

Landeshauptstadt Magdeburg – Der Oberbürgermeister –		Drucksache DS0135/15	Datum 14.04.2015
Dezernat: VI	Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich	

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Zuständigkeit
Der Oberbürgermeister	28.04.2015	nicht öffentlich	Genehmigung OB
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	28.05.2015	öffentlich	Beratung
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	18.06.2015	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	24.06.2015	öffentlich	Beratung
Stadtrat	25.06.2015	öffentlich	Beschlussfassung

Beteiligungen FB 02, II/01	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Neues Betriebskonzept für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Magdeburg und Grundsatzbeschluss zur Einführung der Nutzerfinanzierung

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt das vorgelegte „Aktualisierte Betriebs- und Havariekonzept für den ZOB Magdeburg inkl. Konzept zur Nutzerfinanzierung (BHK)“ im Szenario I, Fall 1 (Kostenbeteiligung des ÖPNV) als Grundlage für den künftigen Betrieb des ZOB Magdeburg.
2. Die Umsetzung des BHK nach Szenario I, Fall 1 erfolgt unter der Maßgabe, dass die Nutzerfinanzierung am ZOB Magdeburg eingeführt wird, zunächst begrenzt auf die Dauer von 2 Jahren (Testphase). Den erforderlichen Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen zur Umsetzung des BHK im Szenario I, Fall 1 wird zugestimmt.
3. Die aus der Umsetzung des BHK resultierenden investiven Auszahlungen in Höhe von 178.500,00 EUR werden als außerplanmäßige Auszahlung für das Haushaltsjahr 2015 beschlossen. Die Deckung erfolgt in Höhe der avisierten Fördermittel der NASA GmbH in Höhe von 142.800,00 EUR vorläufig aus dem DKUDÖPN. Nach Eingang der Fördermittel wird die vorläufige Deckung durch die Fördermitteleinzahlung ersetzt. Die Deckung des verbleibenden investiven Eigenanteils in Höhe von 35.700,00 EUR erfolgt endgültig aus dem DKUDÖPN.

4. Die aus der Umsetzung des BHK resultierenden konsumtiven Auszahlungen in Höhe von 14.000,00 EUR werden als außerplanmäßige Auszahlung für das Haushaltsjahr 2015 beschlossen. Die Deckung erfolgt aus dem DKUDÖPN.
5. Konsumtive Aufwendungen, die aus dem BHK resultieren und nicht durch nutzerfinanzierte Einnahmen abgebildet werden können, werden während der Testphase aus dem DKUDÖPN gedeckt.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, 6 Monate vor Ablauf der Testphase dem Stadtrat einen Evaluierungsbericht und eine Drucksache zur dauerhaften Fortführung oder Beendigung des Betriebes nach dem BHK vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen

Organisationseinheit	6161	Pflichtaufgabe (siehe Begründung Punkte 1 und 2)	X	ja		nein
-----------------------------	-------------	---	----------	----	--	------

Produkt Nr.	Haushaltskonsolidierungsmaßnahme				
		ja, Nr.		X	nein
Maßnahmebeginn/Jahr	Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt				
2015	JA	X	NEIN		

A. Ergebnisplanung/Konsumtiver Haushalt

Budget/Deckungskreis:

DK ZOB / DKAFA / DKUDÖPN

Ia. Aufwand (ohne Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2015	174.000,00	61610100	53152150	160.000,00	14.000,00
2016 ff.	258.527,50	61610100	53152150	160.000,00	98.527,50
Summe:	432.527,50			320.000,00	112.527,50

Ib. Aufwand (Afa)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2016-20	136.482,15 (jährlich: 27.296,43)	61610100	57111000	0,00	136.482,15
			57111100		
			57111700		
			57111900		
2021-25	24.982,15 (jährlich: 4.996,43)	61610100	57111100	0,00	24.982,15
			57111700		
2026-27	8.092,86 (jährlich: 4.046,43)	61610100	57111100	0,00	8.092,86
			57111700		
2028	3.921,43	61610100	57111100	0,00	3.921,43
			57111700		
2029	3.921,41	61610100	57111100	0,00	3.921,41
			57111700		
2030	1.100,00	61610100	57111100	0,00	1.100,00
			57111700		
Summe:	178.500,00			0,00	178.500,00

IIa. Ertrag (ohne Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2016	121.915,50	61610100	43217000	0,00	121.915,50
2017	121.915,50	61610100	43217000	0,00	121.915,50
Summe:	243.831,00			0,00	243.831,00

IIb. Ertrag (Sopo Auflösung)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2016-20	109.185,72 (jährlich: 21.837,14)	61610100	45315000	0,00	109.185,72
2021-25	19.985,72 (jährlich: 3.997,14)	61610100	45315000	0,00	19.985,72

2026-27	6.474,29 (jährlich: 3.237,14)	61610100	45315000	0,00	6.474,29
2028	3.137,14	61610100	45315000	0,00	3.137,14
2029	3.137,13	61610100	45315000	0,00	3.137,13
2030	880,00	61610100	45315000	0,00	880,00
Summe:	142.800,00			0,00	142.800,00

