

1. Substitution Straßenbahn Ersatz Straßenbahn durch Busse

Bedarfsrechnung auf Basis gleicher Linienführung, günstigste Variante,
eventuell sonst andere Linienführung – Innenstadtbereich

Auswirkungen:

- a. zusätzlicher Bedarf von 53 Gelenkbussen
wird ermittelt aus Platzverhältnis Straßenbahn zu Bus von 1,97
 - Bahn insgesamt 150
 - Bus insgesamt 76
- b. Bedarf von 144 Mitarbeitern durch höhere Dienstplanmasse
zusätzlicher Bedarf von 75 Fahrern
 - wesentlicher Vorteil bei Doppeltraktion: nur 1 Straßenbahnfahrer
 - zusätzlicher Aufwand für Weiterbildungs- und Umschulungsbedarf für „überflüssige“ Straßenbahnfahrer (57) sowie Mitarbeiter Gleisbau und Infrastrukturanlagen (12 MA) als Busfahrer

1

1. Substitution Straßenbahn Ersatz Straßenbahn durch Busse

- c. höherer Zuschuss aus FAG des Landes durch Mehrkilometer von ca. 2,6 % = 474 TEUR
- d. Fremdfinanzierung der zusätzlichen Busse 16,96 Mio. €
Zinssatz 6 %, Zinsaufwand: ca. 1.02 Mio. €
- e. Verkauf der 30 Straßenbahnen
 - Anschaffung in 2001-2003, Restbuchwert zum 31.12.2008 = 16,91 Mio. €
 - Darlehensvertrag bis 31.12.2012 = 7 Mio. €
 - Annahme Verkaufserlös Straßenbahn je Fahrzeug 300 TEUR, Verkauf des gesamten Bestandes über den Zeitraum von 6 Jahren (9 Mio. €)
 - Differenz Verkaufserlös zu Restbuchwert 7,91 Mio. €, Verlust aus Anlagenabgang (pro Jahr 1,32 Mio. €)
 - Rückzahlung Fördermittel:
 - Kauf Straßenbahn (Zweckbindung 15 Jahre – Rest 10,5 Mio. € (pro Jahr 2,1 Mio. €)
 - Infrastruktur wie GUW, Haltestellen- unterschiedliche Zeiträume

2

1. Substitution Straßenbahn Ersatz Straßenbahn durch Busse

Zusammenfassung

	jährlich		
	zusätzlich Aufwand T€	Einsparung T€	
Zinsaufwand 53 Busse	1.020		
Tilgung 53 Busse	2.827		
Zinsaufwand 30 Straßenbahnen		215	
Tilgung 30 Straba		2.000	
Verkaufserlös Straßenbahnen		1.500	
Verlust Restbuchwert nach Verkauf	1.320		
Rückzahlung FöMi	2.100		
Personalaufwand durch zusätzlich AK-Bedarf (75)	3.150		
Schulungsaufwand	200		
Rückzahlung FöMi Infrastrukturanlagen	3.000		
FAG-Mittel durch zusätzliche Fplkm		474	
Differenz	13.617	4.189	9.428

3

1. Substitution Straßenbahn Ersatz Straßenbahn durch Busse

Übersicht täglicher Fahrplan und Einsätze					Niederfahr- fahrzeug	Umlauf	Straba	Bedarf Bus	Faktor 1,97
Kurse 11 - 14	Linie 1	04:00 Uhr - 20:00 Uhr	Einfach	1	4	4	7,9		
Kurse 21 / 51	Linie 2	06:00 Uhr - 08:00 Uhr / 14:00 Uhr bis 17:00 Uhr	Doppeltraktion	2	1	2	3,9		
Kurse 22 / 52	Linie 2	13:30 Uhr - 24:00 Uhr	Einfach	1	1	1	2,0		
Kurs 23 / 53	Linie 2	06:00 Uhr - 08:00 Uhr	Einfach	1	1	1	2,0		
		13:30 Uhr - 24:00 Uhr							
Kurs 24 / 54	Linie 2	13:30 Uhr - 28:00 Uhr (4.00 Folgetag)	Einfach	1	1	1	2,0		
		06:00 Uhr - 08:00 Uhr							
Kurs 25 / 55	Linie 2	13:30 Uhr - 20:00 Uhr	Einfach	1	1	1	2,0		
		06:00 Uhr - 08:00 Uhr							
Kurse 26 - 30	Linie 2	06:00 Uhr - 18:00 Uhr	Doppeltraktion	2	5	10	19,7		
Kurse 31 / 34	Linie 3	04:00 Uhr - 08:00 Uhr / 12:30 Uhr - 17:00 Uhr	Einfach	1	1	1	2,0		
		auch Einzelfahrten auf Linie 1 und 2							
Kurse 32 / 33	Linie 3	06:00 Uhr - 08:00 Uhr / 14:00 - 17:00 Uhr	Doppeltraktion	2	1	2	3,9		
Kurs 43	Linie 4	04:00 Uhr - 08:30 Uhr	Doppeltraktion	2	1	2	3,9		
Kurs 41	Linie 4	08:30 Uhr - 23:00 Uhr	Einfach	1	1	1	2,0		
Kurs 42	Linie 4	04:30 Uhr - 17:00 Uhr und 17:00 Uhr - 24:00 Uhr Linie 2	Einfach	1	1	1	2,0		
Insgesamt: Fahrzeugeinsatz						19	27	53	

