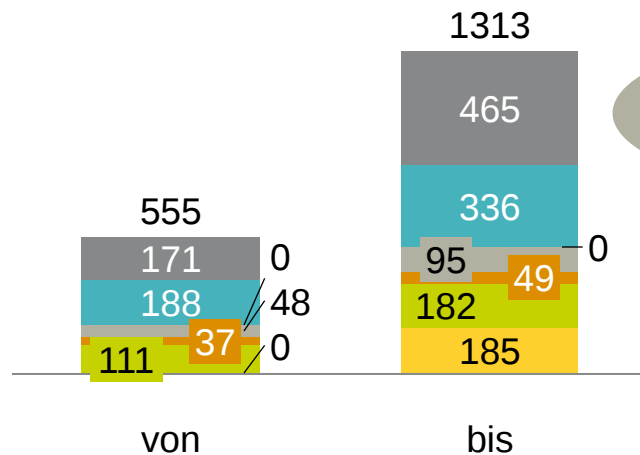
Die Optimierungsmöglichkeiten addieren sich auf einen mindestens mittleren sechsstelligen Betrag

Optimierungsmöglichkeiten¹⁾ Kosten

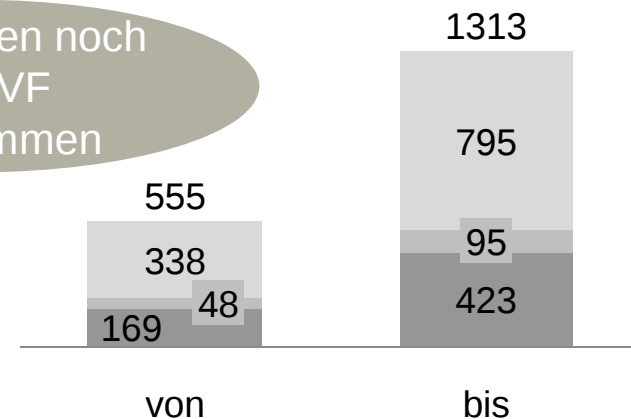
Tsd. €

ERSTE ABSCHÄTZUNG

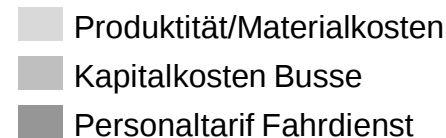
Nach Wertschöpfungsbereichen



Nach Ansatzpunkten



► **Dazu kommen eingesparte Investitionen in niedriger zweistelliger Mio-Höhe durch eine Reduzierung der Reservequote in der Schiene um sechs bis sieben Fahrzeuge**



1) Abschätzung auf Basis vergleichbar gemachter Benchmarks

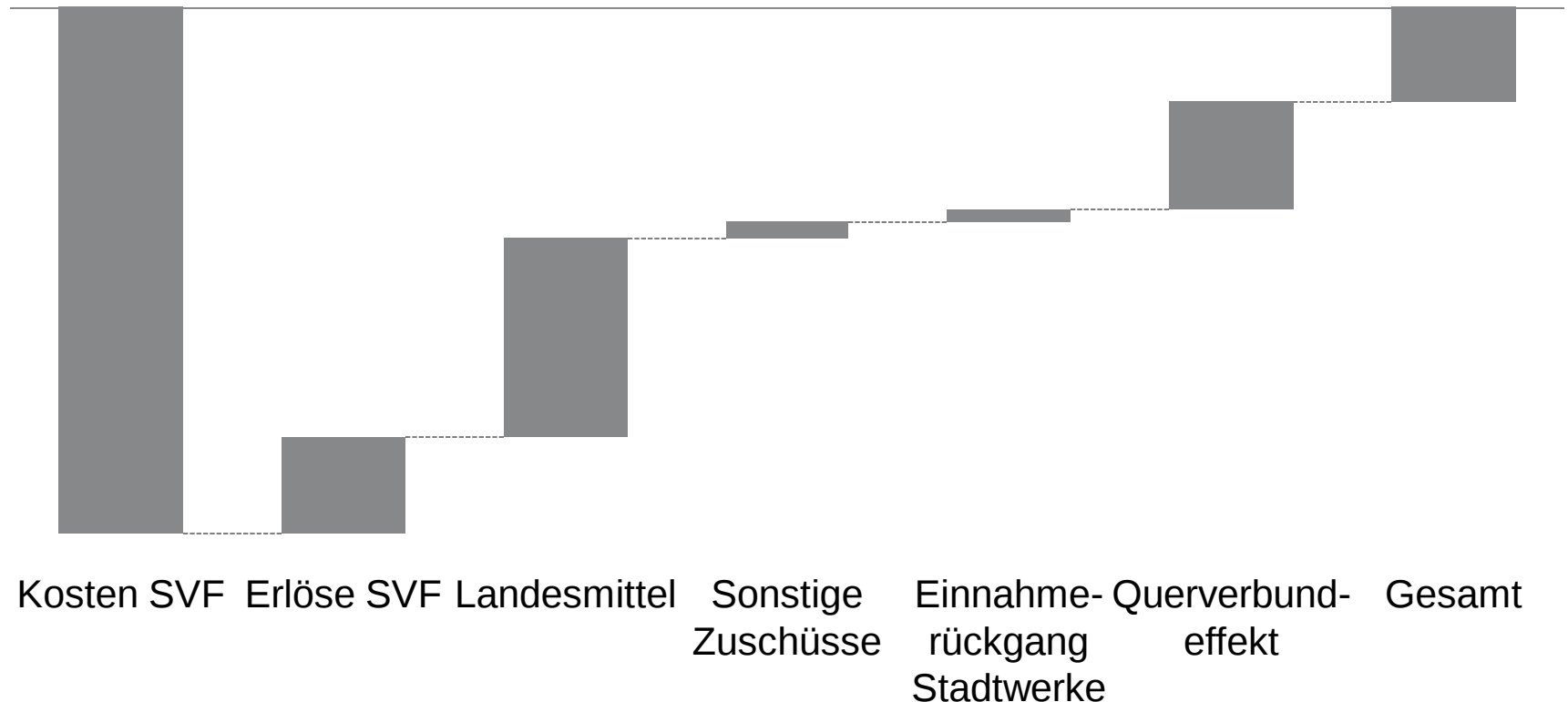
Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
2. Wirtschaftlichkeitsanalyse
- 3. Angebotsoptimierung**
4. Fazit

Mehrere Effekte kompensieren die Kostensenkung in Folge einer Angebotsreduzierung

Wirtschaftliche Effekte durch Angebotsreduzierung

PRINZIPDARSTELLUNG

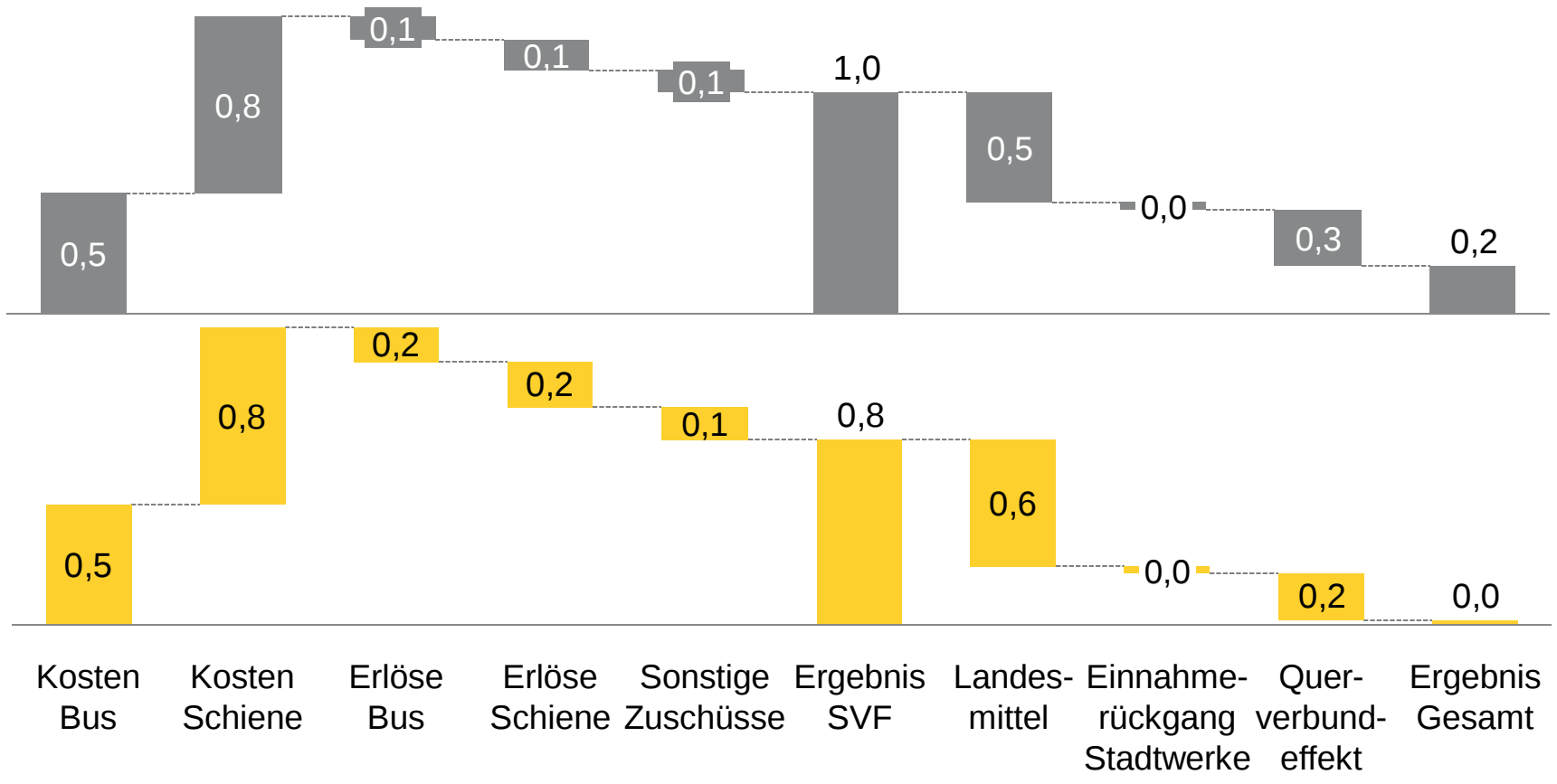


► Um eine ganzheitliche und sachgerechte Bewertung zu gewährleisten, wurden alle diese Effekte in der Analyse berücksichtigt

Im Szenario 1 können aus Sicht der Stadt gegenüber dem Status quo effektiv etwa 0,2 Mio. € eingespart werden

Veränderung Szenario 1 („SVZ“) gegenüber Ist¹⁾

In Mio. €



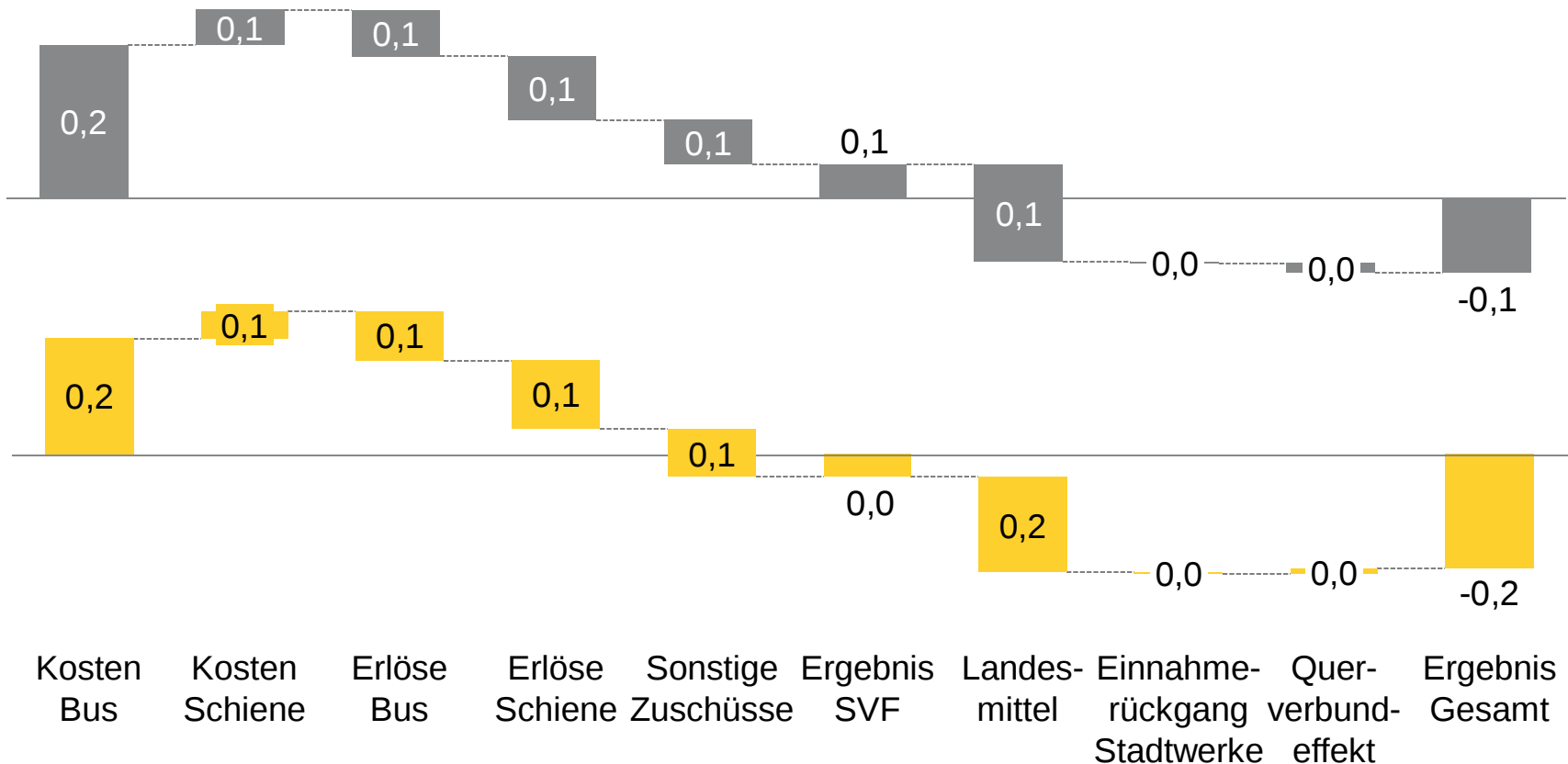
■ Min ■ Max

1) Basisjahr 2012

In Szenario 2 wirkt sich eine Angebotsveränderung vor allem durch den Rückgang der Landesmittel negativ aus