B. Investitionsplanung

Investitionsnummer:

neu

Investitionsgruppe:

I. Zugänge zum Anlagevermögen (Auszahlungen - gesamt)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2015	100.000,00	61610100	01910002	0,00	100.000,00
2015	14.500,00	61610100	09611002	0,00	14.500,00
2015	64.000,00	61610100	09110012	0,00	64.000,00
Summe:	178.500,00*			0,00	178.500,00

* Die Deckung des Eigenanteils erfolgt aus dem konsumtiven Deckungskreis DKUDÖPN

II. Zuwendungen Investitionen (Einzahlungen - Fördermittel und Drittmittel)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
2015	142.800,00	61610100	23418052	0,00	142.800,00
Summe:	142.800,00			0,00	142.800,00

III. Eigenanteil / Saldo					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
Summe:					

IV. Verpflichtungsermächtigungen (VE)					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	davon	
				veranschlagt	Bedarf
gesamt:					
20...					
für					
20...					
20...					
20...					
Summe:					

V. Erheblichkeitsgrenze (DS0178/09) Gesamtwert	
<input type="checkbox"/>	bis 60 Tsd. € (Sammelposten)
<input type="checkbox"/>	> 500 Tsd. € (Einzelveranschlagung)
<input type="checkbox"/>	> 1,5 Mio. € (erhebliche finanzielle Bedeutung)
<input type="checkbox"/>	Anlage Grundsatzbeschluss Nr.
<input type="checkbox"/>	Anlage Kostenberechnung
<input type="checkbox"/>	Anlage Wirtschaftlichkeitsvergleich
<input type="checkbox"/>	Anlage Folgekostenberechnung

C. Anlagevermögen

Investitionsnummer:

ANL00403401 I neu

Anlage neu

Buchwert in €:

301.848,51

 JA

Datum Inbetriebnahme:

01.01.2016

Auswirkungen auf das Anlagevermögen					
Jahr	Euro	Kostenstelle	Sachkonto	bitte ankreuzen	
				Zugang	Abgang
2016	100.000,00	61610100	01310002	X	
2016	14.500,00	61610100	03210002	X	
2016	45.000,00	61610100	08110002	X	
2016	7.500,00	61610100	08210002	X	
2016	11.500,00	61610100	08221502	X	
2016	142.800,00	61610100	23111402	X	

federführendes(r) Amt/Fachbereich 61	Sachbearbeiter Herr Kirste Tel. Nr.: 540 5352	Unterschrift AL / FBL Stephan Herrmann
---	---	---

Verantwortliche(r) Beigeordnete(r) VI	Unterschrift Dr. Dieter Scheidemann
--	-------------------------------------

Termin für die Beschlusskontrolle	6 Monate vor Ende Testphase
-----------------------------------	-----------------------------

Begründung:

Mit Beschluss des Stadtrates in seiner Sitzung vom 05.12.2013 (Beschluss-Nr. 2069-71 (V) 13) zum Antrag A0149/13 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, dem Stadtrat ein aktualisiertes Betriebskonzept zur weiteren Entwicklung und Betreuung des ZOB Magdeburg zur Beschlussfassung vorzulegen. Bezugnehmend auf die Ausführungen der Information I0182/14 sowie der Stellungnahmen S0048/15 und S0072/15 erfolgt die Präsentation der Ergebnisse des BHK mit der vorliegenden Drucksache.

1. Einführung und Rückblick

Der ZOB Magdeburg wurde im Jahr 1998 geplant (Beschluss-Nr. 1856-90 (II) 98) und im August 2000 am aktuellen Standort eröffnet. Eigentümerin ist die Landeshauptstadt Magdeburg. Der Betrieb wurde im Jahr 2000 an die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) übertragen (Beschluss-Nr. 280-5 (III) 99). Das Vertragsverhältnis ist unbefristet gültig und jährlich kündbar.

Die Anlage verfügt über 7 Bussteige, von denen 6 bislang dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV, vorrangig Regionalverkehr) vorbehalten sind. Bussteig 7 wird seit Beginn an durch den internationalen Fernbusverkehr sowie den Gelegenheitsverkehr genutzt. Des Weiteren verfügt die Anlage über ein Servicegebäude und eine im Jahr 2012 neu errichtete dynamische Fahrgastinformationsanzeige vor dem Servicegebäude sowie an allen Bussteigen.

Sowohl die Errichtung der Anlage selbst als auch die Erneuerung der dynamischen Fahrgastinformation wurden mit Zuwendungen der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) gefördert. Die Zweckbindung des ZOB Magdeburg für den ÖPNV endet mit Ablauf des Jahres 2030.

Der ZOB Magdeburg stellt in seinen Funktionen als Start- und Endpunkt des Regionalverkehrs sowie als Schnittstelle mit dem städtischen Nahverkehr einen wichtigen Teil des ÖPNV dar und erfüllt somit Aufgaben der Daseinsvorsorge (vgl. §1, Absatz 1 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)). Der Betrieb und die Unterhaltung der Anlage für den ÖPNV sind somit, im Zusammenwirken mit der vorgenannten Zweckbindungsfrist, Pflichtaufgabe der Landeshauptstadt Magdeburg bis zum Jahr 2030.

