

RNV GmbH | Möhlstraße 27 | 68165 Mannheim

Stadtverwaltung Ludwigshafen
- Dezernat Bau, Umwelt und Verkehr -
Rathausplatz 20
67059 Ludwigshafen

Geschäftsführung

Martin in der Beek

Telefon: + 49 (0)621 465 - 1282
Telefax: + 49 (0)621 465 - 3262
E-Mail: m.inderbeek@rnv-online.de

Mannheim, 25.04.2012

Anfrage der SPD-Stadtratsfraktion zur Sitzung des Stadtrates am 07.05.2012

Sehr geehrter Herr Beigeordneter Dillinger,

am 04.04.2012 hat uns die Anfrage der Stadtratsfraktion SPD erreicht, in welcher wir um eine Stellungnahme zum Erfolg der RNV-Gründung gebeten wurden.

In beigefügtem Schreiben haben wir zu unseren Erfolgen ausführlich Stellung genommen und möchten Ihnen dies zur weiteren Verwendung im Stadtrat überlassen.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH



Martin in der Beek



Andreas Kerber

Anlage

Anfrage der SPD-Stadtratsfraktion zur Sitzung des Stadtrates am 07.05.2012

Bisherige Auswirkungen für die Stadt, VBL und RHB seit der Gründung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Zielsetzung der Gründung

Das oberste Ziel für die Gründung der RNV am 01.03.2005 war die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch die Nutzung von Synergien, die sich durch den Zusammenschluss von damals fünf Unternehmen ergeben haben. Die RNV betreibt seit diesem Zeitpunkt den straßen- und schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (kurz: ÖPNV) in der Metropolregion Rhein-Neckar im Auftrag ihrer Mutterunternehmen, den kommunalen Verkehrsunternehmen im Rhein-Neckar-Raum. Hierbei handelte es sich um die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG, die MVV Verkehr AG, der MVV OEG AG, den Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH und der Rhein-Haardtbahn GmbH.

Größte Meilensteine ab 2005

Um die Gründungsabsicht zu erreichen, wurde bereits im Jahr 2005 mit dem 63-Punkte-Programm ein erstes Restrukturierungsprogramm mit dem Ziel gestartet, die Kosten durch den Abbau der Doppelstrukturen aus der Gründungsphase zu senken, Zentralisierungsvorgänge voranzutreiben und Prozesse zu optimieren.

Das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) mit der 2007 in Betrieb genommenen Betriebszentrale und der damit einhergehenden Verbesserung der Kundeninformation durch beginnende Inbetriebnahme von „Dynamischen Fahrgastinformationen“ an Haltestellen und in Fahrzeugen war neben einer Vielzahl von anderen Maßnahmen hier einer der Meilensteine.

Im Jahr 2007 wurde im zweiten Schritt das Projekt „RNV2009“ gestartet, um die Rechtssicherheit für die Direktvergabe durch die Aufgabenträger nach der Schaffung der neuen EU-Verordnung 1370/2009 zu gewährleisten und die Strukturen zwischen der RNV, den Mutterunternehmen sowie den Städten zu vereinfachen.

Ende 2009 sind als Ergebnis dieses Projekts auch die Konzessionen und damit die Verkehrserlöse an die RNV übergegangen. Mit diesem Schritt wurde der Mobilitätsdienstleister RNV zum Verkehrsunternehmen RNV, mit voller Einnahmen und Kostenverantwortung.

Nach diesen beiden Strukturprojekten hat im Jahr 2010 die RNV erstmals den Erfolg der RNV-Gründung aufgezeigt. Mittels eines Vergleichs zwischen der bei der Gründung durch die Beratungsgesellschaft BBD erstellten Planung gegenüber den RNV Jahresabschlüssen wurde

anschaulich dargestellt, dass die Erwartungen, die an die RNV-Gründung gestellt wurden, mehr als erfüllt werden konnten.

So hat die RNV trotz zusätzlicher Aufgabengebiete die Ansätze der BBD-Businessplanung unterschreiten können.

