

## **Bericht**

über die Erarbeitung des

**Warenkorbs zur Ermittlung der jährlichen  
Tarifentwicklung der Ingolstädter  
Verkehrsgesellschaft mbH (INVG)**

Bayerischer Kommunalen  
Prüfungsverband

**BKPV**

Bayerischer Kommunalen Prüfungsverband  
Renatastraße 73, 80639 München  
Telefon: (089) 1272-0, Telefax: (089) 168 86 46  
E-Mail: [poststelle@bkpv.de](mailto:poststelle@bkpv.de)

## Inhaltsverzeichnis

|  | <b>Blatt</b> |
|--|--------------|
| 1. Auftrag und Auftragsdurchführung  | 1            |
| 2. Sachverhalt   | 1            |
| 3. Warenkorbkomponenten  | 2            |
| 4. Fortschreibung  | 5            |
| 5. Strukturzuschlag aufgrund qualitativer oder quantitativer Veränderungen | 6            |
| 6. Finanzierung der INVG als Verbundgesellschaft                           | 7            |
| 7. Schlussbemerkung  | 8            |

## Anlage

## 1. Auftrag und Auftragsdurchführung

Die Ingolstädter Verkehrs-Gesellschaft mbH (INVG), Ingolstadt, beauftragte uns mit Schreiben vom 04.08.2016 mit der Erarbeitung des INVG-Warenkorbes zur Ermittlung der jährlichen Tarifentwicklung. Die Details zur Auftragsabwicklung wurden in einem Abstimmungsgespräch am 04.08.2016 festgelegt.

Auftragsgemäß soll für das INVG-Verbundgebiet ein spezifischer ÖPNV-Warenkorbindex erstellt werden, der die erwartete durchschnittliche Aufwandsänderung aller Verkehrsunternehmen im INVG-Verbundgebiet abbildet. Die Verbundtarife sollen auf der Grundlage eines ÖPNV-Warenkorbindex jährlich fortgeschrieben werden. Qualitativ oder quantitativ verursachte Aufwandsänderungen sind dabei nicht enthalten; diese Änderungen wären separat zu betrachten.

Die Erarbeitung des INVG-Warenkorbes zur Ermittlung der jährlichen Tarifentwicklung führte unser Mitarbeiter, Herr Dipl.-Kfm. M. Bachhuber, in der Zeit vom 16.09.2016 bis 02.12.2016 (mit Unterbrechungen) sowie am 10.02.2017 durch.

## 2. Sachverhalt

Der Stadtrat der Stadt Ingolstadt hat mit Beschluss vom 10.11.1988 die Organisation und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs und der daraus entstehenden Aufgaben der Planung, Steuerung und Abwicklung im Nahverkehrsraum Ingolstadt der INVG übertragen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben bedient sich die INVG der Verkehrsunternehmen, die die Linienverkehre im Nahverkehrsraum Ingolstadt betreiben.

Nach § 2 des Gesellschaftsvertrags der INVG ist es Gegenstand des Unternehmens, im Wege der Geschäftsbesorgung Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in Ingolstadt und, bei Vorliegen entsprechender Vereinbarungen mit den beteiligten Gebietskörperschaften, in der Umgebung zu erfüllen. Der Gesellschaft obliegen zur zentralen Erledigung vor allem Aufgaben

- der Verkehrsforschung und der konzeptionellen Verkehrsplanung im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs,
- des betrieblichen Leistungsangebots und der Gestaltung der Fahrpläne,
- der Abstimmung und Festlegung von Linienführung, Betriebsleistung, Fahr- und Umlaufplanungen und Beförderungsbedingungen im Verkehrsgebiet,

- 
- der Gestaltung und Fortschreibung des Tarif- und Abfertigungssystems,
  - der Öffentlichkeitsarbeit einschließlich Werbung,
  - des Baus und der Unterhaltung von Haltestelleninseln, Haltebuchten, Wendeschleifen, Wartehallen, Bussonderspuren und sonstiger Verkehrseinrichtungen für den öffentlichen Personennahverkehr und
  - der Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastinformationssystemen und Haltestelleneinrichtungen.

### **3. Warenkorbkomponenten**

Der Begriff ÖPNV-Warenkorbindex entstammt der statistischen Erhebung der Lebenshaltungskosten. Diese Veränderung des Indexwertes beschreibt die durchschnittliche preisinduzierte Aufwandsänderung von Verkehrsunternehmen. Qualitativ- und/oder quantitativinduzierte Aufwandsänderungen werden definitionsgemäß nicht berücksichtigt.