Für den Betrieb des ZOB Magdeburg stehen jährlich brutto rund 160.000 EUR zur Verfügung, die auch vollständig in Anspruch genommen werden. Zu den Betriebsaufwendungen sind die erforderlichen Unterhaltungsaufwendungen (2012 brutto rund 40.000 EUR, 2013 brutto rund 10.000 EUR, 2014 brutto rund 82.000 EUR) zu zurechnen.

[In den Jahren 2012 bis 2014 wurden zwingend erforderliche Unterhaltungsarbeiten an der Fahrbahn, am Dach des Servicegebäudes und an der Bussteigüberdachung durchgeführt. Weitere Unterhaltungsmaßnahmen sind in den Folgejahren erforderlich, werden aber vsl. ein deutlich geringes Finanzvolumen binden.]

Des Weiteren wurden 2012 und 2013 Investitionen in Höhe von brutto rund 300.000 EUR durchgeführt (2012 brutto rund 270.000 EUR, 2013 brutto rund 22.000 EUR).

2. Notwendigkeit zur Aktualisierung des Betriebs- und Havariekonzeptes

Aufgrund der räumlichen Lage der baulichen Infrastrukturen und der guten intermodalen Verknüpfungen zum städtischen Nahverkehr sowie zum Schienenpersonennah- und -fernverkehr hat sich der ZOB Magdeburg seit dessen Eröffnung als Verkehrsanlage etabliert und weiterentwickelt, sodass sich dessen Nutzerstruktur heute deutlich differenzierter darstellt. Insbesondere internationale Fernbus- und Gelegenheitsverkehre nutzen den ZOB Magdeburg in zunehmender Anzahl seit Jahren.

Darüber hinaus führten die letzte Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 und die damit einhergehende Liberalisierung des nationalen Fernbusverkehrs zur Etablierung einer neuen Nutzergruppe am ZOB Magdeburg. Seither ist eine sehr dynamische Entwicklung des nationalen Fernbusmarktes zu verzeichnen, welche auch am ZOB Magdeburg festzustellen ist. Der nationale Fernbusverkehr ist ein ausschließlich eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot, für das seitens der Landeshauptstadt Magdeburg keine gesetzliche Pflicht zur Sicherung dessen Durchführung besteht (freiwillige Aufgabe).

Die Landeshauptstadt Magdeburg wird aktuell von zahlreichen nationalen Fernbuslinien als Zwischenhalt genutzt. Außerdem sind erste Anzeichen zur Etablierung einer Linienverknüpfungsfunktion festzustellen, welche sich in der Vertaktung einzelner Linien am ZOB Magdeburg darstellen.

Diese neben dem Regionalverkehr zusätzlichen und ursprünglich nicht geplanten Nutzergruppen führen am ZOB Magdeburg, in dessen bisheriger Betriebsorganisationsform (Regionalbusverkehr an den Bussteigen 1 bis 6; alle anderen Nutzergruppen an Bussteig 7) zunehmend zu Kapazitätsengpässen und Behinderungen des Regionalverkehrs.

Mit Hinblick auf die zum Zeitpunkt der Beauftragung des BHK 13-jährige Betriebsdauer hat sich die Eigentümerin entschlossen, die Betriebsorganisation sowie die betrieblichen Handlungsanforderungen für den ZOB Magdeburg konzeptionell überarbeiten und aktualisieren zu lassen. Gleichzeitig sollten Möglichkeiten entwickelt werden, die Wirtschaftlichkeit des ZOB Magdeburg deutlich zu verbessern sowie die kontinuierlich steigenden Betriebs- und Unterhaltungskosten des ZOB Magdeburg zumindest anteilig zu refinanzieren.

3. Ergebnisse der Aktualisierung

Die rund 9-monatige Bearbeitungszeit der beauftragten Auftragnehmer (AN), deren spezifisches Fachwissen im Hinblick auf den jungen Markt des nationalen Fernbusverkehrs als führend anzusehen ist, hat für den ZOB Magdeburg folgende Ergebnisse erbracht:

- Die räumliche Lagegunst des ZOB Magdeburg in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, zum Damaschkeplatz und zur Innenstadt ist im Wesentlichen für die Attraktivität der Anlage verantwortlich. Darüber hinaus garantiert die gute verkehrliche Anbindung an die Bundesautobahnen 2 und 14 einen sehr geringen bzw. keinen Zeitverlust für die Verkehrsunternehmen.
- Die Betriebsorganisation, insbesondere die starre Bussteigbelegung, entspricht nicht mehr den tatsächlichen Anforderungen aller Nutzergruppen. Die zeitlichen Überlagerungen einzelner Nutzergruppen, vor allem zu den Spitzenzeiten, führen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Regionalverkehrs und allgemein zu Qualitätsminderungen im Verkehrsablauf für die Fahrgäste, wenn ankommende Busse kapazitätsbedingt ungeplant auf andere, freie Bussteige ausweichen müssen.

