

Zuständiges Dezernat/Amt: Dezernat I / Amt für Finanzen und Beteiligungsmanagement

Berichtsvorlage

öffentliche Sitzung

Beratungsfolge:	Datum:
Ausschuss für Finanzen und Rechnungsprüfung	21.11.2017

Inhalt:

Bericht zu Überlegungen zur Anregung einer Diskussion über die strategische Ausrichtung der UVG mbH unter Geltung des ab 01.06.2016 gültigen Verkehrsvertrages

Wenn Kosten entstehen:

Kosten €	Produktkonto	Haushaltsjahr	☐ Mittel stehen zur Verfügung
☐ Mittel stehen nicht zur Verfügung ☐ Mittel stehen nur in folgender Höhe zur Verfügung: €	Deckungsvorschlag:		

Der Bericht wird für weitere Überlegungen zur Kenntnis genommen.

gez. Dietmar Schulze
Landrat

gez. Bernd Brandenburg
Dezernent/in

Begründung:

Bericht zu Überlegungen über die strategische Ausrichtung der UVG mbH unter Geltung des ab 01.06.2016 gültigen Verkehrsvertrages

Einleitung:

Der Verkehrsvertrag zwischen dem Landkreis Uckermark und der kreiseigenen Gesellschaft UVG mbH beinhaltete die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung von ÖPNV-Leistungen im Landkreis Uckermark, trat zum 01.01.2005 in Kraft und endet zum 31.12.2014. Die von der Genehmigungsbehörde Brandenburg erteilten Liniengenehmigungen der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH liefen hingegen bis zum 31.05.2016.

Daher verlängerte der Kreistag per Beschluss und unter Nutzung einer Ausnahmeregelung zunächst den Verkehrsvertrag mit dem Ziel, die Laufzeit von Verkehrsvertrag und Konzessionen zu synchronisieren. Gleichzeitig fasste der Kreistag einen Grundsatzbeschluss zur Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Verkehrsvertrag) im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die strategische Aufgabenwahrnehmung des Landkreises Uckermark war und ist in Einklang mit der geltenden Beteiligungsrichtlinie darauf ausgerichtet, Aufgaben der grundlegenden Daseinsvorsorge an inhousefähige Unternehmen direkt zu vergeben. So ist der größtmögliche Einfluss des Landkreises bei der Aufgabenerfüllung sicher gestellt.

Aufgrund der Anforderungen des PBefG und des daraus resultierenden Vorrangs der eigenwirtschaftlichen Verkehre, wurde obligatorisch die Existenz abgefragt. Sollte ein eigenwirtschaftliches Angebot allerdings nicht existieren, so präferierte der Kreistag eine Direktvergabe des Verkehrsvertrages.

Die Umsetzung ist genauso erfolgt, so dass zum Juni 2016 ein neuer Verkehrsvertrag mit der UVG mbH abgeschlossen werden konnte. Damit ist die grundsätzliche Existenz des Unternehmens gesichert.

Mit dem vorliegenden Bericht regt die Verwaltung eine Diskussion über weitere strategische Options- und Umsetzungsmöglichkeiten bei der Entwicklung des Unternehmens an.

1. Status Quo

Die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Mit den beiden Verkehrsgesellschaften UVG mbH und PVG mbH wurde im Geschäftsjahr 2009 eine Fusion mit Wirkung zum 01.01.2009 durchgeführt.
- Die Jahresabschlüsse der UVG mbH weisen seit 2009 bis einschließlich 2016 Jahresfehlbeträge in unterschiedlichen Höhen aus.
- Das Eigenkapital der Gesellschaft verringerte sich daher zwangsläufig mit jedem Geschäftsjahr.
- Mit dem Jahresabschluss 2016 weist die Gesellschaft nunmehr einen bilanziellen Verlustvortrag i.H.v. 6,8 Mio Euro aus.

Mit Beschluss des Kreistages wurde 2015/16 ein Verkehrsvertrag beschlossen, der einerseits eine auskömmliche Finanzierung der UVG mbH sicherstellt und andererseits den Anforderungen an eine beihilferechtskonforme Finanzierung genügt.