Auf Basis der für die INVG tätigen Verkehrsunternehmen bilden folgende Kostenarten/ Aufwandsarten im ÖPNV-Warenkorbindex für das INVG-Verbundgebiet die einzelnen Warenkorbkomponenten:

- Kosten für Treibstoff (Diesel)
- Kosten für Personal (Tarifvertrag TV-N)
- Kosten für Personal (Tarifvertrag LBO)
- Abschreibungen
- Kosten für Kapital (Zinsen)
- Kosten für Wartung und Reparaturen
- Kosten für sonstiges

Das Beteiligungsmanagement (BTM) der Stadt Ingolstadt hat auf Basis des für die INVG tätigen Verkehrsunternehmens Stadtbus Ingolstadt GmbH (SBI) folgende Kostenstruktur im Rahmen der Tätigkeit für das INVG-Verbundgebiet ermittelt:

| <b>Kostenarten</b>     | <b>Anteil am Gesamtaufwand</b> |
|------------------------|--------------------------------|
|                        | <b>(Fahrleistung)</b><br>%     |
| Treibstoff             | 11                             |
| Personal (Tarif: TV-N) | 33                             |
| Personal (Tarif: LBO)  | 22                             |
| Abschreibungen         | 12                             |
| Kapitalkosten (Zinsen) | 2                              |
| Wartung und Reparatur  | 12                             |
| Sonstiges              | 8                              |
| <b>Summe</b>           | <b>100</b>                     |

Das Verkehrsunternehmen SBI erbrachte im Kalenderjahr 2015 im INVG-Verbund eine Fahrleistung von rd. 4,192 Mio km und deckte damit rd. 67 % der gesamten Kilometerleistung im INVG-Verbund ab. Die restliche Kilometerleistung im INVG-Verbund wird von privaten Verkehrsunternehmen erbracht, für die dem BTM keine Informationen über die Kostenstruktur vorliegen.

Deshalb traf das BTM die Annahme, dass die Kostenstruktur des städtischen Verkehrsunternehmens SBI (100 %iges Tochterunternehmens der INVG) im Vergleich zu den anderen privaten Verkehrsunternehmen, die im INVG-Verbundgebiet tätig sind, ähnlich ist bzw. nur unwesentlich abweicht.

Anhand unserer Erfahrungswerte sowie der Informationen, die wir in der Vergangenheit im Rahmen der Kostensatzermittlung für die Abrechnung der privaten Verkehrsunternehmen mit der INVG erhielten, haben wir die Kostenstruktur der privaten Verkehrsunternehmen mit der Kostenstruktur der SBI verglichen. Dabei kommen wir zu dem Ergebnis, dass die vom BTM vorgelegte Kostenstruktur im Mittel nur unwesentlich von der privaten Verkehrsunternehmer abweicht und diese durchaus als repräsentativ für das gesamte INVG-Verbundgebiet angesehen werden kann. Die vorgelegte bzw. verwendete Kostenstruktur erscheint uns als Grundlage für die Erarbeitung des INVG-Warenkorbs zur Ermittlung der jährlichen Tarifentwicklung vertretbar und plausibel.

Neben den erbrachten Verkehrsleistungen der privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen erbringt die INVG als Verbundgesellschaft entsprechend § 2 des Gesellschaftsvertrags weitere Leistungen.

So gibt die INVG nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags unter anderem für alle in ihr Verbundsystem einbezogenen Linienabschnitte die (besonderen) Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen in Form des jeweils gültigen INVG-Gemeinschaftstarifs verbindlich vor.

Ferner sorgt die INVG dafür, dass bei allen in den INVG einbezogenen Unternehmen das Verkaufssystem und die Verkaufsorganisation für Fahrausweise und Fahrausweisvordrucke des INVG-Gemeinschaftstarifs einheitlich, kundengerecht und wirtschaftlich ausgestaltet sind. Die Haltestellen im Bedienungsbereich werden von der INVG mit Fahrgastinformationssystemen und Haltestelleneinrichtungen ausgestattet und unterhalten. Sofern für die Verkaufsorganisation und die Verkehrssteuerung bestimmte Beschaffungsmaßnahmen durchzuführen sind, werden diese von der INVG übernommen.

Alle Kosten, die im Zusammenhang mit den nach § 2 des Gesellschaftsvertrags auf die INVG übertragenen Aufgaben anfallen, wurden ebenfalls in die Kostenstruktur des ÖPNV-Warenkorbs mit aufgenommen und entsprechend berücksichtigt. Diese werden im Folgenden als „Infrastrukturleistungen“ bezeichnet.

Der Gesamtindex für den INVG-Verbund errechnet sich aus den bereinigten Kostenpositionen im Bereich des Verkehrsunternehmens (Fahrleistungen) sowie der Kosten für Verbundleistungen der INVG (Infrastruktur) in Bezug auf die Gesamtkosten. Dazu hat das BTM auf Basis der angefallenen Kosten im INVG-Verbund folgende Kostenstruktur ermittelt:

| <b>Kostenarten</b>        | <b>Anteil am Gesamtaufwand<br/>(Fahrleistung)<br/>%</b> | <b>Anteil am Gesamtaufwand<br/>(Fahrleistung und Infrastruktur)<br/>%</b> |
|---------------------------|---|---|
| Treibstoff                | 11  | 9   |
| Personal (Tarif: TV-N)    | 33  | 27  |
| Personal (Tarif: LBO)     | 22  | 18  |
| Abschreibungen            | 12  | 10  |
| Kapitalkosten (Zinsen)    | 2   | 1   |
| Wartung und Reparatur     | 12  | 10  |
| Sonstiges (Fahrleistung)  | 8   | 7   |
| Sonstiges (Infrastruktur) |   | 13  |
| Personal (Tarif: TVöD)    |   | 5   |
| <b>Summe</b>              | <b>100</b>  | <b>100</b>  |

Die vorgelegte bzw. verwendete Kostenstruktur erscheint uns als Grundlage für die Erarbeitung des INVG-Warenkorbs zur Ermittlung der jährlichen Tarifentwicklung vertretbar und plausibel.

#### **4. Fortschreibung**

Der oben dargestellte Gesamtindex für den INVG-Verbund bildet die verschiedenen Kostenarten an den Gesamtkosten für ein bestimmtes Basisjahr ab. Bei den einzelnen Kostenarten werden im Folgenden entsprechende Indizes hinterlegt, um die Kostenänderungen entsprechend abzubilden. Es werden folgende Indizes herangezogen:

##### **Treibstoff:**

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: Preise, Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, Ausgabe 2009 (GP 2009); Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2, Kategorie „Dieselkraftstoffe bei Abgabe an Großverbraucher“, lfd. Nr. 175, GP-Nr. 19 20 26 005 2

##### **Personal (Tarif: TV-N):**

Veränderungen des Tarifentgelts entsprechend des Tarifvertrags Nahverkehrsbetriebe Bayern (TV-N Bayern)

##### **Personal (Tarif: LBO):**

Veränderungen des Tarifentgelts entsprechend des jeweiligen Lohntarifvertrags für alle gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Bayern, verhandelt durch den Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO), München und der Gewerkschaft ver.di.

##### **Abschreibungen:**

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: Preise, Index der Erzeugerpreise für gewerbliche Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, Ausgabe 2009 (GP 2009); Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2, Kategorie „Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken“, lfd. Nr. 569, GP-Nr. 29 10 4

##### **Kapitalkosten (Zinsen):**

Zeitreihen der Deutschen Bundesbank: Effektivzinssätze Banken DE / Bestände / Kredite an nichtfinanzielle Kapitalgesellschaften, Ursprungslaufzeit über 1 bis 5 Jahre

**Wartung und Reparatur:**

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: Preise, Verbraucherpreisindizes für Deutschland, Fachserie 17, Reihe 7, Tabelle 1.2, Sondergliederungen, Kategorie „Kraftfahrer-Preisindex“ Bereich „Reparatur, Inspektion, Parkgebühr u. Ä.“

**Sonstiges (Fahrleistung) sowie Sonstiges (Infrastruktur):**

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: Preise, Verbraucherpreisindizes für Deutschland, Fachserie 17, Reihe 7, Tabelle 1.1, Kategorie „Verbraucherpreisindex insgesamt“

**Personal (Tarif TVöD):**

Veränderungen des Tarifentgelts entsprechend des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD)

Die Fortschreibung der Kostenarten mit den entsprechenden oben genannten Indizes halten wir für vertretbar und plausibel. Die unterschiedlichen Kostenänderungen bei den einzelnen Kostenarten werden damit unseres Erachtens zutreffend abgebildet. Die Methodik der Fortschreibung der unter Punkt 3 dargestellten Kostenarten mit den unter Punkt 4 beschriebenen Indizes haben wir als Anlage dargestellt. So wurde anhand des Basisjahres 2010 eine Fortschreibung des ÖPNV-Warenkorbindex für die INVG bis zum Jahr 2016 dargestellt.

