

Evaluierungsverfahren Hansestadt Stralsund

Auswertung per 31. August 2016
durch die Verkehrsgesellschaft
Vorpommern-Rügen mbH (VVR)



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
1. Bericht über die Bewertungsphase	4
1.1. Aufstellung und Darstellung sämtlicher relevanter Fakten aus dem ersten Jahr der Evaluierungsphase.....	4
1.1.1. Aufstellung sämtlicher Kosten und Einnahmen des Stadtverkehrs	4
1.1.2. Daten zu Fahrgastzahlen, Vergleich mit Zeiträumen vor Inkrafttreten des öffentlichen Dienstleistungsauftrages	4
1.1.3. relevante verkehrsplanerische Fakten zum Verkehrsangebot	7
1.1.4. Angaben zur Qualität der Bedienung, insbesondere zur Pünktlichkeit, Zahl der Kundenbeschwerden.....	10
1.1.5. Angaben zur wirtschaftlichen Situation des Verkehrsunternehmens, Fusionsrendite .	13
2. Prognose über wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklungen bei Fortsetzung der "optimalen verkehrlichen Erschließung".....	17
2.1. Wirtschaftliche Entwicklung	17
2.2. Verkehrliche Entwicklung	19
3. Prognose über wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklungen bei Umsetzung der "Mindestbedienung"	20
3.1. wirtschaftliche Entwicklung.....	20
3.2. verkehrliche Entwicklung.....	21
4. Jahresscharfe Darstellung des sich aus diesen Prognosen ergebenden Differenzbetrages für die restliche Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ab dem Fahrplanwechsel im Mai 2017 ...	22
5. Bewertung der Daten aus der Evaluierungsphase sowie der Prognosen, einschließlich der Differenzbeträge	22
6. Votum des Verkehrsunternehmens zur Bedienungsvariante im Stadtverkehr	24

Vorwort

Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (nachfolgend ÖPNV). Im Rahmen der Kreisgebietsreform wurden die drei Verkehrsunternehmen, die jeweils im Eigentum der zwei Altkreise und der kreisfreien Hansestadt Stralsund standen, mit Wirkung zum 01.01.2014 zur Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) verschmolzen.

Im Zuge der Fusion und der Umsetzung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014-2019 hat der Landkreis am 27.12.2013 im EU-Amtsblatt in einer Vorabkennzeichnung seine Absicht veröffentlicht, sämtliche im ÖPNV erbrachten Personenverkehrsdienste mit Wirkung ab dem 01.10.2015 an das Verkehrsunternehmen zu übertragen.

Für den Stadtverkehr in der Hansestadt Stralsund gilt aufgrund des Nahverkehrsplans und eines Kreistagsbeschlusses vom 16.12.2013 die besondere Situation, dass nach einer zweijährigen Evaluationsperiode eine Entscheidung des Kreistags über die künftige Verkehrsbedienung erfolgen wird.

Die Evaluierungsphase für den Stadtverkehr Stralsund begann mit der Laufzeit des Interimsvertrags ab 01.01.2015 und endet am 31.12.2016. Mit Fahrplanwechsel und Inkrafttreten des „**Öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die VVR**“ seit dem 01.10.2015 wird die Variante der „**optimalen verkehrlichen Erschließung**“ in der Hansestadt Stralsund angeboten.

Per 31.05.2016 sollte die VVR eine ausführliche Bewertung der Evaluierungsphase vornehmen und ein **Votum für die ab Mai 2017 umzusetzende Bedienungsvariante („optimale verkehrliche Erschließung“ oder „Mindestbedienung“)** abgeben.

Die ab Oktober 2015 vorliegenden Daten sind aus Sicht der VVR nicht ausreichend, um eine fundierte Empfehlung abgeben zu können. Ab Fahrplanwechsel 08. Mai 2016 wurden zudem **Anpassungen des Fahrplans vorgenommen, die im Rahmen der „optimalen verkehrlichen Erschließung“ möglich waren. Für dieses, im Ergebnis einer Fahrplankonferenz vom 17.02.2016 überarbeitete Verkehrsangebot im Stadtverkehr Stralsund, lagen**

per 31.05.2016 keine Erfahrungen und Auswertungen vor, die in die Entscheidungsfindung eingehen könnten.

Daher war es aus Sicht der VVR unumgänglich, die Bewertungsphase der Evaluierung zu verlängern, um eine genauere Prognose über die weiteren wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen treffen zu können. Auf dem Kreistag am 11.07.2016 informierte der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung darüber, dass die Berichtsvorlage incl. der Empfehlung der VVR auf Datenbasis per 31.08.2016 terminisiert wird.

1. Bericht über die Bewertungsphase

1.1. Aufstellung und Darstellung sämtlicher relevanter Fakten aus dem ersten Jahr der Evaluierungsphase

1.1.1. Aufstellung sämtlicher Kosten und Einnahmen des Stadtverkehrs

Für den Zeitraum 01.01.2015 bis zum 30.09.2015 hat das Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger bis zum 31.05.2016 im Einzelnen die ihm in der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages tatsächlich entstandenen Kosten und die tatsächlich realisierten Einnahmen anhand des Formblattes in Anlage 7 des Interimsvertrages dargestellt, damit der Aufgabenträger die Schlussabrechnung gem. Ziff. 2 der Anlage 4 durchführen konnte. Die Angaben wurden durch ein Testat eines Wirtschaftsprüfers belegt und die Situation, insbesondere auffällige Daten oder erkennbare Entwicklungen, zusätzlich in einem kurzen Begleittext erläutert.

Auszüge aus dem Testat und der Begleittext sind als Anlage 1 und die Endabrechnung für den Bereich Stadtverkehr per 31.12.2015 ist als Anlage 2 diesem Bericht beigelegt.

Im Ergebnis der Einschätzung ist zu erkennen, dass der Bereich Stadtverkehr per **30.09.2015** trotz Betriebskostenzuschuss in Höhe von **821.670 €** einen **Verlust von 152.025 €** und insgesamt per **31.12.2015** trotz Betriebskostenzuschuss in Höhe von **991.844 €** einen **Verlust von 196.169 €** erwirtschaftet hat.

1.1.2. Daten zu Fahrgastzahlen, Vergleich mit Zeiträumen vor Inkrafttreten des öffentlichen Dienstleistungsauftrages

Eine Statistik über die Fahrgastzahlen, unterteilt nach einzelnen Fahrkartenarten ist in den Tabellen a) bis d) dargestellt.

Evaluierung Hansestadt Stralsund

a) Vergleich der I. Quartale Jahre 2014 bis 2016

Fahrkartenarten	I. Quartal 2014	I. Quartal 2015	I. Quartal 2016	2016/2014	2016/2015	2016/2015
	Anzahl beförderte Personen			Differenz		
Einzel- und Mehrfahrtenkarten	342.593	338.697	345.850	3.257	7.153	102,1%
Zeitfahrausweise	548.935	572.358	616.977	68.042	44.619	107,8%
Zeitfahrausweise ermäßigt	353.051	349.196	363.153	10.102	13.957	104,0%
SGB IX	163.205	121.844	128.084	-35.121	6.240	105,1%
gesamt aus Fahrkartenverkauf	1.407.784	1.382.095	1.454.064	46.280	71.969	105,2%

b) Vergleich der II. Quartale 2014 bis 2016

Fahrkartenart	II. Quartal 2014	II. Quartal 2015	II. Quartal 2016	2016/2014	2016/2015	2016/2015
	Anzahl beförderte Personen			Differenz		
Einzel- und Mehrfahrtenkarte	341.134	343.383	354.261	13.127	10.878	103,2%
Zeitfahrausweise	455.778	443.720	451.924	-3.854	8.204	101,8%
Zeitfahrausweise ermäßigt	280.375	292.915	296.294	15.919	3.379	101,2%
SGB IX	141.725	119.828	106.884	-34.841	-12.944	89,2%
gesamt aus Fahrkartenverkauf	1.219.012	1.199.846	1.209.363	-9649	9.517	100,8%

c) Vergleich I. Halbjahr 2014 bis 2016

Fahrkartenarten	1. Halbjahr 14	1. Halbjahr 15	1. Halbjahr 16	2016/2014	2016/2015	2016/2015
	Anzahl beförderte Personen			Differenz		
Einzel- und Mehrfahrtenkarte	683.727	682.080	700.111	16.384	18.031	102,6%
Zeitfahrausweise	1.004.713	1.016.078	1.068.901	64.188	52.823	105,2%
Zeitfahrausweise ermäßigt	633.426	642.111	659.447	26.021	17.336	102,7%
SGB IX	304.930	241.672	234.968	-69.962	-6.704	97,2%
gesamt aus Fahrkartenverkauf	2.626.796	2.581.941	2.663.427	36.631	81.486	103,2%

Evaluierung Hansestadt Stralsund

d) Vergleich Monat Juli und August 2014 bis 2016

Fahrkartenarten	Juli+Aug 14	Juli + Aug 15	Juli + Aug 16	2016/2014	2016/2015	2016/2015
	Anzahl beförderte Personen			Differenz		
Einzel- und Mehrfahrtenkarte	247.903	259.358	265.160	17.257	5.802	102,24%
Zeitfahrausweise	272.386	266.488	279.728	7.342	13.240	104,97%
Zeitfahrausweise ermäßigt	171.836	164.120	146.989	-24.847	-17.131	89,56%
SGB IX	91.119	67.015	67.238	-23.881	223	100,33%
gesamt aus Fahrkartenverkauf	783.244	756.981	759.115	-24.129	2.134	100,28%

Zur Entwicklung der Fahrgastzahlen wird wie folgt Stellung genommen:

Mit Einführung des „Einstiegs vorn“ im Dezember 2010 und einer geänderten Tarifstruktur sind die Fahrgastzahlen von 4,7 Mio beförderte Personen auf zeitweise 5,3 Mio bzw. in 2015 auf 5,2 Mio angestiegen. Der leichte Rückgang in 2015 ist allein der Tatsache geschuldet, dass ab dem Geschäftsjahr die Ausgleichszahlungen nach SGB IX und damit auch die in Ansatz zu bringenden Anzahl von Beförderungsfällen, einheitlich in der VVR nach einem betriebsindividuellen Prozentsatz ermittelt werden. (Stadtgebiet von 12,88 % auf 9,59 % abgeschmolzen). Dabei „verlor“ der Bereich rein statistisch 157 Tausend Beförderungsfälle.