- Die Betriebszeiten des Servicegebäudes am ZOB Magdeburg (aktuell Montag bis Freitag jeweils von 09.00 bis 17.00 Uhr) entsprechen nicht dem realen Verkehrs- und Fahrgastaufkommen. Eine vorgelagerte Verkehrserhebung (Stand 2013) hat aufgezeigt, dass rund 74 % aller Abfahrten am ZOB Magdeburg außerhalb der Betriebszeiten stattfinden (Zur Erklärung: neben den morgendlichen Spitzenstunden (6.30 bis 8.30 Uhr) werden die Wochenenden derzeit nicht abgedeckt, an denen rund 50% der Abfahrten eines Wochentages stattfinden.).
- Gleichwohl die bauliche Ausstattung des ZOB Magdeburg als hinreichend zu bewerten ist, fehlen Ausstattungsmerkmale, die den Komfortansprüchen von Fahrgästen und Verkehrsunternehmen entsprechen. Optimierungsbedürftig werden die Öffnungszeiten der Toilette und des zentralen Wartebereiches sowie die Möglichkeiten zum Erwerb von Fahrausweisen und einem gastronomischen Angebot eingestuft.
- Innerhalb des Servicegebäudes, an den Bussteigen sowie optional in den neuen Medien (Internet, mobile Datenanwendungen) ist die Fahrgastinformation dahingehend zu optimieren, dass tagesaktuelle Informationen zur geplanten Abfahrtszeit, den zu nutzenden Bussteig und ggf. zu eingetretenen Fahrplanänderungen kommuniziert werden können.
- Der Betrieb der Verkehrsanlage wird bislang zum ganz überwiegenden Teil über Aufwendungen der Eigentümerin finanziert. Eine Nutzerfinanzierung ist nicht gegeben. Durch Toiletten- und Provisionseinnahmen können maximal rund 2 % der jährlichen Betriebskosten refinanziert werden.

Aufbauend auf den o.g. Analyseergebnissen wurden Handlungsansätze abgeleitet, um die erkannten Optimierungspotenziale zu nutzen. Dabei wurde seitens des Auftraggebers (AG) die Prämisse gesetzt, dass die Maßnahmen zu keiner Erhöhung des Zuschussbedarfes der Eigentümerin führen dürfen, sondern durch eine Nutzerfinanzierung zu kompensieren seien.

Folgende organisatorische, wirtschaftliche und finanzielle Handlungsansätze sieht das neue BHK für den ZOB Magdeburg vor:

- Den vordringlichsten Handlungsansatz stellt die nutzerorientierte Erweiterung der Betriebszeiten des Servicegebäudes am ZOB Magdeburg dar. Anhand verschiedener Szenarien (vgl. BHK) wurde die Erweiterung der Betriebszeiten auf Montag bis Sonntag jeweils von 06.00 bis 18.00 Uhr als das wirtschaftlich und betriebsorganisatorisch sinnvollste Szenario (BHK Szenario I) herausgearbeitet. Mit diesen Betriebszeiten können rund 97 % aller Abfahrten am ZOB Magdeburg serviceseitig bedient und abrechnungstechnisch (siehe Punkt 6: Nutzerfinanzierung) erfasst werden.
- Des Weiteren soll eine dynamische Bussteigzuweisung etabliert werden, welche die verkehrlichen Kapazitäten des ZOB Magdeburg deutlich besser auszuschöpfen ermöglicht. Mit Hilfe einer zu beschaffenden Software sollen alle Abfahrten tagesaktuell erfasst und auf freie Bussteige verteilt werden. Dadurch kann die Betriebsorganisation soweit optimiert werden, dass alle Nutzer problemlos abgefertigt werden können und weitere Reserven für künftige Entwicklungen bestehen.

- Im Zusammenhang mit der dynamischen Bussteigzuweisung sollen auch die Aufgaben des Betreibers neu definiert werden. Der Betreiber soll künftig vor allem Aufgaben zur Disposition der Busse, zur Vereinnahmung der Nutzerentgelte im Rahmen einer gesondert zu beschließenden Entgeltordnung, zur Sicherung des Betriebes und zur Sicherung der Unterhaltung des ZOB Magdeburg wahrnehmen. Weitere Aufgaben wie bspw. der Verkauf von Fahrausweisen, Kunden- und/oder Mobilitätsberatungen, die Bereitstellung einer gastronomischen Grundversorgung sollen hingegen auf Dritte, ggf. unter Begründung eines Mietverhältnisses (vgl. Punkt 6: Nutzerfinanzierung) übertragen werden.
- Die Einrichtung eines zusätzlichen, separaten Wartebereiches im Bereich des bislang weitgehend ungenutzten Areals des Servicegebäudes (Nebeneingang zu den Toilettenanlagen) sowie die Etablierung eines permanenten Zugangs zu den Toilettenanlagen sind Grundvoraussetzungen für die angestrebte Verbesserung der Servicequalität und gewährleisten einen Mindeststandard für die Fahrgäste und Verkehrsunternehmen außerhalb der Betriebszeiten des ZOB Magdeburg.
- Die Renovierung und Neugestaltung des Warte- und Servicebereiches im Servicegebäude ist erforderlich, um nach nunmehr 15 Betriebsjahren den Anforderungen der Fahrgäste im Hinblick auf Warte- und Sitzmöglichkeiten, den Erwerb von Fahrausweisen bzw. die Versorgung mit Getränken und Snacks besser entsprechen zu können.
- Die Neuordnung und Ergänzung der Fahrgastinformation ist erforderlich, um eine eindeutige Differenzierung zwischen den Verkehrsangeboten aber auch deren dauerhafte Zugänglichkeit, auch außerhalb der Betriebszeiten des ZOB Magdeburg, zu ermöglichen. Darüber hinaus wäre es im Sinne des Fahrgastservices wünschenswert, wenn Fahrplanaushänge im internationalen Busverkehr mehrsprachig bereitgestellt werden könnten.