Erfolgsverlauf Verkehrsallianz Rhein-Neckar



Anhang 2: Gegenüberstellung „Prognostizierter Allianz Aufwand (lt. Businessplan der BBD vom 12.03.2004) – Aufwand RNV“

Geschäftsjahr	Businessplan BBD v. 12.03.04	Ergebnis der RNV	
		Plan	IST
2004 / 2005 ^{*)}	142,2	150,4 ^{**)}	GJ nur 7 Monate
2005 / 2006	142,8	141,1	140,4
2006 / 2007	144,0	142,7	140,6
2007 / 2008	145,1	144,5	144,0
2008 / 2009	148,1	152,5	144,2
2009 / 2010	151,2	135,8	137,6

Der RNV-Ansatz ab 2008/2009 berücksichtigt Aufwandssteigerungen durch Ausweitung des Aufgabenfeldes (Sicherheit und Service ...), wie es im Allianzkonzept nicht vorgesehen war.

^{*)} Rumpfgeschäftsjahr (7 Monate), auf 12 Monate linearisiert;

^{**)} Erhöhung im Ansatz resultiert im wesentlichen aus Personalmehrungen zum Start sowie aus Zuwächsen bei vermieteten Anlagen und Fahrzeugen

04.10.2010/G.Quaß



2

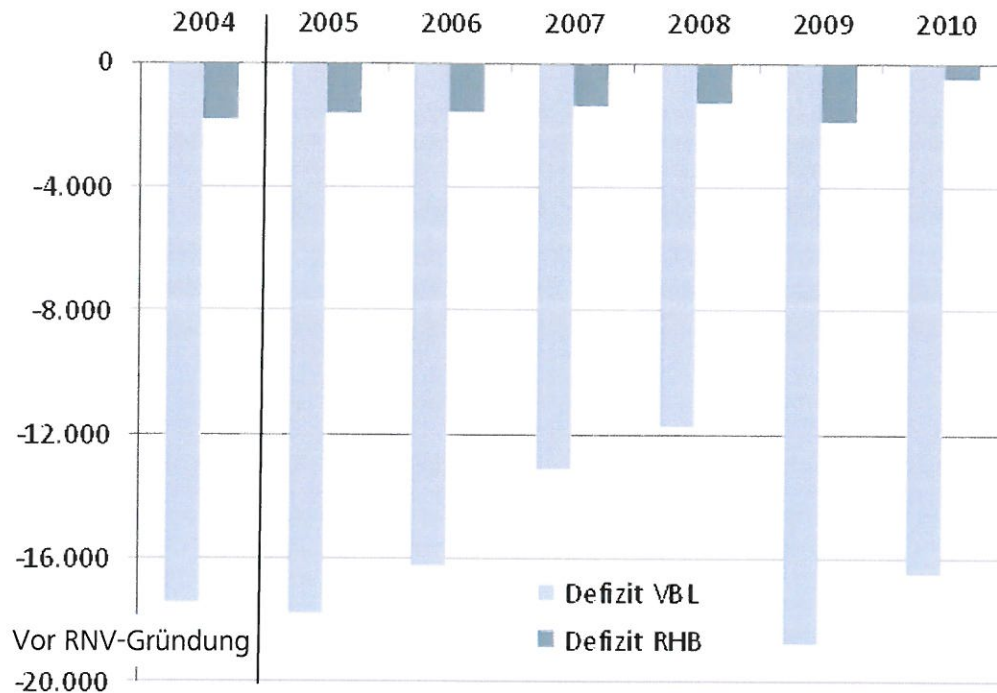
Da die Vergleichbarkeit mit den BBD-Zahlen mit zeitlichem Voranschreiten nicht einfacher wird, werden im Folgenden die Auswirkungen auf die Stadt Ludwigshafen mit Ihren Verkehrsunternehmen der VBL und RHB nochmals ausführlich an Hand des Defizites seit 2004 betrachtet.