Differenziert bewertet zeigt sich aus den Tabellen a) bis d):

- Anstieg bei Einzel- und Mehrfahrtenkarten
weiter steigende Tendenz bei Einzelfahrkarten (1-Fahrten-Karte) und Tageskarten,
Rückgang bei der 7-Fahrten-Karte
- Anstieg bei den Zeitfahrausweisen,
weiter steigende Tendenz bei Monats- und Wochenkarten
- Anstieg bei den Zeitfahrausweisen ermäßigt,
anhaltend steigende Tendenz bei den Monatskarten , Rückgang bei den Wochenkarten,
hohe Steigerungsrate von bis zu 3 % durch die Schülerbusfahrkarte
- Das geringere Wachstum in den Monaten Juli und August 2016 ist dem seit Jahren vermindertem Verkauf von SchülerFerienTickets des Landes Mecklenburg-Vorpommern geschuldet und somit nicht für die Bewertung maßgebend. Bei Elimi-

nierung dieser Größe ergibt sich wieder eine steigende Tendenz zum Vergleichszeitraum.

Schlussfolgerung:

Das seit dem 1. Oktober 2015 angepasste Dienstleistungsangebot im Stadtverkehr führt nicht zu einem Rückgang in den Fahrgastzahlen, wie die Tabellen a) bis d) eindeutig belegen.

1.1.3. relevante verkehrsplanerische Fakten zum Verkehrsangebot

Der Bewertungszeitraum der Evaluierungsphase enthält 4 Fahrplanperioden.

1. Phase Winterfahrplan 01.01.2015 bis 16.05.2015

Besonderheiten:

Straßenbaumaßnahmen in der Großen Parower Straße, damit verbunden Umleitung der Linie 4 über die Rudolf-Vierchow-Straße,
tageweise Vollsperrung der Friedrich-Engels-Straße dadurch Umleitung der Linien 1 und 3

Im Februar und März 2015 kam es aufgrund von MVgida Demo's zu erheblichen Beeinträchtigungen und Umleitungen auf allen Linien.

2. Phase Sommerfahrplan 17.05.2015 bis 30.09.2015

Besonderheiten:

Fortsetzung der Straßenbaumaßnahmen in der Großen Parower Straße,
ab April 2015 Sanierung der Vogelwiese und damit Umleitung der Linie 6 über den Knieperdamm

3. Phase Winterfahrplan 01.10.2015 bis 07.05.2016

Besonderheiten:

Mit Beginn des ÖDA wurde die „optimale Variante“ mit veränderter Linienführung und Anbindung des Umlandes durch die Stadtlinien 1, 8 und 9 angeboten.

Linien 1 und 2 wurden zusammengelegt und führen als Linie 1 von Parow oder Prohn über den Olof-Palme-Platz und Hafen bis nach Altefähr bzw. den Dänholm. Für den Berufs- und Schülerverkehr wurden montags-freitags Verbindungen über die Barther Straße zwischen Hauptbahnhof und Viermorgen eingerichtet. Am Wochenende entfielen die Fahrten auf diesem direkten Abschnitt.

Die Linien 3 und 4 bedienen die Haltestelle Krankenhaus am Sund abwechselnd. Somit können auch Fahrgäste von Devin und der Frankenvorstadt das Krankenhaus am Sund ohne Umsteigen erreichen. Für Fahrgäste aus dem Bereich Kleiner Wiesenweg ging dieser Komfort verloren, sie müssen neuerdings zeitlich uneffektiv umsteigen.

Der wechselnde Verlauf der Linien 1, 3 und 4 führt zu Irritationen bei den Fahrgästen. Das System erscheint unübersichtlich und lässt sich auch schwierig für die Auskunftssysteme darstellen.

In Vorbereitung der veränderten Bedienung wurde die Anzahl der zum Einsatz kommenden 18 m Wagen (Gelenkbus) auf 12 erhöht (ehemals 8).

Die Straßenbaumaßnahme Große Parower Straße wurde beendet, dafür begannen Straßenbaumaßnahmen auf dem Knieperwall, was weiterhin zur Umleitung der Linie 4 führte. (über die Wasserstraße und Am Fischmarkt) Auch die Umleitung der Linie 6 blieb weiterhin notwendig.

4. Phase ab dem 08.05.2016

Besonderheiten:

Die Umleitungen der Linien 4 und 6 blieben bestehen.

Das Fahrplanangebot wurde modifiziert und Anregungen aus der öffentlichen Fahrplan-Konferenz vom 17.02.2016 aufgegriffen. Probeweise wurde auf der Relation Hauptbahnhof-Barther Straße und Grünhufe bis Viermorgen an den Wochenenden ein 2-Stunden-Takt mit der Linie 1 angeboten.

Zwischen den bestehenden Haltestellen auf der Linie 4 Heinrich-Mann-Straße und Lilienthalstraße wurde **eine neue Haltestelle „Knieper Nord“ zur besseren Erreichbarkeit des Berufsförderungswerkes, der Fachhochschule und des Ärztehauses „An der Schwedenschanze“ eingerichtet.**

Zur Taktverdichtung auf der Relation Hauptbahnhof - Grünhufe wird die Linie 8 über die Haltestellen Vogelsangstraße, Mühlgrabenstraße und Grünhufe geführt.

Zusammenfassung:

- (1) Die in allen Fahrplanperioden ausgewiesenen Straßenbaumaßnahmen führten dazu, dass eine lt. Nahverkehrsplan definierte „Optimale Variante“ nur beschränkt umgesetzt werden konnte. Gerade die stark frequentierte und bedeutendste Verbindung im Stadtverkehr, die Linie 4 wurde durchweg im Linienverlauf durch Straßenbaumaßnahmen „behindert“.
- (2) Durch die 12 monatige Umleitung der Linie 4 auf Grund der Baumaßnahme „Knieperwall“ werden täglich ein zusätzlicher Dienst und ein zusätzlicher Omnibuss benötigt. Verhandlungen zur Kostenbeteiligung Dritter an den Mehraufwendungen blieben erfolglos.
- (3) Die erbrachte Fahrplankilometerleistung in der Evaluierungsphase bis zum 31.12.2015 stellt sich wie folgt dar:

Streckenführung	Jahres-km		Diff. 2015/2014	
	Ist 2013	Ist 2014		Ist 2015
Entwicklung der Kilometer				
davon HST ohne Anruf-Sammel-Taxi	1.467.067,04	1.494.746,91	1.489.853,72	-4.893,19
davon Amt Altenpleen Linie 8	11.540,46	12.708,35	15.557,50	2.849,15
davon Amt Niepars Linie 4, 6, 9	15.005,00	14.922,23	20.216,20	5.293,97
davon Amt Rügen Linie 1, 2	18.357,50	20.959,02	21.831,60	872,58
	1.511.970,00	1.543.336,51	1.547.459,02	4.122,51

- (4) Beispielhaft ist in der Anlage 7 ein Bericht zur Auslastung und zum Umsatz der Linien 3 und 4 dargestellt. Dabei ist zu erkennen, dass der Tagesverlauf relativ ausgeglichen ist und auch außerhalb von Spitzenzeiten konstant Umsatz aus Fahrkartenverkauf in den Fahrzeugen erzielt wird.

Evaluierung Hansestadt Stralsund

1.1.4. Angaben zur Qualität der Bedienung, insbesondere zur Pünktlichkeit, Zahl der Kundenbeschwerden

Durch die Einsatzleitung des Stadtverkehrs werden sämtliche Vorkommnisse, die Mitarbeiter melden, nach Datum, Uhrzeit, Linie/Dienst, Fahrzeug und involvierter Mitarbeiter VVR erfasst. Aufgenommen werden sowohl interne Sachverhalte (z.B. Fahrertausch wegen Krankheit) als auch sämtliche Ereignisse im Straßenverkehr bzw. mit Kundenkontakt (Bus voll besetzt, Verletzungen bei Fahrgästen im Bus, Schwarzfahrer, Verkehrsbehinderungen etc.).

Pünktlichkeitsstatistik

Im gesamten Evaluierungszeitraum liegen die laut manuell erfasster Ausfallstatistik ausgefallenen Fahrten deutlich unter der sanktionspflichtigen Ausfallquote von 10%. Ebenso wurde die im öDA geforderte Pünktlichkeitsquote von 85% jederzeit eingehalten.

Aus der quartalsweisen Auswertung ergaben sich folgende Aussagen:

	Ausgefallene Fahrten insg.	Davon Eigenverschulden (techn. Probleme)	Davon Fremdverschulden (Unfall, Schranke defekt etc)	Verspätete Fahrten
1. Quartal 2015	23	5	18	8
2. Quartal 2015	16	6	10	5
3. Quartal 2015	32	6	26	0
4. Quartal 2015	23	3	20	2
1. Quartal 2016	8	2	6	3
2. Quartal 2016	7	4	3	2

Beschwerdemanagement

Im zentralen Beschwerdemanagement der VVR und in der dezentralen Erfassungsstelle in Stralsund wurden in 2015 insgesamt 100 Beschwerden aufgenommen, die den Stadtverkehr Stralsund betreffen. Eine entsprechende Zusammenfassung ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Stadtverkehr gesamt 2015

Beschwerden	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Summe
berechtigte Beschwerden	2	1	2	1	1	1	0	1	2	52	13	4	80
unberechtigte Beschwerden	4	1	2	2	2	2	0	2	2	0	2	1	20
Beschwerden	6	2	4	3	3	3	0	3	4	52	15	5	100

Beschwerden	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Jahr
berechtigte Beschwerden	5	3	3	69	80
unberechtigte Beschwerden	7	6	4	3	20
Beschwerden	12	9	7	72	100

Ein Anstieg der Anzahl der Beschwerden ist eindeutig ab Oktober 2015 erkennbar. Die Ursachen liegen in den ab 01.10.2015 für den Bereich Stadtverkehr in Kraft getretenen Veränderungen.