Veränderung Szenario 2 („HVZ“) gegenüber Ist¹⁾

In Mio. €



■ Min ■ Max

1) Basisjahr 2012

Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
2. Wirtschaftlichkeitsanalyse
3. Angebotsoptimierung
- 4. Fazit**

Weder die betrachtete Angebotsreduzierung noch die Optimierung der SVF wird das Defizit um 2,8 Mio. Euro senken

Fazit

- Im kommunalen Quervergleich weist die SVF aufgrund des im Vergleich zu anderen Bundesländern niedrigen Personaltarifniveaus zwar günstige Kosten auf
- Durch **betriebliche Optimierungen** können in Abstimmung mit der SVF dennoch **372 Tsd. Euro** Aufwand in 2016 eingespart werden; in den Jahren 2016-2018 können insgesamt **1.667 Tsd. Euro** Aufwand eingespart werden.
- Weder die vollständige **Einstellung** des Angebots in der **Schwachverkehrszeit** noch **Einschränkungen** des Angebots in der **Hauptverkehrszeit** führen aus Sicht der Stadt Frankfurt/Oder zu einer nennenswerten **Defizitsenkung**
- Damit reichen all diese Maßnahmen nicht aus, um das vorgegebene Einsparungsziel von 2,8 Mio. Euro p.a. zu realisieren

Weitere Potenziale könnten sich im Zusammenspiel von Angebot, Nachfrage, Erlöse und Kosten zeigen

Ausblick

HYPOTHESEN

- Darüber hinaus gehende Potenziale sind eventuell¹⁾ möglich durch
 - stärkere Fokussierung
 - des innerstädtischen Angebots auf nachfragestarke Relationen und
 - des Angebots auf ertragsstarke Pendlerströme (SPNV/Nachbarlandkreise/Slubice)
 - Optimierung der eingesetzten Gefäßgröße und der Arbeitsteilung der Verkehrsträger Bu/Schiene (Schienenbonus nachfrageseitig derzeit nicht sichtbar)
 - engere Verzahnung der ÖPNV-Planung mit Stadtentwicklung, städtischem Wohnungsbau und Parkraumbewirtschaftung
 - vom allgemeinen VBB-Tarifniveau unabhängigere Tarifentwicklung in Frankfurt/Oder („Stadttarif Frankfurt/Oder“)
 - eine noch stärkere Reduzierung des Angebots im Zeitraum Montag-Freitag tagsüber, da nur so weitere fahrzeugabhängige Kosten abgebaut werden können. Allerdings sind hier auch die gegenläufigen Effekte (insbesondere bei den Erlösen) am stärksten

1) Hypothesen – eine belastbare Aussage ist erst nach entsprechender Analyse möglich

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Mirko Schnell



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 021
mobile: +49.163.309 61 61
email: mirko.schnell@civity.de
www.civity.de

Laura Lambertz



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 024
mobile: +49.175.579 05 74
email: laura.lambertz@civity.de
www.civity.de

Martin Schilling



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 022
mobile: + 49.151.62 92 16 72
email: martin.schilling@civity.de
www.civity.de

Beratung aus Begeisterung

An abstract graphic featuring silhouettes of people in various poses. A prominent red arrow originates from the word 'Begeisterung' in the text 'Beratung aus Begeisterung' and points towards the right. The background is a light beige color with subtle geometric patterns.

Masterplan für strategische Ausrichtung des ÖPNV

Informationsunterlagen

Stadt Frankfurt an der Oder –
Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Frankfurt an der Oder, 13. Februar 2014



Gliederung

1. Ausgangssituation

2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
3. Künftige Herausforderungen
4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze
5. Abgeleiteter Masterplan
6. Weiteres Vorgehen

Der laut Maßnahme 31 vorgesehene Beitrag der SVF zum Haushaltssicherungskonzept ist realisierbar

Ausgangssituation

- Das Defizit der Städtischen Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder (SVF) lag in 2012 bei gut 5 Mio. Euro
- Vor dem Hintergrund ihrer Haushaltslage hat die Stadt Frankfurt/Oder ein Haushaltssicherungskonzept beschlossen, zu dem die SVF zwischen 2016 und 2018 einen jährlichen Beitrag von 150 Tsd. Euro (Maßnahme 31) leisten soll
- Auf Basis der von civity 2013 durchgeführten Wirtschaftlichkeitsanalyse ist die Umsetzung dieser Maßnahme realistisch
- Darüber hinausgehende Potenziale sind möglich (z.B. bei Werkstatt/Fahrzeugpark)
- Dafür sind in den nächsten Jahren verschiedene Themen systematisch zu erarbeiten. Daher möchten wir im Folgenden
 - die Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder für den ÖPNV verifizieren
 - die im ÖPNV in der Stadt Frankfurt/Oder in den nächsten Jahren zu klärenden Themen inklusive der jeweiligen Konsequenzen eines Nichtstuns aufzeigen
 - die Abhängigkeiten zwischen diesen Themen aufzeigen
 - Arbeitspakete zur Bearbeitung dieser Themen ableiten
 - einen ersten groben Vorschlag zur Zeitplanung präsentieren

Gliederung

1. Ausgangssituation
- 2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder**
3. Künftige Herausforderungen
4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze
5. Abgeleiteter Masterplan
6. Weiteres Vorgehen

Die Ziele und Prämissen für den ÖPNV aus Sicht der Stadt Frankfurt/Oder finden sich in verschiedenen Dokumenten

Ziele und Prämissen

ZU DISKUTIEREN

Ziele

- Finanzen (NVP): Erhöhung **Kostendeckungsgrad** ÖPNV
- Angebot (NVP):
 - Gutes Angebot, hohe Qualität, hohe Taktfrequenz
 - ÖPNV als attraktive Alternative zu Auto mit guter Qualität
 - Verbesserte Übereinstimmung zwischen zeitlicher und räumlicher Nachfrage, Angebot und Finanzierbarkeit von ÖPNV-Leistungen
 - Die **Vernetzung** mit Slubice und MOL/LOS ist ein wichtiger Bestandteil der Planung in Frankfurt
 - Abbau paralleler Linien (Regional-/Stadtverkehr)
 - Mögliche Einführung von alternativen Bedienformen
 - Verbesserung des Bahnhofs als Schnittstelle
- Ökologie:
 - Verbesserung der **Luftqualität** (Fortschreibung Luftreinhalteplan 2012)
 - Senken der **Lärmbelastung** (Lärmaktionsplan 2009)

Prämissen

- **Straßenbahn** bleibt weiterhin **Hauptträger** im ÖPNV, Busverkehr dient zur Netzergänzung (NVP)
- **Direktvergabe** an die SVF ab 2016

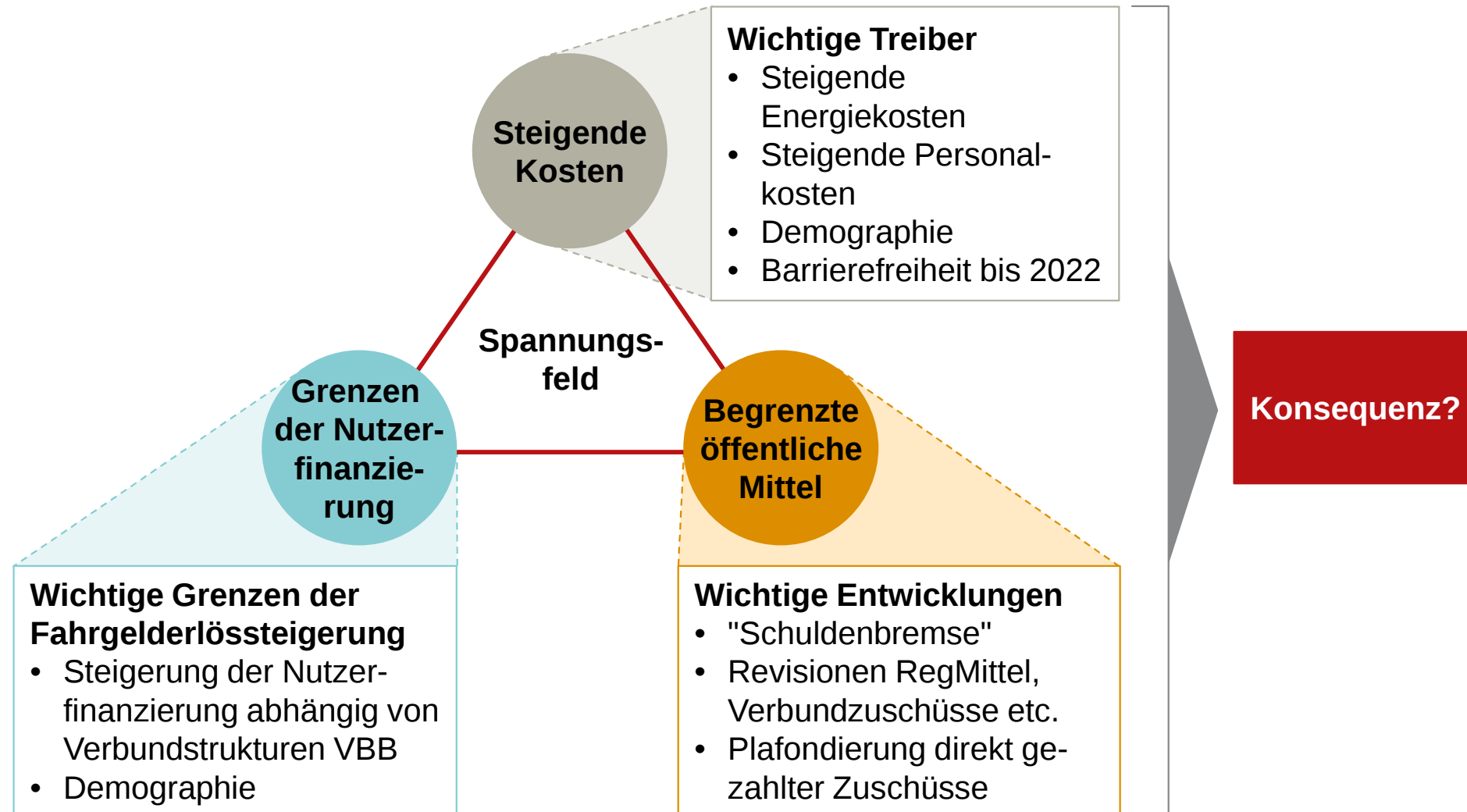
Gliederung

1. Ausgangssituation und Zielsetzung des Workshops
2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
- 3. Künftige Herausforderungen**
4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze
5. Abgeleiteter Masterplan
6. Weiteres Vorgehen

Ausgelöst durch weiter steigende Kosten bewegt sich der ÖPNV wirtschaftlich derzeit in einem Spannungsfeld

Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung im ÖPNV

AKTUELLE TRENDS



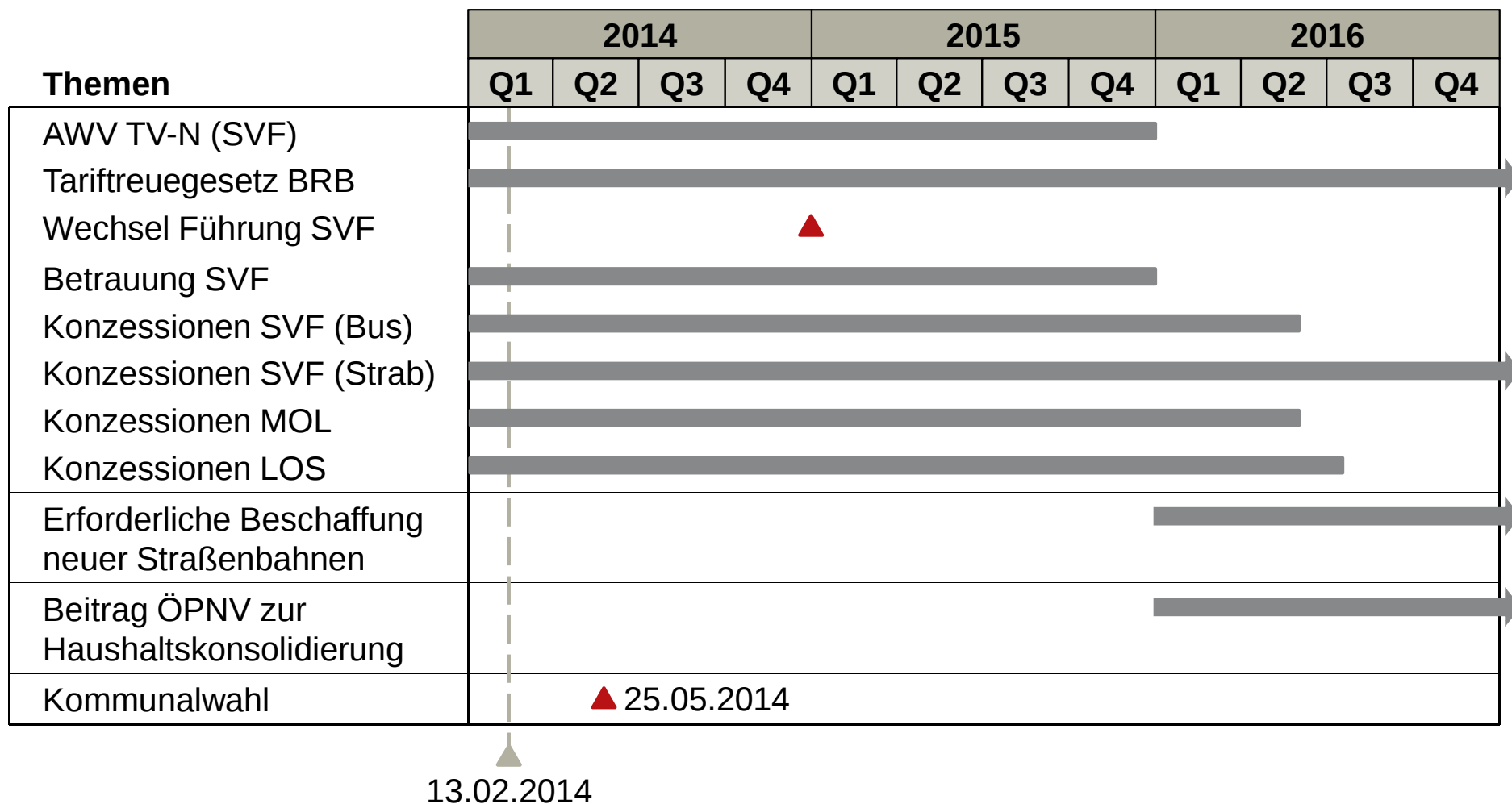
© civity 2013 III 11760101_Masterplan_v11.pptx