Der Vorteil eines Vergleiches über die Defizite liegt zum einen darin begründet, dass der Personalrucksack, welcher als wesentlicher Kostenfaktor bei den Muttergesellschaften verblieben ist, berücksichtigt wird. Zum anderen ergibt sich damit die Möglichkeit auch die nicht von vornherein planbaren Effekte, wie Preissteigerungen, Investitionen, gesetzliche Veränderungen etc. vor dem Hintergrund des absolut auszugleichenden Verlustes abzubilden und ins Verhältnis zu setzen.

Auswirkungen für die Stadt Ludwigshafen

Entwicklung des Defizits

Vergleicht man die Entwicklung der Defizite seit 2004, so haben sich diese für die VBL nahezu konstant auf einem Wert von ca. 16 Mio. € gehalten. Bei der RHB sinken die Defizite sogar leicht.



Schwankungen in den einzelnen Jahren, wie beispielsweise zwischen 2007 und 2009 lassen sich durch Sondereffekte erklären, auf die vereinzelt in den folgenden Ausführungen noch eingegangen wird.

Konstante Defizite stellen vor allem auf Grund von steigenden Preisen bei Energie und Material, den Tarifsteigerungen für das Personal sowie vor dem Hintergrund von neuen Aufgaben und getätigten Erneuerungsinvestitionen und dem nur durch die RNV-Gründung ermöglichten Abbau des Personalrucksackes einen Erfolg dar.

Entwicklung des Personalrucksacks

Der größte Kostenblock in Verkehrsunternehmen sind die Personalkosten. In diesem Bereich wurde bereits bei Gründung der RNV durch die Schaffung des RNV-Haustarifvertrages eine wesentliche Weiche zum Erfolg gestellt. Durch den fluktuationsbedingten Abbau von „Altpersonal“ kann neues Personal zu günstigeren Konditionen eingestellt werden. So beläuft sich beispielsweise das Delta der Personalkosten zwischen einem VBL- bzw. RHB-Arbeitnehmer und einem RNV-Arbeitnehmer im Jahr 2009 im Durchschnitt auf rund 21.000 € je Arbeitnehmer und Jahr. Da seit 2005 zwischenzeitlich 105 Altmitarbeiter aus den Gesellschaften VBL und RHB ausgeschieden sind, wurde ein Personalrucksack von 2,2 Mio. € durch die RNV Gründung abgebaut. Alleine im Jahr 2007 sind bei VBL 22 Mitarbeiter ausgeschieden, weshalb in diesem Jahr ein deutlicherer Rückgang des Defizites sichtbar wird.

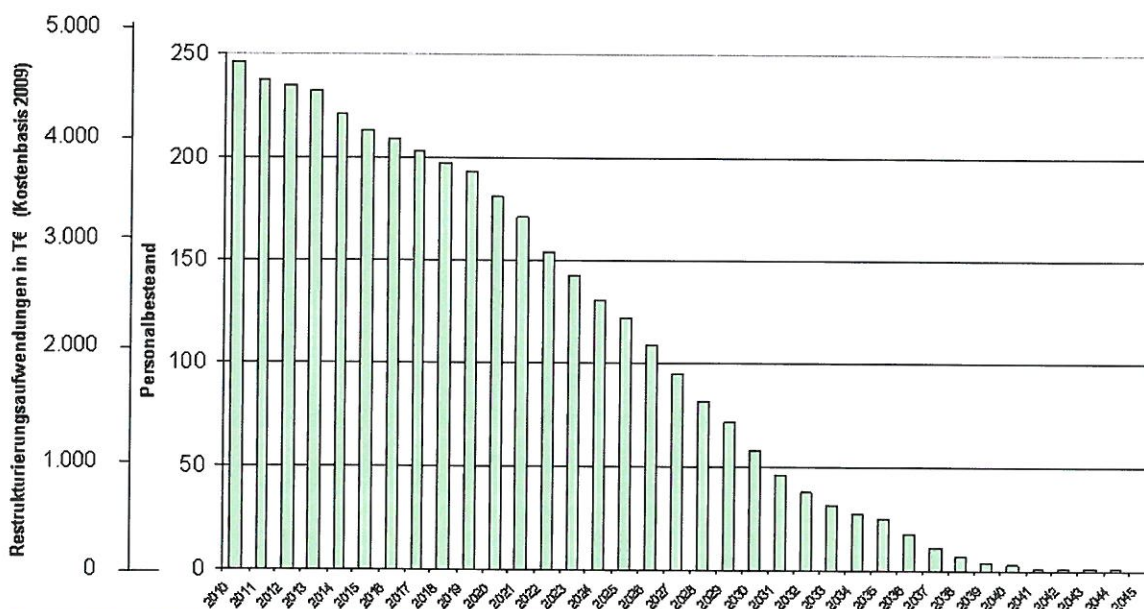
Bereits im Jahr 2010 wurde mit der beigefügten Graphik der perspektivische Abbau der VBL Mitarbeiter dargestellt, in dem ersichtlich wird, dass ab dem Jahr 2020ff der Altmitarbeiterabbau nochmals deutlich zunimmt. Ab diesem Zeitpunkt wird sich die positive Wirkung auf das Defizit somit wieder verstärken.