Zusammenfassend ist anzumerken, dass die o.g. Handlungsansätze gemäß dem BHK zwingend erforderlich sind, um das Serviceangebot und die Servicequalität auf einen allgemein üblichen Standard zu heben und somit die Einführung der Nutzerfinanzierung (vgl. Punkt 6: Nutzerfinanzierung) zu rechtfertigen sowie deren Akzeptanz durch die anfahrenenden Verkehrsunternehmen (dann Kunden) zu ermöglichen.

Die Weiterführung des Betriebes im Status quo schließt die Einführung einer Nutzerfinanzierung aufgrund eines zu geringen Qualitätsstandards aus.

4. Erforderliche Maßnahmen zur Umsetzung des BHK

Die vollständige Umsetzung des BHK, insbesondere die geplante Verbesserung der Angebots- und Servicequalität (vgl. Punkt 3) erfordern die Beschaffung von zusätzlichen Betriebsmitteln sowie die bauliche Umgestaltung des Servicegebäudes in geringem Umfang. Darüber hinaus soll das gesamte Servicegebäude nach 15 Betriebsjahren renoviert werden.

Im Einzelnen sollen folgende investiven und konsumtiven Maßnahmen umgesetzt werden:

Tabelle 1 – investive Maßnahmen zur Umsetzung des BHK

Investive Maßnahmen	Kostenschätzung
Dispositions- und Abrechnungssoftware	100.000 EUR
Überwachungsanlage (Zufahrt und Servicegebäude)	8.000 EUR
Einrichtung Nachtwartebereich / 24h – Toilettenzugang (Sitzbank)	1.500 EUR
Servicebereich (einbruchsichere Verbindungstür)	11.500 EUR
Servicebereich (mobiler Tresen)	4.500 EUR
Servicebereich (Wechselwerbeträger)	1.500 EUR
Servicebereich (Sitzmöbel und Tische)	10.000 EUR
Dispositionsraum (Schreibtisch)	2.000 EUR
Toilettenbereich (Schließsystem EURO-Schlüssel)	500 EUR
Toilettenbereich (Türschlösser mit Registrierfunktion)	2.500 EUR
Servicebereich (Defibrillator)	1.500 EUR
Bussteige (zusätzliche Fahrplanvitrienen)	35.000 EUR
Gesamtsumme	178.500 EUR
davon Zuwendungen (80 vom Hundert)	142.800 EUR
davon Eigenmittel	35.700 EUR

Tabelle 2 – konsumtive Maßnahmen zur Umsetzung des BHK

Konsumtive Maßnahmen	Kostenschätzung
Nachtwartebereich (Montage Fahrplanvitrienen)	250 EUR
Nachtwartebereich (Renovierung Fußboden und Wandanstrich)	1.500 EUR
Servicebereich (Rückbau Betontresen)	1.000 EUR
Servicebereich (Rückbau Fahrplanvitrienen)	250 EUR
Servicebereich (Renovierung Fußboden, Decke und Wandanstrich)	9.500 EUR
Dispositionsraum (Renovierung Fußboden und Wandanstrich)	1.500 EUR
Gesamtsumme	14.000 EUR
davon Zuwendungen	0 EUR
davon Eigenmittel	14.000 EUR

5. Finanzielle Auswirkungen

Wie bereits unter Punkt 1 dargestellt wird der Betrieb sowie die Unterhaltung des ZOB Magdeburg derzeit zum ganz überwiegenden Teil durch die Eigentümerin finanziert. Die veranschlagten Betriebsmittel in Höhe von brutto 143.000 EUR (bis 2013) bzw. brutto 160.000 EUR (ab 2014) wurden bzw. werden vsl. vollständig in Anspruch genommen. Hierzu sind noch die Unterhaltungskosten (bspw. Fahrbahnreparatur, Instandsetzung Dach Servicegebäude, Instandsetzung Busteigüberdachung) zu addieren.

Ausgehend von den bekannten Betriebskosten wurden im BHK die finanziellen Auswirkungen der unter Punkt 3 aufgeführten Handlungsansätze in vier Szenarien (Fortschreibung Status quo, Szenarien I bis III) unter Beachtung zu erwartender Kostensteigerungen geprüft.