PRINZIPDARSTELLUNG



In der nächsten Zeit gibt es mehrere wichtige Veränderungen, die den ÖPNV in Frankfurt/Oder betreffen

Wichtige Ereignisse



Die Ereignisse öffnen verschiedene Entscheidungsfenster für potenzielle strategische Veränderungen im ÖPNV

Anstehende Entscheidungen

Ereignis	Damit verbundene, wichtige Entscheidungen ¹⁾ (Auswahl)
Auslaufen Betrauung (31.12.2015)	• Direktvergabe an SVF • Vorgaben zur verbindlichen Optimierung der ÖPNV-Produktion • Weitere Vorgaben ggü. und Steuerung des Betreibers
Wechsel Führungs- mannschaft SVF (Ende 2014)	• Vorgaben zur verbindlichen Optimierung des Betreibers
Erneuerung Straßenbahnfuhrpark (ab 2016)	• Gefäßgröße • Beschaffungsstrategie • Festlegung der zukünftigen Finanzierung des Fuhrparks der SVF
Auslaufen Konzessionen	• Neugestaltung Angebot (insbesondere Verknüpfung städtischer ÖPNV mit Umlandkreisen) • Impuls für engere betriebliche Kooperation mit Regionalbusunternehmen

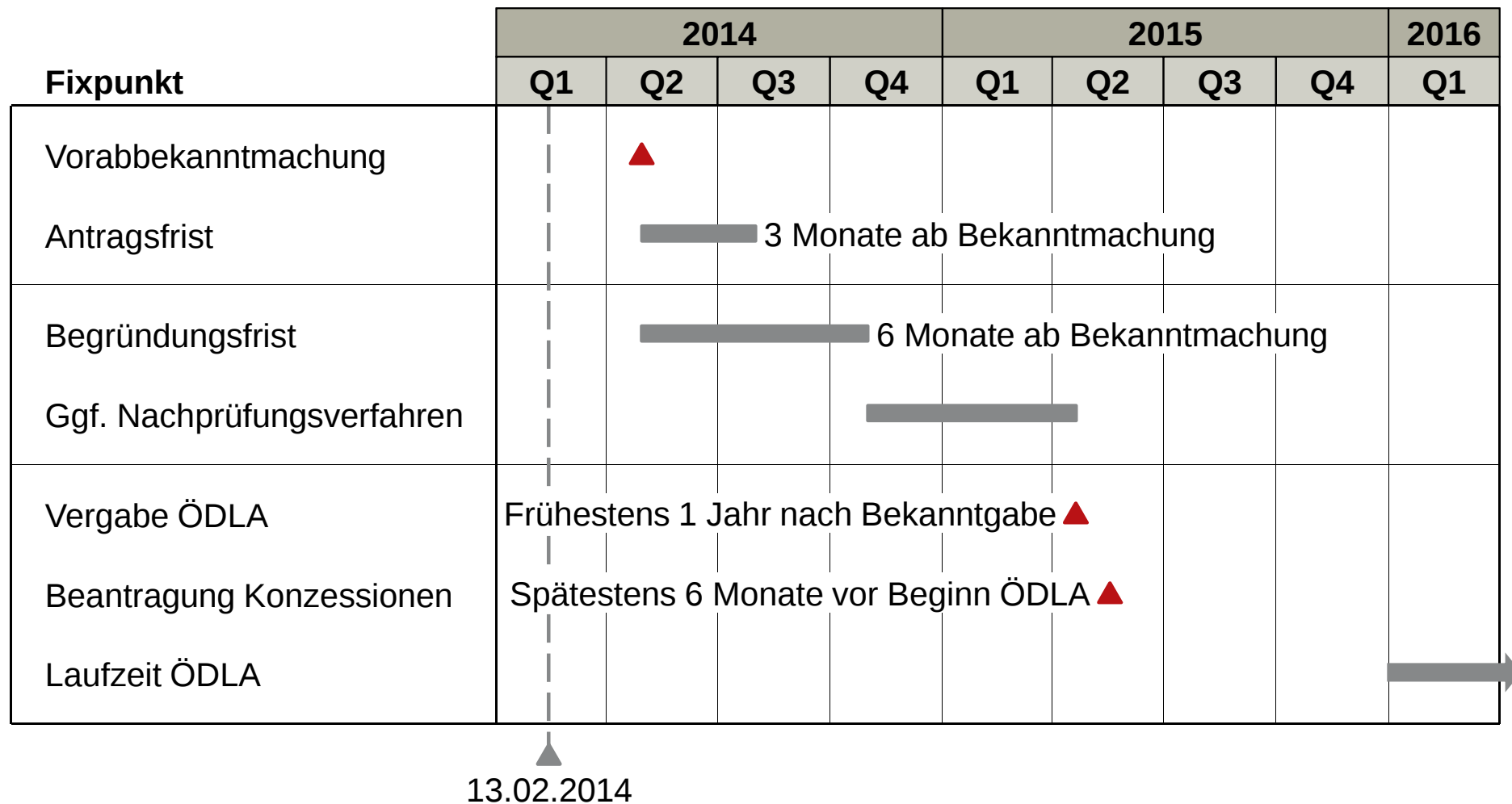
1) Vorteilhaftigkeit und Umsetzbarkeit im Detail zu prüfen

Gliederung

1. Ausgangssituation und Zielsetzung
2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
3. Künftige Herausforderungen
- 4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze**
 - **Direktvergabe**
 - Maßnahmen zur Optimierung der SVF
 - Maßnahmen zur Angebotsoptimierung
5. Abgeleiteter Masterplan
6. Weiteres Vorgehen

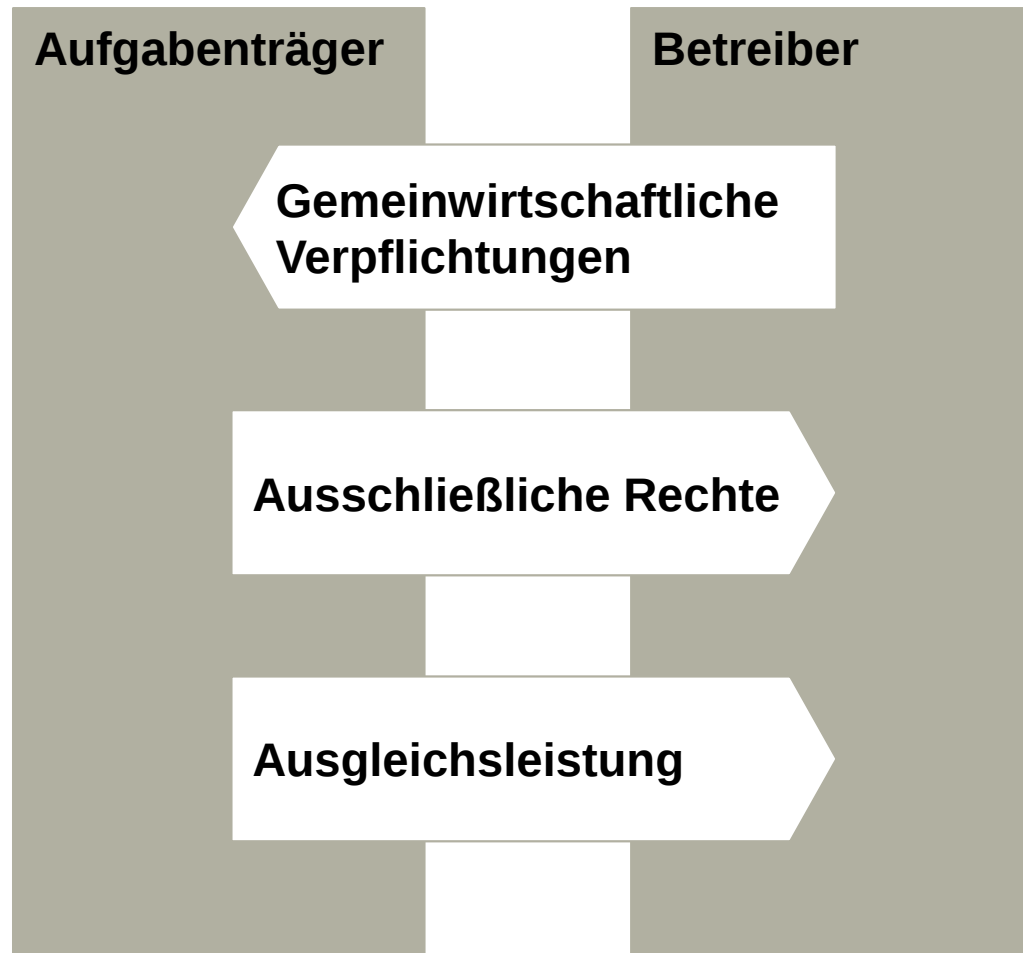
Die gesetzlichen Fristen setzen klare Fixpunkte für die Umsetzung der Direktvergabe an die SVF

Zeitliche Fixpunkte für Direktvergabe



Der ÖDLA regelt die Rechte und Pflichten von Aufgabenträger und Betreiber

Bedeutung eines ÖDLA



Im ÖDLA sind vor allem folgende Inhalte zu regeln

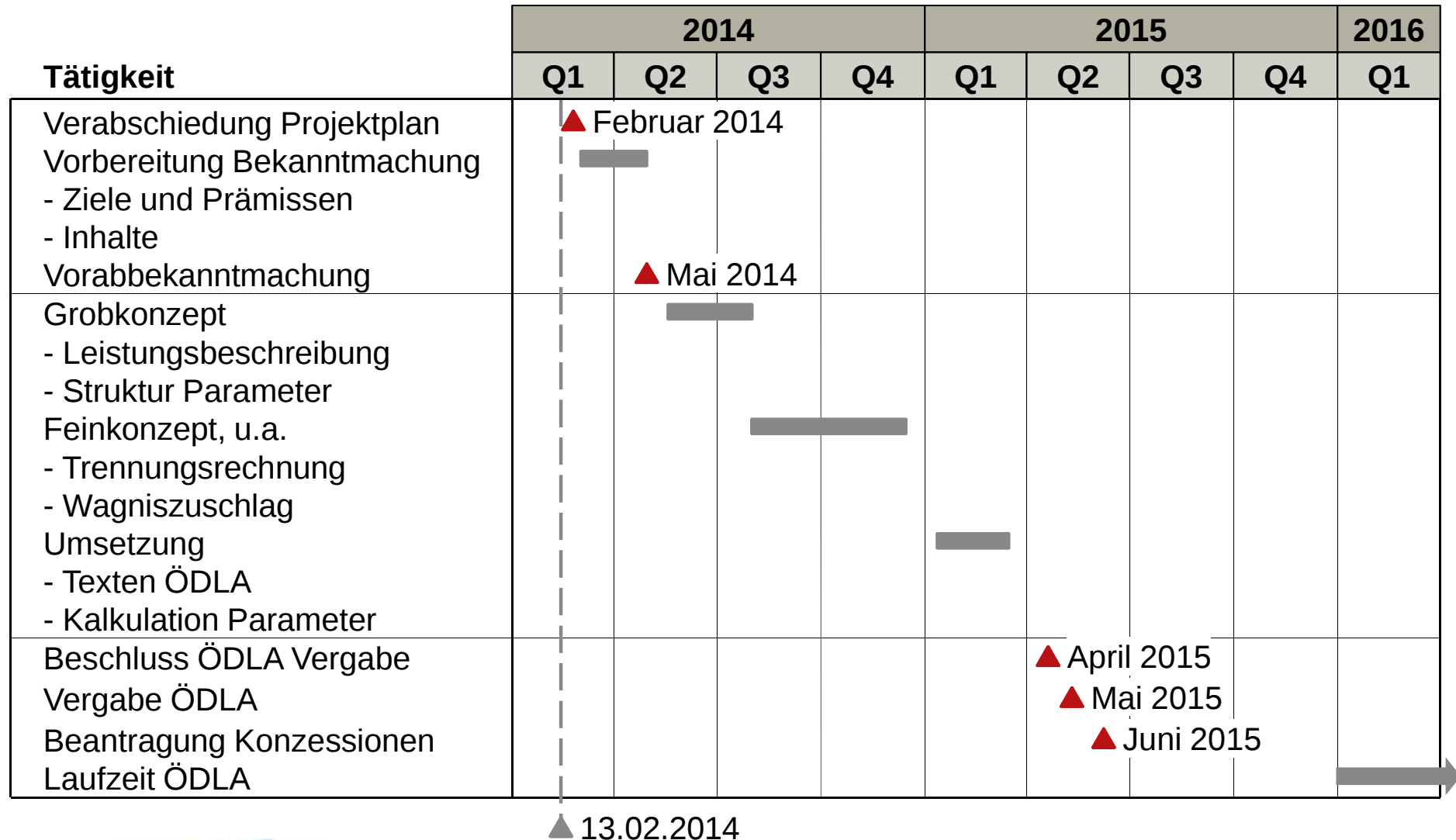
Inhalte eines ÖDLA

- Wesentliche Inhalte
 - Bedienungs- und Erschließungsstandards
 - Qualitätsstandards
 - Infrastruktur
 - Tarif
 - Laufzeit
- Verhältnis zum Nahverkehrsplan
- Art der Leistungsbeschreibung
- Änderungsmanagement
- Ausgleichsparameter („Soll-Ausgleich“)
 - Struktur der Ausgleichsregelung
 - Höhe der Ausgleichsleistungen
- Zahlungsstrom, Abrechnung
- Berechnung des „finanziellen Nettoeffekts“
 - Vorgaben zur Trennungsrechnung
 - Durchführungsvorschriften zur Berechnung der Kosten und Einnahmen
 - Regelung der Rendite
 - Anreiz zur effizienten Geschäftsführung und zu qualitativ hochwertigen Dienstleistungen
- Rückführung von Überkompensationen

Mit den Vorbereitungen der Direktvergabe muss wegen der Fixpunkte kurzfristig begonnen werden