Erfolgsverlauf Verkehrsallianz Rhein-Neckar

Anhang 1: Entwicklung VBL - Personalbestand



Restrukturierungsaufwendungen ohne Berücksichtigung evtl. Kürzungen von Überlassungsentgelten!



04.10.2010/G.Quaß

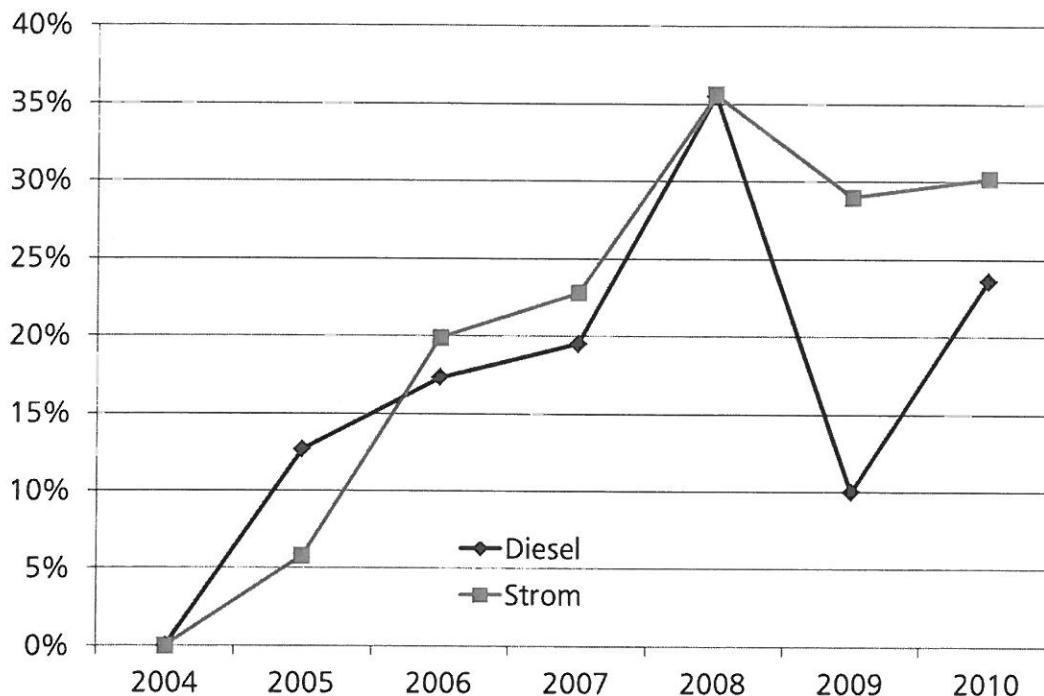


Tarifsteigerungen

Neben dem Abbau des Personalrucksackes sind auch durch moderate Tarifsteigerungen Kostensteigerungen vermieden worden. Für den Standort Ludwigshafen lagen demnach zwischen 2005 und 2010 die aus Tarifeffekten resultierenden Personalkostensteigerungen bei nur rund 0,9 Mio. €. Hier hat ein maßvolles Verhandeln auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite, auch geprägt durch das Bewusstsein für die ÖPNV-Defizite, zu verantwortungsvollen Tarifabschlüssen und im Umkehrschluss zu einem Beitrag an der konstanten Entwicklung der Defizite für Ludwigshafen geführt.