Im Zuge der Wirtschaftsplanung der Gesellschaft für die Geschäftsjahre 2018 ff. zeigt sich nunmehr, dass die Gewinnerwartung der Gesellschaft nicht korreliert mit dem im Verkehrsvertrag vereinbarten Gewinnaufschlag von 3% des jährlichen Umsatzes für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

Gewinnkalkulation (Umsatz 2016 x 3%)	442 TEUR
Erhöhung der Abschreibungen	-215 TEUR
Erhöhung der Zinsen	-141 TEUR
Sonst. Differenzen zu 2016	52 TEUR
Ergibt jetzt einen planmäßigen Gewinn 2018	138 TEUR

Damit ist der Abbau des bilanziellen Verlustvortrages in der Gesellschaft nur verlangsamt möglich.

2. Systematik des Verkehrsvertrages

Die UVG ist mit der Erbringung von Leistungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung beauftragt. Es wurde durch den Aufgabenträger zunächst europaweit abgefragt, ob die Leistungen im ÖPNV, die der Aufgabenträger sich vorstellt, von einem Leistungserbringer erbracht werden könne, der eigenwirtschaftlich agiert. Eigenwirtschaftlich bedeutet hier, dass der Aufwand für die Erbringung der ÖPNV-Leistung gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, und sonstigen Unternehmenserträgen im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ein solches Angebot war nicht existent. Daher konnte direkt an die UVG mbH vergeben werden. Der Zuschuss, der vom Aufgabenträger für die UVG mbH gewährt wird, muss jedoch beihilferechtskonform erfolgen.

Der Ausgleich des Landkreises für die Erbringung der Leistung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung an die UVG mbH wird daher folgerichtig folgendermaßen berechnet (siehe auch BV/751/2017 am Beispiel für 2018):

Kosten je NWkm (basierend auf Trennungsrechnung 2016)	die IST-Kosten des Vor-Vorjahres, die für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung anfallen, werden in Ansatz gebracht
Zuschlag VBB-Index	aufgrund der möglichen Kostensteigerung innerhalb von 2 Jahren werden die IST-Kosten mit einem Index gewichtet
Gewinn-Aufschlag	vereinbart ist ein Gewinnaufschlag von 3 %
Kostensatz je NWkm	es ergibt sich der Kostensatz, den die Gesellschaft für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung benötigt
Prognostizierte Fahrgeldeinnahmen	vom Kostensatz werden die Fahrgeldeinnahmen, die durch die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erwirtschaftet werden, abgezogen

Prognostizierte positive finanzielle Auswirkungen	vom Kostensatz werden die Einnahmen abgezogen, die die UVG nur daher erhält, weil sie die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durchführt (z.B. Einnahmen aus Buswerbung auf Linienbussen)
Prognostizierte Fördermittel und Zuschüsse	vom Kostensatz werden die Fördermittel und Zuschüsse abgezogen, die die UVG nur daher erhält, weil sie die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durchführt (z.B. Förderung umweltfreundlicher Linienbusse)
Summe positiver Effekte	hier werden die positiven Effekte summiert
Ausgleichsbetrag je NWkm	Es ergibt sich der Ausgleichsbetrag, den die UVG vom Aufgabenträger erhält, um die Leistung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durchzuführen
Leistungsmenge in km	Festlegung der Fahrplankilometer
Ausgleichsanspruch	

3. Gründe für den Verbleib des Gewinnaufschlages

- Zunächst können Kostensteigerungen gegenüber dem Vor-vorjahr nicht über die Berücksichtigung des VBB-Index ausgeglichen werden, da dieser im Jahr 2017 bei Null liegt.
- Die UVG mbH plant die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 bezüglich der eingesetzten Busflotte, was aufgrund der forcierten Investitionen zu einer deutlichen Erhöhung der Abschreibungen in 2018 im Vergleich zu 2016 (Geschäftsjahr, auf dessen IST-Kosten die Trennungsrechnung als Grundlage der Ausgleichsberechnung für 2018 basiert) führt.
- Ebenso haben sich die Zinsen für Kredite aufgrund erhöhter Kreditaufnahme im Vergleich von 2016 zu 2018 erhöht.
- Zu beachten ist jedoch, dass aufgrund der Systematik der Ausgleichsberechnung (IST-Kosten des Vor-Vorjahres) letztlich ein Ausgleich erfolgen wird, dieser jedoch um zwei Jahresscheiben verschoben ist.

Fazit:

Der legitime Gewinnaufschlag i.H.v. 3% wird teilweise (zu ca. 70 %) benötigt, um die vorstehenden Effekte auszugleichen.