Projektplan Direktvergabe

VORSCHLAG

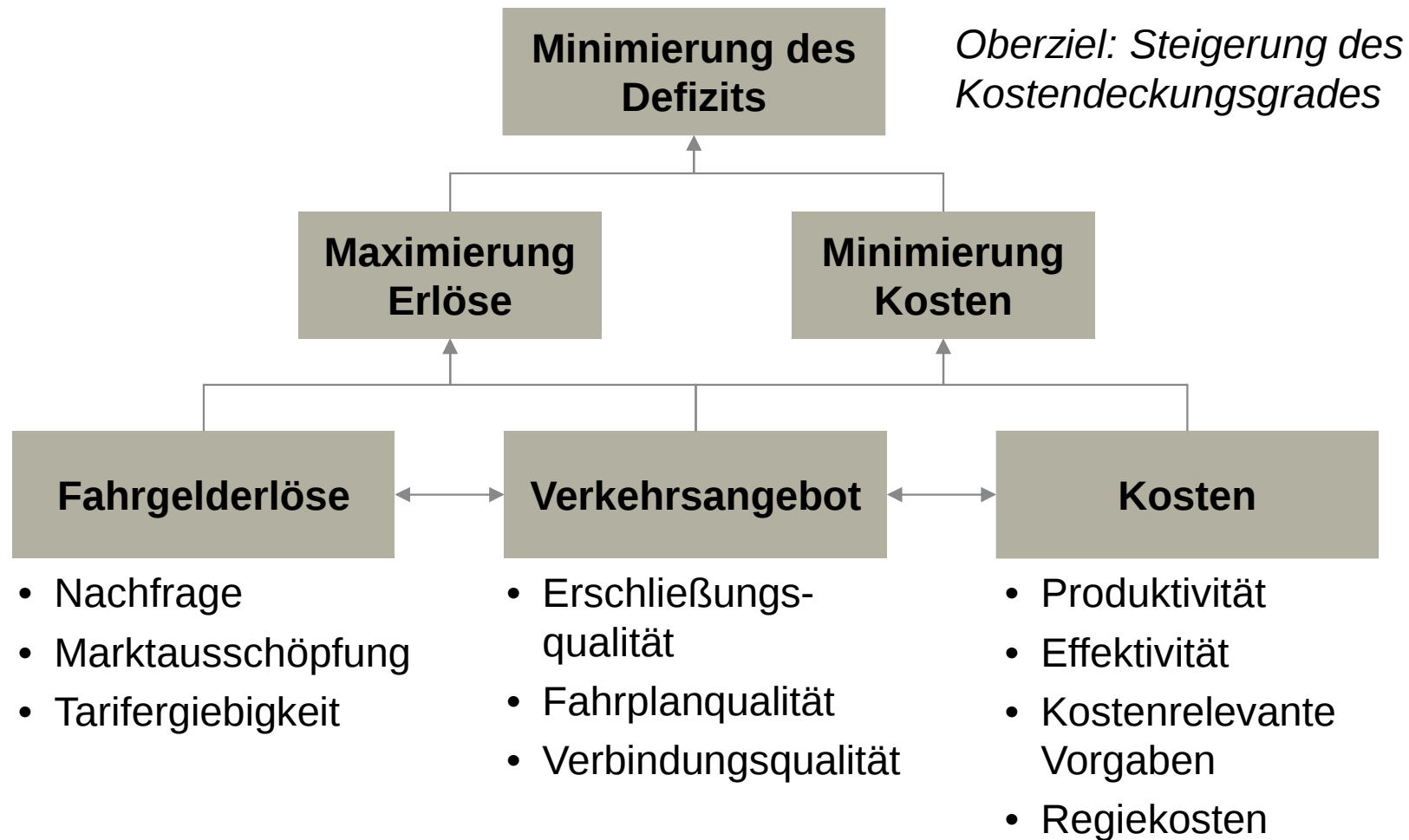


Gliederung

1. Ausgangssituation und Zielsetzung
2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
3. Künftige Herausforderungen
- 4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze**
 - Direktvergabe
 - **Maßnahmen zur Optimierung der SVF**
 - Maßnahmen zur Angebotsoptimierung
5. Abgeleiteter Masterplan
6. Weiteres Vorgehen

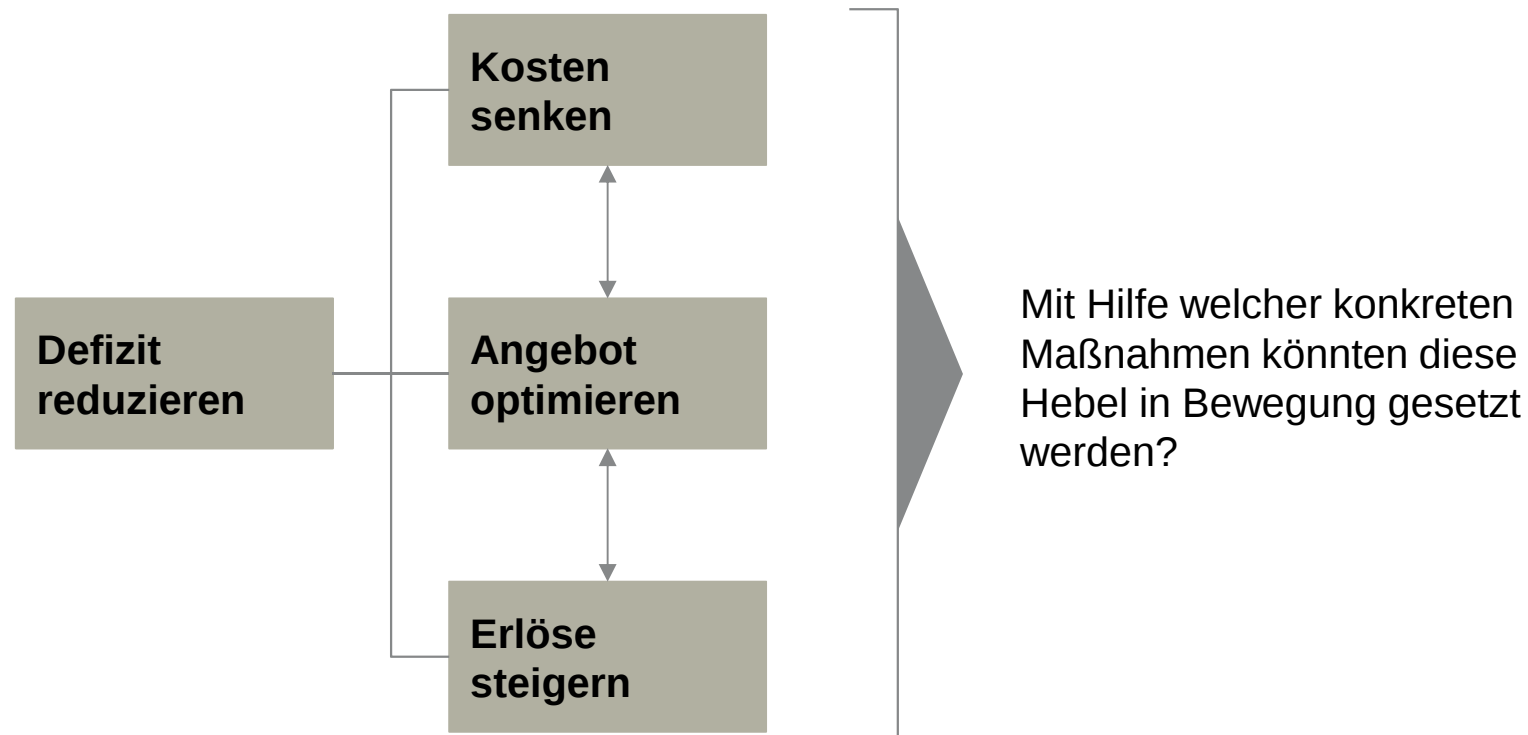
Der Kostendeckungsgrad im ÖPNV wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst

Wirkungszusammenhänge im ÖPNV



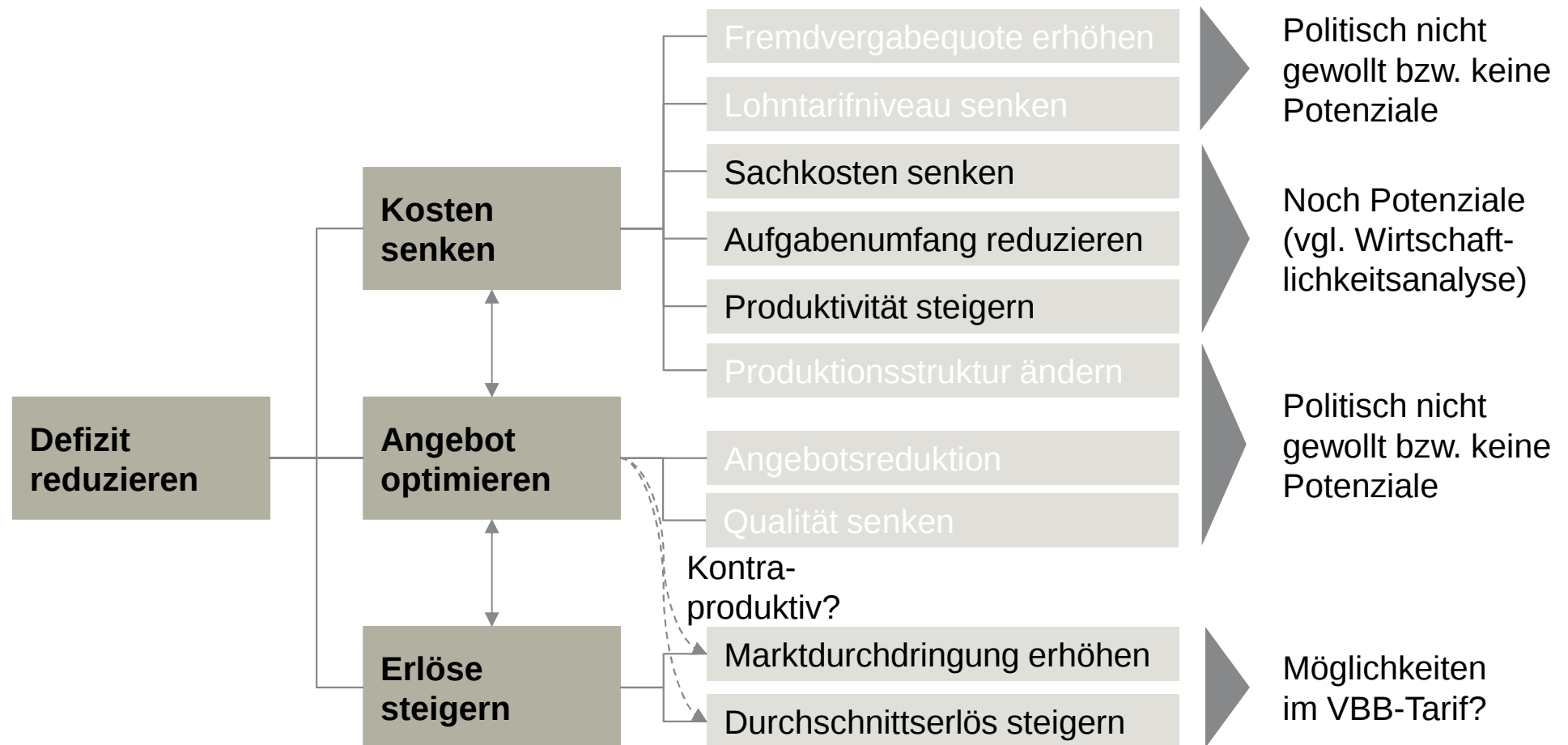
Um den Kostendeckungsgrad zu steigern, kann sich die Stadt damit dreierlei Ansatzpunkte bedienen

Ansatzpunkte für Defizitsenkung (1 von 2)



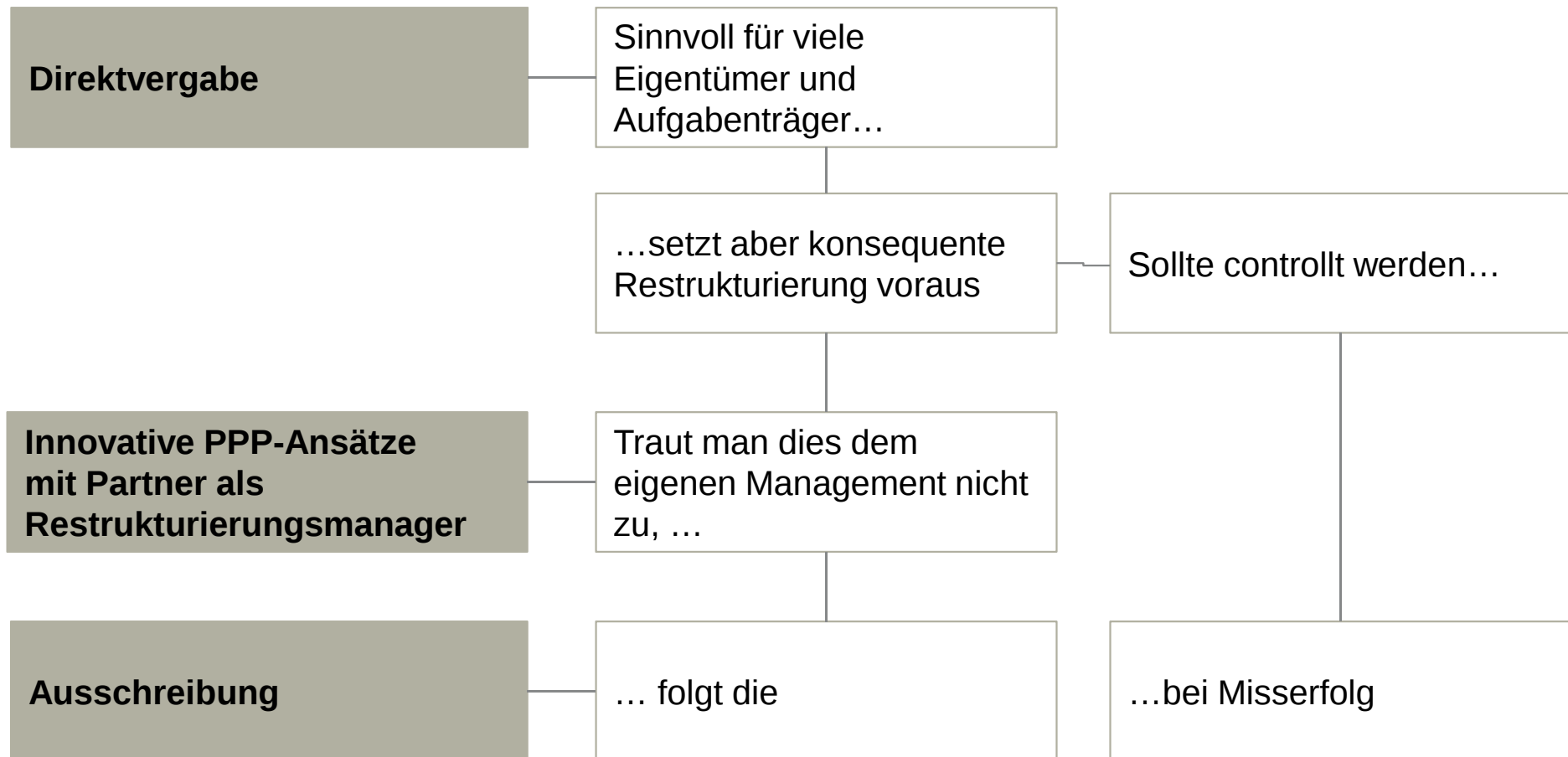
Für eine Optimierung gibt es bereits aufgedeckte und noch zu prüfende Ansatzpunkte