Hauptgründe für die eingegangenen Beschwerden 2015 waren

- Streichung von Fahrtzeiten/ Änderung Linienführung
- Mängel bezüglich Internetpräsentation/ Soziale Medien
- Unhöflichkeit des Fahrpersonals

Eine Zuordnung der Beschwerden nach den betroffenen Linien des Stadtverkehrs ergab für 2015 folgende Schwerpunkte:

- 29 Beschwerden zur ehemaligen Linie 2
- 25 Beschwerden zur Linie 4
- 21 Beschwerden zur Linie 3

Im zentralen Beschwerdemanagement der VVR und in der dezentralen Erfassungsstelle in Stralsund wurden im Zeitraum Januar bis August 2016 insgesamt 33 Beschwerden aufgenommen, die den Stadtverkehr Stralsund betreffen. Eine entsprechende Zusammenfassung ist in folgender Tabelle dargestellt:

Stadtverkehr Stralsund

Beschwerden	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept	Okt	Nov	Dez	Summe
berechtigte Beschwerden	7	6	1	1	5	0	0	5	0	0	0	0	25
unberechtigte Beschwerden	4	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	8
Beschwerden	11	6	2	3	5	1	0	5	0	0	0	0	33

Beschwerden	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Jahr
berechtigte Beschwerden	14	6	5	0	25
unberechtigte Beschwerden	5	3	0	0	8
Beschwerden	19	9	5	0	33

Hauptgründe für die eingegangenen Beschwerden 2016 waren

- Streichung von Fahrtzeiten/ Änderung Linienführung
- Unhöflichkeit des Fahrpersonals
- Ausschluss von der Beförderung

Eine Zuordnung der Beschwerden nach den betroffenen Linien des Stadtverkehrs ergab für 2016 folgende Schwerpunkte:

- 5 Beschwerden zur Linie 1
- 5 Beschwerden zur Linie 2
- 4 Beschwerden zur Linie 3

Aus kundendienstlichen Gründen wurden im 1. Halbjahr 2016 Fahrgelder i.H.v. 27,00 € an Fahrgäste erstattet, wenn ein berechtigter Beschwerdegrund vorlag (zu Unrecht verkaufte/falsche Fahrausweise, oder Taxikosten, weil der Bus defekt bzw. viel zu spät war).

Alle Beschwerden werden bearbeitet und möglichst zeitnah beantwortet.

1.1.5. Angaben zur wirtschaftlichen Situation des Verkehrsunternehmens, Fusionsrendite

Im Endbericht des Fusionsgutachtens (Stand Mai 2011) wurde ein jährliches Einsparpotential von 1.497,32 T€ (davon 1.029,74 T€ im Bereich der Personalaufwendungen) prognostiziert. Dieses Einspar- und Synergiepotential sollte laut Gutachten erst im 5. Jahr nach der Fusion vollumfänglich wirksam werden, da in den ersten Jahren zusätzliche Investitionen und Aufwendungen die Effekte egalisieren und ein negatives Jahresergebnis erwirtschaftet wird.

Bezogen auf den tatsächlichen Fusionszeitpunkt im Jahr 2014 ist die aufgezeigte Fusionsrendite somit erst ab 2019 zu erwarten.

1.1.5.1. Aktueller Erfüllungsgrad der Synergie-Effekte (Personal)

Im Rahmen der Erarbeitung des öDA wurden die zu erwartenden Fusionseffekte bewertet und mit einer Realquote aus Sicht der VVR quantifiziert (Personalbereich):

Einsparungen laut Gutachten	1.029.740 €
Realquote 61% - Einsparungen „real case“(Jahr 2025)	628.431 €

Mit Stand 30.06.2016 wurden hiervon bereits Einsparungen i.H.v. 235.359 € realisiert (siehe Anlage 3).

Insbesondere im kaufmännischen bzw. planerischen Bereich (Querschnitts-Dienstleistungen, Marketing/Vertrieb, Angebots-/Betriebsplanung) konnten die im Gutachten ermittelten Einsparungen erfüllt werden (Soll: -9,0 Mitarbeiter, Ist: -8,7 Mitarbeiter; aber: InfoThek Bergen mit 1,25 eigenen Mitarbeitern ab 2016 nicht mehr extern vergeben).

Für den Fahrbetrieb wurde im Gutachten ein Einsparpotential von 15,5 Mitarbeitern ausgewiesen. Hiervon wurden bisher effektiv nur 1,1 Mitarbeiter eingespart. Zu beachten ist folgendes:

- Der Krankenstand ist von ca. 4% auf 9%...10% angestiegen, was 5...6 mehr Mitarbeiter bedeutet. Ursachen: hohe Altersstruktur, Tarifvertrag (Aufstockung der Lohnfortzahlung für 20 Wochen auf 100% nach 6 Wochen)
- Vereinheitlichung der Arbeitszeit auf 39 Stunden/Woche (Bergen von 40 Stunden reduziert, NVP von 38,5 Stunden angehoben). Saldiert ergibt sich rein rechnerisch 1 zusätzlicher Fahrer.
- Weitere Einspareffekte werden durch die Einführung des neuen Vertriebssystems erwartet.

In den Bereichen Fahrzeugbereitstellung/-service und Infrastrukturbereitstellung/-unterhaltung ist aktuell sogar eine Zunahme von 1,6 Mitarbeitern zu verzeichnen. Aufgrund der längeren Laufzeit der Fahrzeuge entsteht höherer Reparaturaufwand, so dass vorgenommene Maßnahmen (z.B. Wegfall der Position des Technischen Leiters in Bergen oder Konzentration der Werkstattarbeiten für Grimmen und Stralsund in Stralsund) nicht 1:1 wirksam werden konnten.

1.1.5.2. Entwicklung der fusionsbedingten Aufwendungen und Ausgleichszahlungen

Im Gutachten wird explizit auf zusätzliche Aufwendungen, welche die Fusionsrendite schmälern, eingegangen. Genannt werden:

Nr.		<u>Gutachten</u>	<u>Prognose VVR</u>
1	Durchtarifizierungsverluste	20 T€	20 T€
2	Minderung Ausgleich SGB IX	300 T€	83 T€
3	Minderung Ausgleich 45a	50 T€	52 T€ <i>jährlich fortgeschrieben*</i>
4	Zinsen für Zusatzinvestitionen	31 T€	31 T€

* Die Ausgleichszahlungen nach § 45a sind bis 2017 mit einer jährlichen Reduzierung von 2% festgeschrieben, so dass pro Fortschreibungsjahr zusätzliche Kürzungen ausgeglichen werden müssen:

Evaluierung Hansestadt Stralsund

in T€	Reduzierung	
	<u>p.a.</u>	<u>cum.</u>
2011	-52,0	-52,0
2012	-51,0	-103,0
2013	-49,9	-152,9
2014	-48,9	-201,8
2015	-48,0	-249,8
2016	-47,0	-296,8
2017	-46,1	-342,9

Annahme VVR: keine weitere Abschmelzung

Für die ersten fünf Jahre ab Fusion ergeben sich somit folgende negative Effekte, die eine mögliche Fusionsrendite vermindern:

in T€	<u>Nr. 1</u>	<u>Nr. 2</u>	<u>Nr. 3</u>	<u>Nr. 4</u>	<u>Summe</u>
2014	0	0	201,8	31	232,8
2015	0	83	249,8	31	363,8
2016	0	83	296,8	31	410,8
2017	20	83	342,9	31	476,8
2018	20	83	342,9	31	476,8

1.1.5.3. Weitere Modellparameter im Gutachten

Folgende Annahmen wurden im Gutachten bei der Ermittlung der Fusionsrendite zugrunde gelegt:

Inflationsrate	1,5%
Preisentwicklung Diesel	1,5%
Entwicklung Tariflohn	1,5%
Entwicklung Fahrgastzahlen	+/- 0
Entwicklung Beförderungsentgelt	1,5%

- Aufgrund des derzeit günstigen Einkaufspreises für Dieselkraftstoff konnten im Jahr 2015 größere Einsparungen erzielt werden. Die Entwicklung für die Folgejahre ist allerdings ungewiss.
- Höherer Anstieg des Vergütungstarifes: Im Gutachten wurde ein jährlicher Tarifzuwachs von 1,5% angenommen. Im Ergebnis der Tarifverhandlungen sind allerdings für 2016 ein Plus von 3,0% und für 2017 ein Plus von 2,6% anzuwenden. Bei Personalaufwendungen von ca. 11,2 Mio € bedeutet dies Mehrkosten gegenüber den Gutachter-Annahmen von 168 T€ in 2016 und 130 T€ in 2017.

1.1.5.4. Prognose

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens waren bestimmte Entwicklungen noch nicht abzusehen, die aktuell allerdings weitere negative Auswirkungen auf die Fusionsrendite haben. Maßgeblich betrifft dies die Fahrzeugförderung:

In den Jahren vor der Fusion (2009 – 2013) wurde durchschnittlich die Neuanschaffung von 11 Bussen p.a. gefördert. Das entspricht einer jährlichen Fördersumme von ca. 915 T€. In den Jahren 2014 – 2016 wurden durchschnittlich nur noch 5,3 Fahrzeuge gefördert. Die Fördersumme ist somit auf 530 T€ pro Jahr gesunken, woraus sich Mindereinnahmen von 385 T€ p.a. ergeben.

1.1.5.5. Fazit zur Fusionsrendite

Synergieeffekte Personal	235 T€
Zusatzaufwendungen/Ausgleichszahlungen	-477 T€
Modellparameter: Dieseleinkauf	250 T€
Modellparameter: Lohntarif	-298 T€
Busförderung	-39 T€
Summe [2017] ergebniswirksam	-329 T€

Trotz aller sich ändernden Prämissen und Einflüsse ist es gelungen, im Personalbereich deutliche Einsparungen der Kosten zu erreichen. Die bereits erzielten Synergieeffekte sind höher als die dem entgegenwirkenden jährlichen Lohntarifsteigerungen und bewirken eine Reduzierung der Personalaufwendungen in 2015:

	<u>Personalkosten</u>	<u>Δ zum VJ</u>
2012	11,1 Mio €	
2013	11,5 Mio €	+3,0%
2014	11,7 Mio €	+2,2%
2015	11,2 Mio €	-4,6%

2. Prognose über wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklungen bei Fortsetzung der "optimalen verkehrlichen Erschließung"

2.1. Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgehend vom Ergebnis des Stadtverkehrs Stralsund aus dem Jahr 2015 wurde über die Jahresplanung 2017 bis 2020 der Einnahmen- und Kostenverlauf bis zum Jahr 2025 für die zur Zeit gefahrene optimale verkehrliche Erschließung entwickelt. (Anlage 4)

Grundsätzlich wurde in beiden Varianten für die Entwicklung ab dem Jahr 2021 das Jahr der geplanten Tarifierhebung 2022 auch als das Jahr für die Einstellung der prognostizierten Kostenentwicklung bis zum Jahr 2025 gewählt.

Dabei wurden folgende Annahmen im Bereich der Umsätze und Erträge getroffen:

- (1) Nach der Einführung des einheitlichen Beförderungstarifes der VVR mit Beginn des Jahres 2017, der mit einer Einnahmensteigerung von ca. 6,5% kalkuliert wird, wurde zum 01.07.2019 eine zweite Tarifierhebung von durchschnittlich 4% in Ansatz gebracht. Danach ist eine weitere Tarifierhöhung in Höhe von 4% zum 01.01.2022 bei den Verkehrserlösen eingeplant.
 - (2) Bei den Ausgleichszahlungen, die im Wesentlichen von den Leistungen für den Ausbildungsverkehr und von den Erstattungen gemäß SGB IX ausgemacht werden, sind die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr ab dem Jahr 2017 konstant belassen, im Jahr 2017 selbst wird es noch einmal eine Absenkung um 2% zum Vorjahresniveau geben. Die Erstattungen nach SGB IX sind im Zusammenhang mit den Tarifierhebungen entsprechend erhöht worden.
 - (3) Bei den sonstigen betrieblichen Erträgen wurden die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten für den Planungszeitraum bis 2020 an Hand der geplanten Investitionsentwicklung berechnet. Ab dem Jahr 2021 wurden diese bis zum Jahr 2025 in gleicher Höhe fortgeschrieben. Die Einnahmen aus den FAG Mitteln sind über den gesamten Zeitraum in der gleichen Größenordnung geplant.
- Der Betriebskostenzuschuss des Landkreises findet sich nur im Ist des Jahres 2015 wieder.

(4) Die Werkstatterlöse aus dem Dieserverkauf wurden in etwa an die erwartete Entwicklung der Dieserkosten angepasst und von 2020 bis 2025 unverändert gelassen.

Ergebnis dieser Planungsansätze ist, dass die betrieblichen Einnahmen des Stadtverkehrs Stralsund ohne innerbetriebliche Erträge und ohne den Betriebskostenzuschuss des Landkreises bis zum Jahr 2025 um ca. 388 T€ (+7,1%) steigen.

Im Bereich der Kosten wurden folgende Annahmen getroffen:

(1) der Materialaufwand steigt vom Jahr 2020 bis 2025 um 69 T€ (4,6%)

(2) die Personalkosten steigen um 75 T€ (+2,4%)

(3) der sonstige betriebliche Aufwand erhöht sich um 20 T€ (+6,8%)

(4) Abschreibungen wurden über den Zeitraum bis 2025 konstant belassen

(5) der gleiche Ansatz wurde für die Entwicklung der aufzuwendenden Zinsen für Darlehen gewählt

Damit werden die Kosten des Stadtverkehrs Stralsund vom Ist 2015 (ohne innerbetrieblichen Aufwand = 6.429 T€) bis zum Jahr 2025 auf 5.891 T€ um 538 T€ (-8,4%) zurückgehen. Dieser Rückgang ist zum großen Teil Ergebnis der Umstrukturierung der Verwaltung der VVR und wird durch die entsprechende Verwaltungsumlage wieder egalisiert. Rechnet man zu den Kosten des Stadtverkehrs die Verwaltungsumlage der VVR hinzu, so ergibt sich hieraus folgende Entwicklung:

Ist 2015	6.588	
Plan 2025	6.386	
Rückgang	-202	-3,1%

Die Kosten für die Verwaltungsumlage der VVR selbst, aufgeteilt auf der Basis der gewichteten Fahrplankilometer der jeweiligen Bediengebiete, sind in der Planung von 2020 bis 2025 um 10 T€ (+2,1%) gestiegen.

Das Ergebnis wird sich ausgehend vom Ist 2015 (ohne Betriebskostenzuschuss in Höhe von 1.188 T€) auf -590 T€ um 598 T€ oder 50,3% verbessern, aber noch deutlich im Verlustbereich bleiben.

Insgesamt wird die vorgenannte Ergebnisverbesserung bis zum Jahr 2025 durch eine Steigerung der Einnahmen um 388 T€ und durch eine Kostensenkung in Höhe von 202 T€ erreicht. In Summe ergeben sich hieraus 590 T€, der verbleibende Differenzbetrag von 8 T€ ergibt sich aus dem Wegfall des innerbetrieblichen Ergebnis 2015 in Höhe

von -19 T€ und aus dem wegfallenden Verlust aus dem Gelegenheitsverkehr von 11 T€.

Trotz dieser Steigerung wird es bis zum Jahr 2025 nicht gelingen, im Stadtverkehr Stralsund ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen.

Da der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV im Landkreis V-R die Betriebskostenzuschüsse im Jahr 2020 einstellen wird, muss es bis dahin gelingen, diesen Verlust entweder mit Überschüssen aus dem Regionalverkehr bzw. durch die Reduzierung der Bedienung des Stadtverkehrs in Stralsund auf die Mindestanforderungen zu decken.

2.2. Verkehrliche Entwicklung

Mit der Einführung der verkehrliche optimalen Erschließung wurde das Liniennetzsystem des Stadtverkehrs (Vergl. 1.1.3.) grundlegend überarbeitet und eine Verknüpfung zwischen dem Stadtgebiet Stralsund und seinem unmittelbaren Umland angeboten. Die Einführung des neuen Systems und ein einheitliches Tarifsystem der VVR konnten nicht zeitgleich realisiert werden, so dass prognostizierte Effekte von Fahrgastzuwachsen aus dem Umland nicht eingetreten sind. Es ist leider Realität, dass außerhalb und auch innerhalb der Stadtgrenzen mit den Linien 8 und 9 kaum Fahrgäste befördert werden.

Unter Berücksichtigung der rein wirtschaftlichen Entwicklung (siehe 2.1.) steht eine Reduzierung der angebotenen ÖPNV-Dienstleistung außer Frage.

Die Umlandbedienung sollte mit Einführung des Gemeinschaftstarifes über einen Zeitraum von 12 Monaten analysiert werden und im Ergebnis unter Fortschreibung des Nahverkehrsplanes angepasst werden.

Im Widerspruch zur Ausdünnung des Stadtlinienverkehrs stehen aber ein weiter steigendes innerstädtisches Fahrgastaufkommen auch bedingt durch das Verkehrskonzept und städtische Bebauungspläne bzw. Pläne zur Veränderung der Schulstandorte.

3. Prognose über wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklungen bei Umsetzung der "Mindestbedienung"

3.1. wirtschaftliche Entwicklung

Ausgangspunkt für die Kalkulation der Einnahmen und Kosten des Stadtverkehrs bei der Umsetzung des Mindestbedienstandards bildet die vorangestellte Prognoserechnung bei Umsetzung der optimalen verkehrlichen Erschließung. (Anlage 5)

Die grundlegende kostenrelevante Änderung besteht in der Reduzierung der eigenen Linienkilometer im Stadtgebiet von Stralsund um ca. 224,2 Tkm, was etwa 14% der optimalen Variante ausmacht und zu folgenden wirtschaftlichen Auswirkungen ab Mai 2017 führen würde:

Im Bereich der Einnahmen aus Verkehrserlösen wird mit keinerlei Auswirkungen gerechnet. Dies bedeutet, dass kein Rückgang der Fahrgastzahlen auf Grund der Einführung der Mindestbedienstandards in Stralsund angenommen wird. Betroffen sind allerdings die Einnahmen aus FAG Mitteln, die sich im Jahr 2017 um ca. 45 T€ gegenüber der optimalen Variante reduzieren und ab dem Jahr 2018 dann jeweils 90 T€ unterhalb der optimalen Variante liegen werden.

Auf der Kostenseite würden umfangreichere und grundsätzlich positive, d.h. kostensparende, Auswirkungen eintreten. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Positionen:

(1) **Einsparung im Bereich des Materialaufwandes im Jahr 2017 etwa 60 T€** und ab dem Jahr 2018 jeweils 100 T€ (fahrzeugbezogene Kosten) gegenüber der optimalen Variante

Auf Grund des Rückgangs der Fahrplankilometer besteht die Möglichkeit 5 Standardlinienbussen einzusparen, ohne dass dies Auswirkung auf die Nachfrage haben würde. Der Anteil an Gelenkfahrzeugen müsste jedoch erhöht werden.

(2) bei den Personalkosten können Einsparungen von etwa 5 Mitarbeitern im Fahrbereich zur Kostensenkung von 280 T€ im Jahr führen, im Jahr 2017 werden hiervon bereits 150 T€ wirksam werden können

- (3) **Kosteneinsparungen bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 5 T€ im Jahr 2017 und ab dem Jahr 2018 werden diese Kosten 10 T€ unterhalb der optimalen Variante liegen.**
- (4) auch die Verwaltungsumlage der VVR wird auf Grund des Rückgangs der Fahrplankilometer um etwa 9% oder ca. 45 T€ im Jahr 2025 zurückgehen, für das Jahr 2017 wurde ein **Rückgang von 24 T€** angenommen

Grundsätzlich besteht auch in dieser Variante eine deutliche Finanzierungslücke für den Stadtverkehr Stralsund. Wobei noch einmal deutlich auf die über diesen langen Prognosezeitraum durchweg kalkulatorische Entwicklung hingewiesen werden muss, die mit einer Menge von unsicheren Annahmen behaftet ist. Für eine Reihe von Positionen sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Kosten sind Voraussagen über diesen langen Zeitraum schlichtweg unmöglich. Trotzdem ist bei der Zugrundelegung übereinstimmender Annahmen in beiden Verkehrsvarianten eine vergleichende Bewertung durchaus möglich und sinnvoll.

3.2. verkehrliche Entwicklung

Der im Nahverkehrsplan dargestellte Mindestbedienstandard ist bis Dato nicht auf Realisierbarkeit geprüft worden. Die, wenn auch nur vorgegebenen „Rahmenbedingungen“ zur Realisierung sehen eine Angebotsreduzierung der Linie 1, (die bereits in Auswertung der optimalen Variante angepasst wurde) um 20 % vor. Das Angebot der Hauptverkehrslinien 3 und 4 müsste ebenfalls um 20% reduziert werden.

Eine durchgängige Praktizierung des Mindestbedienstandards erfordert den Einsatz der Gelenkbuskapazitäten weiter zu erhöhen, um in Spitzenzeiten mit hohem Fahrgastaufkommen der Beförderungspflicht gerecht werden zu können. Bedeutet aber im Umkehrschluss, dass außerhalb dieser Zeiten mit großen Fahrzeugeinheiten mit geringer Auslastung diese Fahrzeuge mit hohem Kostenaufwand eingesetzt werden müssen.

Überlegungen, in Spitzenzeiten die Taktfrequenz zu reduzieren und in Schwachlastzeiten einen 20 bis 30 min Takt anzubieten, werden nicht zu den erwarteten wirtschaftli-

chen Einsparung führen, da die Anzahl an Fahrzeug- und Personalkapazitäten nicht abgesenkt werden kann.

4. Jahresscharfe Darstellung des sich aus diesen Prognosen ergebenden Differenzbetrages für die restliche Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ab dem Fahrplanwechsel im Mai 2017

Die vergleichende Darstellung ist in der Anlage 6 ersichtlich. Wie bereits in den wirtschaftlichen Bewertungen der „verkehrlich optimalen Bedienung“ und dem „Mindestbedienstandard“ dargestellt bleibt der reine städtische Verkehr auf einen Verlustausgleich angewiesen.

5. Bewertung der Daten aus der Evaluierungsphase sowie der Prognosen, einschließlich der Differenzbeträge

Mit der Fusion der drei kreiseigenen Verkehrsunternehmen wurden hohe Erwartungen hinsichtlich der Erarbeitung eines einheitlichen Verkehrskonzeptes (ein Liniennetz, ein Fahrplan, eine Tarifstruktur) aber vor allem an die Konkretisierung und der Erreichung von Einspar- und Synergiepotentialen gestellt.

Im dritten Geschäftsjahr des fusionierten Unternehmens VVR und nach 11 Monaten der „verkehrlich optimalen Erschließung“ im Stadtverkehr Stralsund ist folgender Arbeitsstand erreicht:

- (1) Seit dem 1.10.2015 besteht ein einheitliches Liniennetz, basierend auf 64 Konzessionen mit einer Laufzeit bis zum 30.09.2025
- (2) Seit dem 1.10.2015 wird ein zwischen Regional- und Stadtverkehr abgestimmter Fahrplan angeboten (einheitlicher Fahrplanwechsel, Umsteigebeziehungen, Taktung etc.)

(3) Neue Bordrechnertechnik und ein einheitliches Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) müssen aufgebaut werden. Sie sind die Voraussetzung für die Einführung einer einheitlichen Tarifstruktur.

(4) Eine einheitliche Tarifstruktur ist erarbeitet, befindet sich im Gremiendurchlauf und soll voraussichtlich ab 01.01.2017 in Kraft treten

Erst mit der Umsetzung der o.g. Punkte 3. und 4. sind weitere wesentliche Voraussetzungen geschaffen, um eine Optimierung der im Einsatz befindlichen Busse auf den einzelnen Linien zu erreichen und damit Einsparungen zu generieren.

Vor diesem Hintergrund kann die Bewertung der Daten aus der Evaluierungsphase sowie der Prognosen, einschließlich der Differenzbeträge nur als Zwischenbericht gewertet werden.

6. Votum des Verkehrsunternehmens zur Bedienungsvariante im Stadtverkehr

Eine Bewertung und ein Votum beider Varianten sind zurzeit nicht möglich, da belastbare Ist-Zahlen über mindestens ein Fahrplanjahr weder für die „verkehrlich optimale Bedienung“ noch für die Variante „Mindestbedienung“ vorliegen. Die wirtschaftliche Betrachtung beider Varianten ist auf einer kalkulatorischen, planerischen Basis erfolgt und weist demzufolge eine Reihe von Unsicherheiten und Unwägbarkeiten auf.

Zur langfristigen Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes und langfristigen Erfüllung der wichtigen Aufgabe der Daseinsvorsorge wird folgende weitere Verfahrensweise vorgeschlagen:

- (1) Ab Mai 2017 wird eine Abstufung der Varianten „optimale verkehrliche Erschließung“ vorgeschlagen.
Es wird ab von Mai 2017 bis zum Fahrplanwechsel Mai 2018 sonntags nach „Mindestbedienstandard“ gefahren.
- (2) Ab Mai 2017 bis zum Fahrplanwechsel Mai 2018 wird von montags bis samstags in der „verkehrlich optimalen Variante“ der Stadtlinienverkehr angeboten
- (3) Mit Fahrplanwechsel Mai 2018 wird für die Zeit des Sommerfahrplans die Umsetzung der Variante der „Mindestbedienstandard“ in der Zeit montags bis sonntags getestet. Ausgenommen wird die Linie 4 aufgrund der Baumaßnahmen auf dem Tribseer Damm zwischen Hauptbahnhof und Carl-Heydemann-Ring.
- (4) Der Umlandlinienverkehr auf den Linien 1, 8, und 9 ist beginnend mit Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für 12 Monate täglich zu analysieren.
- (5) Die VVR hat ab Sept 2017 im Rahmen der Abrechnung des öDA eine Einschätzung der Ergebnisse mit dem Ziel der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorzunehmen.

Anlage 1
zur Auswertung
Evaluierungsverfahren

**Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH
Grimmen**

Bescheinigung über die Abrechnung der Ausgleichszahlungen des Landkreises Vorpommern-Rügen an die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Stralsund

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Auftrag	2
2. Ausgangslage und rechtliche Rahmenbedingungen	3
3. Prüfungsdurchführung und -feststellungen	3
4. Bescheinigung	5
5. Schlussbemerkung	5

Anlagenverzeichnis	Anlage
Abkürzungsverzeichnis	1
Abrechnung gemäß Formblatt 7	2
Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2002	3

1. Auftrag

Die Verkehrsgesellschaft Vorpommern Rügen mbH (im Folgenden: VVR oder Gesellschaft), vertreten durch die Geschäftsführerin Frau Vollert, beauftragte uns mit Schreiben vom 15. Oktober 2015, die Abrechnung der Ausgleichszahlungen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2015 gegenüber dem Landkreis Vorpommern-Rügen zu prüfen und zu bescheinigen. Die Abrechnung hat hierbei auf der Grundlage eines zum 30. September 2015 aufzustellenden Zwischenabschlusses der VVR zu erfolgen.

Die Prüfung ist in ihrer Zielsetzung nicht auf die Aufdeckung von Unterschlagungen und anderen Unregelmäßigkeiten, soweit diese nicht die Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Rechnungslegung betreffen, ausgerichtet. Bei unserer Prüfung haben wir die berufsständischen Grundsätze und Verlautbarungen, soweit sie für den Einzelfall anwendbar sind, beachtet.

Über unser Ergebnis und über die Art und den Umfang unserer Prüfung erstatten wir diesen Bericht, der unter Berücksichtigung der berufsüblichen Vorgaben des Instituts der Wirtschaftsprüfer e.V. über die Berichterstattung erstellt wurde.

Für unseren Auftrag und unsere Verantwortlichkeiten sind, auch im Verhältnis zu Dritten, die als Anlage 3 beigefügten Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2002 vereinbart.

Im Rahmen der Prüfung haben wir im Wesentlichen auf folgende Geschäftsunterlagen zurückgegriffen:

- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag über Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Stralsund vom 22. Oktober 2014,
- Bilanz der VVR zum 30. September 2015
- Gewinn- und Verlustrechnung der VVR zum 30. September 2015,
- Abgrenzungsrechnung zum 30. September 2015,
- Verteilungsrechnung nach dem jeweiligen Bedienegebiet sowie den Geschäftsfeldern (Trennungsrechnung),
- Übersicht über betriebliche Kennzahlen (FPIkm, Wagen-km, DK-Verbrauch) für das erste bis dritte Quartal 2015 getrennt nach Bedienegebieten,

- Abrechnung der tatsächlichen Einnahmen und Ausgaben im Bediengebiet Stralsund (Formblatt 7 des öffentlichen Dienstleistungsauftrages).

Die erhaltenen Geschäftsunterlagen und die Dokumentation der für unsere Beurteilung als notwendig erachteten Prüfungshandlungen haben wir zu unseren Arbeitspapieren genommen.

Von der Geschäftsführung sind uns alle verlangten Aufklärungen und Nachweise erbracht worden. In der berufsüblichen Vollständigkeitserklärung wurde uns schriftlich bestätigt, dass alle bilanzierungspflichtigen Vermögenswerte, Verpflichtungen, Wagnisse und Abgrenzungen berücksichtigt, sämtliche Aufwendungen und Erträge enthalten und alle erforderlichen Angaben gemacht sind.

2. Ausgangslage und rechtliche Rahmenbedingungen

Die Grundlage für die Abrechnung der vom Landkreis Vorpommern-Rügen (im Folgenden: Aufgabenträger) an die VVR geleisteten Ausgleichzahlungen ergibt sich aus dem am 22. Oktober 2014 abgeschlossenen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag über Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Stralsund.

Gemäß dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag (im Folgenden: ÖDA) erhält die VVR für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen in der Hansestadt Stralsund durch den Landkreis Vorpommern-Rügen auf der Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 Ausgleichszahlungen. Diese sind durch die VVR gemäß Ziffer 6.3 Absatz 4 der Anlage 3 des ÖDA zum Ende der Laufzeit des ÖDA (30. September 2015) gegenüber dem Aufgabenträger abzurechnen.

Die Abrechnung ist bis zum 31. Mai 2016 vorzunehmen und muss im Einzelnen die in der Laufzeit des ÖDA tatsächlichen entstanden Kosten und die tatsächlichen realisierten Einnahmen anhand des Formblatts in der Anlage 7 zum ÖDA darlegen.

3. Prüfungsdurchführung und -feststellungen

Die VVR hat im Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2015 im Bediengebiet der Hansestadt Stralsund auf 9 Verkehrslinien gemäß § 42 PBefG insgesamt rund 1,15 Millionen Fahrplankilometer einschließlich der Fremdleistungen durch Subunternehmer erbracht.

Zur Ermittlung der im Abrechnungszeitraum im Bediengebiet Stralsund entstandenen Kosten und realisierten Einnahmen hat die VVR zunächst einen Zwischenabschluss zum 30. September 2015 unter Beachtung der handelsrechtlichen Vorschriften, der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie des DRS 16 „Zwischenberichterstattung“ aufgestellt. Der Zwischenabschluss wurde richtig aus der Buchführung abgeleitet. Die Abgrenzung der Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen auf den Stichtag des Zwischenabschlusses ist zutreffend erfolgt. Wir haben uns anhand geeigneter Prüfungshandlungen von der richtigen Ermittlung des Zwischenabschlusses überzeugt.

Die VVR hat gemäß den Vorgaben des ÖDA eine Trennungsrechnung eingerichtet. Diese erfasst sämtliche Erlöse und Kosten für den öffentlichen Linienverkehr, getrennt nach den einzelnen Bediengebieten sowie getrennt von den sonstigen Geschäftsfeldern (Gelegenheitsverkehr, Verkehr nach FVO, SEV) periodengerecht. Periodenfremde und außerordentliche Erlöse und Kosten wurden, soweit sie angefallen sind, dabei eliminiert. Die Kosten werden hierbei, soweit möglich, den einzelnen Geschäftsfeldern direkt zugerechnet. Nicht direkt zurechenbare Kosten werden anhand geeigneter Schlüssel (FPlkm, Personalaufwand, Umsätze) verteilt. Die uns zur Prüfung vorgelegte Trennungsrechnung haben wir zu unseren Arbeitspapieren genommen.

Wir haben die sach- und verursachungsgerechte Zurechnung der Erlöse und Kosten auf die einzelnen Geschäftsfelder nachvollzogen und in unseren Arbeitspapieren dokumentiert. Insbesondere haben wir die Anwendung von Schlüsselungen nachvollzogen und im Hinblick auf ihre Angemessenheit beurteilt. Beanstandungen haben sich hierbei nicht ergeben. Die verwendeten Schlüssel sind plausibel und zutreffend berechnet. Sie wurden auf der Grundlage der tatsächlich im Abrechnungszeitraum entstandenen Kosten und der erbrachten Beförderungsleistungen getrennt nach den einzelnen Betriebsbereichen ermittelt.

Die zur Ermittlung des spezifischen Kostensatzes verwendete Betriebsleistung wurde uns durch die Vorlage der fahrzeugbezogenen Leistungserfassung, differenziert nach Leistungsarten, nachgewiesen.

Die uns im Rahmen der Prüfung vorgelegte Trennungsrechnung der VVR diente als Basis zur Prüfung der Abrechnung der Ausgleichszahlungen nach dem Formblatt 7 zum ÖDA. Anhand dieser Unterlagen haben wir die tatsächlichen Kosten und die tatsächlich realisierten Einnahmen für den Linienverkehr im Bediengebiet Stralsund im Abrechnungszeitraum nachvollzogen.

4. Bescheinigung

Im Ergebnis unserer Prüfung erteilen wir der als Anlage 2 diesem Bericht beigefügten Abrechnung gemäß Formblatt 7 die nachfolgende Bescheinigung:

Das Unternehmen hat bezogen auf die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vom 22. Oktober 2014 benannte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung eine Trennungsrechnung eingerichtet. Diese entspricht den Vorgaben der Ziffer 5 des Anhangs zur VO Nr. 1370/2007. Die Schlüsselung von nicht direkt zurechenbaren Kosten erfolgte nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit. Die Trennungsrechnung wurde zum 30. September 2015 aufgestellt.

Die im Formblatt 7 dargestellten tatsächlichen Kosten und tatsächlich realisierten Einnahmen im Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2015 im Bedienegebiet Stralsund sind auf der Grundlage der Trennungsrechnung zutreffend ermittelt worden. Die Ermittlung der Kosten und Erlöse erfolgte auf der Grundlage der geltenden handelsrechtlichen Vorschriften.

5. Schlussbemerkung

Wir haben den Bericht auf der Grundlage der uns übergebenen Unterlagen und der uns erteilten Auskünfte nach berufsmäßigen Grundsätzen erstellt und die einzelnen sachbezogenen Aussagen nach bestem Wissen getroffen.

Schwerin, den 6. Mai 2016

ACCO GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Perez Zayas
Wirtschaftsprüfer


Huse
Wirtschaftsprüfer

Abkürzungsverzeichnis

DK	Diesekraftstoff
DRS	Deutscher Rechnungslegungs Standard
EG	Europäische Gemeinschaft
FPlkm	Fahrplankilometer
km	Kilometer
mbH	mit beschränkter Haftung
VO	Verordnung
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

Ergebnis Stadtverkehr Stralsund 2015

Position	SV Stralsund
E.UMS1 : 1.1 Umsatzerlöse Verkehr	3.433.318,35
E.UMS2 : 1.2 Ausgleichzahlungen und Zuschüsse	453.902,29
E.UMS3 : 1.3 Umsatzerlöse Werkstatt	239.374,26
E.UMS4 : 1.4 periodenfremde Umsatzerlöse	866,96
E.UMS : 1. Umsatzerlöse	4.127.461,86
E.SO_ER : sonstige betriebliche Erträge	2.296.665,29
E.SO_ER_GES : 3. sonstige betriebliche Erträge gesamt	2.296.665,29
E.590200 : interne Technikerträge	198.248,70
E.SO_ER_INT : Interne Erträge	198.248,70
E.BET_ER : Summe betrieblicher Erträge	6.622.375,85
K.MAT1 : a) Aufwendungen Roh-,Hilfs-und Betriebsstoffe	1.217.443,96
K.MAT2 : b) Aufwendungen f.bezogene Leistungen	367.489,34
K.MAT : 4. Materialaufwand	1.584.933,30
K.PERS : 5. Personalaufwand	3.276.369,33
K.AFA : 6. Abschreibungen	1.094.948,65
K.SO_AUF : 7. sonstiger betrieblicher Aufwand	373.660,54
K.SO_AUF_IN : Interner Aufwand	216.712,20
K.BET_AUF : Summe betrieblicher Aufwendungen	6.546.624,02
SLD.BET : Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit	75.751,83
SLD.FIN : Finanzergebnis	-91.357,16
SLD.GEW : 10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-15.605,33
K.ST1 : 13. Steuern vom Einkommen und Ertrag	748,00
K.ST2 : 14. sonstige Steuern	6.952,25
SLD.UEB : 15. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	-23.305,58
<i>K.791000 : Interne Kosten Verwaltung VVR</i>	159.304,73
Ergebnis nach Verteilung GB 111	-182.610,31
Umlage Technik	-155.570,39
Umlage Verwaltung	-740.957,41
Ergebnis Dieselverkauf	1.838,18
Ergebnis Verkehr nach FVO	22.815,98
Ergebnis Gelegenheitsverkehr	-11.095,26
Ergebnis Stadtverkehr Stralsund 2015	-196.169,21

	Ist 2015	Plan 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
E.UMS1 : 1.1 Umsatzerlöse Verkehr	3.433	3.474	3.700	3.720	3.794	3.869	3.870	4.025	4.025	4.025	4.025
E.UMS2 : 1.2 Ausgleichzahlungen und Zuschüsse	454	499	430	432	437	442	441	451	451	451	451
- dar. SGB IX	248		265	265	270	275	275	285	285	285	285
E.UMS3 : 1.3 Umsatzerlöse Werkstatt	239	250	250	253	255	256	256	264	264	264	264
E.UMS4 : 1.4 periodenfremde Umsatzerlöse	1										
E.UMS : 1. Umsatzerlöse	4.128	4.223	4.380	4.405	4.486	4.567	4.567	4.740	4.740	4.740	4.740
E.AKT_EL : 2. andere aktivierte Eigenleistungen											
E.SO_ER_GES : 3. sonstige betriebliche Erträge gesamt	2.297	1.200	1.165	1.125	1.110	1.080	1.080	1.080	1.080	1.080	1.080
- dar. SoPo	519		425	385	370	340	340	340	340	340	340
FAG	632		630	630	630	630	630	630	630	630	630
BK - Zuschuss	992		0								
E.SO_ER_INT : Interne Erträge	198										
E.BET_ER : Summe betrieblicher Erträge	6.622	5.423	5.545	5.530	5.596	5.647	5.647	5.820	5.820	5.820	5.820
K.MAT1 : a) Aufwendungen Roh-,Hilfs-und Betriebsstoffe	1.217	1.169	1.150	1.161	1.176	1.180	1.180	1.239	1.239	1.239	1.239
K.MAT2 : b) Aufwendungen f.bezogene Leistungen	368	293	320	313	319	321	321	331	331	331	331
K.MAT : 4. Materialaufwand	1.585	1.462	1.470	1.474	1.495	1.501	1.501	1.570	1.570	1.570	1.570
K.PERS : 5. Personalaufwand	3.276	3.335	3.150	3.125	3.100	3.075	3.075	3.150	3.150	3.150	3.150
K.AFA : 6. Abschreibungen	1.095	960	930	815	815	785	785	785	785	785	785
K.SO_AUF : 7. sonstiger betrieblicher Aufwand	374	278	325	315	305	295	295	315	315	315	315
K.SO_AUF_IN : Interner Aufwand	217										
K.BET_AUF : Summe betrieblicher Aufwendungen	6.547	6.035	5.875	5.729	5.715	5.656	5.656	5.820	5.820	5.820	5.820
SLD.BET : Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit	76	-612	-330	-199	-119	-9	-9	0	0	0	0
E.ZINS_ER : 8. Zinsen und ähnliche Erträge	1										
K.ZINS_AUF : 9. Zinsen und ähnlicher Aufwand	92	85	70	65	60	60	60	60	60	60	60
SLD.FIN : Finanzergebnis	-91	-85	-70	-65	-60	-60	-60	-60	-60	-60	-60
SLD.GEW : 10. Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	-16	-697	-400	-264	-179	-69	-69	-60	-60	-60	-60
E.AERT : 11. außerordentliche Erträge											
K.AAUF : 12. außerordentlicher Aufwand											
K.ST1 : 13. Steuern vom Einkommen und Ertrag	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2
K.ST2 : 14. sonstige Steuern	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
SLD.UEB : 15. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	-23	-706	-410	-275	-190	-80	-80	-70	-70	-70	-70
Umlage Verwaltung VVR	-159	-144	-470	-475	-480	-485	-485	-495	-495	-495	-495
JE nach Umlage Verw.	-182	-850	-880	-750	-670	-565	-565	-565	-565	-565	-565
zzgl. Ergebnis aus Nebenleistungen											
- Diesel	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
- Verkehr FVO	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
- Gelegenheitsverkehr	-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ergebnis LV	-196	-875	-905	-775	-695	-590	-590	-590	-590	-590	-590