[Die Kostenansätze basieren auf dem Tarifvertrag für den Nahverkehr im Land Sachsen-Anhalt, auf der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des ZOB Magdeburg (Betriebsjahr 2012) sowie auf Erfahrungswerten der Gutachter und wurden entsprechend der zu erwartenden Preisentwicklung im Kontext der verlängerten Servicezeiten zum Ansatz gebracht.]

Für die Fortschreibung des Status quo ist aufgrund der allgemeinen Kostensteigerungen auch unter Beibehaltung des aktuellen Modells der Betriebsorganisation künftig mit einer Steigerung des erforderlichen Aufwandes auf jährlich brutto rund 176.120,00 EUR (inkl. Instandhaltung) zu rechnen (vgl. Tabelle 3). Diese Kosten entstehen unabhängig von der Nutzung durch den Fernbus- und Gelegenheitsverkehr ausschließlich zur Absicherung des Regionalverkehrs (Zuwendungszweck) bis zum Ende der Zweckbindungsfrist im Jahr 2030 und werden im Folgenden als „Sowieso-Kosten“ bezeichnet.

In Folge der Erweiterung der Betriebszeiten ist in den Szenarien I bis III mit einer unterschiedlich starken Kostensteigerung in den Kostenblöcken Personal und Infrastruktur zu rechnen (vgl. Tabelle 3).

Hingegen sinken die Betriebskosten im Vergleich zum Status quo geringfügig, da Kostenpositionen wie Wachdienst oder Regieleistungen des Betreibers künftig in geringerem Umfang bzw. nicht mehr erforderlich sein würden. Insgesamt ist jedoch eine Steigerung des Aufwandes zu verzeichnen, welcher in Szenario I am geringsten ausfällt.

[Im BHK wurden auch nicht zahlungswirksame Aufwendungen berücksichtigt, welche im Teil „Finanzielle Auswirkungen“ dieser Drucksache nicht aufzuführen sind. Voneinander abweichende Angaben der Aufwendungen und der Investitionen resultieren aus diesem Umstand.]

Tabelle 3 – jährlicher Aufwand (ohne Investitionskosten) zur Betreuung des ZOB Magdeburg

Kostenposition	Fortschreibung Status quo [€/a (netto)] Mo–Fr 09:00–17:00	Szenario I [€/a (netto)] Mo–So 06:00–18:00	Szenario II* [€/a (netto)] Mo–So 04:00–22:00	Szenario III* [€/a (netto)] Mo–So 00:00–24:00
Personal	45.550,00	110.000,00	161.850,00	219.250,00
Infrastruktur	51.300,00	67.800,00	72.300,00	76.800,00
Betrieb	51.150,00	39.450,00	41.100,00	42.700,00
Summe (netto)	148.000,00	217.250,00	275.250,00	338.750,00
Summe (brutto)	176.120,00	258.527,50	327.547,50	403.112,50
<i>Entwicklung zu Status Quo</i>		+ 46,8 %	+ 86,0 %	+ 128,8 %
Quelle: BHK 2014, Tabelle 9, Seite 46 und eigene Berechnung				
* Zum Vergleich. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Szenarien II und III ist nicht gegeben.				

Unter Berücksichtigung der zur Umsetzung des BHK erforderlichen Instandsetzungen und Investitionen (vgl. BHK, Abschnitt 4.5 und Punkt 4), die anteilig auch in der Fortschreibung des Status quo zu realisieren wären, um den Betriebsablauf weiterhin sichern zu können, und deren Kosten linear über die jeweilige Nutzungsdauer abzuschreiben sein werden, steigt der jährliche Aufwand in allen Szenarien nochmals an (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4 – jährlicher Aufwand (mit Investitionskosten*) zur Betreuung des ZOB Magdeburg

Kostenposition	Fortschreibung Status quo [€/a (netto)] Mo–Fr 09:00–17:00	Szenario I [€/a (netto)] Mo–So 06:00–18:00	Szenario II** [€/a (netto)] Mo–So 04:00–22:00	Szenario III** [€/a (netto)] Mo–So 00:00–24:00
Personal	45.550,00	110.000,00	161.850,00	219.250,00
Infrastruktur	51.300,00	67.800,00	72.300,00	76.800,00
Betrieb	51.150,00	39.450,00	41.100,00	42.700,00
Investitionen*	22.400,00	28.850,00	28.850,00	28.850,00
Summe (netto)	170.400,00	246.100,00	304.100,00	367.600,00
Summe (brutto)	202.776,00	292.859,00	361.879,00	437.444,00
<i>Entw. zu Status Quo</i>		+ 44,4 %	+ 78,5 %	+ 115,7 %
Quelle: BHK 2014, Tabelle 22 und 23, Seiten 72, 73 und eigene Berechnung				
* Zu den Investitionskosten, deren Begründung und Finanzierung siehe Punkt 4 und Anlage 2.				
** Zum Vergleich. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Szenarien II und III ist nicht gegeben.				

Als Zwischenfazit ist somit anzumerken, dass neben den „Sowieso-Kosten“ in Höhe von brutto rund 202.776 EUR für Szenario I zusätzliche Kosten in Höhe von brutto rund 90.000 EUR zu finanzieren wären, um den Qualitätsansprüchen des Fernbus- und Gelegenheitsverkehrs zu entsprechen.