Entwicklung der Energiekosten

Berücksichtigt man ferner die Steigerungen beim Strom¹- und Treibstoffpreis² zwischen 2004 und 2010, so lagen diese bei 30% bzw. 24%. Ohne die Berücksichtigung der Mengeneffekte durch Mehrleistungen haben diese Steigerungen wiederum zu zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 0,4 Mio. € geführt, welche ebenfalls durch die RNV kompensiert werden konnten.



Wagt man einen Ausblick auf das Jahr 2011 und 2012 so werden die Mehrkosten aus Energiesteigerungen das Ergebnis weiter belasten.

Fahrgeldeinnahmen und Zuschüsse

Die Fahrgeldeinnahmen der VBL und RHB sind aus der Einnahmenabrechnung mit dem URN in der Jahren 2004 bis 2008 um 3,9 Mio. € gestiegen. Dieser positive Effekt nivelliert sich jedoch, da darin die Überzahlung in Höhe von 2,0 Mio. € zu Lasten der S-Bahn, welche ab 2011 an die S-Bahn zurückgeführt werden muss, enthalten ist. So ist nach der Verkehrserhebung 2007 festgestellt worden, dass die Mehreinnahmen durch Einführung der S-Bahn deutlich über den erwarteten und vorläufig an Deutsche Bahn gezahlten Mehreinnahmen lagen. Somit haben die Verbundunternehmen des VRN in den Jahren 2004 – 2007 in Summe rund 23,0 Mio. € zu hohe Einnahmenezuschüsse vom URN erhalten. Davon betreffen die Altunternehmen der RNV rund 14,2 Mio. €. Für die Rückzahlung der VBL und RHB wurde im GJ 2009 eine Rückstellung gebildet, wodurch im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 in 2009 eine deutliche Ergebnisverschlechterung eingetreten ist.

¹ Vergl. Statistisches Bundesamt - Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) - Elektrischer Strom, bei Abgabe an Sondervertragskunden (Lfd. Nr. 619)

² Vergl. Statistisches Bundesamt - Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) - Dieselmotoren bei Abgabe an Großverbraucher (Lfd. Nr. 175)

Mit der neuen Einnahmeaufteilung stagnierten darüber hinaus die Fahrgeldeinnahmen der VBL und RHB in 2009 und wuchsen in 2010 im Vergleich zur URN-Entwicklung nur unterdurchschnittlich um 0,4 Mio. € an. In diesen Einnahmenansprüchen sind auch die ZRN-Zuschüsse enthalten, die von 1,5 Mio. € im Jahr 2008 auf jeweils 0,8 Mio. € in den Jahren 2009 und 2010 reduziert wurden.

Bei den Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG mussten ebenfalls die Verkehrsunternehmen aufgrund der im Haushaltsbegleitgesetz aus dem Jahr 2004 (Koch-Steinbrück-Papier) deutliche Mindereinnahmen hinnehmen. Dadurch reduzierten sich die Zuschüsse der VBL und RHB schrittweise von 2,5 Mio. € in 2003 um rund 0,5 Mio. € auf 2,0 Mio. € in 2010. Auch diese Effekte konnten durch Kostenreduktion aufgefangen werden.

Für das Jahr 2012 ist in Rheinland-Pfalz landesweit ein neues Verfahren zur Verteilung der Schülerzuschüsse beschlossen worden (Preis-Preis-Verfahren), wodurch die VBL und RHB weitere 0,7 Mio. € an Zuschüssen verlieren werden.