Ansatzpunkte für Defizitsenkung (2 von 2)



Die Direktvergabe ist vor allem bei konsequenter Restrukturierung eine nachhaltige Option

Alternativen zur Direktvergabe



Für eine konsequente Restrukturierung bei Inhouse sind unter anderem folgende Rahmenbedingungen zu erfüllen

Rahmenbedingungen für konsequente Restrukturierung

Anforderungen

- Unterstützung der Restrukturierung auch durch Eigentümer und Politik
- Glaubwürdige Konsequenzen bei Verfehlen der Restrukturierungsziele
- Aussagekräftiges Restrukturierungscontrolling
- Kommunikation des Restrukturierungserfolges gegenüber Arbeitnehmern, Eigentümer und Politik
- Synergieeffekte realisieren
- Fremdvergabequote < 50% (ansonsten Gefährdung der Direktvergabe-Voraussetzungen), ggf. niedriger (wegen TV-N)

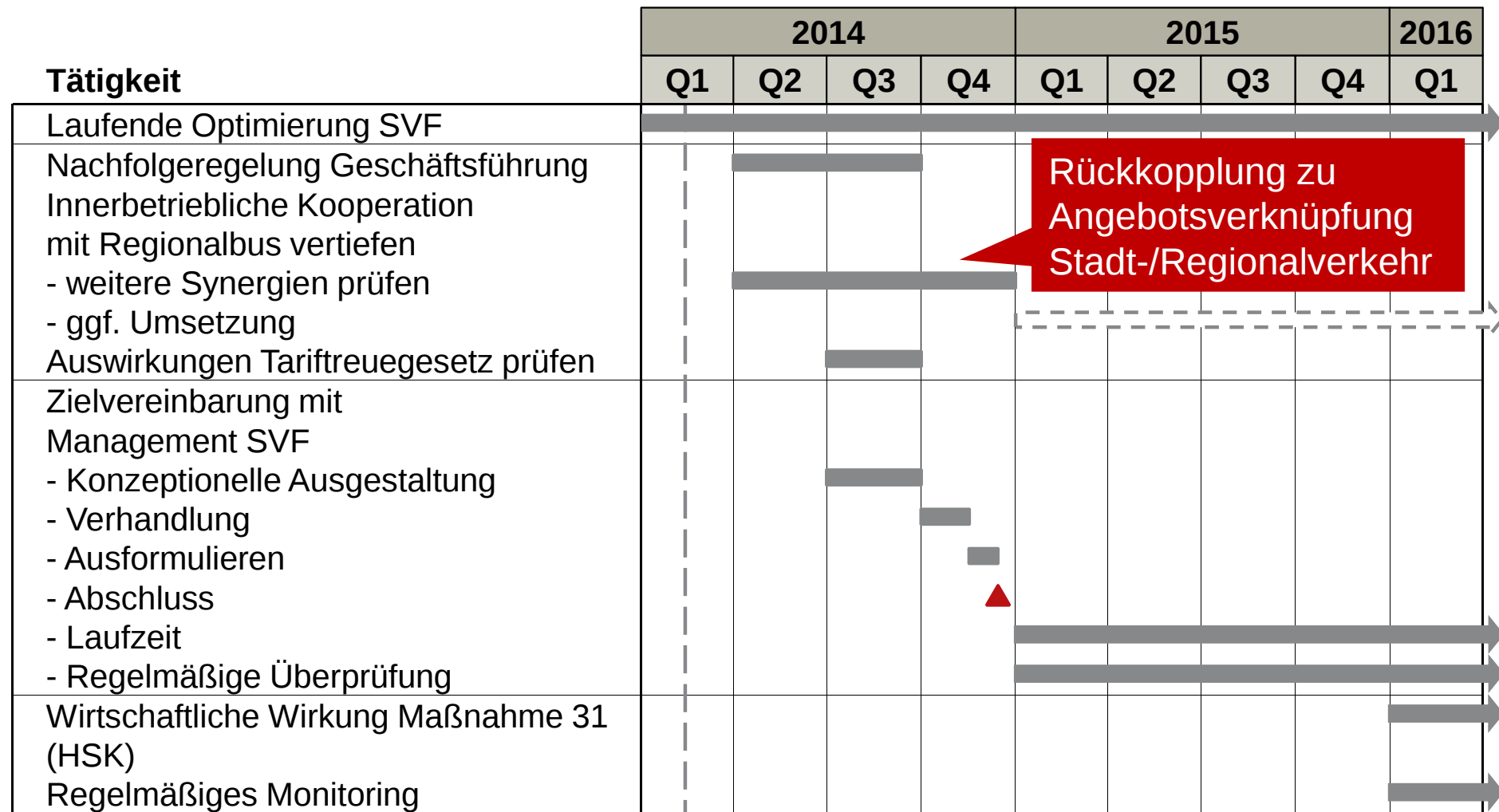
Umsetzungsmöglichkeiten

- Abschluss eines Restrukturierungsvertrages zwischen Unternehmensführung, Arbeitnehmervertretern und Eigentümer/Politik
- Zielvereinbarung mit Management des VU
- Strukturen schaffen, die Privatisierung und/oder Ausschreibung zügig umsetzen lassen
- Regelmäßiges Monitoring von Kosten, Produktivitäten und Erlösen
- Regelmäßige Monitoring-Berichte
- Nachhaltige regionale Kooperationen
- Mittelfristig nachhaltige Lösung des Tarifproblems

Eine Zielvereinbarung sollte die Restrukturierung der SVF flankieren

Projektplan „Restrukturierung SVF“

VORSCHLAG



Rückkopplung zu Angebotsverknüpfung Stadt-/Regionalverkehr

13.02.2014

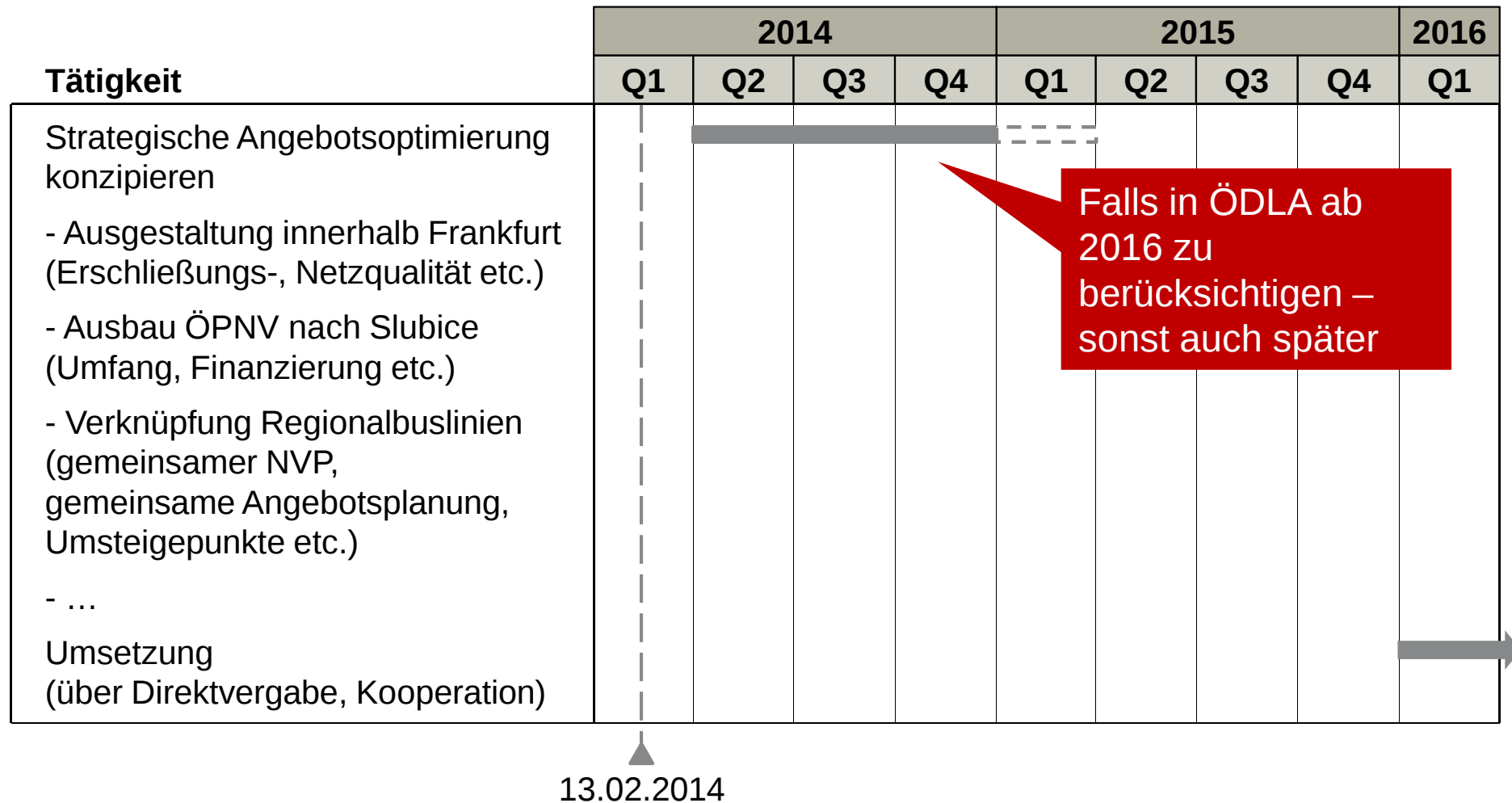
Gliederung

1. Ausgangssituation und Zielsetzung
2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
3. Künftige Herausforderungen
- 4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze**
 - Direktvergabe
 - Maßnahmen zur Optimierung der SVF
 - **Maßnahmen zur Angebotsoptimierung**
5. Abgeleiteter Masterplan
6. Weiteres Vorgehen

Mit einer strategischen Angebotsoptimierung kann sich die Stadt Frankfurt/Oder in der Region frühzeitig positionieren

Projektplan „Strategische Angebotsoptimierung“

VORSCHLAG



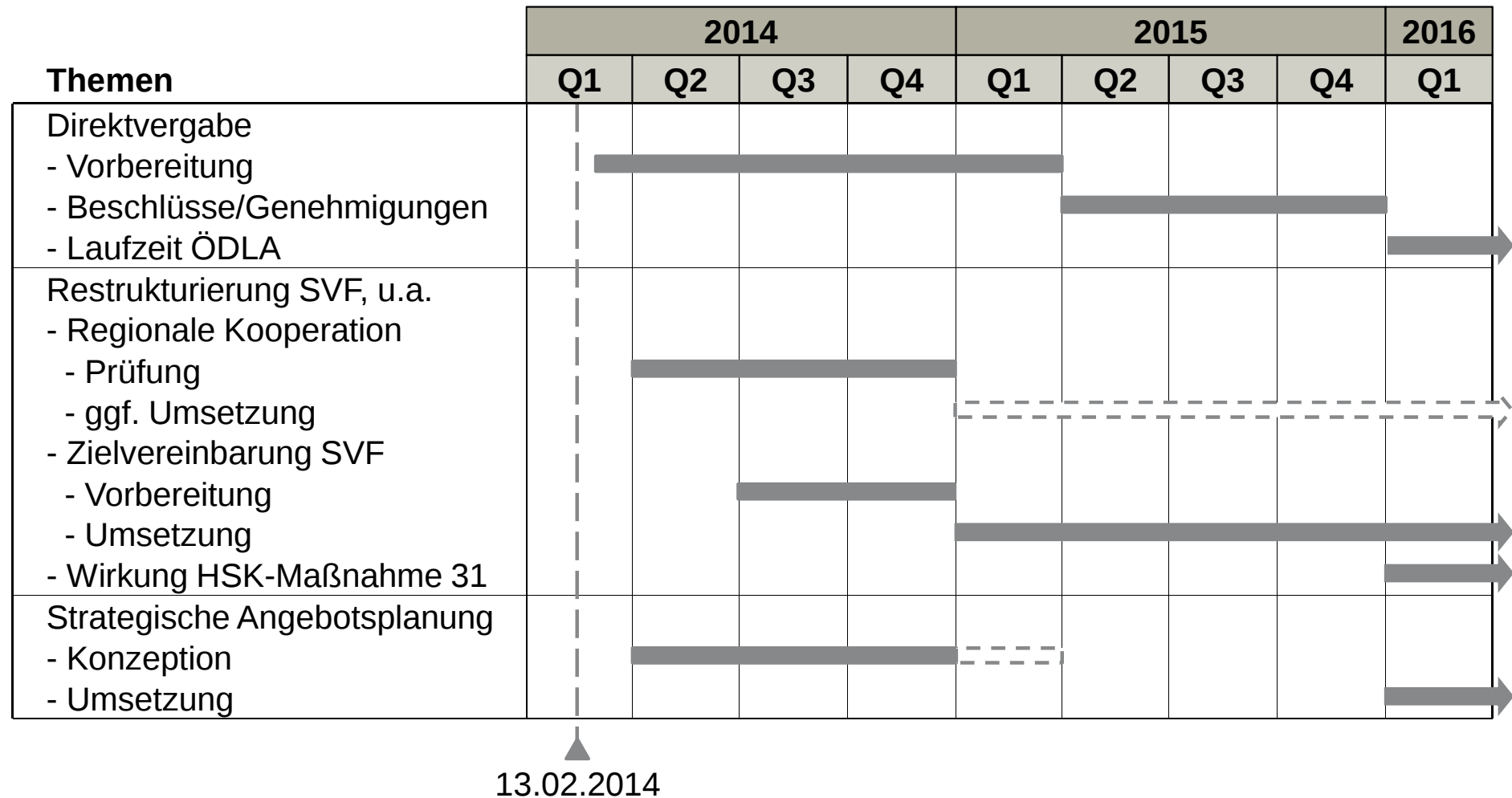
Gliederung

1. Ausgangssituation und Zielsetzung
2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
3. Künftige Herausforderungen
4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze
- 5. Abgeleiteter Masterplan**
6. Weiteres Vorgehen

Die Themen sind größtenteils parallel zu bearbeiten, um eine Rückkopplung zwischen den Themen zu ermöglichen

Masterplan ÖPNV

VORSCHLAG



Gliederung

1. Ausgangssituation und Zielsetzung
2. Relevante Ziele und Prämissen der Stadt Frankfurt/Oder
3. Künftige Herausforderungen
4. Darstellung und Diskussion Handlungsansätze
5. Abgeleiteter Masterplan
- 6. Weiteres Vorgehen**

Aufgrund des wahrgenommenen Handlungsbedarfs wurden folgende weitere Schritte vereinbart

Nächste Schritte

- Dokumentation Ergebnisse des Workshops durch Berater und Versand an Stadt (anschließend Weiterleitung an WS-Teilnehmer)
- Auswahl der zu bearbeitenden Themenblöcke aus dem Masterplan
- Aufsetzen der Projektorganisation für Themen des Masterplans (Projektleitung, Arbeitsgruppen, Personalkapazitäten)
- Noch im Februar: Start Projekt „Direktvergabe“ mit
 - Detaillierung Arbeitsplan auf Basis des vorgeschlagenen Projektplans
 - Erstellen einer ersten Liste mit zu klärenden Fragen aus Sicht des Aufgabenträgers und der SVF
 - Vorbereitung Vorabbekanntmachung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Dr. Mirko Schnell

Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.21 72 80-21
mobile: +49.163.309 61 61
mirko.schnell@civity.de
www.civity.de



Dr. Arne Beck

Oranienburger Str. 5
10178 Berlin-Mitte
phone: +49.30.688 135 22-22
mobile: +49.178.206 27 46
email: arne.beck@civity.de
www.civity.de



Laura Lambertz

Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 024
mobile: +49.175.579 05 74
email: laura.lambertz@civity.de
www.civity.de



Martin Schilling

Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 022
mobile: + 49.151.62 92 16 72
email: martin.schilling@civity.de
www.civity.de

Beratung aus Begeisterung

Folgende Fragen wurden in den Themenspeicher aufgenommen

Themenspeicher

- Direktvergabe:
 - Wie können zukünftige Änderungen des NVP im ÖDLA abgebildet werden, ohne eine Neuvergabe auszulösen?
 - Wie ist damit umzugehen, wenn ein neuer NVP ab 2016 andere Anforderungen an die Leistung stellt als in der Vorabbekanntmachung 2014 ursprünglich enthalten waren?
 - Ist es sinnvoll, für einzelne Leistungen (z.B. nach Slubice) einen eigenen ÖDLA zu vergeben, so dass mit dieser Leistung verbundene Änderungen nicht eine Neuvergabe des gesamten ÖDLA für Frankfurt/Oder auslösen?
 - Welche Vorsorge ist im jetzt abzuschließenden ÖDLA für den Fall zu treffen, dass es nach dem ersten ÖDLA keinen Anschluss-ÖDLA geben wird?
 - Ist für eine Direktvergabe die Trennung von Netz und Betrieb erforderlich?
- Optimierung SVF:
 - Ist es sinnvoll und rechtlich umsetzbar, Hotelgästen in Frankfurt/Oder ein kostenloses ÖPNV-Ticket zu bieten, das über eine Abgabe aller Hotelgäste finanziert wird?

Szenarien zur Angebotsoptimierung

Abschlussdokumentation

Stadt Frankfurt an der Oder –
Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Frankfurt an der Oder, 22. November 2013



Gliederung

- 1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung**
2. Annahmen
3. Ergebnisse
4. Fazit

Es ist zu klären, wie die Stadt Frankfurt/Oder im ÖPNV insgesamt 2,8 Mio. Euro pro Jahr einsparen kann

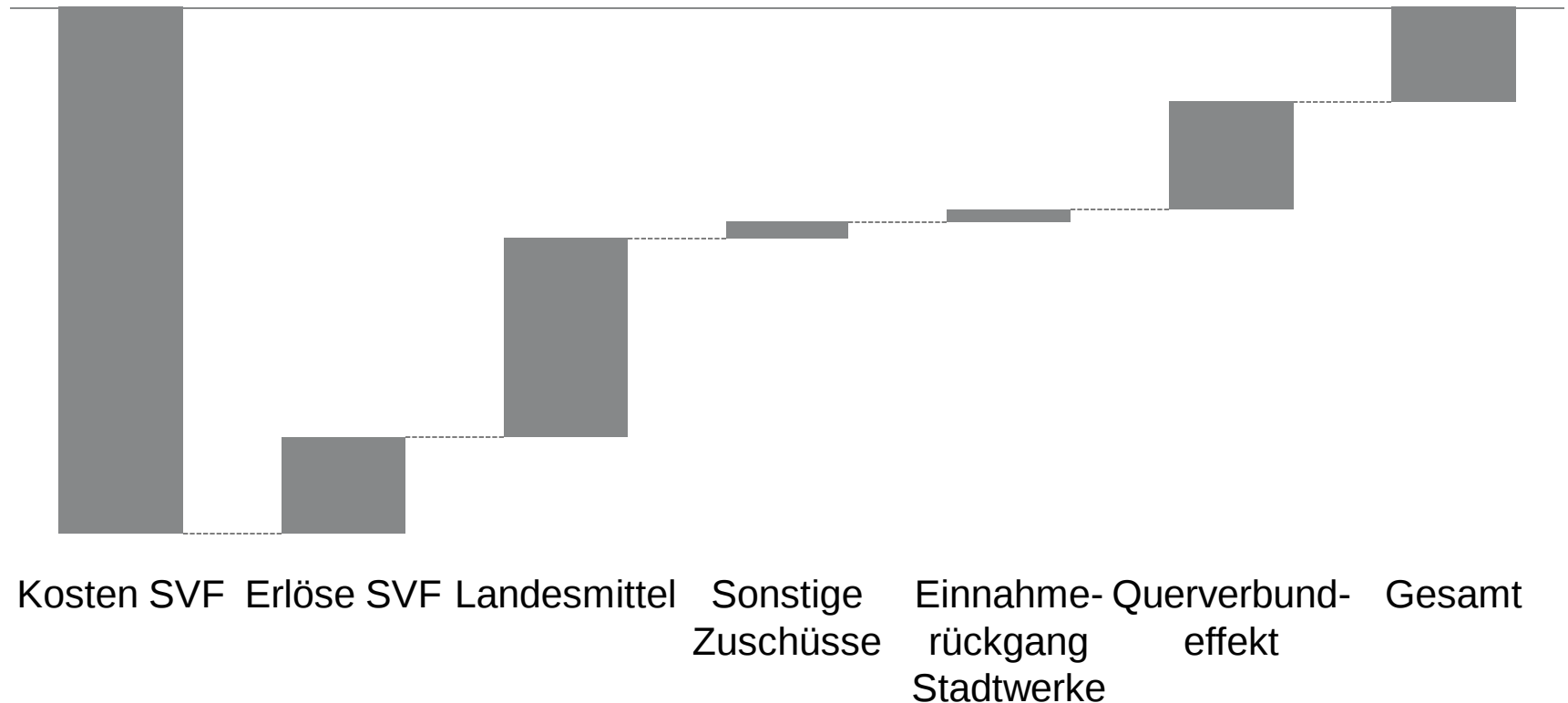
Ausgangssituation und Aufgabenstellung

- Das Defizit der SVF lag in 2012 bei gut 5 Mio. Euro
- Vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Stadt Frankfurt/Oder gibt es ein politisch diskutiertes Einsparziel von 2,8 Mio. Euro im ÖPNV aus Sicht der Stadt
- Es ist zu untersuchen, ob dieses Einsparziel mit Hilfe von
 - betrieblichen Optimierungen bei der SVF (vgl. eigene Foliendokumentation) und/oder
 - Angebotsreduzierungen in der Schwachverkehrszeit (Szenario 1 „SVZ“) oder Hauptverkehrszeit (Szenario 2 „HVZ“)erreicht werden kann
- Im Folgenden werden die Annahmen und Ergebnisse der Untersuchung zu den Angebotsreduzierungen dokumentiert

Mehrere Effekte kompensieren die Kostensenkung in Folge einer Angebotsreduzierung

Wirtschaftliche Effekte durch Angebotsreduzierung

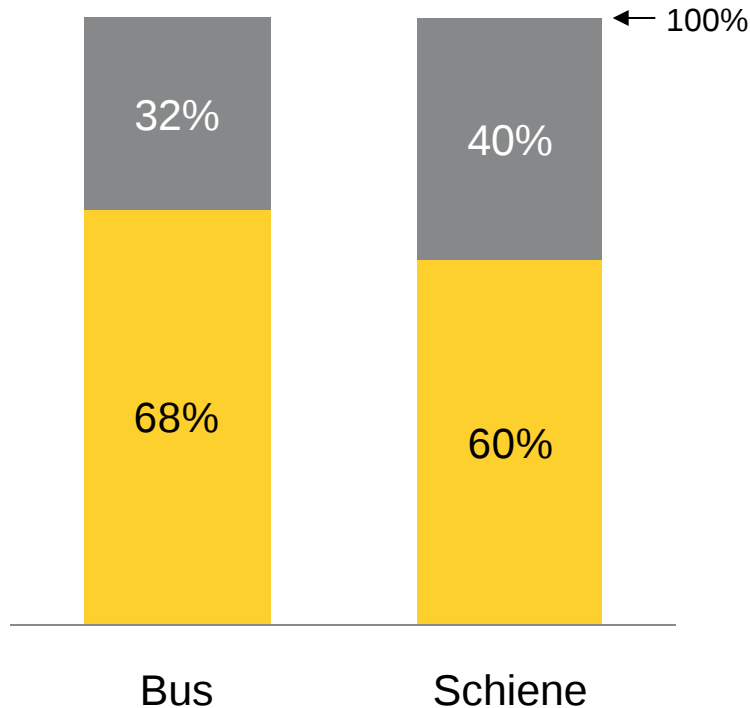
PRINZIPDARSTELLUNG



► Für eine ganzheitliche und sachgerechte Bewertung sind alle diese Effekte zu berücksichtigen

Um das Einsparziel über eine Angebotsreduzierung zu erreichen, ist das Angebot massiv einzuschränken

Kostenstruktur¹⁾



- Nur etwa 63 % der Kosten können durch eine Angebotsreduzierung überhaupt beeinflusst werden
- Absolut entspricht dies einer Summe von 6,5 Mio. € leistungsabhängiger Kosten
- Ohne Berücksichtigung weiterer Effekte (z.B. Erlösveränderungen) müssten also etwa 43 % der variablen Kosten abgebaut werden, um das Einsparziel ($\hat{=}$ 2,8 Mio. €) zu erreichen
- Dies wäre mit erheblichen Konsequenzen für das Angebot verbunden, so dass Nachfrageeffekte nicht ausbleiben werden

■ fix ■ variabel

1) Basisjahr 2012

Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
- 2. Annahmen**
3. Ergebnisse
4. Fazit

Für die Berechnung wurden einige für alle Szenarien gültige Annahmen getroffen

Übersicht allgemeine Annahmen (1 von 2)

- Nachtverkehre sind Verkehre zwischen 21.00 und 6.00 Uhr
- Die Hauptverkehrszeit (HVZ) ist von 6.00 bis 9.30 Uhr und von 13.00 bis 17.30 Uhr
- Der Betrachtung wurde per Annahme eine Fahrgastverteilung über den Tag zu Grunde gelegt¹⁾
- Die Anzahl der Schüler bleibt in allen Szenarien unverändert
- Basisjahr für die Kalkulation ist 2012 (bzgl. Kosten, Erlöse und Leistungsstruktur)
- Es wird das Kostenniveau vor Optimierung unterstellt
- Die Kosten der Subunternehmer sind pro Leistungseinheit gleich hoch wie die Kosten der Eigenleistung
- Wenn weniger Busse gebraucht werden, so werden Solobusse ausrangiert, werden weniger Bahnen gebraucht, so werden die vom Typ KT4D ausrangiert
- Die Leistungsverteilung zwischen den Fahrzeugtypen bleibt unter Berücksichtigung der Anzahl gleich
- Beim Strom- und Erdgasverkauf der Stadtwerke an die SVF entsteht ein Gewinn von 10 %

1) Siehe 11760101_Tagesganglinie_und Fahrgastverteilung, TB "Fahrgastverteilung", Spalte "B"

Für die Berechnung wurden einige für alle Szenarien gültige Annahmen getroffen

Übersicht allgemeine Annahmen (2 von 2)

- Durch den Querverbundeffekt verringert sich das Defizit um 26 %
- Die Daten der anderen Städte im Land Brandenburg für die Ermittlung der Landeszuschüsse bleiben gleich
- Der Landeszuschuss ab 2014 speziell für die Schiene beträgt im Ist 750 T€ und ändert sich bei der je Szenario im gleichen Verhältnis wie die anderen Landeszuschüsse
- Sonstige Zuschüsse entwickeln sich nach dem Verhältnis der Erträge
- Die Leistungsreduzierung wirkt sich nicht auf die Kosten für Overhead, Betriebsmanagement, Kundenmanagement etc. aus (fixe Kosten)

Den beiden Szenarien liegen darüber hinaus individuelle Annahmen zu Grunde

Übersicht Annahmen der Szenarien

Szenario 1 („SVZ“)

- Alle Verkehre nachts, samstags und sonntags fallen weg
- Alle Fahrgäste zu diesen Zeiten fallen weg und steigen nicht auf frühere Busse/Straßenbahnen um
- Durch die Reduzierung bleiben auch zu den anderen Zeiten Fahrgäste aus; die Angebotselastizität beträgt im Minimalfall 0 % und im Maximalfall 5 %

Mit einer solchen Reduzierung des Angebots würde die Stadt Frankfurt/Oder Neuland im städtischen ÖPNV in Deutschland betreten

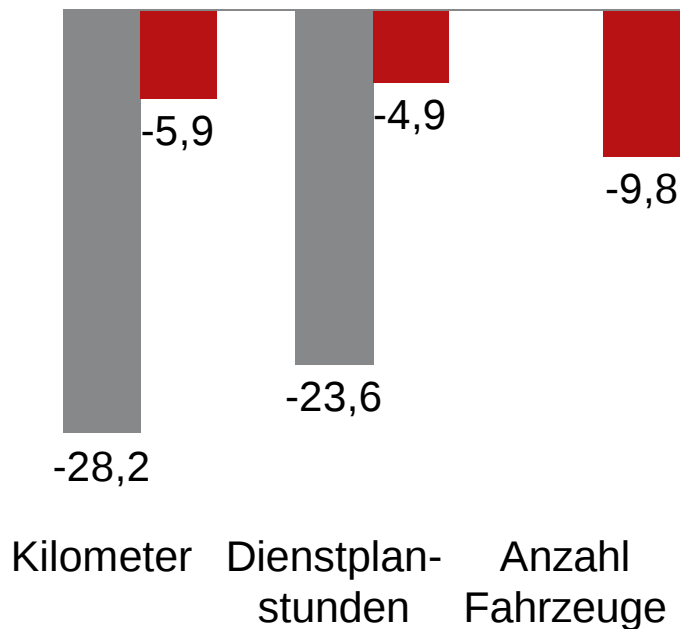
Szenario 2 („HVZ“)

- Die Verkehre in der HVZ werden beim Bus um 20 % und bei der Bahn um 5 % reduziert; eine höhere Reduzierung würde dazu führen, dass das Angebot unterhalb des SVZ-Wertes liegt
- Durch eine Angebotselastizität von 40 % bis 60 % zur HVZ gehen die betroffenen Fahrgastzahlen zur HVZ dabei beim Bus im Minimalfall um 8 %, im Maximalfall um 12 % zurück und bei der Schiene um 2 % bzw. 3 %
- Durch die Reduzierung bleiben auch zu den anderen Zeiten Fahrgäste aus; die Angebotselastizität beträgt im Minimalfall 5 % und im Maximalfall 10 %

Die Reduzierungen bei den eingesetzten Ressourcen fallen in Szenario 2 sehr gering aus

Veränderung Angebot je Szenario

Veränderung prozentual



Veränderung absolut

- Rückgang der Kilometer in Szenario 1 um 683 Tsd. km, in Szenario 2 um 144 Tsd. km
- Rückgang der Dienstplanstunden in Szenario 1 um 33,3 Tsd. Std., in Szenario 2 um 6,9 Tsd. Std.
- Rückgang der Anzahl Fahrzeuge in Szenario 2 um 5 Busse und 0 Bahnen; in Szenario 1 keine Veränderung

■ Szenario 1 („SVZ“) ■ Szenario 2 („HVZ“)

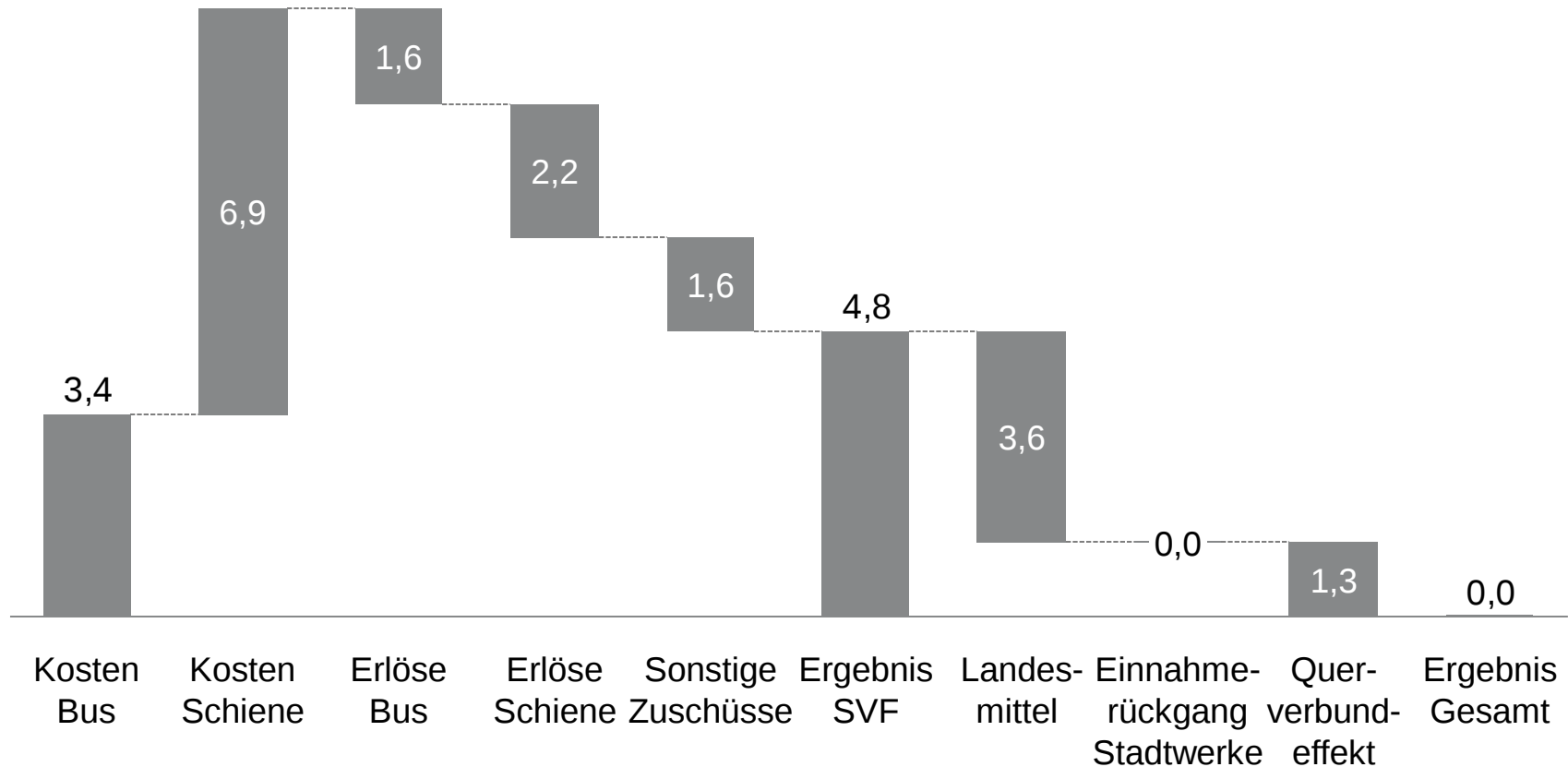
Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
2. Annahmen
- 3. Ergebnisse**
4. Fazit

Im Status quo liegt das Defizit des SVF bei knapp 6 Mio. €

Ergebnis, Ist^{1,2)} (Referenzszenario)

In Mio. €



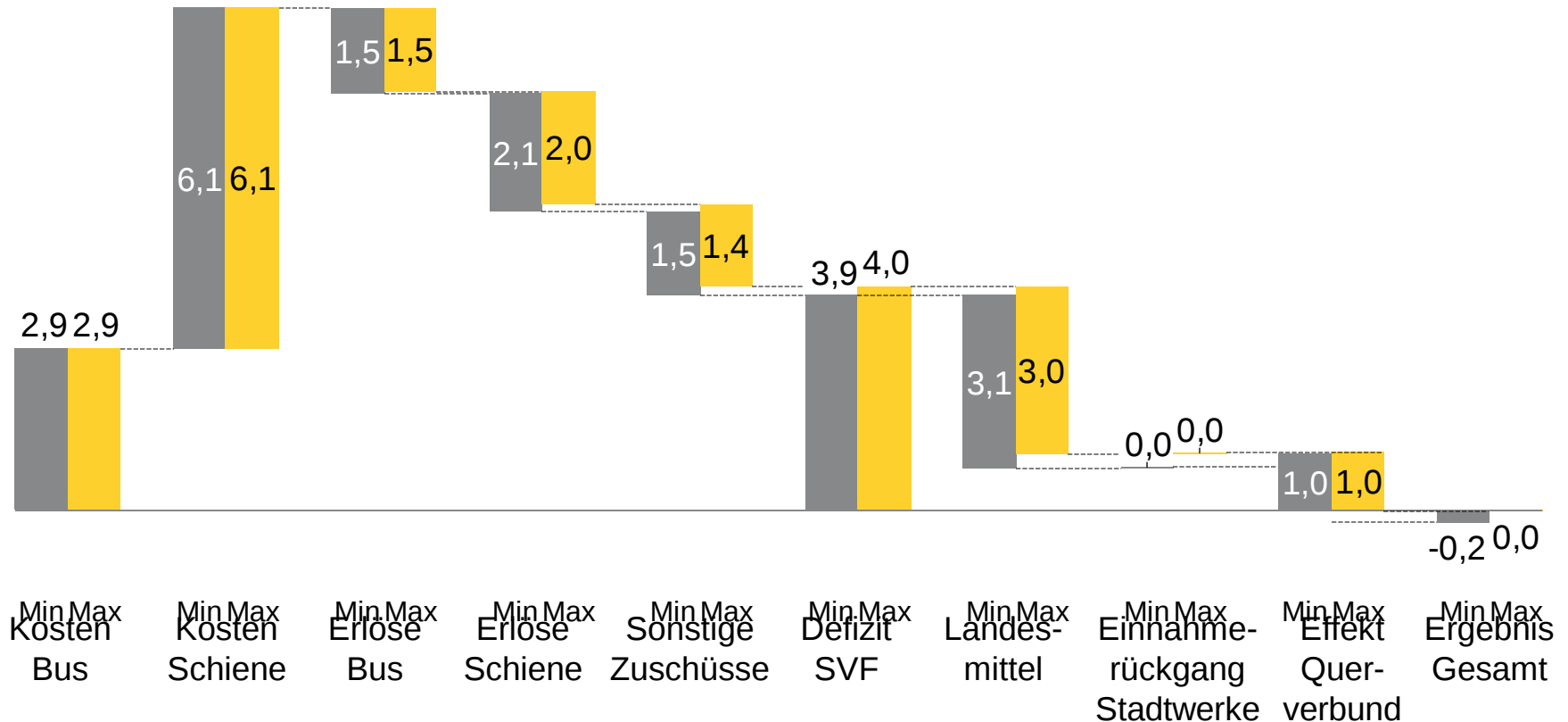
1) Eingangsdaten auf Basis Wirtschaftlichkeitsanalyse civity, die vom testierten Jahresabschluss der SVF abweicht

2) Basisjahr 2012

Bei der Angebotsreduzierung in Szenario 1 sinkt das Defizit des SVF auf unter 5 Mio. €

Ergebnis, Szenario 1 („SVZ“)¹)

In Mio. €

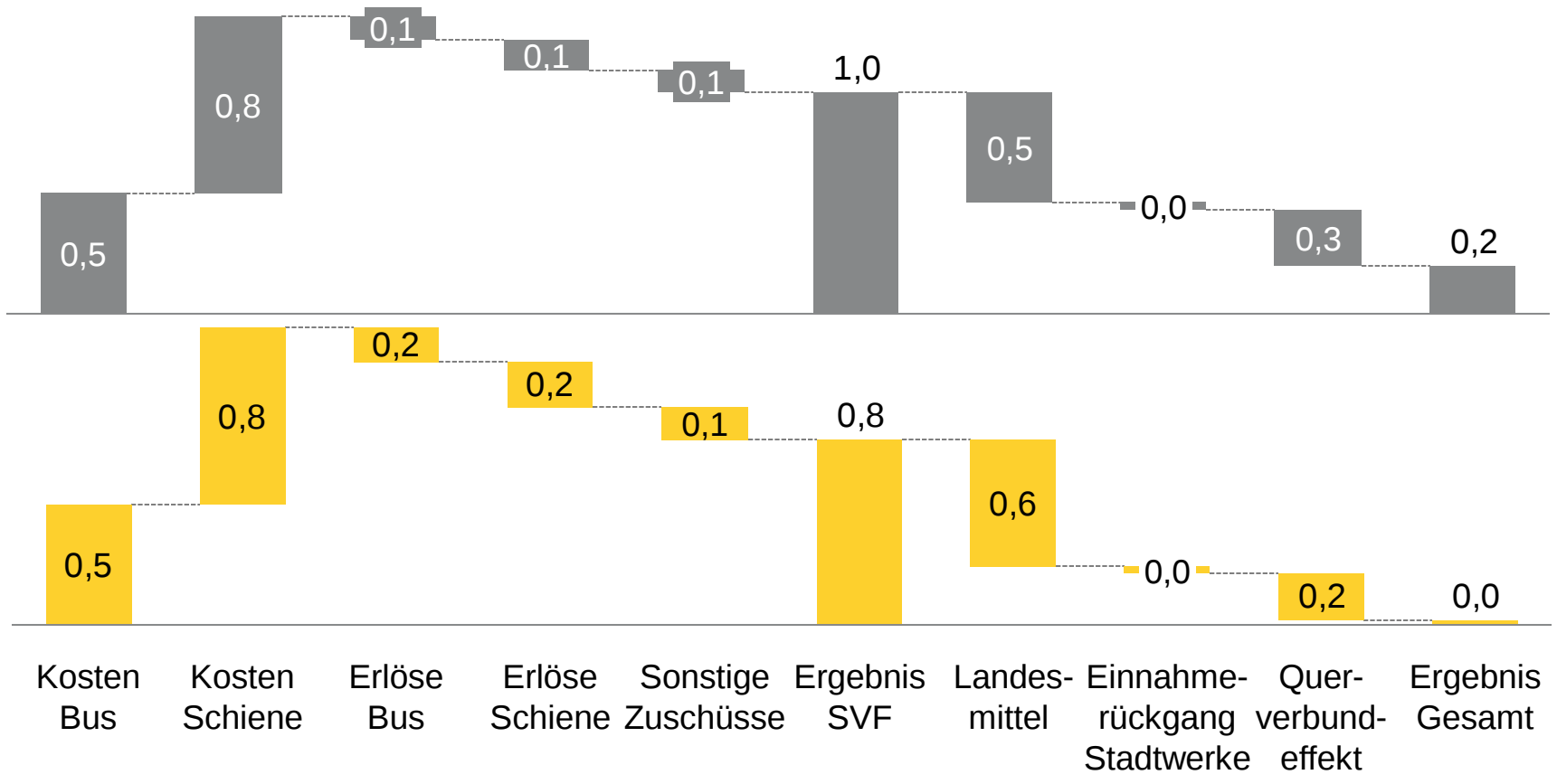


1) Basisjahr 2012

Im Szenario 1 können aus Sicht der Stadt gegenüber dem Status quo effektiv etwa 0,2 Mio. € eingespart werden