6. Nutzerfinanzierung

Ausgehend von der Prämisse der Eigentümerin, dass mit dem BHK keine Kostensteigerung zu Lasten dieser einhergehen dürfe und im Kontext der bereits an den ZOB Hamburg, Berlin, München und Hannover praktizierten Nutzerfinanzierung wurde eine solche auch für den ZOB Magdeburg geprüft.

Vorangestellt sei der Hinweis, dass es bundesweit bislang keine einzige Anlage bekannt ist, deren Betriebsaufwendungen sich ausschließlich durch Nutzerentgelte decken. Kostendeckende Anlagen verfügen meist noch über Einnahmen aus Parkgebühren, umsatzabhängigen Mieteinnahmen und Werbeeinnahmen im erheblichen Umfang.

Die Möglichkeiten der Nutzerfinanzierung am ZOB Magdeburg erstrecken sich vor allem auf die Einführung eines Nutzungsentgeltes. Das Nutzungsentgelt soll für alle Abfahrten und Busabstellungen erhoben werden. In deutlich geringerem Umfang können vsl. auch Miet-, Toiletten- und ggf. Werbeeinnahmen generiert werden.

Das BHK legt ein Nutzungsentgelt von netto 5,04 EUR (brutto 6,00 EUR) für jede Anfahrt im Fernbus- und Gelegenheitsverkehr zu Grunde. Die Abstellentgelte sind im Entwurf der Entgeltordnung definiert und differieren in Abhängigkeit der Nutzergruppe und der geplanten Abstellzeit (vgl. Anlage 4 und BHK, Tabelle 10, Seite 51).

Im BHK wurde unter Beachtung der Aufgaben der Daseinsvorsorge und im Sinne der Gleichbehandlung aller Nutzer eine Beteiligung des ÖPNV an den Nutzungsentgelten als Vorzugsvariante (BHK Fall 1) betrachtet. Es wurden Entgelte in Höhe von netto 0,21 EUR (brutto 0,25 EUR) je Abfahrt zum Ansatz gebracht und ein potenzielles Ergebnis von jährlich netto rund 10.000 EUR (brutto rund 11.900 EUR) ermittelt. Dieser Betrag stellt einen finanziellen Ausgleich des ÖPNV u.a. für die Bereitstellung der Toilettenanlagen, Wartemöglichkeiten und dynamischen Fahrgastinformation dar. **Sollte eine Beteiligung des ÖPNV nicht erfolgen, würde der Zuschussbedarf der Eigentümerin um diesen Betrag (brutto rund 11.900 EUR / Jahr) steigen.**

Ausgehend vom aktuellen Nutzeraufkommen können im Szenario I, Fall 1 voraussichtlich brutto rund 109.837 EUR durch Nutzerentgelte Erlöst werden. Zuzüglich der kalkulierten Toiletten- (brutto rund 3.154 EUR / Jahr), Miet- (brutto rund 2.975 EUR / Jahr) und Werbeeinnahmen (brutto rund 5.950 EUR / Jahr) könnten in Summe brutto rund 121.916 EUR vereinnahmt werden (vgl. Tabelle 3). Dies würde einer Kostendeckung von rund 42 % entsprechen (derzeit Kostendeckung < 2 %).

In den Szenarien II und III könnten aufgrund der vollständigen Nutzererfassung geringfügig höhere Nutzerentgelte generiert werden. Allerdings sind die erforderlichen Aufwendungen deutlich höher anzusetzen als die erzielbaren Mehreinnahmen.

Darüber hinaus ist zu bemerken, dass die über die „Sowieso-Kosten“ hinausgehenden Mehraufwendungen vsl. vollständig durch die Nutzerfinanzierung refinanziert werden können und der Zuschussbedarf der Eigentümerin um rund 39,9 % (Szenario I, Fall 1) bzw. 35,8 % (Szenario I, Fall 2) auf vsl. brutto rund 171.000 EUR bzw. 183.000 EUR begrenzt werden könnte.

Tabelle 3 – Nutzerfinanzierung (voraussichtliche Einnahmen pro Jahr)

	Fortschreibung Status Quo	Szenario I (Fall 1)	Szenario I (Fall 2)
		Beteiligung des ÖPNV an der Nutzerfinanzierung	Keine Beteiligung des ÖPNV an der Nutzerfinanzierung
	[€/a] netto / brutto	[€/a] netto / brutto	[€/a] netto / brutto
jährliche Aufwendungen	170.400,00 202.776,00	246.100,00 292.859,00	246.100,00 292.859,00
davon „Sowieso-Kosten“	170.400,00 202.776,00	170.400,00 202.776,00	170.400,00 202.776,00
davon Mehraufwand	0,00 0,00	75.700,00 90.083,00	75.700,00 90.083,00
Einnahmen Nutzerfinanzierung	2.900,00* 3.451,00*	102.450,00 121.915,50	92.350,00 109.896,50
Kostendeckungsgrad Betrieb ZOB MD	1,7 %	41,6 %	37,5 %
Kostendeckungsgrad Mehraufwand	kein Mehraufwand	135,3 %	122,0 %
Zuschussbedarf (absolut)	167.500,00 199.325,00	143.650,00 170.943,50	153.750,00 182.962,50
Zuschussbedarf (relativ)	98,3 %	58,4 %	62,5 %
* Sonstige Einnahmen (2.500 EUR Toiletteneinnahmen, 400 EUR Provisionen) aber keine Nutzerentgelte			