Übernahme weiterer Aufgaben durch die RNV

Neben den Preiseffekten hat die RNV im Laufe der Zeit auch immer mehr Aufgaben von den Muttergesellschaften übernommen und konnte somit in immer mehr Bereichen ihre Kosten- und Strukturvorteile ergebniswirksam einsetzen. So hat mit „RNV2009“ die RNV durch die Übernahme der Personalwirtschaft von den Allianzunternehmen, den Aufbau eines eigenen Einkaufs und die Übernahme der Verantwortung für den Ausbau der Infrastruktur weitere gesellschaftsübergreifende Doppelfunktionen abgebaut.

Zudem sind durch externe Anforderungen neue Aufgaben im Unternehmen entstanden:

- Seit 2009 werden mobile Serviceteams in Bussen und Bahnen (kurz: Service und Sicherheit) eingesetzt, nachdem durch bundesweit bekannt gewordene Übergriffe auf Fahrgäste das subjektive Sicherheitsempfinden stark gesunken war.
- Zur verbesserten Instandhaltung der Haltestellenausstattung und der Fahrgastinformation, sowie zur Attraktivitätssteigerung wird eine Haltestellenservicegruppe eingesetzt.

Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Stadtgebiet Ludwigshafen hat die Stadt Ludwigshafen gemeinsam mit der RNV und der VBL Projekte zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur auf den Weg gebracht. So wurden für die VBL von 2005 bis 2010 Investitionen in die Infrastruktur in Höhe von rund 23 Mio. € getätigt.

Im Bereich des Gleisbaus und der elektrischen Anlagen wurden Erneuerungsinvestitionen in Angriff genommen, um die Betriebssicherheit des Straßenbahnnetzes zu gewährleisten bzw. dieses Netz an die Anforderungen aus dem Betrieb anzupassen:

- Umbau der Endhaltestelle Oppau mit Erneuerung und barrierefreiem Ausbau der Endhaltestelle ÖPNV-Maßnahme Oppau
- Erneuerung der Endschleifen in Oggersheim und in Rheingönheim
- Gleiserneuerungen am Brückweg und in der Mannheimer Straße
- Erneuerung von Weichen, Kreuzungen und Überfahrten in der Innenstadt, auf den Tunnelstrecken und auf der Strecke nach Rheingönheim
- Erneuerung von Signalen, Fahrleitungsschaltern, Schutzeinrichtungen

Ebenfalls wurde in die Verbesserung der Fahrgastinformation investiert, in dem zwischen 2008 und 2011 16 Haltestellen in Ludwigshafen mit der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet wurden.

Lf. Nr.	Haltestelle	Jahr
1	Berliner Platz	2008
2	Rathaus (Strab)	2008
3	Hans-Warsch-Platz	2008
4	Oggersheim	2008
5	LU Hbf	2008
6	Am Schwanen	2009
7	Rohrlachstraße	2009
8	Marienkrankehaus	2009
9	Oppau	2009
10	Mundenheim Bhf	2009
11	Rheingönheim Bhf	2009
12	BASF Tor 1+2	2010
13	Große Blies	2010
14	Rathaus (KOM)	2010
15	Rhein-Galerie	2010
16	Rheingönheim (Endstelle)	2011

Es wurden darüber hinaus ebenfalls Investitionen für die Erneuerung und Verbesserung der Haltestelleninformation an den Haltestellen Rathaus und Hauptbahnhof durchgeführt. Im nächsten

Schritt steht noch die Modernisierung der Haltestelle Rathaus mit Fahrstuhlneubau und Rolltreppenerneuerung an.

Auch wurde das Kundenzentrum am Berliner Platz vollständig renoviert und modernisiert, um den Ansprüchen an kundengerechte Beratungs- und Verkaufsleistung gerecht zu werden.

Des Weiteren wurden mit der Stadt Ludwigshafen auch die Planungen zu großen ÖPNV-Maßnahmen wie Friesenheim und der Kaiser-Wilhelm-Straße weiterbearbeitet.

Für die RHB wurden zwischen 2005 und 2010 rund 2 Mio. € investiert, diese Mittel reichen für einen langfristigen Erhalt der Strecke allerdings nicht aus, so dass die RNV mit dem Konzept RHB 2010 ein Ausbauprojekt erarbeitet hat, das die Finanzierbarkeit der erforderlichen Investitionen erleichtert und gleichzeitig spürbare Verbesserungen für die Kunden u.a. durch Installation von DFI-Anzeigern bringt.

Seit 2008 wird sukzessive der Busfuhrpark erneuert. So sind bis 2012 acht Standardbusse und fünf Gelenkbusse im Wert von rund 3,9 Mio. € beschafft worden, welche jeweils die höchste Abgasnorm erfüllen. Weitere Busbeschaffungen von jährlich rund drei bis fünf Fahrzeugen stehen auch für die Zukunft an.

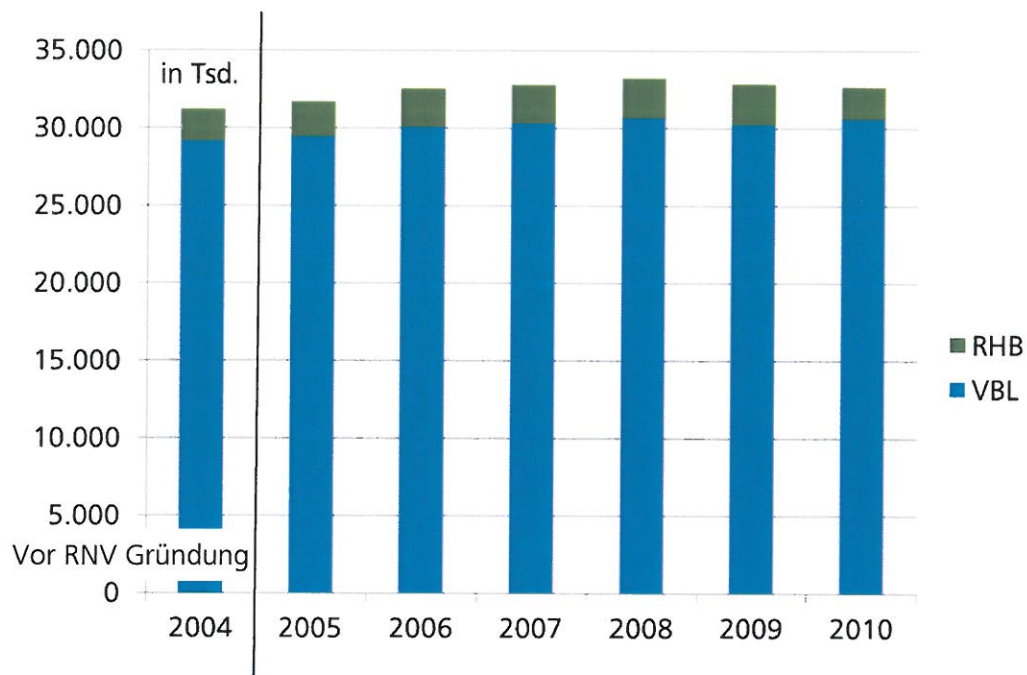
Liniennetzoptimierung 2008

Mit der Liniennetzoptimierung im Jahr 2008 hat die RNV die Bemühungen der Stadt für eine angebotsorientierte und wirtschaftliche Weiterentwicklung der Bedienungsangebote erfolgreich umgesetzt. Nach Überprüfung von Nachfragestrukturen sind Kosteneinsparpotentiale aufgezeigt worden, wodurch weitere Optimierungen im ÖPNV-Angebot am Standort Ludwigshafen durchsetzbar waren. Durch diese Anpassungen sind im Bereich des Fahrbetriebes Einsparungen ab 2009 erreicht worden.

