

# Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG)



**ÖPNV – Im Wandel der Zeit**

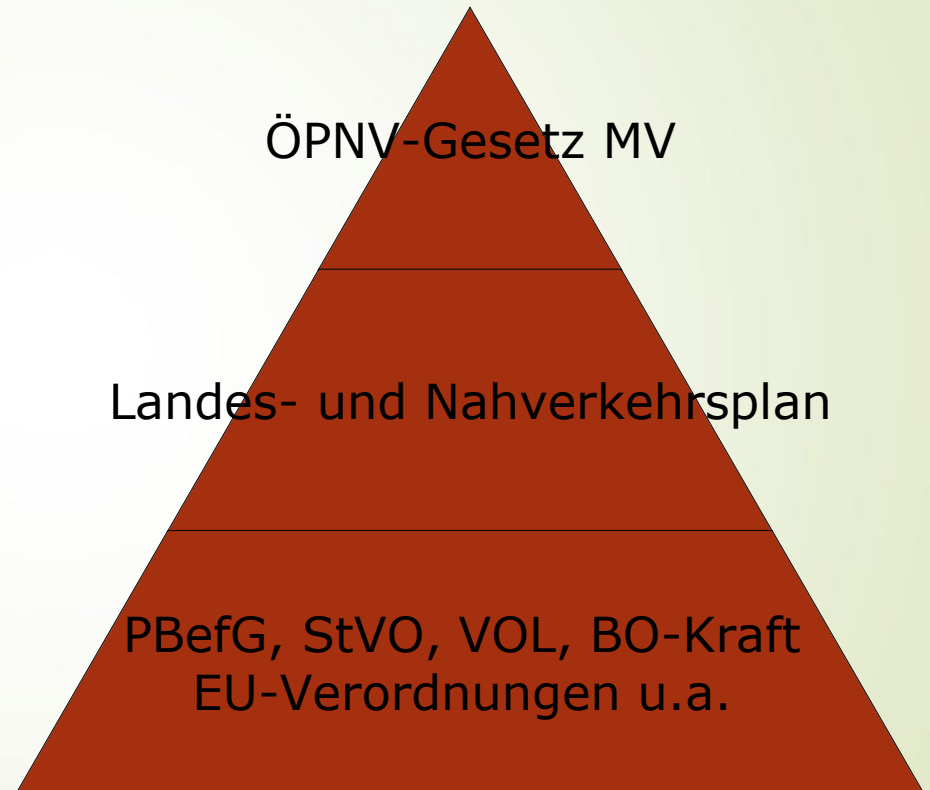
**Folgen der Kreisgebietsreformen – Fusion von Verkehrsbetrieben**

**30.06.2017**

Das ÖPNV-MV-Gesetz regelt die Verantwortung

Der Landesplan bzw. die Nahverkehrspläne regeln den Umfang der vorzuhaltenden Leistung

Maßgebliche Durchführungsgesetze bzw. -Verordnungen



## Historische Formen

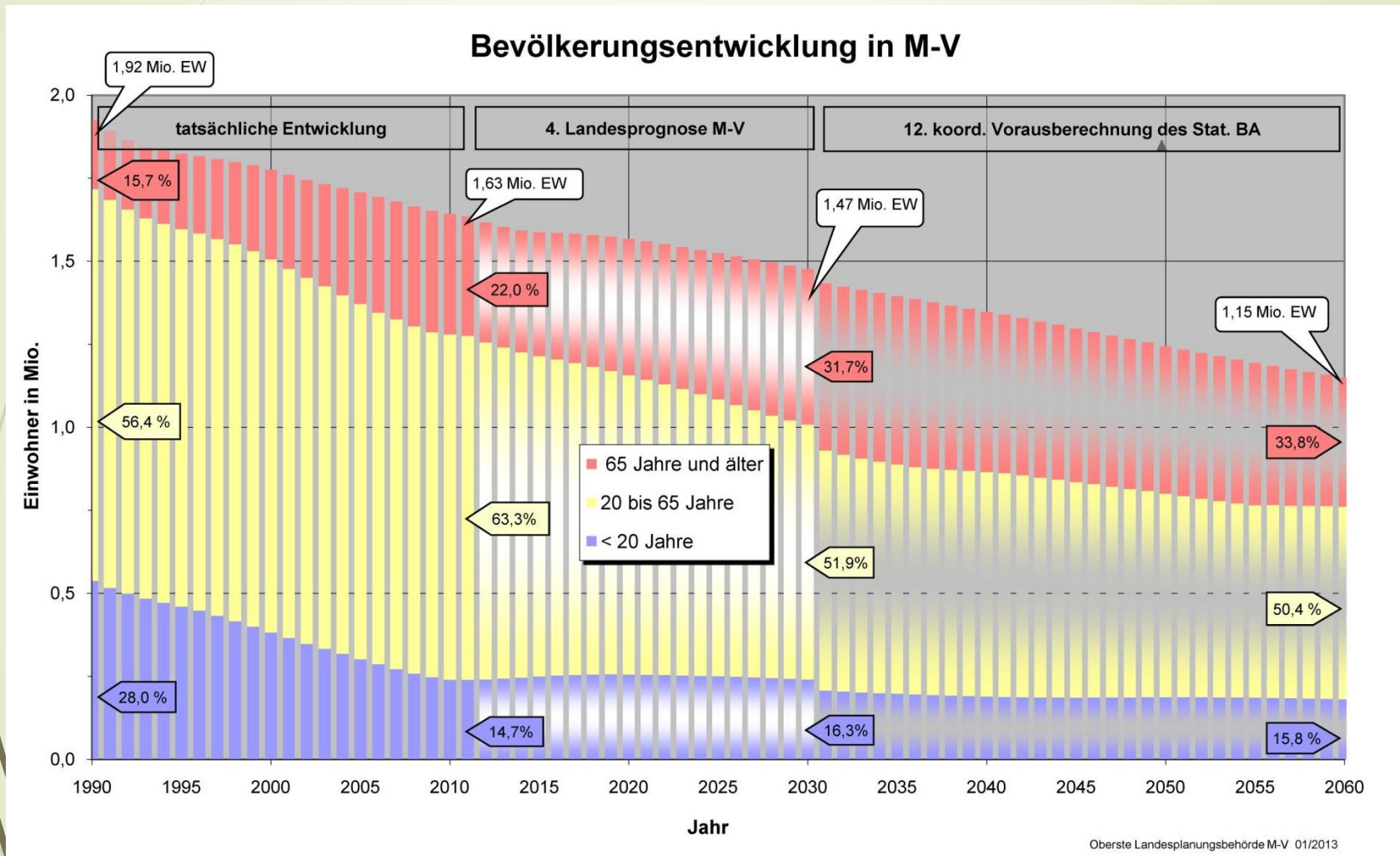
- Linienbus 1846 erste konzessionierte Pferdekutschen in Berlin für nicht Privilegierte
- Taxi –Individualbeförderung- 1893 im Bereich Dessau erste motorisierte Fahrzeuge

## Unterarten Bus oder Taxi

- Rufbus
- Anrufsammeltaxi
- Linientaxi
- Flächenlinientaxi
- Bürgerbus

## Neue Formen des ÖPNV

- Mitfahrgelegenheit (Bsp. Kuba staatlich gesteuert)
- autonome Elektrofahrzeuge – Zukunft -

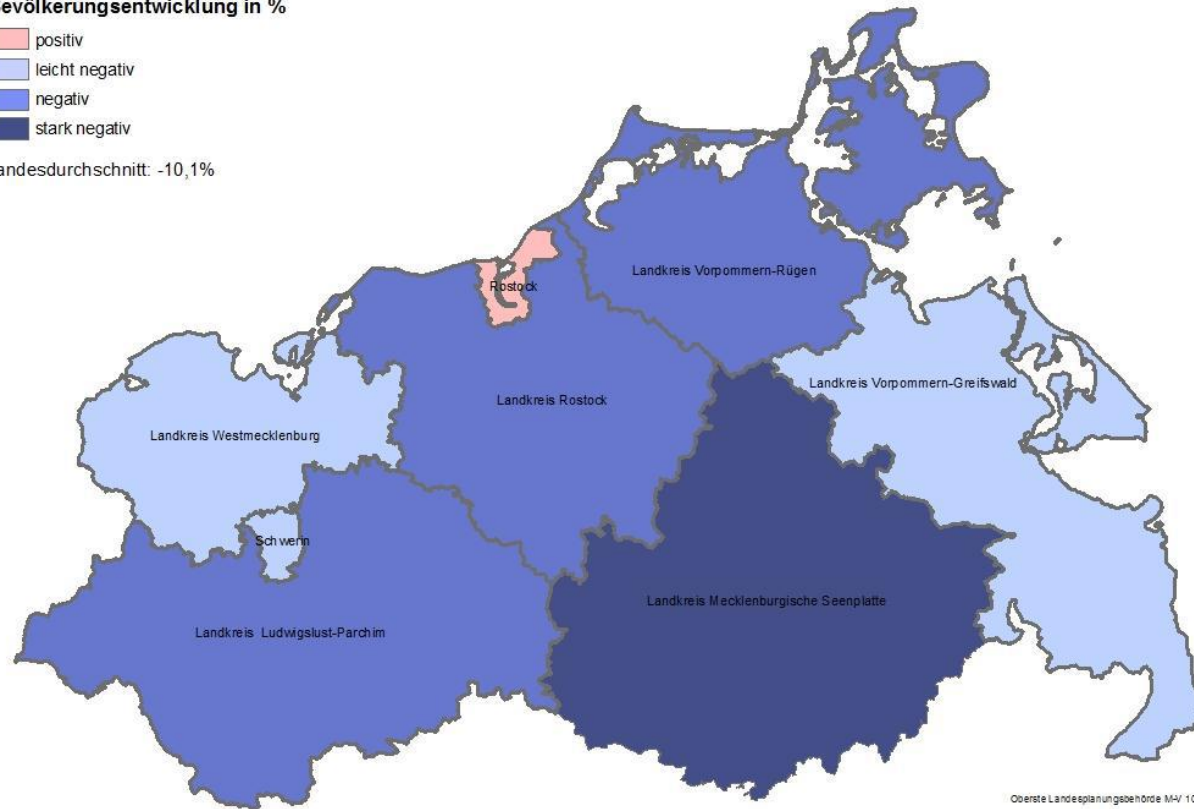


## Bevölkerungsentwicklung der Kreise 2010 - 2030 (4. Landesprognose, 1. Änderung)

### Bevölkerungsentwicklung in %

- positiv
- leicht negativ
- negativ
- stark negativ

Landesdurchschnitt: -10,1%



Oberste Landesplanungsbehörde MV/ 10/2012

- ▶ Die sog. Daehre-Kommission hat 2012 bis 2013 den Status quo für die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ermittelt und eine deutliche Unterfinanzierung festgestellt;
- ▶ sie schätzt den Gesamtfinanzierungsbedarf für alle Verkehrsinfrastrukturen auf mindestens 7,2 Mrd. € pro Jahr.
- ▶ Bei der für den ÖPNV maßgeblichen Infrastruktur ergibt sich ein Defizit von 1,4 Mrd. € pro Jahr bei der Schiene (Bundesschienenwege und NE-Bahnen) und von 0,6 Mrd. € pro Jahr beim ÖSPV.

<b>Finanzgrundlage und Zweck</b>	<b>Empfänger</b>	<b>Budget (Mio. €)</b>
<b>FAG – ÖPNV (§ 18 FAG), Ausgleich für die Belastung durch ÖPNV</b>	Landkreise	18,0
<b>FAG – Schülerbeförderung (§ 17 FAG) Ausgleich für die Kosten der Schülerbeförderung</b>	Landkreise	11,0
<b>Ausgleichsverordnung, Ausgleich für vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr</b>	Unternehmen	23,8
<b>Investitionsrichtlinie, Zuschuss für Investitionen im ÖPNV Busrichtlinie</b>	Unternehmen, Kommunen	3,5
<b>Zuschuss für die Anschaffung von Bussen im ÖPNV Straßenbahnförderung</b>	Unternehmen	4,5
<b>Zuschuss für Straßenbahnbetriebe im ÖPNV</b>	Unternehmen	8,5

<b>Finanzgrundlage und Zweck</b>	<b>Empfänger</b>	<b>Budget (Mio.€)</b>
<b>Förderung Verkehrskooperation, Zuschuss zum DHV-Ausgleich</b>	<b>Unternehmen</b>	<b>2,1</b>
<b>RL flexible Bedienweisen, Zuschuss für flexible Bedienweisen im ÖPNV</b>	<b>Unternehmen, Kommunen</b>	<b>1,5</b>
<b>Förderung IC-Kooperation, Zuschuss zur IC-Benutzung im SPNV SPNV-ErsatzRL</b>	<b>Unternehmen</b>	<b>1,2</b>
<b>Kostenerstattung bei Wegfall des SPNV</b>	<b>Landkreise</b>	<b>3,4</b>