Einnahmen und Kosten des Stadtverkehrs bei Erfüllung der Mindestbedienstandards

	Ist 2015	Plan 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
E.UMS1 : 1.1 Umsatzerlöse Verkehr	3.433	3.474	3.700	3.720	3.794	3.869	3.870	4.025	4.025	4.025	4.025
E.UMS2 : 1.2 Ausgleichzahlungen und Zuschüsse	454	499	430	432	437	442	441	451	451	451	451
- dar. SGB IX	248		265	265	270	275	275	285	285	285	285
E.UMS3 : 1.3 Umsatzerlöse Werkstatt	239	250	250	253	255	256	256	264	264	264	264
E.UMS4 : 1.4 periodenfremde Umsatzerlöse	1										
E.UMS : 1. Umsatzerlöse	4.128	4.223	4.380	4.405	4.486	4.567	4.567	4.740	4.740	4.740	4.740
E.AKT_EL : 2. andere aktivierte Eigenleistungen											
E.SO_ER_GES : 3. sonstige betriebliche Erträge gesamt	2.297	1.200	1.120	1.035	1.020	990	990	990	990	990	990
- dar. SoPo	519		425	385	370	340	340	340	340	340	340
FAG	632		585	540	540	540	540	540	540	540	540
BK - Zuschuss	992		0								
E.SO_ER_INT : Interne Erträge	198										
E.BET_ER : Summe betrieblicher Erträge	6.622	5.423	5.500	5.440	5.506	5.557	5.557	5.730	5.730	5.730	5.730
K.MAT1 : a) Aufwendungen Roh-,Hilfs-und Betriebsstoffe	1.217	1.169	1.100	1.061	1.071	1.080	1.080	1.150	1.150	1.150	1.150
K.MAT2 : b) Aufwendungen f.bezogene Leistungen	368	293	310	313	319	321	321	324	324	324	324
K.MAT : 4. Materialaufwand	1.585	1.462	1.410	1.374	1.390	1.401	1.401	1.474	1.474	1.474	1.474
K.PERS : 5. Personalaufwand	3.276	3.335	3.000	2.845	2.820	2.795	2.795	2.870	2.870	2.870	2.870
K.AFA : 6. Abschreibungen	1.095	960	930	815	815	785	785	785	785	785	785
K.SO_AUF : 7. sonstiger betrieblicher Aufwand	374	278	320	310	300	290	290	305	305	305	305
K.SO_AUF_IN : Interner Aufwand	217										
K.BET_AUF : Summe betrieblicher Aufwendungen	6.547	6.035	5.660	5.344	5.325	5.271	5.271	5.434	5.434	5.434	5.434
SLD.BET : Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit	76	-612	-160	97	181	286	286	296	296	296	296
E.ZINS_ER : 8. Zinsen und ähnliche Erträge	1										
K.ZINS_AUF : 9. Zinsen und ähnlicher Aufwand	92	85	70	65	60	60	60	60	60	60	60
SLD.FIN : Finanzergebnis	-91	-85	-70	-65	-60	-60	-60	-60	-60	-60	-60
SLD.GEW : 10. Ergebnis der gewöhnl. Geschäftstätigkeit	-16	-697	-230	32	121	226	226	236	236	236	236
E.AERT : 11. außerordentliche Erträge											
K.AAUF : 12. außerordentlicher Aufwand											
K.ST1 : 13. Steuern vom Einkommen und Ertrag	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2
K.ST2 : 14. sonstige Steuern	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
SLD.UEB : 15. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	-23	-706	-241	21	110	215	216	226	226	226	226
Umlage Verwaltung VVR	-159	-144	-446	-430	-435	-440	-440	-450	-450	-450	-450
JE nach Umlage Verw.	-182	-850	-687	-409	-325	-225	-225	-225	-225	-225	-225
zzgl. Ergebnis aus Nebenleistungen:											
- Diesel	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
- Verkehr FVO	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
- Gelegenheitsverkehr	-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ergebnis LV	-196	-875	-712	-434	-350	-250	-250	-250	-250	-250	-250

Stadtverkehr Stralsund

Jahresscharfe Darstellung der Differenzbeträge aus beiden Prognosen

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
E.UMS1 : 1.1 Umsatzerlöse Verkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.UMS2 : 1.2 Ausgleichzahlungen und Zuschüsse	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- dar. SGB IX	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.UMS3 : 1.3 Umsatzerlöse Werkstatt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.UMS4 : 1.4 periodenfremde Umsatzerlöse	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.UMS : 1. Umsatzerlöse	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.AKT_EL : 2. andere aktivierte Eigenleistungen									
E.SO_ER_GES : 3. sonstige betriebliche Erträge gesamt	-45	-90	-90	-90	-90	-90	-90	-90	-90
- dar. SoPo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FAG	-45	-90	-90	-90	-90	-90	-90	-90	-90
BK - Zuschuss	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E.SO_ER_INT : Interne Erträge									
E.BET_ER : Summe betrieblicher Erträge	-45	-90	-90	-90	-90	-90	-90	-90	-90
K.MAT1 : a) Aufwendungen Roh-,Hilfs-und Betriebsstoffe	-50	-101	-105	-100	-100	-89	-89	-89	-89
K.MAT2 : b) Aufwendungen f.bezogene Leistungen	-10	0	0	0	0	-7	-7	-7	-7
K.MAT : 4. Materialaufwand	-60	-101	-105	-100	-100	-96	-96	-96	-96
K.PERS : 5. Personalaufwand	-150	-280	-280	-280	-280	-280	-280	-280	-280
K.AFA : 6. Abschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K.SO_AUF : 7. sonstiger betrieblicher Aufwand	-5	-5	-5	-5	-5	-10	-10	-10	-10
K.SO_AUF_IN : Interner Aufwand									
K.BET_AUF : Summe betrieblicher Aufwendungen	-215	-386	-390	-385	-385	-386	-386	-386	-386
SLD.BET : Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit	170	296	300	295	295	296	296	296	296
E.ZINS_ER : 8. Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K.ZINS_AUF : 9. Zinsen und ähnlicher Aufwand	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SLD.FIN : Finanzergebnis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SLD.GEW : 10. Ergebnis der gewöhl. Geschäftstätigkeit	170	296	300	295	295	296	296	296	296
E.AERT : 11. außerordentliche Erträge									
K.AAUF : 12. außerordentlicher Aufwand									
K.ST1 : 13. Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0	0	0	0	0	0	0	0
K.ST2 : 14. sonstige Steuern	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SLD.UEB : 15. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	170	296	300	295	295	296	296	296	296
Umlage Verwaltung VVR	24	45	45	45	45	45	45	45	45
JE nach Umlage Verw.	194	341	345	340	340	340	340	340	340
zzgl. Ergebnis aus Nebenleistungen:									
- Diesel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Verkehr FVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Gelegenheitsverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ergebnis LV	194	341	345	340	340	340	340	340	340

Statusbericht zur Linienauslastung Stadtverkehr

1 Parameter und Grunddaten

In den Zähldaten wird folgender Zeitraum dargestellt:

Linie 3: vom: 22.02.2016 bis 28.02.2016

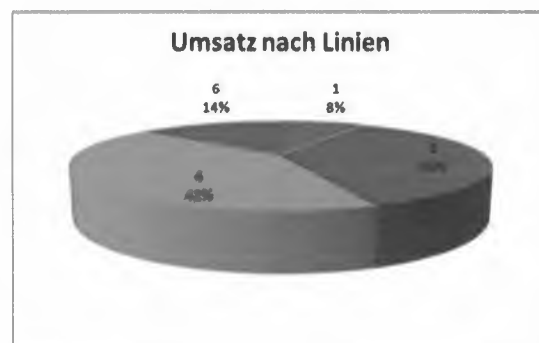
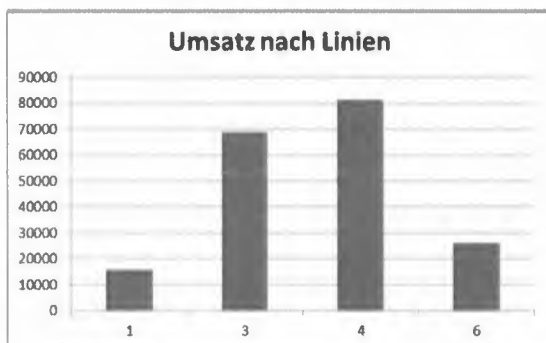
Linie 4: vom: 29.02.2016 bis 06.03.2016

Für den Umsatz wird der Zeitraum vom 01.02.2016 bis 29.02.2016 zu Grunde gelegt.

2 Umsatzübersicht

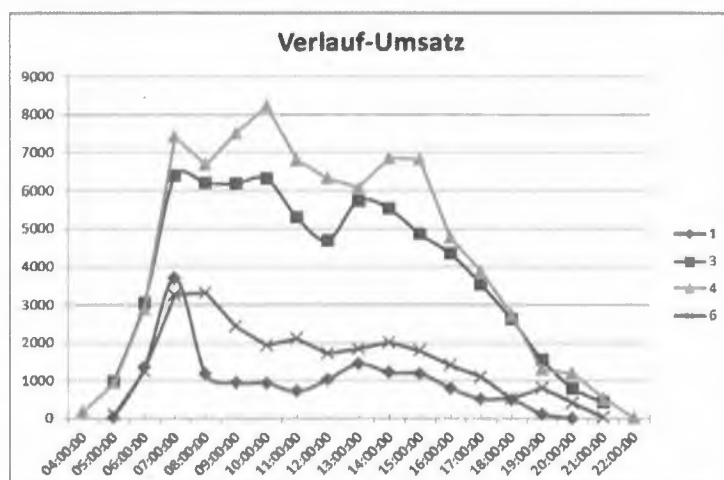
2.1 Umsatzaufteilung auf die Linien

Auf den Linie 1, 3, 4 und 6 wurden 191.697,30 € im Direktverkauf eingenommen. Die Umsätze werden zu 78% auf den Linien 3 und 4 erwirtschaftet.



2.2 Umsatzverteilung über den Tag

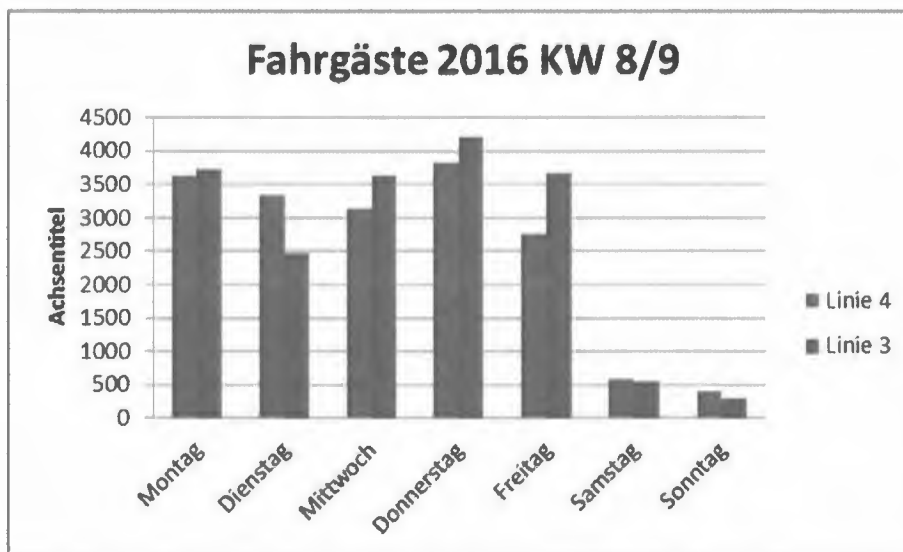
Der Umsatz auf den Linien 3 und 4 ist relativ konstant auf Zeit zwischen 7:00 Uhr und 16:00 Uhr verteilt.



3 Fahrgastzahlen

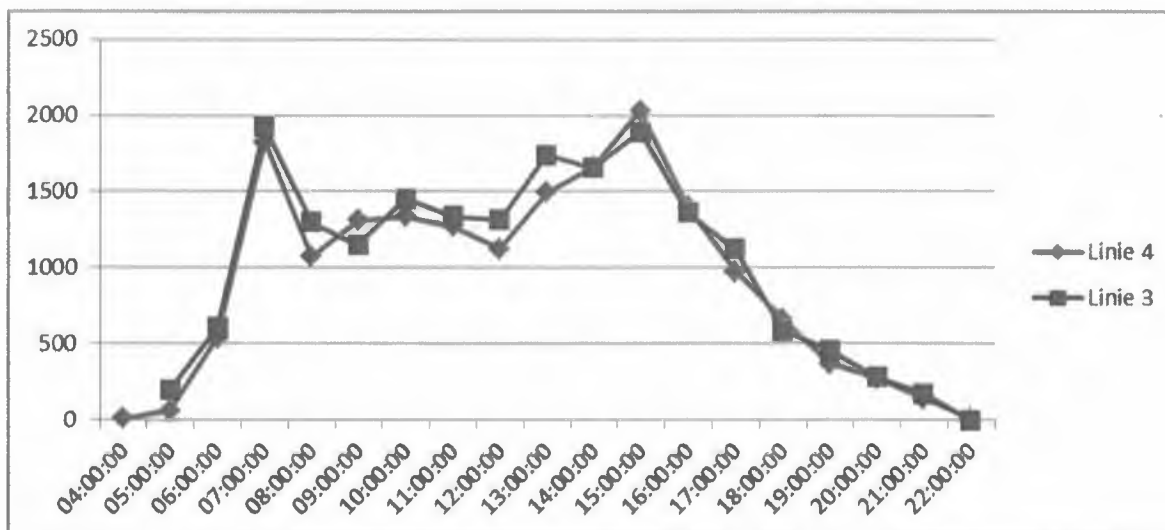
3.1 Fahrgastaufkommen Linie 3 und Linie 4

Die Linie 3 wird täglich (Mo.-Fr.) im Durchschnitt von etwa 3.550 Fahrgästen genutzt. Auf der Linie 4 sind es im Durchschnitt 3.317 Fahrgäste.



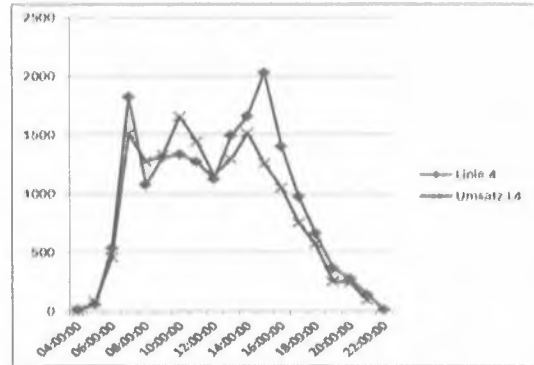
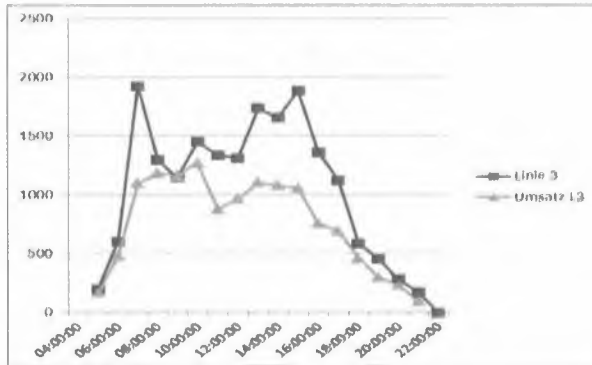
3.2 Tagesverlaufsauslastung

Über den Tagesverlauf ist die Nutzung der Linien 3 und 4 relativ ausgeglichen. Es ist aber eindeutig zu erkennen, dass Berufs- und Schülerverkehr die Auslastung beeinflussen.



4 Umsatz und Fahrgastzahlen

Beim Umsatz ist festzustellen, dass auch außerhalb des Berufs- und Schülerverkehr gute Umsätze erzielt werden.



Eine Ausdünnung des Taktes würde eine merkliche Beeinträchtigung für die zahlenden Fahrgäste, in der Zeit zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr, darstellen. Als Folge dessen, ist mit Fahrgast und Umsatzrückgang zu rechnen.

Besonderheiten öDA – Abrechnung

Interimsvertrag Stadtverkehr Stralsund 01.01. – 30.09.2015

Abweichend von der laufenden Buchhaltung waren für die Abrechnung des Interimsvertrags über Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Stralsund zum 30.09.2015 sowohl auf der Erlös- als auch auf der Kostenseite einzelne Positionen per 30.09.2015 abzugrenzen bzw. neu zu ermitteln.

Auf der Erlösseite betraf dies die Abgrenzung für die über den 30.09.2015 hinaus gültigen Zeitkarten, die die entsprechenden, regulär verbuchten Fahrpreiserlöse um ca. 21,8 T€ reduzierten. Auch aus der Berücksichtigung der noch ausstehenden Einnahmearteilung für die Schülerferientickets 2015 ergab sich per 30.09.2015 eine Reduzierung der Verkaufserlöse um ca. 3,9 T€.

Daneben waren die Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX und der Mineralölsteuererstattungsanspruch zum 30.09.2015 zu ermitteln. Aus erstem ergab sich eine Erhöhung der Erlöse um ca. 46,3 T€, aus dem zweiten eine Erhöhung um etwa 26,3 T€.

Im Saldo resultiert aus diesen Sachverhalten eine Erhöhung der Erlöse um 46,9 T€.

Auf der Kostenseite betrafen die vorzunehmenden Abgrenzungen zum überwiegenden Teil Rückstellungen im Bereich der Personalaufwendungen. So wurden die Kosten durch die Ermittlung der Rückstellungen für die Altersteilzeit, für die Urlaubsansprüche aus dem Vorjahr und für die Überstundenansprüche um zusammen ca. 35,5 T€ gesenkt. Außerdem wurden die Personalkosten durch die Abgrenzung der Kosten für die Berufsgenossenschaft zum 30.09.2015 um 6,9 T€ reduziert.

Aus den Rückstellungen für das im November zu zahlende Weihnachtsgeld (98,9 T€) und für Rechtsstreitigkeiten mit Mitarbeitern (10,0 T€) wurden die Kosten um 108,9 T€ erhöht.

Im Saldo trat hieraus eine Kostenerhöhung im Bereich der Personalkosten von 66,5 T€ ein.

Zusammengefasst wurde aus diesen o.g. Abgrenzungen und Neuermittlungen das Ergebnis des Stadtverkehrs Stralsund um 19,6 T€ verringert.