Das Fahrplanangebot wurde trotz Einstellung der nur in der Hauptverkehrszeit verkehrenden Linie 12 insgesamt ausgebaut, dies zeigt sich beispielsweise an der um rund 300.000 km gestiegenen Leistung für das Stadtgebiet Ludwigshafen. Daneben konnte auch das zukünftige Ergebnis entlastet werden, da man durch die Angebotsmaßnahmen Investitionen in die Tunnelstrecke sowie in neue Stadtbahnfahrzeuge vermieden hat.

Entwicklung der Fahrgastzahlen

Bis zum Jahr 2008 gab es bei den Fahrgastzahlen eine kontinuierliche Steigerung. Nach Konsolidierungseffekten in 2009 durch die umgesetzte Liniennetzoptimierung wurde ab dem Jahr 2010 wieder eine Steigerung der Fahrgastzahlen im Stadtgebiet Ludwigshafen festgestellt.

**Ausblick**Weiter erfolgreich

Unabhängig von den bereits geleisteten Erfolgen arbeitet die RNV auch weiterhin an der Verbesserung der Leistungserbringung. Aus diesem Grund wurde im Mai 2011 ein neues Optimierungsprogramm gestartet, welches zum Ziel hat, weitere nachhaltige und ergebnisverbessernde Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Hierbei wird der Fokus neben der Kostenseite auch im Erlösbereich liegen, da sowohl über eine Weiterentwicklung des Tarifgefüges des URN, als auch über Angebots- und Marketingmaßnahmen die Einnahmen weiter gesteigert werden müssen. Zusätzlich werden weitere Strukturanpassungen untersucht, um die Effizienz des Unternehmens nochmals zu verbessern. Insgesamt werden über 90 Maßnahmen erarbeitet, wovon die ersten bereits in die Umsetzung gehen. Für die folgenden Jahre werden daher weitere Ergebnisverbesserungen erwartet.

Investitionen in moderne und kundenfreundliche Vertriebsinfrastruktur

Aus wirtschaftlichen Erwägungen, sowie aus Kundensicht haben sich im März 2012 die Gesellschafter der RNV dazu entschieden rund 200 Fahrausweisautomaten (kurz: FAA), die zum Teil über 20 Jahre alt sind, im RNV-Gebiet durch neue Geräte zu ersetzen. Die neuen FAA sind barrierefrei, bieten einheitliche Bezahlungsmöglichkeiten mit Münzen, Banknoten und EC-Cash.

Außerdem besitzen sie eine einheitliche und verbesserte Bedienoberfläche mit einem blendfreien Display.

Es werden dabei alle 102 FAA im Gebiet von Ludwigshafen, sowie alle 12 FAA im Gebiet der RHB durch neue FAA komplett ersetzt. Mit dem Verkauf von Fahrscheinen an FAA wird mit ca. 15% des Gesamtumsatzes der zweitgrößte Verkaufsumsatz i.H.v. rd. 20 Mio. € jährlich erzielt. Die FAA sind somit ein zentrales Vertriebsinstrument, gerade auch um Gelegenheitskunden zu erreichen.

Daneben bietet die RNV inzwischen auch über mobile Endgeräte (Handys, Smartphones) den Kauf von Tickets an.

Ergebnis

Insgesamt wird deutlich, dass die Erwartungen mit der Gründung der RNV voll erfüllt wurden. Trotz Preissteigerungen, Übernahme weiterer Aufgaben, Reduktionen der Einnahmen durch Sondereffekte und der spürbaren Steigerung der Attraktivität des Angebotes konnte das Defizit im ÖPNV für die Stadt Ludwigshafen konstant gehalten werden. Gleichzeitig sind die Fahrgastzahlen gestiegen. Damit liegen die positiven Effekte sogar über den ursprünglichen Prognosen.

Die laufenden Maßnahmen in der RNV werden helfen, diesen Trend fortzusetzen. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass wichtige Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV, wie Investitionszuschüsse gemäß Landes-GVFG oder die Zuschüsse für die Schülerbeförderungen auch in Zukunft vollumfänglich erhalten bleiben.