[Im BHK wurde eine vollständige Kostendeckung durch Nutzungsentgelte kalkuliert. In diesem Fall müssten mehr als netto 13 EUR je Anfahrt erlöst werden, was am Markt nicht durchzusetzen wäre. Zum Vergleich: Der ZOB Berlin ist derzeit bundesweit die teuerste Anlage mit Entgelten von brutto 13 EUR je Anfahrt.]

[Seitens der Eigentümerin besteht vom Standpunkt des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG = Rechtsgrundlage der Konzessionierung / Liniengenehmigung) keine Möglichkeit den Nutzer zur Nutzung des ZOB Magdeburg zu verpflichten. Im Genehmigungsverfahren werden ausschließlich Belange der Leistungsfähigkeit des Unternehmens geprüft. Deshalb ist die Eigentümerin des ZOB Magdeburg gehalten, die erforderlichen Entgelte in Einklang mit dem Serviceangebot zu stellen, um die Abwanderung von Nutzern zu vermeiden. Diese Abwanderungen würden sich, sofern die Verkehrsunternehmen die Landeshauptstadt Magdeburg nicht gänzlich aus dem Fahrplan streichen, in einer potenziell über das gesamte Stadtgebiet verteilten Nutzung bestehender Haltestellen oder von Parkplätzen (nicht barrierefrei) darstellen und zu erhöhten Verkehrsleistungen im Stadtgebiet führen.]

[Gleichwohl im BHK mit einer Abwanderung von Fernbus- und Gelegenheitsverkehren in Folge der Einführung einer Nutzerfinanzierung in Höhe von 10 % der betreffenden Abfahrten kalkuliert wurde, besteht ein Risiko, dass sich die avisierten Nutzerentgelte nicht in der geplanten Höhe Erlösen lassen. In diesem Fall müsste die Differenz zusätzlich durch die Eigentümerin ausgeglichen werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, zunächst eine 2-jährige Testphase mit definiertem Kostenrisiko in Höhe der avisierten Nutzungsentgelte (brutto rund 180.000 EUR) durchzuführen.]

[Während der Realisierungsphase des Bauvorhabens „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee in Magdeburg“ wird die Andienung des ZOB Magdeburg über die Maybachstraße ständig möglich sein. Die Anbindung Maybachstraße / Ernst-Reuter-Allee wird zeitweise beeinträchtigt sein.]

7. Zusammenfassung

Die Aktualisierung des BHK hat gezeigt, dass die baulichen Anlagen des ZOB Magdeburg dem künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen genügen und den Anforderungen der Verkehrsunternehmen und der Fahrgäste entsprechend angepasst werden können.

Durch eine Ausweitung der Betriebszeiten des Servicegebäudes, einhergehend mit weiteren Optimierungen im Serviceangebot, können die Rahmenbedingungen für eine zeitgemäße, intermodale Schnittstelle im Verkehrswesen weiter verbessert und die Grundlagen für eine akzeptierte Nutzerfinanzierung geschaffen werden.

Die Nutzerfinanzierung stellt sich als die einzige Möglichkeit dar, einen Teil der jährlichen „Sowieso-Kosten“ für den ZOB Magdeburg zu refinanzieren, gleichwohl hierfür zunächst erhöhte Aufwendungen erforderlich sind, welche sich jedoch vsl. eigenfinanzieren werden.

Abschließend lässt sich zusammenfassen, dass es der Landeshauptstadt Magdeburg und Eigentümerin des ZOB Magdeburg mit der Umsetzung des BHK, Szenario I, Fall 1 gelingen kann, eine sehr deutliche Verbesserung der Servicezeiten und der Servicequalität am ZOB Magdeburg bei vsl. gleichzeitiger Reduzierung des Zuschussbedarfes umzusetzen.

Der Fördermittelgeber (NASA GmbH) hat mit Schreiben vom 26.11.2014 sein Einverständnis mit dem BHK erteilt (vgl. Anlage 5). Darüber hinaus hat die NASA GmbH mit vorgenannten Schreiben die grundsätzliche Förderfähigkeit der avisierten Investitionsmaßnahmen (vgl. Punkt 4) bestätigt.

Anlagen:

DS0135/15 Anlage 1 – Betriebs- und Havariekonzept

DS0135/15 Anlage 2 – Übersicht Investitionen

DS0135/15 Anlage 3 – Zeitplan zur Einführung des BHK

DS0135/15 Anlage 4 – Entwurf Entgeltordnung für den ZOB Magdeburg

DS0135/15 Anlage 5 – Schreiben der NASA GmbH vom 26.11.2014