Veränderung Szenario 1 („SVZ“) gegenüber Ist¹⁾

In Mio. €



■ Min ■ Max

1) Basisjahr 2012

Eine Reduzierung des Angebots in der SVZ gefährdet die Klimaziele der Stadt Frankfurt/Oder

Qualitative Effekte, Szenario 1 („SVZ“) gegenüber Ist

Contra

- Öffentliche Mobilität in der SVZ auf Taxiverkehre reduziert
- Ggf. Einschränkung der Mobilität einzelner Gruppen in der SVZ
- Bedienungsstandards in SVZ gemäß NVP nicht mehr erfüllt
- Risiko, dass durch Anstieg des MIV Luftreinhalteziele nicht eingehalten werden können und Lärmemissionen ansteigen (vgl. Lärmaktionsplan)
- Konträr zur Maßnahme „Attraktives ÖPNV-Angebot“ aus Klimaschutzkonzept

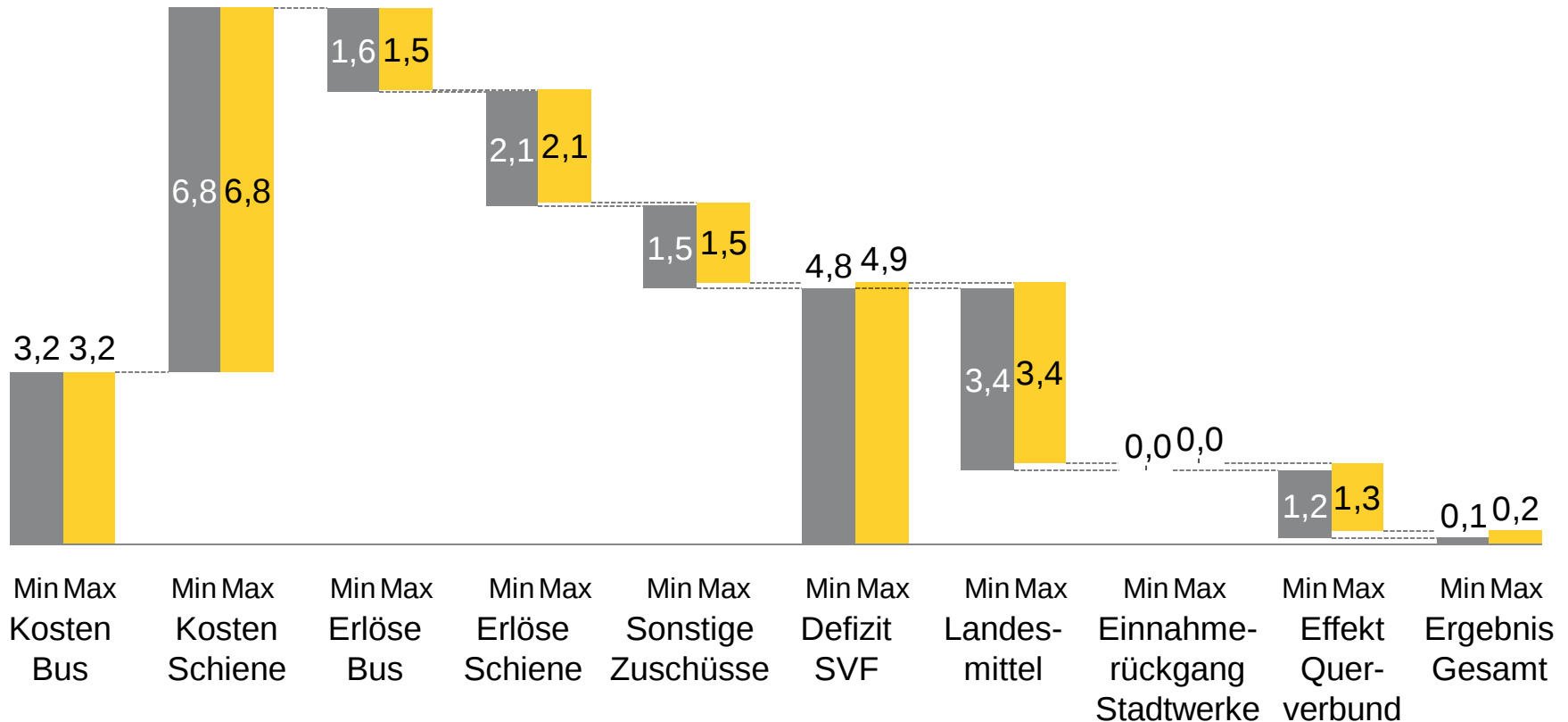
Pro

- Maßnahme hat zumindest ansatzweise nachfrageorientierten Charakter (vgl. NVP)
- Grundsätzlich keine Gefährdung des Ausbaus des ÖPNV nach Slubice

Bei der Angebotsreduzierung in Szenario 2 verbleibt das Defizit des SVF bei fast 6 Mio. €

Ergebnis, Szenario 2 („HVZ“)¹)

In Mio. €

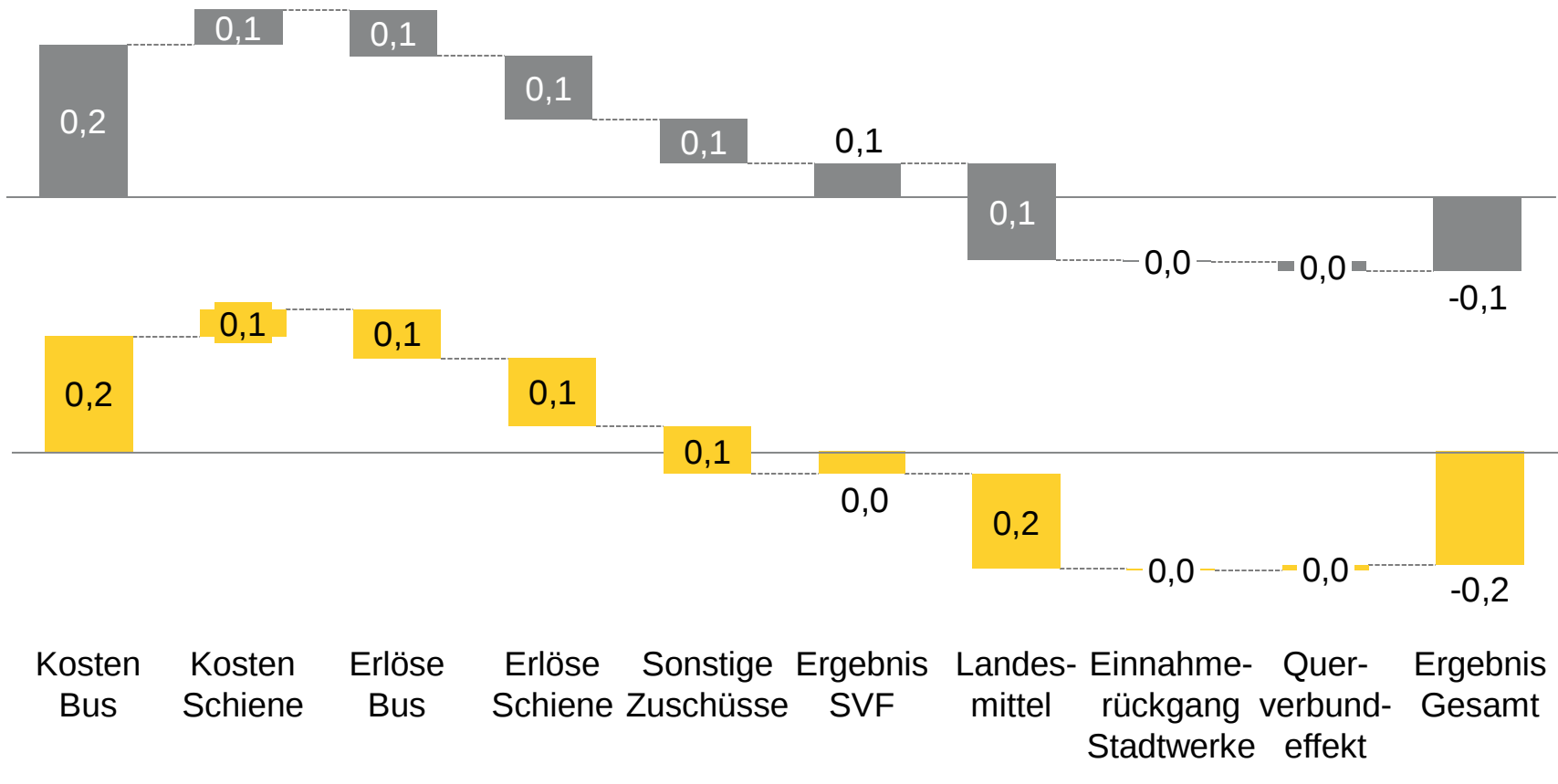


1) Basisjahr 2012

In Szenario 2 wirkt sich eine Angebotsveränderung vor allem durch den Rückgang der Landesmittel negativ aus

Veränderung Szenario 2 („HVZ“) gegenüber Ist¹⁾

In Mio. €



■ Min ■ Max

1) Basisjahr 2012

Eine Reduzierung des Angebots in der HVZ gefährdet die Klimaziele der Stadt Frankfurt/Oder

Qualitative Effekte, Szenario 2 („HVZ“) gegenüber Ist¹⁾

Contra

- Risiko, dass bei einzelnen Fahrten nicht mehr alle Fahrgäste (insbesondere Schüler/Studenten) befördert werden können
- Maßnahme ist nicht nachfrageorientiert (vgl. NVP)
- Bedienungsstandards in HVZ gemäß NVP auf einzelnen Linien nicht mehr erfüllt
- Risiko, dass durch Anstieg des MIV Luftreinhalteziele nicht eingehalten werden können und Lärmemissionen ansteigen (vgl. Lärmaktionsplan)
- Konträr zur Maßnahme „Attraktives ÖPNV-Angebot“ aus Klimaschutzkonzept

Pro

- Grundsätzlich keine Gefährdung des Ausbaus des ÖPNV nach Slubice

1) Basisjahr 2012

Gliederung

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung
2. Annahmen
3. Ergebnisse
- 4. Fazit**

Weder die betrachtete Angebotsreduzierung noch die Optimierung der SVF wird das Defizit um 2,8 Mio. Euro senken

Fazit

- Eine vollständige **Einstellung** des Angebots in der **Nebenverkehrszeit** führt ganzheitlich aus Sicht der Stadt Frankfurt/Oder zu einer Defizitsenkung von **weniger als 1 Mio. Euro**
- Durch **Einschränkungen** des Angebots in der **Hauptverkehrszeit** ergibt sich ganzheitlich aus Sicht der Stadt **keine spürbare Defizitsenkung**
- Durch **betriebliche Optimierungen** beim SVF könnten nach einer Abschätzung¹⁾ bis zu **1,3 Mio. Euro** Aufwand eingespart werden – davon über 0,4 Mio. Euro durch Absenkung des Personaltarifs im Fahrdienst auf privates Niveau
- In Summe reichen all diese Maßnahmen nicht aus, um das vorgegebene Einsparungsziel von 2,8 Mio. Euro p.a. zu realisieren
- Darüber hinaus gehende Einsparungen könnten nur durch eine stärkere (als bisher unterstellt) Reduzierung des Angebots tagsüber Montag-Freitag möglich, da nur so weitere fahrzeugabhängige Kosten abgebaut werden können. Allerdings sind hier dann auch die gegenläufigen Effekte (insbesondere bei der Erlösen) am stärksten. Eine belastbare Aussage zum Nettoeffekt ist erst nach entsprechender Analyse möglich

1) Maßnahmen (und damit realisierbares Potenzial) mit SVF noch abzustimmen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Mirko Schnell



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 021
mobile: +49.163.309 61 61
email: mirko.schnell@civity.de
www.civity.de

Laura Lambertz



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 024
mobile: +49.175.579 05 74
email: laura.lambertz@civity.de
www.civity.de

Martin Schilling



Königstraße 21
70173 Stuttgart
phone: +49.711.217 28 022
mobile: + 49.151.62 92 16 72
email: martin.schilling@civity.de
www.civity.de

Aus der bisherigen Bewertung ergeben sich noch einige zu klärende Fragen

Frageliste

- Ist die Fahrgastverteilung über den Tag plausibel (siehe 11760101_Tagesganglinie_und Fahrgastverteilung, TB "Fahrgastverteilung", Spalte "B")?
- Passen die Einteilungen Tag/Nacht und HVZ jeweils (siehe 11760101_Tagesganglinie_und Fahrgastverteilung, TB "Bus"/"Bahn", Spalten "B" und "C")?
- Welche Optimierungsmaßnahmen sollen als umgesetzt unterstellt werden?
- Was ist der Verbrauch pro Schienenfahrzeugtyp (siehe Marktpreistool)?
- Was ist der Anschaffungspreis pro Schienenfahrzeugtyp (siehe Marktpreistool)?
- Wir brauchen die genaue Herleitung der Verteilung des Investitionszuschusses für die Schiene ab 2014 („5 Mio Euro“) zwischen den brandenburgischen Städten (analog zu den anderen Zuschüssen), um die Entwicklung bei Leistungsrückgang berechnen zu können
- Warum sind die im Rahmen der Zuschussberechnung angegebenen Eigenmittel niedriger als der im Jahresabschlussbericht errechnete Betrag für den Verlustausgleich?
- Welche Höhe ist für den Querverbundsvorteil anzusetzen (ca. 26%)?

Im nächsten Schritt ist die Analyse durch civity zu finalisieren und aufzubereiten

Weiteres Vorgehen

- Einarbeiten der eben abgestimmten Annahmen
- Sind zusätzliche Szenarien zu analysieren?
- Wenn ja, welche? Z.B.
 - Ausdehnung der HVZ auf weitere Stunden
 - Generelle Taktausdünnung Mo-Fr tagsüber (von 30-Min- auf 60-Min-Takt)
- Finale Kalkulation aller betrachteten Szenarien
- Aufbereiten der Ergebnisse
- Ziehen der Schlussfolgerungen
- Präsentation der finalen Erkenntnisse am 22. November
- Workshop zum Strategiekonzept ÖPNV (heute terminieren?)