	2016	01.01.2017 Plan
Anzahl der Linien:	ca. 90	ca.120
eigener Busbestand:	ca. 105	ca.135
Busbestand der Vertragspartner:	ca. 52	ca. 65
Mitarbeiter:	ca. 112	ca. 167
Mitarbeiter der Vertragspartner:	ca. 110	ca. 140
Umsätze	ca. 11,5 Mio.€	ca. 19 Mio.€
Ergebnis	395 T€	357 T€
zertifiziert nach ISO 9001:2015		

	2016	01.01.2017
Fahrplankilometer:	5,8 Mio.	8,3 Mio.
Haltestellen:	ca. 1900	2800
Fläche des Bedienungsgebietes:	ca. 4.000 km <sup>2</sup>	5.500 km <sup>2</sup>
Einwohner je qkm	40 EW/qkm im Durchschnitt bei einem Motorisierungsgrad von ca. 60 %	

## Kunde/Bürger

- Zu jeder Zeit an jedem Ort ein Angebot
- geringste Kosten
- barrierefrei

## Aufgabenträger

- höchste Quantität
- höchste Qualität
- geringste Kosten

## Unternehmen

- Sicherheit
- Wirtschaftlichkeit
- Nachhaltigkeit

## Berater

- Geringer Aufwand
- Gutes Honorar
- Keine Verantwortung

## Ziele der Unternehmensfusion (Zentralisierung):

- Kosten- bzw. Aufwandsminimierung
- Reduzierung der Redundanz
- Verbesserung des Angebots
- Reduzierung der Unternehmensrisiken durch Umsatzerhöhung und Liquiditätsverbesserung (absolute)
- Qualitätsverbesserung durch Vereinheitlichung, Zertifizierung und Spezialisierung

(In großen Verwaltungen und Unternehmen wechseln die Strukturen oftmals sinusartig zwischen Zentralisierung und Dezentralisierung. Zentralisierung wird hierbei oft mit Kosteneinsparung oder Aufwandminimierung und Dezentralisierung mit Verbesserung der Qualität durch bessere Kundennähe begründet.)

Meilensteine der kommunalen Unternehmensfusion:

1. Kreistagsbeschluss
2. Zustimmung Innenministerium
3. Klärung der künftigen Führung
4. Finanzierung und Kaufvertrag sofern Unternehmensanteile gekauft werden
5. steuerliche Bewertung –  
Verlustvorträge/Gründerwerbssteuer/Sachanlagen-  
bewertung
6. Beteiligung der Arbeitnehmervertretung ggf. Tarifverträge
7. Verschmelzungsvertrag
8. Umschreibung/Ummeldung

Umsetzung (Unternehmens-/Maßnahmenkonzept):

- Personal (Zeitraumen: bis 8 Jahre)
- Werkstätten (Variantenprüfung: Vergabe, Zentralisierung, Spezialisierung)
- Fahrplankonzept (angebots- oder bedarfsbezogen)
- Buchhaltung/Personalabrechnung
- Vereinheitlichung der SB, AA, VA und FB (Zertifizierung)
- Arbeitnehmervertretung Betriebsvereinbarungen
- EDV; Vereinheitlichung Soft- und Hardware

## Praktische Umsetzung – Ergebnisse DVG + VMS = MVVG 2013 - 2017

- Personaleinsparung = ca. 12 Ma ohne Abgabe von Leistungen
- Linienreduzierung = um 8 Linien
- Busoptimierung = ca. 8 Fahrzeuge
- Wiedereingliederung von Leistungen = ca. 150 TFplkm
- Buchhaltung/Personalabrechnung zentralisiert
- keine Tariferhöhung für unsere Kunden ab 2013
- Vereinheitlichung der SB, AA, VA und FB (Zertifizierung) abgeschlossen
- Betriebsvereinbarungen vereinheitlicht auf eine gleichlautende, obwohl zwei Betriebsräte
- EDV; Vereinheitlichung Soft- und Hardware nicht abgeschlossen