Wir empfehlen, die rechnerische Fortschreibung der Kostenstruktur im ÖPNV-Warenkorbindex anhand der oben aufgeführten Indexreihen regelmäßig mit der Ist-Kostenstruktur abzugleichen und ggf. entsprechend anzupassen.

**5. Strukturzuschlag aufgrund qualitativer oder quantitativer Veränderungen**

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass die oben dargestellte Verfahrensweise (Fortschreibung der Kostenstruktur anhand von Indizes) keine quantitativen oder qualitativen Veränderungen im INVG-Verbundgebiet abbildet. Die in einem bestimmten Basisjahr vorgefundene Kostenstruktur wird entsprechend der oben aufgeführten statistischen Indexreihen fortgeschrieben.

Werden dagegen zusätzlich quantitative Maßnahmen im Bereich der Fahrplangestaltung (z.B. Taktverdichtung) oder qualitative Maßnahmen im Bereich des Betriebs (z.B. dynamisches Fahrgast-Informationssystem) umgesetzt, werden diese Veränderungen mit oben dargestellter Verfahrensweise nicht hinreichend abgebildet.

Es wäre daher zu überlegen, ob bei der Einführung entsprechender quantitativer und/oder qualitativer Verbesserungen zur oben dargestellten Verfahrensweise ein Faktor als Strukturzuschlag auf den Index erhoben wird. Die Einführung eines Strukturzuschlags mit angepasster Verfahrensweise wäre dann zu gegebener Zeit in den entsprechenden (politischen) Gremien zu diskutieren und ggf. zu beschließen.

## **6. Finanzierung der INVG als Verbundgesellschaft**

Die Ausführungen unter Punkt 3 und 4 betreffen die Abbildung der Kostenstruktur der Verkehrsunternehmen sowie deren Fortschreibung im INVG-Verbundgebiet auf Basis eines ÖPNV-Warenkorbs zur Ermittlung der jährlichen Tarifsteigerungen der Fahr-scheine.

Die laufende Finanzierung der INVG als Verbundgesellschaft beruht jedoch im Wesentlichen auf drei Säulen:

- Fahrgeldeinnahmen
- Fördermittel
- Verlustausgleiche durch die öffentliche Hand (Stadt Ingolstadt)

Bei Fortschreibung der Verbundtarife nach dem unter Punkt 4 dargestellten Verfahren entsprechend der Kostenveränderungen bei den Verkehrsunternehmen werden damit nur die Fahrgeldeinnahmen angepasst. Die beiden anderen Finanzierungsmöglichkeiten unterliegen jedoch nicht der Fortschreibung der Kostenentwicklung.

Dies führt auf Ebene der INVG z.B. bei einer Kostensteigerung bei den Verkehrsunternehmen zu einer entsprechenden Steigerung bei den Fahrgeldeinnahmen. Eine Steigerung bei den Fördermitteln und beim Verlustausgleich durch die Stadt ist damit nicht verbunden. Um dann diesen Kostenanstieg der Verkehrsunternehmen über die Verbundgesellschaft zu finanzieren, wären bei unveränderter Höhe an Fördermitteln eine zusätzliche Anhebung des Verbundtarifs und/oder ein höherer Verlustausgleich durch die Stadt Ingolstadt notwendig. Auch hier wäre dann ggf. in den entsprechenden (politischen) Gremien über die weitere Vorgehensweise bzw. Lastenverteilung zu entscheiden.

## **7. Schlussbemerkung**

Wir erstatten vorstehenden Bericht nach bestem Wissen aufgrund der uns zur Verfügung gestellten Unterlagen und der uns erteilten Auskünfte.

München, 10.02.2017  
Bayerischer Kommunalen  
Prüfungsverband