Bahn
150 Plätze
1,97
Gelenkbus
76 Plätze

4

2. Reduzierung Leistung/Standards

Ausgangsbasis:

- Straßenbahnlinien 1/2 und Omnibuslinien 10/11 im 15 Minuten-Takt
- alle anderen Linien ein Vielfaches von 15 (30/45/60) je nach Fahrgastaufkommen
- Schwachlastlinien wie Omnibuslinie 9 nur Einzelfahrten zu Spitzenzeiten
- Erfassung durch technisches Zählsystem
- angebotene Beförderungsleistungen stoßen zu Spitzenzeiten schon an Kapazitätsgrenzen
 - z.B. Linie 14 in den Schülerspitzen, Linie 7 ab 9:15 ab Krebsförden

Auswirkungen von Leistungskürzung

- Erweiterung der Taktzeiten führt zu keiner proportionaler Einsparung durch technologisch notwendige Umläufe der Fahrzeuge/Fahrpersonale
- die dann angebotene Kapazität reicht nicht für den derzeitigen Bedarf an Fahrgästen, d.h. Fahrgäste bleiben an Haltestelle zurück
- verschlechterte Kostendeckung, hoher Fixkostenanteil – Werkstätten, Verwaltung, Vertrieb

5

2. Reduzierung Leistung/Standards

- subjektives Empfinden einer Diskrepanz zwischen Fahrpreis und Leistung
- drastischer Rückgang der Fahrgastzahlen verbunden mit Einnahmeverlusten
- Anstieg Individualverkehr durch Umsteigen auf das Auto, verschlechterte Umweltbilanz
- kaum kurzfristige Personalkostenreduzierungen, keine betriebsbedingte Freisetzung von Personal möglich, da Kündigungsschutz laut Tarifvertrag bis 31.12.2011

6

3. Abschreibungszeiträume

- auslaufende Abschreibungen für Busse ab 2010
- Aufwandsreduzierung durch geringere Abschreibungen in Mittelfristplanung bereits enthalten
- Veränderung Abschreibungszeiträume entsprechend der Bilanzierungsvorschriften, nur wenn technische Gründe gegeben sind
 - bereits in Abschreibungszeiträumen bei NVS enthalten
- im Wesentlichen gegenwärtig schon lange Abschreibungszeiträume
- bei Investitionen in Infrastruktur (GUW, Gleise, Fahrleitungen)
 - Anpassung an Bilanzierungsrichtlinie Konzern Zuführung der Fördermittel zum Passivposten
 - unterjährige ertragsseitige Auflösung entsprechend der Nutzungsdauer hebt sich größtenteils mit Abschreibungen auf
 - keine wesentliche Ergebnisverbesserungen

7

4. Reduzierung Verlustausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- Rücknahme der Preisauffüllung Sortimente für Schüler- und Auszubildende
 - Einsparung LH SN ab 2010 = 200 TEUR
 - NVS wendet genehmigte Beförderungstarife an
 - frühestmöglicher Termin 01.10.2009
 - Einsparung 2009 ca. 50 TEUR
- Ausweitung des Drittgeschäfts der NVS und Einspareffekte aus Restrukturierung
- Erhöhung Beförderungstarife in 2010 von durchschnittlich 10 %, Abkaufverlust 5 %
 - Einzelfahrschein von 1,50 € auf 1,70 €
 - erhebliche Preisanpassung für Schüler- und Azubi (Nachholung)

8

4. Reduzierung Verlustausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- Umsetzung Genehmigungsverfahren, Anpassung an Dachtarif in Frage gestellt
- Veränderung der Sortimente, Wegfall Petermännchenkarte

Verlust aus der Erbringung der gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung	2010 T€	Minder- einnahmen Azubi
Zuschuss nach Haushalts sicherungskonzept (HSK)	6.500	+ 200 TEUR
dav. <i>Entgelt LH SN</i>	4.940	
dav. <i>Summe FAG</i>	1.360	
Wirtschaftsplanung NVS	6.300	+ 200 TEUR
Einsparung LH Schwerin		
Einstellung Preisauffüllung Rabattierung Sortiment Azubi+Schüler	-200	
Ertragszuwächse Drittgeschäft, Kostenreduzierungen	-200	
Beförderungstariferhöhung	-500	
<i>Zuschuss Stadt</i>	4.240	