## Praktische Umsetzung – Ergebnisse in Zahlen

Angaben in T €	2012		2012	2013	2016*	Plan 2017 inkl. PVM
	VMS	DVG	Summe			
Erträge	6.102	6.941	13.043	13.122	11.647	19.151
Materialaufwand	3.755	2.022	5.777	5.420	4.455	8.308
Personalaufwand	1.696	3.805	5.501	5.611	4.661	7.489
Jahresergebnis	108	<b>-239</b>	<b>-131</b>	55	396	357
Linien	42	66	108	108	81	94
Personalbestand	41	113	154	143	114	167

\* keine Tarifierhöhungen ab 2013



## Risiken und Probleme

- zusätzliche steuerliche Belastung u.a. durch Grunderwerbssteuer, Neubewertung von Sachanlagen
- Kosten der Aufschmelzung – Rating bei den Banken
- lange Wartezeiten für die personelle Umsetzung und deren Effekte
- Betriebsvereinbarungen vereinheitlichen
- EDV; Vereinheitlichung Soft- und Hardware nicht abgeschlossen
- keine Bürgschaft durch den Landkreis/Innenministerium
- Investitionsförderung Fahrzeuge Verteilung
- keine Vertretung im LFA
- Landesverkehrsplan bzw. die Neuaufteilung der Landesmittel berücksichtigt generell nicht die Unterfinanzierung des ÖPNV in den einwohnerarmen Gebieten MV

## bedarfsbezogene Fahrplanung

Angebot Fahrplan und  
Umfeld

Fahrplanzustimmungsverfahren  
Aufgabenträger/Genehmigungs-  
behörde

Bedarfsermittlung u.a.  
durch Zählung, Reklamation  
oder Befragung

Wirtschaftliche Prüfung  
„Wieviel Fahrgäste wollen zur  
gleichen Zeit von A nach B?“

### Vorteile:

- Sammeleffekte/Bedarfsbündelung werden maximal ausgenutzt
- sehr wirtschaftlich
- umweltfreundlich

MVVG 28.06.2017

### Nachteile:

- geringes Angebot bei wenig Bedarf
- oftmals keine Taktung
- Individualwünsche nicht berücksichtigt

## angebotsbezogene Fahrplanung

Die Planung basiert meist auf folgenden verkehrstheoretischen Grundsätzen:

- Übergänge zum Schienenverkehr an Knotenpunkten schaffen
- Standorte werden kategorisiert
- Gut getaktete Hauptlinien zur Verbindung von größeren Standorten
- Neben- oder Ergänzungsnetze getaktet oder mit Flächensammeltaxi
- bindende Vorgaben für die Bedienungshäufigkeit von Standorten
- suggerierte Steigerung der Fahrgastzahlen

### Vorteile:

- hohes Verkehrsangebot
- Übergänge auf andere Verkehrsträger sind vorgeben
- Individualwünsche werden im Linienverkehr abgebildet

### Nachteile:

- hohe Kosten
- suggerierte Fahrgastzahlen werden meistens nicht erreicht

## Landesverkehrsplan

- integrierter Ansatz der erstmals ein Verkehrskonzept, das unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen in M-V alle Aspekte der Mobilität erfasst
- **Unterdeckung der Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Straßeninfrastruktur** ist ein ganz zentrales Problem
- ausreichende Haushaltsmittel, effizientere Verwaltung und Priorisierung mit Überprüfung notwendiger Standards
  
- die Verwendung von teilweise sehr alten Daten (tw. von 2008 – 2010), anhand derer die aktuelle Ausgangssituation im Land dargestellt und abgeleitet wird.
- keine Aussagen zur Einbindung Mecklenburg-Vorpommerns in das bestehende **Europastraßennetz**
- durchschnittlich ältere Bevölkerung und tendenziell sinkende Einwohnerzahlen als Begründung von Angebots- und Infrastrukturausdünnung im Land sollte nicht überstrapaziert werden
- einheitliches Tarifsystem im ÖPNV und die Anbindung des Raumes Berlin an den südlichen Teil von MV fehlt
- Landesverkehrsplan soll den ÖPNV-Landesplanes ersetzen hierzu fehlen verbindliche Aussagen insbesondere zur Finanzierung

Vielen Dank  
und allzeit gute  
Fahrt!