4. Strategische Überlegungen

Um die zutage getretenen Effekte abzumildern, sind folgende Handlungsoptionen identifiziert worden, die verschiedenen Akteuren zuzuordnen sind (Gesellschaft, Gesellschafter, Aufgabenträger):

- a) Eine langsamere Abschmelzung des Verlustvortrags wird durch die Gesellschafter akzeptiert.

Zu bedenken ist hier insbesondere, dass dem Verlustvortrag i.H.v. 6,8 Mio. Euro mit Jahresabschluss 2016 noch eine Kapitalrücklage i.H.v. 10,4 Mio. Euro sowie gezeichnetes Kapital i.H.v. 69 TEuro gegenübersteht, so dass sich das Eigenkapital derzeit zu 3,6 Mio. Euro saldiert, was 22,9 % des Gesamtkapitals ausmacht.

- b) Die Gesellschafter überdenken Lösungsmöglichkeiten in Form von Gesellschaftereinlagen oder Zuschüssen.

Eine ergebnisoffene Diskussion wird angeregt, wobei diese Lösungsmöglichkeit zwangsläufig erst bei Vorliegen bestandsgefährdender Risiken in Frage kommen sollte.

- c) Der Aufgabenträger überdenkt Investitionszuschüsse an die UVG mbH.

Bei der Nutzung dieser Lösungsmöglichkeit muss zunächst das Beihilferecht beachtet werden. Eine entsprechende Überprüfung wird erfolgen. Weiterhin ist zu beachten, dass das Berechnungsschema für den Ausgleichsbetrag die Gewährung von Zuschüssen in Abzug bringt, so dass ein zeitlich vorgezogener Ausgleich später wieder in Abzug zu bringen wäre.

- d) Der Aufgabenträger passt den Gewinnaufschlag an.

Eine ergebnisoffene Prüfung zur Angemessenheit dieses Gewinnaufschlages wird unter Beachtung des Beihilferechts erfolgen.

- e) Der Aufgabenträger ändert den Index, der im Verkehrsvertrag festgeschrieben ist.

Innerhalb des Verkehrsverbundes einigte man sich nach langen Abstimmungen auf diesen Index, der den Besonderheiten des ÖPNV Rechnung tragen soll und der Wichtung der jährlichen Fahrpreisanpassung dient. Daher wird die Anwendung dieses Index vorbehaltlich einer tiefgründigen Prüfung derzeit tendenziell für angemessen erachtet.

- f) Die UVG mbH überprüft das Investitionsvolumen in Bezug auf die Barrierefreiheit bis 2022.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert in § 8, dass für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen ist. Daher hat die UVG mbH bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit der Busse geplant, was deutlich erhöhte Investitionskosten verursacht.

Der Gesetzgeber ließ jedoch die Definition der „vollständigen Barrierefreiheit“ offen, die so in der geforderten Absolutheit im ÖPNV auch nicht umsetzbar wäre. Insofern muss dieser Begriff im Nahverkehrsplan näher definiert und ausgelegt werden sowie Aussagen über zeitliche Vorgaben getroffen werden. Zudem lässt das PBefG nach Festlegung der Regelfälle im NVP nachvollziehbar begründete Ausnahmen zu.

Um dies landesweit in die gleiche Richtung zu betreiben, ist im VBB eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

Erschwerend kommt hinzu, dass das „Hauptsorgenfeld“ die bauliche Gestaltung der Haltestellen und deren Zuwegung betrifft. Dies ist in der Regel jedoch nicht im Verantwortungsreich des Aufgabenträgers und seines NVP.

In Bezug auf das Investitionsvolumen der UVG mbH muss daher überprüft werden, ob eine „vollständige Barrierefreiheit“ der Busse in der UVG mbH überhaupt Sinn macht, wenn bis 2022 die Barrierefreiheit der Haltestellen nur zum Teil gegeben ist.

- g) Der Aufgabenträger und die UVG mbH überprüfen die im Verkehrsvertrag vorgegebenen Termine für die Abschlagszahlungen, passen diese ggf. an, um Zinsbelastungen aus Kontokorrentkrediten als auch aus Aufbewahrungsentgelten (Verwahrzinsen) zu vermeiden.

Fazit:

Die vorstehenden Lösungsansätze, die aus der Sicht der Verwaltung bestehen, werden insbesondere unter Berücksichtigung des Beihilferechts zunächst auf Umsetzbarkeit und so- dann auf Effektivität bewertet. Die Verwaltung wird über die Ergebnisse der Prüfungen be- richten und mögliche Handlungsoptionen aufzeigen.

Anlagenverzeichnis: