

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, Nauen

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, Nauen

Ludwig-Jahn-Straße 1

14641 Nauen

Telefon: (0 33 21) 82 83 - 101

Telefax: (0 33 21) 82 83 - 111

E-Mail: mail@havelbus.de

Internet: www.havelbus.de

Gegenstand des Unternehmens

Die Gesellschaft dient dem Zweck der Erfüllung der Aufgaben des ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Havelland. Sie verfolgt das Ziel, für die Bevölkerung ein bedarfsgerechtes Nahverkehrsangebot als Daseinsvorsorge vorzuhalten und nimmt dazu folgende Aufgaben wahr:

1. die Beförderung von Personen i. S. d. § 1 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Kraftfahrzeugen, insbesondere die Beförderung von Personen mit Omnibussen im Linienverkehr gemäß §§ 42 und 43 des PBefG, im Gelegenheitsverkehr gemäß §§ 48 und 49 PBefG sowie im freigestellten Verkehr gemäß § 1 der Verordnung über die Freistellung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG,
2. die Gestaltung eines bedarfsgerechten, nach Vorgaben des Nahverkehrsplanes des Landkreises Havelland strukturierten Verkehrsangebotes unter Integration des Schülerverkehrs und Einbeziehung von Sonderformen des Linienverkehrs,
3. die Anwendung eines einheitlichen Tarif-, Verkaufs- und Informationssystems für das Bediengebiet, die Herausgabe eines Gesamtfahrplanes sowie das Betreiben von ÖPNV-bezogener Öffentlichkeitsarbeit und Werbung.

Das Bediengebiet umfasst den Landkreis Havelland sowie die durch Linienkonzessionen gedeckten und darüberhinausgehenden Bereiche.

Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Laut § 131 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 2 BbgKVerf gehört die Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs zu den Selbstverwaltungsaufgaben der Landkreise.

Rechtliche Verhältnisse

Gründungsdatum:	11.01.1993
Gesellschaftsvertrag:	vom 30.06.1992; Neufassung vom 28.07.2015
Handelsregister-Nr.:	HRB 4428 P
Sitz der Gesellschaft:	Nauen

Beteiligungsverhältnisse

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt:	105.000,00 Euro
Die Stammeinlage wird gehalten von:	
Landkreis Havelland	105.000,00 Euro 100 %

Organe der Gesellschaft

Gesellschafterversammlung

Gesellschafter:

Landkreis Havelland

Andreas Ernst, Betrauung durch
Landrat Dr. Burkhard Schröder
(bis 18.03.2017)Elke Nermerich, Betrauung durch
Landrat Roger Lewandowski
(ab 19.03.2017)**Aufsichtsrat**

Vorsitzende:

Heidrun Wobeser

Stellvertretender Vorsitzender:

Udo Appenzeller

weitere Mitglieder

Karl-Reinhold Granzow

Daniela Zießnitz

Arbeitnehmersvertreter/-innen:

Stefan Kliche

Martin Zoll

Geschäftsführung

Geschäftsführer:

Mathias Köhler

Beteiligungen der Gesellschaft

Die Gesellschaft hält keine Beteiligungen.

Leistungs- und Finanzbeziehungen § 61 Nr. 4 Kommunale Haushalts- und Kassenverordnung (KomHKV)

§ 61 Nr.:	Wirtschaftsjahr 2017	Betrag in €	Kurzbeschreibung
4.a	Kapitalzuführungen und -entnahmen		- keine
4.b	Gewinnentnahmen/ Verlustausgleiche		- keine
4.c	Gewährte Sicherheiten und Gewährleistungen		- keine
4.d	Sonstige Finanzbeziehungen, die sich auf die Haushaltswirtschaft der Gemeinde unmittelbar bzw. mittelbar auswirken können		- keine

**Analysedaten gemäß § 61 Nr. 2 Kommunale Haushalts- und Kassenverordnung
der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, Nauen**

Kennzahl	Formel	2015	2016	2017
----------	--------	------	------	------

Vermögens- und Kapitalstruktur (§ 61 Nr. 2 lit. a KomHKV)

Anlagenintensität (%)	$\frac{\text{Anlagevermögen} \times 100}{\text{Bilanzsumme}}$	60,3	58,3	60,0
Eigenkapitalquote (%) (ohne Sonderposten)	$\frac{\text{Eigenkapital} \times 100}{\text{Bilanzsumme}}$	32,2	33,5	33,8
Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag (Euro)	aus Bilanz	0	0	0

Finanzierung und Liquidität (§ 61 Nr. 2 lit. b KomHKV)

Anlagendeckung II (%)	$\frac{(\text{Eigenkapital} + \text{langfr. Fremdkap.}) \times 100}{\text{Anlagevermögen}}$	99,6	101,9	91,2
Zinsaufwandsquote (%)	$\frac{\text{Zinsaufwand} \times 100}{\text{Umsatz}}$	6,6	1,3	0,8
Liquidität 3. Grades (%)	$\frac{\text{Umlaufvermögen} \times 100}{\text{kurzfr. Fremdkapital}}$	155,0	195,2	136,7
Cashflow laut laufender Geschäftstätigkeit (TEuro)	Jahresergebnis + Abschreibungen +/- Zun./Abn. der langfr. Rückstellungen + außerordentl. Aufwendg. - außerordentl. Erträge	-3.028	1.322	2.302

Rentabilität und Geschäftserfolg (§ 61 Nr. 2 lit. c KomHKV)

Gesamtkapitalrentabilität (%)	$\frac{(\text{Jahresüberschuss} + \text{Fremdkap.-zinsen}) \times 100}{\text{Bilanzsumme}}$	-2,0	1,1	1,5
Umsatz (Euro)	aus Gewinn- und Verlustrechnung	9.124.224	13.495.921	15.115.405
Jahresüberschuss/-fehlbetrag (Euro)	aus Gewinn- und Verlustrechnung	-1.111.646	136.809	322.272

Personalbestand (§ 61 Nr. 2 lit. d KomHKV)

Personalaufwandsquote (%)	$\frac{\text{Personalaufwand} \times 100}{\text{Umsatz}}$	70,9	52,4	47,9
Anzahl der Mitarbeiter	im Berichtsjahr im Durchschnitt beschäftigtes Personal	194	195	199



AKTIVA

A Anlagevermögen

- I Immaterielle Vermögensgegenstände
 - 1. Software
 - 2. geleistete Anzahlung auf immaterielle Vermögensgegenstände
- II Sachanlagen
 - 1. Grundstücke, Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten T€ 2.924,1 (Vj. T€ 3.204,3)
 - 2. Fahrzeuge für Personenverkehr
 - 3. Maschinen und maschinelle Anlagen
 - 4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
 - 5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

2017 Euro	2016 Euro	PASSIVA	2017 Euro	2016 Euro
17.795.442,28	16.859.279,02	A Eigenkapital	10.013.772,15	9.691.499,99
140.304,74	157.969,30	I gezeichnetes Kapital	105.000,00	105.000,00
140.304,74	102.130,85	II Kapitalrücklage	9.385.091,27	9.385.091,27
0,00	55.838,45	III Gewinnrücklage	25.564,59	25.564,59
		1. satzungsmäßige Rücklage	14.097,66	14.097,66
		2. andere Gewinnrücklagen	161.746,47	24.937,02
17.655.137,54	16.701.309,72	IV Gewinnvortrag	322.272,16	136.809,45
5.872.971,19	5.302.299,73	V Jahresüberschuss		
		B Sonderposten für erhaltene Investitionszuschüsse	4.806.269,70	5.580.335,04
10.660.131,21	10.176.163,73	C Sonderposten mit Rücklageanteil	47.169,60	60.536,76
153.611,02	184.423,99	D Rückstellungen	3.518.961,36	2.436.480,39
955.837,59	1.038.422,27	1. Steuerrückstellungen	19.598,50	19.598,50
12.586,53	0,00	2. Sonstige Rückstellungen	3.499.362,86	2.416.881,89
11.716.502,68	11.886.016,82	E Verbindlichkeiten	10.196.230,11	9.998.119,87
65.666,63	70.045,76	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.669.872,49	8.450.101,96
57.116,80	67.149,95	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr T€ 2.359,7 (Vj. T€ 2.219,0)		
8.549,93	2.895,81	davon mit einer Restlaufzeit über einem Jahr T€ 7.310,2 (Vj. T€ 6.231,1)		
3.954.426,21	5.114.715,13	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	411.926,94	572.809,68
147.932,47	343.840,77	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr T€ 402,1 (Vj. T€ 560,6)		
2.457.185,95	3.227.407,18	davon mit einer Restlaufzeit über einem Jahr T€ 9,9 (Vj. T€ 12,2)		
1.349.307,79	1.543.467,18	3. Sonstige Verbindlichkeiten	114.430,68	975.208,23
		davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr T€ 114,4 (Vj. T€ 975,2)		
		davon aus Steuern T€ 51,3 (Vj. T€ 51,8)		
		davon im Rahmen der sozialen Sicherheit T€ 20,0 (Vj. T€ 18,7)		
7.696.409,84	6.701.255,93	F Rechnungsabgrenzungsposten	1.061.348,47	1.150.877,44
131.806,43	172.553,65	Passiva Gesamt	29.643.751,39	28.917.849,49
29.643.751,39	28.917.849,49			

C Rechnungsabgrenzungsposten

Aktiva Gesamt



Gewinn- und Verlustrechnung 2017

	<u>2017</u> <i>Euro</i>	<u>2016</u> <i>Euro</i>
1. Umsatzerlöse	15.115.404,58	13.495.921,05
2. sonstige betriebliche Erträge	1.334.462,88	1.908.544,25
	16.449.867,46	15.404.465,30
3. Materialaufwand	-5.417.296,25	-4.937.103,04
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-2.134.349,48	-1.847.916,26
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-3.282.946,77	-3.089.186,78
4. Personalaufwand	-7.243.397,00	-7.077.246,12
a) Löhne und Gehälter	-5.884.612,90	-5.787.213,95
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung T€ 166,1 (Vj. 156,1)	-1.358.784,10	-1.290.032,17
5. Abschreibungen	-2.686.780,98	-2.724.414,38
a) auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-700.013,39	-508.888,53
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	52.853,97	176.148,02
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen T€ 48,3 (Vj. T€ 105,3)		
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-120.919,12	-176.184,16
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen T€ 11,9 (Vj. T€ 17,4)		
	334.314,69	156.777,09
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.188,36	-9.203,12
10. Ergebnis nach Steuern	332.126,33	147.573,97
11. Sonstige Steuern	-9.854,17	-10.764,52
12. Jahresüberschuss	322.272,16	136.809,45

Lagebericht

der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH für das Geschäftsjahr 2017

1. Geschäft und Rahmenbedingungen

1.1 Entwicklung von Branche und Gesamtwirtschaft

Die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) hat sich als der Mobilitätsdienstleister im Landkreis Havelland (LK HVL) etabliert und erfüllt gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag (öDA) die Aufgaben der Daseinsvorsorge im ÖPNV. Kerngeschäft ist die Planung, Organisation und Durchführung des Linienverkehrs gemäß § 42 PBefG im Bediengebiet des LK HVL in der geforderten hohen Güte und Qualität. Dafür steht, dass die HVG mit der Umsetzung des neuen Buskonzeptes für Falkensee und das Umland mit entsprechenden Leistungserweiterungen ab September 2017 betraut wurde. Die Ergänzung des öDA vom 03.07./10.07.2017 enthält neben den allgemeinen Leistungserweiterungen um ca. 10 % der bisherigen Gesamtleistung auch die Konzessionierung einer neuen Havelbus-Linie (648) in Falkensee. Die HVG verfügt somit über 44 Linienkonzessionen für das Bediengebiet LK HVL.

Zur Absicherung der Leistungserweiterung waren zusätzliche, vielfältige, geschäftliche und organisatorische erweiternde Maßnahmen erforderlich. Diese betrafen sowohl den Fahrzeug- und Personalbestand als auch Zusatzstellflächen in Falkensee, deren Umsetzung sich als schwierig erwies. Insbesondere die personelle Sicherstellung der operativen Fahrtätigkeit war eine enorme Herausforderung.

Am 04.09.2017 ging das neue Buskonzept für Falkensee und das Umland an den Start und befindet sich seitdem in Erprobung.

Zur künftigen Verbesserung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit der HVG hat sich das Unternehmen für eine Erweiterung des Standortes Falkensee entschieden. Dazu wurde ein geeignetes Grundstück gefunden, das in Größe und Lage die Nutzungsvoraussetzungen erfüllt und mit notariellem Kaufvertrag am 01.03.2017 erworben wurde.

Gemäß Verpflichtung aus dem öDA hat die HVG die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltskanzlei (PwC) mit der Erstellung eines Gutachtens zum Nachweis der Erfüllung von Kriterium 4 des Urteils des EUGH in Sachen Altmark Trans beauftragt. Auf der Grundlage des Jahresabschlusses 2016 wurde die HVG im Ergebnis der Kostenanalyse als „durchschnittlich gut geführtes Unternehmen“ bewertet und das Testat bescheinigt, dass die Kosten eines vergleichbaren Unternehmens nicht überschritten wurden.

Eine Tarifierung innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) auf der Grundlage des im Verbund eingeführten Tarifentwicklungsverfahrens erfolgte wegen der Geringfügigkeit der veränderten Indices nicht. Demzufolge stehen stabilen Einnahmen gestiegene Kosten im Unternehmen gegenüber, welche sich nicht im Tarifindex entsprechend widerspiegeln. Die geschäftliche Entwicklung unseres Unternehmens für das Jahr 2017 wird trotz der gleichbleibend angespannten Kostenentwicklung und Personalsituation als erfolgreich eingeschätzt und ist organisatorisch, strukturell und wirtschaftlich für künftige Aufgaben zur Sicherstellung und Erweiterung der Aufgaben im ÖPNV gut aufgestellt.

1.2 Personal- und Sozialbereich

Mit Stichtag 31.12.2017 beschäftigte die HVG insgesamt 199 Mitarbeiter. Davon befanden sich acht Lehrlinge in der Ausbildung zum Kfz.-Mechatroniker/Berufskraftfahrer mit Personenbeförderer und vier Mitarbeiter in Altersteilzeit bzw. in der Ruhephase.

Die Entwicklungen im Personalbestand (Vorjahr 195 MA) sind vor allem Ausdruck der gestiegenen Leistungsanforderungen, sodass sich gerade die Fahrpersonalzahlen erhöhten, wodurch unterjährig teilweise die Beschäftigtenzahl insgesamt bei über 209 lag. Ein dauerhaft stabiler Personalbestand vor allem im Fahrdienst, konnte trotz aller Bemühungen im laufenden Geschäftsjahr nicht erzielt werden. Das Angebot auf dem Stellenmarkt hat sich weiter verschlechtert. Gründe dafür sieht die Geschäftsführung überwiegend in der allgemeinen Situation auf dem Arbeitsmarkt im Landkreis, da kaum noch qualifizierte Bewerber für die Nachbesetzung offener Stellen im Unternehmen zur Verfügung stehen und diese meist nur durch zeitaufwendige Umschulungsmaßnahmen von „Quereinsteigern“ besetzt werden können. Auch die ungenügende Attraktivität des Berufsbildes des KOM-Fahrers einschließlich der tariflichen, von den Mitarbeitern als ungenügend empfundenen, Entlohnung.

Gerade wegen dieser Entwicklungen und der unternehmerischen Aufgaben, vor denen die HVG der nächsten Zeit steht, sieht die Geschäftsführung die Personalentwicklung als Schwerpunktaufgabe. Ziele sind die Fortführung der Maßnahmen zur stabilen Besetzung aller Fehlplanstellen und die Ausnutzung aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Handlungsspielräume wie die Weiterführung der guten Zusammenarbeit mit verschiedenen Bildungsträgern, der Arbeitsagentur im Landkreis, die verstärkte Ausbildung junger Menschen zu Berufskraftfahrern mit Personenbeförderer sowie die Verbesserung der Rahmenbedingungen im Unternehmen selbst. Hier konnten bereits erste positive Ergebnisse mit Blick auf die sozialen und finanziellen Bedingungen (vorgezogener Tarifsprung in der Entgelttabelle für Fahrpersonale) gemeinsam mit dem Gesellschafter, der Personalvertretung und der Geschäftsführung erzielt werden. Darüber hinaus wird es im Unternehmen im neuen Geschäftsjahr keine sachgrundlosen Befristungen von Arbeitsverträgen mehr geben.

Die Qualifizierung und Weiterbildung der vorhandenen Personale auf der Grundlage von jährlichen Weiterbildungsplänen sehen wir nicht nur wegen der gesetzlichen Verpflichtung, sondern auch als Motivation und Unternehmensbindung als besonders wichtig an. Beispielhaft sei an dieser Stelle neben der regelmäßigen Schulung der Mitarbeiter in den verschiedensten Fachabteilungen, die Weiterführung des Fahrsicherheitstrainings für Fahrpersonale auch die Einführung von Lehrfahrten zur schnellen Integration neuer Personale im Fahrdienst durch konzentrierte Wissensvermittlung erwähnt.

Die Ergebnisse der Tarifverhandlungen des Jahres 2016/2017 sind im Unternehmen für die erste Etappe im April/Mai vollumfänglich umgesetzt worden. Der bestehende Tarifvertrag ist noch bis Ende 2018 gültig. Die nächste lohnverbessernde Maßnahme steht im Sommer 2018 mit einer grundsätzlichen Einmalzahlung und der Anhebung der Tabellenentgelte im Oktober 2018 an.

1.3 Qualitätsmanagement und Umweltschutz

Den Verpflichtungen des öDA entsprechend, hat die HVG die Mitgliedschaft in der QUM-Gemeinschaft aufrechterhalten, mehrere interne Audits in den Verkehrsbereichen realisiert und erfolgreich

die Neuzertifizierung nach der DIN EN ISO 9001:2015 und 14001:15 erlangt. Schwerpunkte der Tätigkeit der Geschäftsführung waren die Sicherung der Ansprüche an eine hohe Bedienqualität, Aufrechterhaltung der Standards für unsere Geschäftsabläufe vor allem im Fahrdienst unter Beachtung des hohen Anteils von neuen Beschäftigten sowie die Zufriedenheitsanalyse auf vorausgewählten Linien.

Dazu wurden mit Hilfe von Lehrfahrern und festgelegten Qualitätskriterien Voraussetzungen für schnelle und einheitliche Integration neuer Kollegen geschaffen. In Workshops erfolgten die Ansen der Umsetzung und der Wirksamkeit der Integrationsmaßnahmen sowie deren kontinuierliche Optimierung.

Vor dem Hintergrund gesellschaftspolitischer Auseinandersetzungen um Fahrverbote von dieseltriebenen Fahrzeugen in verschiedenen Städten sowie möglicher strategischer Ausrichtung Fahrzeugflotte des Unternehmens auch unter Beachtung der immer stärker in den Fokus rückenden Diskussion zur Elektromobilität, setzte die Unternehmensführung bei der Beschaffung von neuen KOM (vier Gelenkzüge und vier Solofahrzeuge) auf neueste Technologien dieselbetriebene Fahrzeuge. Das nicht zuletzt auch deshalb, weil es derzeit an entsprechender Infrastruktur im Unternehmen für Elektrofahrzeuge fehlt, es auf dem Fahrzeugmarkt an wirtschaftlichen Alternativen zum Dieselmotor mangelt (hohe Anschaffungskosten und ungenügende Fördermöglichkeiten) wie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge bei ca. 75 % – 80 % läge und somit Fahrzeugkapazitäten unsere Kernaufgabe erheblich eingeschränkt wären. Alle Fahrzeuge verfügen über den gesetz vorgeschriebenen Abgasstandard Euro VI, sind mit Sicht auf das Jahr 2022 barrierefreie Niederfahrzeuge und mit Videoanlagen, Klimaanlage und automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet.

Durch die Neubeschaffung konnte unser Flottenalter unter 7 Jahre gehalten werden, der Anteil Niederflurfahrzeuge macht 91 % aus. Die Videoausstattung beträgt nun 80 %, Klimaanlage gehören zu 97 % zur Fahrzeugausstattung und der Anteil der automatischen Fahrgastzähleinrichtungen erhöhte sich auf insgesamt 18 Fahrzeuge. Die Verfügbarkeit von USB-Ladebuchsen an den vis-à-vis-Plätzen ist insbesondere bei unseren jungen Fahrgästen auf eine hohe Akzeptanz gestoßen und wurde daher als Ausstattungsmerkmal beibehalten. Den Kapazitätsengpässen im VB Falkensee schuldet, wurden alle Gelenkzüge des Typs MAN in einer verlängerten Variante (18,75 m) beschafft.

Die langjährige Tradition zur Durchführung der Havelbusschule konnte dank der Unterstützung der Stiftung der Mittelbrandenburgischen Sparkasse und der Landesverkehrswacht Brandenburg auch im aktuellen Wirtschaftsjahr fortgeführt werden. Hauptaugenmerk wurde darauf gelegt, Verhaltensweisen im Straßenverkehr im Allgemeinen sowie das Aufzeigen möglicher Gefahrensituationen bei der Nutzung des ÖPNV im Besonderen zu vermitteln. Verbunden mit einem gewissen Spaßfaktor gilt es, mit der Havelbusschule weiterhin Hemmschwellen bei der Nutzung der Busse abzubauen und den Erstklässlern einen unkomplizierten Einstieg in den ÖPNV zu ermöglichen.

Insgesamt wurden im Bedienegebiet des LK HVL während der praktischen Einführung an 31 Schulen 1.596 Erstklässler an die Busnutzung herangeführt.

die Neuzertifizierung nach der DIN EN ISO 9001:2015 und 14001:15 erlangt. Schwerpunkte der Tätigkeit der Geschäftsführung waren die Sicherung der Ansprüche an eine hohe Bedienqualität, Aufrechterhaltung der Standards für unsere Geschäftsabläufe vor allem im Fahrdienst unter Beachtung des hohen Anteils von neuen Beschäftigten sowie die Zufriedenheitsanalyse auf vorausgewählten Linien.

Dazu wurden mit Hilfe von Lehrfahrern und festgelegten Qualitätskriterien Voraussetzungen für schnelle und einheitliche Integration neuer Kollegen geschaffen. In Workshops erfolgten die Ansen der Umsetzung und der Wirksamkeit der Integrationsmaßnahmen sowie deren kontinuierliche Optimierung.

Vor dem Hintergrund gesellschaftspolitischer Auseinandersetzungen um Fahrverbote von dieseltriebenen Fahrzeugen in verschiedenen Städten sowie möglicher strategischer Ausrichtung der Fahrzeugflotte des Unternehmens auch unter Beachtung der immer stärker in den Fokus rückenden Diskussion zur Elektromobilität, setzte die Unternehmensführung bei der Beschaffung von neuen KOM (vier Gelenkzüge und vier Solofahrzeuge) auf neueste Technologien dieselbetriebene Fahrzeuge. Das nicht zuletzt auch deshalb, weil es derzeit an entsprechender Infrastruktur im Unternehmen für Elektrofahrzeuge fehlt, es auf dem Fahrzeugmarkt an wirtschaftlichen Alternativen zum Dieselmotor mangelt (hohe Anschaffungskosten und ungenügende Fördermöglichkeiten) wie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge bei ca. 75 % – 80 % läge und somit Fahrzeugkapazitäten unsere Kernaufgabe erheblich eingeschränkt wären. Alle Fahrzeuge verfügen über den gesetz vorgeschriebenen Abgasstandard Euro VI, sind mit Sicht auf das Jahr 2022 barrierefreie Niederflerfahrzeuge und mit Videoanlagen, Klimaanlage und automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet.

Durch die Neubeschaffung konnte unser Flottenalter unter 7 Jahre gehalten werden, der Anteil Niederflerfahrzeuge macht 91 % aus. Die Videoausstattung beträgt nun 80 %, Klimaanlage gehört zu 97 % zur Fahrzeugausstattung und der Anteil der automatischen Fahrgastzählrichtungen erhöhte sich auf insgesamt 18 Fahrzeuge. Die Verfügbarkeit von USB-Ladebuchsen an den vis-à-vis-Plätzen ist insbesondere bei unseren jungen Fahrgästen auf eine hohe Akzeptanz gestoßen und wurde daher als Ausstattungsmerkmal beibehalten. Den Kapazitätsengpässen im VB Falkensee schuldet, wurden alle Gelenkzüge des Typs MAN in einer verlängerten Variante (18,75 m) beschafft.

Die langjährige Tradition zur Durchführung der Havelbusschule konnte dank der Unterstützung der Stiftung der Mittelbrandenburgischen Sparkasse und der Landesverkehrswacht Brandenburg auch im aktuellen Wirtschaftsjahr fortgeführt werden. Hauptaugenmerk wurde darauf gelegt, Verhaltensweisen im Straßenverkehr im Allgemeinen sowie das Aufzeigen möglicher Gefahrensituationen bei der Nutzung des ÖPNV im Besonderen zu vermitteln. Verbunden mit einem gewissen Spaßfaktor gilt es, mit der Havelbusschule weiterhin Hemmschwellen bei der Nutzung der Busse abzubauen und den Erstklässlern einen unkomplizierten Einstieg in den ÖPNV zu ermöglichen.

Insgesamt wurden im Bedienegebiet des LK HVL während der praktischen Einführung an 31 Schulen 1.596 Erstklässler an die Busnutzung herangeführt.

2. Kosten und Ertrag HVG 2017

2.1 Übersicht

	2017 T€	- %	2016 T€	%	+/- T€
Umsatzerlöse	5.828		5.084		745
gesetzl Ausgleichszahlungen	2.192		2.237		-46
sonstige Erträge	1.334		1.909		-574
Erlöse/ Erträge	9.354	100	9.229	100	125
Materialaufwand	-2.134		-1.848		-286
bez.Leistung	-3.283		-3.089		-194
Personalaufwand	-7.243		-7.077		-166
Abschreibung	-2.687		-2.724		38
sonst.betr. Aufwand	-700		-509		-191
Aufwand	-16.047	-172	-15.248	-165	-800
Zw.ergebnis	-6.693		-6.018		-675
LK HVL	7.096		6.175		921
Finanzergebnis	-68		0		-68
Steuern vom Einkommen u. Ertrag	-2		-9		7
sonst. Steuern	-10		-11		1
Summe	7.015		6.155		860
Jahresergebnis	322	3	137	1	185

2.2. Entwicklung der Wirtschaftlichkeit

Vertragsgemäß ist der öDA in seiner neuesten Fassung vom 21.09.2015 Grundlage für die Beauftragung der Leistungen im Linienverkehr gemäß 42 PBefG des Bedienegebietes des LK HVL durch den Aufgabenträger. Die Anpassung des öDA war wegen zusätzlich bestellter Leistungen aus der Umsetzung des neuen Buskonzeptes Falkensee und Umland erforderlich. Die Leistungen im Linienverkehr stiegen gegenüber dem Vorjahr von 6.016,3 T-Nkm auf 6.230,3 T-Nkm, was einem Zuwachs von ca. 3,5 % entspricht.

Die Verkehrsleistungen im Gelegenheitsverkehr bewegen sich stabil auf dem Vorjahresniveau, alle vertraglichen Verpflichtungen wurden erfüllt. Ein Ausbau der Geschäftstätigkeit ist zum einen wegen der Wettbewerbssituation auf dem Markt und zum anderen wegen unserer Personalsituation nicht vorgesehen. Die Konzentration unserer Leistungsfähigkeit bleibt dem Kerngeschäft „Linienverkehr“ vorbehalten.

Die sich in den ausgewiesenen Erlösen und Erträgen widerspiegelnde Einnahmensituation stellt sich zum Vergleich des Vorjahres als stabil dar. Insgesamt wurden Steigerungen um rund 657 T€ erzielt.

Der Gesamtaufwand beträgt 16.047 T€ und fällt damit um ca. 800 T€ deutlich höher als im Vorjahr aus. Alle Kostenblöcke hatten, bis auf die Abschreibungen, daran ihren Anteil. Die gestiegenen Materialkosten sind sowohl den höheren Verkehrsleistungen, dem höheren Dieserverbrauch als auch

den Einmaleffekten wie die Erneuerungen für Haltestellenausstattungen geschuldet. Die Ersatzteilkosten konnten trotz der Mehrleistungen leicht verringert werden. Die um ca. 194 T€ gestiegenen bezogenen Leistungen stehen ebenfalls ursächlich im Zusammenhang mit den Leistungserweiterungen und entsprechenden NAN-Leistungen sowie höheren Versicherungskosten für Fahrzeuge.

Im Personalbereich waren durchgängig mehr Mitarbeiter als im Vorjahr beschäftigt, zudem wurden im April die Maßnahmen der Tarifverhandlungen, sowohl Einmalzahlungen als auch Tabellenverbesserungen für die MA, umgesetzt und zusätzliche finanzielle Verbesserungen für neu in unser Unternehmen eingetretene Fahrpersonale in Abstimmung mit dem Gesellschafter ab Oktober 2017 (vorgezogener Tabellensprung nach 2 Jahren) realisiert.

Aufwendungen für Abschreibungen sind auf dem Vorjahresniveau gehalten worden, der sonstige betriebliche Aufwand belastet das Ergebnis zusätzlich um ca. 191 T€. Hierin finden die abgeschlossene nötige Instandsetzung des Gebäudes des alten Verkehrsbereiches Nauen und verbesserte Arbeitsbedingungen der Kollegen ihren Niederschlag.

Im Ergebnis der Abrechnung des öDA für das laufende Wirtschaftsjahr erzielte das Unternehmen einen Gewinn in Höhe von 322 T€, was eine Verbesserung zum Vorjahr darstellt.

2.3. Entwicklung der Leistungen und Verkehrserlöse

Schwerpunkte der Unternehmensentwicklung waren im Berichtsjahr die vertragsgemäße Planung, Vorbereitung, Organisation und Durchführung des Linienverkehrs gemäß § 42 PBefG im LK HVL sowie die Leistungserweiterungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Buskonzeptes Falkensee und Umland mit einer zusätzlichen Jahresgesamtleistung von ca. 690 T-Nkm.

Die anteilige Leistungserhöhung im Berichtsjahr mit ca. 214 T-Nkm im Linienverkehr ist überwiegend auf die Umsetzung des neuen Buskonzeptes zurückzuführen. Davon waren alle Linien im Verkehrsbereich Falkensee betroffen durch Verkürzungen der Takte in der Hauptverkehrszeit, Ausweitung der Bedienzeiten von Montag bis Sonntag sowie die Einrichtung einer neuen Linie zur Erschließung des Gewerbegebietes Süd (Havelbus-Linie 648). Nahezu verdoppelt wurde die Leistung der Linie 657 in Brieselang, ebenfalls durch Ausweitung der Bedienzeiten von Montag bis Freitag in die Früh- und Abendstunden.

Die ausgewiesenen Steigerungen im Erlös- und Ertragsbereich in Höhe von 657 T€ setzten sich aus verbesserten Fahrgeldeinnahmen in Höhe von ca. +165 T€ zusammen, wovon sowohl der Linienverkehr (+50 T€) als auch der Schülerverkehr (+116) betroffen waren. Weitere Zuwächse entstanden durch die erhöhten Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers durch die Abrechnung des öDA und Auflösung von Rückstellungen.

Verringerte sonstige betriebliche Erträge sind insbesondere auf den Wegfall von Einmaleffekten aus dem Jahr 2016 (Rechtsstreit mit dem Fahrzeughersteller Temsa) und die verringerten Investitionszuschüsse auf die Korrekturen der Fahrzeugförderung aus dem Jahr 2016 zurückzuführen.

Die Erlöse aus dem Gelegenheitsverkehr sind mit -16 T€ leicht rückläufig.

Unter Berücksichtigung der Mehrleistungen im Linienverkehr sind die erzielten Umsatzsteigerungen noch nicht befriedigend, entsprechen aber den Erwartungen. Steigerungseffekte bei den Fahrgeldeinnahmen aus dem neuen Buskonzept wurden bereits im Gutachten selbst erst für einen späteren Zeitraum in Aussicht gestellt bzw. prognostiziert. Evaluierungsmaßnahmen zum Buskonzept sind geplant und vorbereitet, um eine Leistungsoptimierung zu erzielen und die Erlössituation möglichst zeitnah zu verbessern.

Gesetzliche Ausgleichszahlung gemäß § 145 Abs.3 SGB IX und ff. für die kostenlose Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste und ihrer Begleitpersonen sind unmittelbar an die Höhe der Fahrgeldeinnahmen gebunden und unterliegen somit regelmäßig Schwankungen aufgrund von Vorauszahlungen und nachjährigen Endabrechnungen. Die verringerten Zahlungen im Jahr 2017 entsprechen den Berechnungen.

Wesentlich beeinflusst wird die Erlössituation von den zu bildenden Rückstellungen für die Erfüllung der Einnahmenaufteilungsverträge innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Saldiert, Forderungen und Verbindlichkeiten betrachtend, liegen diese mit ca. 1.339 T€ geringfügig unter dem Vorjahresniveau. Auf Grund der Leistungsdaten aus der abgeschlossenen Verkehrserhebung 2016 sind die für das Jahr 2016 gebildeten Rückstellungen um ca. 109 T€ zusätzlich angepasst worden. Für das laufende Wirtschaftsjahr 2018 werden noch entsprechende Vertragsabrechnungen für zwei Jahre erwartet.

Darüber hinaus ließen die umgesetzten Tarifierungsmaßnahmen nicht tatsächlich die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsunternehmens verbessernde Ergebnisse erwarten. Die Steigerung der Tarife im Verbundgebiet betrug bekanntlich für das Jahr 2017 lediglich 0,56 %. Ursache war hierfür die Basis des VBB-Tarifindex aufgrund des niedrigen Inflationsniveaus der vergangenen Jahre. Für 2018 sind deshalb keine Tarifierungen vorgenommen worden.

Zur Sicherung der Geschäftstätigkeit der HVG und der Erfüllung der vertraglichen Leistungen, insbesondere die Daseinsvorsorge im ÖPNV im LK HVL, bleiben die Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers wesentlicher Bestandteil der Finanzierung und sind unverzichtbar. Dies umso mehr vor dem Hintergrund erläuteter Kostenentwicklungen vor allem im Personalbereich und erwarteter Leistungserweiterungen im Bediengebiet im laufenden Geschäftsjahr 2018.

3. Die Finanzlage der HVG 2017

	2017		2016		+/- TEUR
	TEUR	%	TEUR	%	
Gezeichnetes Kapital	105		105		0
Rücklagen	9.425		9.425		0
Gewinnvortrag	162		25		137
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	322		137		185
Eigenkapital	10.014	40,4	9.691	41,6	322
Verbindlichk. Kreditinstitute >5Jahre	2.932		1.853		1.079
lang- bis mittelfristige Rückstellung	1.867		1.307		560
Verbindlichk. Kreditinstitute 2-5 Jahre	4.378		4.378		0
Lang-bis mittelfristiges Fremdkapital	9.177	37,0	7.538	32,4	1.639
Verbindlichk. Kreditinstitute < 1 Jahr	2.360		2.219		141
kurzfristige Rückstellungen	1.652		1.130		522
Verbindl.aus L.+L.	412		573		-161
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	1.176		2.126		-950
Kurzfristiges Fremdkapital	5.599	22,6	6.048	26,0	-449
Eigen- und Fremdkapital	24.790	100,0	23.277	100,0	1.513

Die Eigenkapitalquote kann trotz der leichten Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr von 41,6 % auf 40,4 % als gut eingeschätzt werden. Ursache dafür ist die Erhöhung des lang- bis mittelfristigen Fremdkapitalanteils um ca. 1.639 T€. Die Ausstattung des Unternehmens mit Eigenkapital wird positiv bewertet.

Die Erhöhung des lang- und mittelfristigen Fremdkapitals um 1.639 T€ wurde durch die Investitionstätigkeit der HVG in die KOM-Beschaffung mit 2.693 T€ und dem zusätzlichen Neuerwerb des Grundstückes in Falkensee für 775 T€ für die Betriebshoferweiterung verursacht. Beide Geschäftsvorfälle wurden vollständig über Darlehen finanziert, unter Ausnutzung der aktuellen Marktbedingungen. Alle vertraglichen Tilgungsleistungen für bestehende Altverträge sind fristgerecht geleistet worden. Demgegenüber wurden die kurzfristigen Verbindlichkeiten zum Vorjahr um 449 T€ verringert. Im Einzelnen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitute durch Tilgungsleistungen nach dem Bilanzstichtag und die erneute Erhöhung der Rückstellungen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsverträge innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (siehe Punkt 2) für 2016. Die Senkung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen dem Zahlungsfluss im Unternehmen. Die verringerten übrigen Verbindlichkeiten sind auf noch ausstehende Pool-Abrechnungen der Einnahmenaufteilungsverträge für 2015/2016 zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen waren zum 24.02.2018 überwiegend ausgeglichen.

Die HVG verfügte jederzeit über ausreichende finanzielle Mittel zur Erfüllung aller vertraglichen Zahlungsverpflichtungen.

4. Vermögenslage HVG 2017

	2017		2016		+/-
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR
imm. Vermögensgegenstände	140		158		-18
Sachanlagen	17.655		16.701		954
Sopo für Investitionszuschüsse	-4.853		-5.641		787
Langfr. gebundenes Vermögen	12.942	52,2	11.218	48,2	1.724
RHB und Ersatzteile	66		70		-4
Forderungen L. u. L.	148		344		-196
Forderung g.g. Gesellschafter	2.457		3.227		-770
sonst. Vermögensgegenstände	1.349		1.543		-194
Rechnungsabgrenzungsposten	132		173		-41
Kurzfr. gebundenes Vermögen	4.152	16,7	5.357	23,0	-1.205
Liquide Mittel	7.696	31,0	6.701	28,8	995
Gesamt	24.790	100,0	23.277	100,0	1.513

Der Anlagendeckungsgrad I im Unternehmen hat sich von 85 % auf 77 % im Berichtsjahr leicht verschlechtert, ist jedoch als gut einzuschätzen. Der Anlagendeckungsgrad II beträgt 148 %. Damit war das gesamte langfristig gebundene Vermögen durch das lang- und mittelfristige Fremdkapital gedeckt.

Im laufenden Geschäftsjahr ist die Beschaffung von acht KOM mit Sicht auf die anstehende Umsetzung des neuen Buskonzeptes Falkensee und Umland bereits im August erfolgt. In den Fuhrpark wurden insgesamt 2.689,1 T€ investiert. Von den Fahrzeugen sind vier Gelenkzüge dem VB Falkensee, drei Solofahrzeuge dem VB Nauen sowie ein Solofahrzeug dem VB Rathenow zugeteilt worden. Die Laufzeit des Darlehens beträgt 10 Jahre.

Von den geplanten weiteren Investitionen wurden Software in Höhe von ca. 60 T€, ein neues Grundstück inklusive Nebenkosten in Falkensee für die Betriebshoferweiterung in Höhe von 775 T€ per Notarvertrag vom 01.03.2017 erworben, Investitionen in Außenanlagen in Höhe 15,8 T€ getätigt, ein neues Streckenfahrzeug für die Haltestellenbetreuung in Höhe von 33 T€, Betriebs- und Geschäftsausstattung über ca. 112 T€ beschafft (Cashautomaten, EDV-Ausstattungen), und in neue Werkzeuge und Maschinen für 17,3 T€ investiert. Somit sind von den ursprünglich geplanten Investitionsmitteln (4.077,5 T€) 3.642,2 T€ realisiert worden. Nicht umgesetzt wurde die Neuinvestition für das ERP-System, die Waschanlagenerneuerung und die Beschaffung eines Multicars, die Elektrantenerweiterung in Falkensee und die geplante Zählsystemerweiterung für 15 Fahrzeuge zur Erhöhung der Zuverlässigkeit der Zählzeiten bei Verkehrserhebungen und der Nachbereitung von Fahrgastzahlen.

Die Veränderungen im kurzfristigen Vermögen betreffen die Forderungen gegenüber dem Gesellschafter und setzen sich aus Investitionszusagen gemäß Fördermittelbescheid vom 02.02.2015 zur Finanzierung der Busse aus dem Jahr 2015 in Höhe von 862,7 T€, den Forderungen aus der Abrechnung des SV in Höhe von 628,9 T€ und den Forderungen aus der Trennungsrechnung nach EU-VO 1370/2007 (Verlustausgleich) in Höhe von 962,3 T€ zusammen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen zur Mineralölsteuererstattung, Gewährleistungsansprüche und zum überwiegenden Teil Umsatzsteuerforderung gegenüber der Finanzverwaltung.

Der Bestand an liquiden Mitteln erhöhte sich um 995 T€ auf nunmehr 7.696 T€.

Damit war die finanzielle Handlungsfähigkeit unserer Gesellschaft jederzeit in ausreichendem Maße gesichert.

5. Risikobericht

Das Berichtsjahr 2017 war erneut Beleg dafür, dass die HVG der Mobilitätsanbieter des LK HVL ist und die Sicherung des Kerngeschäftes einer permanenten Risikoanalyse durch die Geschäftsführung bedarf, diese als notwendig und unerlässlich angesehen wird.

Die gesellschaftspolitischen Diskussionen weisen dem ÖPNV eine ständig wachsende Bedeutung zu, im Bestreben, nicht nur die Aufgaben der allgemeinen Daseinsvorsorge sicherzustellen, sondern die Mobilität der Bevölkerung mit all seinen unterschiedlichen Ansprüchen bedarfsgerecht zu gestalten. Der Stellenwert des ÖPNV wächst, damit aber auch die Herausforderungen vor dem Hintergrund verschärfter Diskussionen zu ökologischen Auswirkungen des Verkehrs, Forderungen nach umweltverträglicheren Antriebssystemen, sich verschlechternde Arbeitsmarktbedingungen, weiterführender Digitalisierung der Prozesse (Mobilität 4.0), flexibler alternativer Bedienformen und natürlich der finanziellen Sicherung der Aufgaben der Daseinsvorsorge im ÖPNV des LK HVL. Alte und neue Herausforderungen beeinflussen damit zwangsläufig die Kostensituation des VU, so auch die finanzielle Belastbarkeit und die rechtlichen Rahmenbedingungen (PBefG).

Die wichtigsten Risiken für unser Unternehmen sehen wir z. B. wie folgt:

Die gestiegenen Bedürfnisse nach mehr Mobilität führen zu neuen Verkehrskonzepten, die zwangsläufig Mehrleistungen, die nicht gleichermaßen höhere Einnahmen generieren, einen erhöhten Personalbedarf, zusätzliche Fahrzeuge und möglicherweise auch veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen erfordern.

Die Erfüllung veränderter Mobilitätsansprüche ist nur dann realistisch, wenn das damit verbundene finanzielle Risiko auch langfristig abgesichert ist.

Die Personalsituation im Unternehmen ist nur unter höchsten Belastungen für alle MA im Berichtsjahr relativ stabil gehalten worden. Gelingt es nicht, den künftigen Bedarf vor allem an Fahrpersonalen abzudecken und diesen als gemeinschaftliche Aufgabe von Bildungsträgern, Behörden und VU zu betrachten, sind die künftigen Mobilitätsansprüche im weiteren Havelland nur schwer realisierbar.

Der permanente Wunsch nach alternativen Antriebssystemen (Elektro-Mobilität, Hybridtechnik), den gesamtökologischen Auswirkungen geschuldet, ist aus der gegenwärtigen Sicht mit wirtschaftlichen, strukturellen und finanziellen Risiken verbunden, die die HVG kurzfristig - insbesondere vor dem Hintergrund der nicht ausreichenden Förderpolitik - nicht bedienen kann. Fahrzeuge mit Dieselantrieb neuester Generation und Euro VI-Abgastechik werden weiterhin das Rückgrat des ÖPNV im LK HVL sein, zumindest in der Mittelfristplanung.

Der Digitalisierung in vielen öffentlichen Lebensbereichen folgt die Digitalisierung auch im ÖPNV, was zweifelsohne mit Verbesserungen für den Fahrgast einherginge. Im Vertrieb werden sich dadurch jedoch die Kosten für Beschaffung und Unterhalt (neuer Verkaufstechnik, Kontrolltechnik, Schnittstellen für Informationsbereitstellung) erhöhen, eine Tendenz, die bereits jetzt Auswirkungen hat, und die darüber hinaus auch die Liquidität des VU beeinträchtigen kann, zumindest im kurzfristigen Planungszeitraum.

Fahrgeldeinnahmen, die auf konventionelle Art bisher erzielt wurden, wandern zu Betreibern großer digitaler Vertriebsportale.

Das größere Mobilitätsangebot führt offensichtlich zum gewünschten und auch beabsichtigten veränderten Nutzerverhalten unserer Fahrgäste, was grundsätzlich jedoch auch Einfluss auf die künftigen Abrechnungen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsverträge innerhalb des VBB und den damit zu ermittelnden Rückstellungen haben kann. Bisher relativ stabile Fahrgeldeinnahmen des VU werden auf mehr Leistungen (außerhalb des Bediengebietes) verrechnet.

In der Gesamtheit betrachtet sehen wir für die HVG kurz- und mittelfristige Risiken mit Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit, die Investitionstätigkeit und somit auf die künftige finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Die kurz- und mittelfristige Finanzplanung bleibt deshalb wesentliches Instrument der Leitungsarbeit der Geschäftsführung zur Analyse der Risikofaktoren. Schwerpunkt wird dabei neben den Tagesprozessen im Linienverkehr die in Vorbereitung und Planung befindliche Betriebshoferweiterung in Falkensee sein.

6. Chancen – Prognosebericht

Ausgehend von der obigen Risikobewertung hat sich die HVG zur Gewährleistung, Planung, Organisation und Durchführung des durch den LK HVL beauftragten Linienverkehrs gemäß § 42 PBefG auf die sich ändernden Rahmenbedingungen eingestellt, diese soweit ermittelbar mit den wirtschaftlichen Auswirkungen in die vorliegenden und bestätigten Wirtschaftspläne verarbeitet sowie die vorhandenen vertraglichen Grundlagen angepasst. Mit der Konzeptumsetzung in Falkensee und Umland im Jahr 2017 beauftragt, war die Anpassung des öDA mit dem LK HVL und HVG notwendig. Dies erfolgte mit Sicht auf die mehr als 10 %ige Leistungserweiterung (ca. 690 TNkm) im Verkehrsbereich Falkensee, die in diesem Umfang von den vertraglichen Regelungen bisher so nicht erfasst waren.

Mit der Plantrennungsrechnung für 2018 ist der erhöhte Finanzierungsbedarf für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gegenüber dem Aufgabenträger angemeldet.

Die Erlöse/Erträge wurden gegenüber dem Berichtsjahr auf Grund der veränderten Vertragslage leicht steigend geplant, die Materialkosten sind wegen der zu erwartenden Leistungsentwicklung erhöht worden und die Personalkosten wurden entsprechend der tariflichen Verträge (Einmalzahlung und Tarifierhöhung im Jahr 2018) sowie der aktuellen Personalbedarfsentwicklung bis zum Jahresende 2018 berücksichtigt.

Damit sehen wir die Geschäftstätigkeit der HVG für das laufende Jahr in einer wirtschaftlich stabilen Entwicklung und können derzeit keine finanziellen Beeinträchtigungen unseres Unternehmens erkennen.

Mit der vom LK HVL im September 2017 in Auftrag gegebenen Erstellung eines weiteren Buskonzeptes für das weitere Havelland und mit den damit zu erwartenden Veränderungen und

Auswirkungen für die bisherigen Leistungen gemäß § 42 PBefG im Bediengebiet des LK HVL sehen wir als Mobilitätsdienstleister eine große Chance, die anstehenden Veränderungen im LK HVL mit Blick auf unsere Kernaufgabe aktiv zu unterstützen und zu begleiten und somit wesentlich zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Bediengebiet beizutragen.

Nicht zuletzt folgten wir der Forderung gemäß öDA, als HVG regelmäßig den K-4-Nachweis eines „durchschnittlich gut geführten Verkehrsunternehmens beizubringen. Das Gutachten liegt seit Februar 2018 vor und bescheinigt eben dies. Wir fühlen uns nicht nur in unserer Arbeit bestätigt, sondern auch für die nächsten anspruchsvollen Aufgaben hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit unseres Unternehmens gut aufgestellt und strategisch richtig ausgerichtet.

Sowohl, was die Qualifizierung unseres vorhandenen Personals als auch die künftige Personalbeschaffung, schwerpunktmäßig im operativen Fahrdienst, betrifft, sehen wir in den unternehmensseitig eingeleiteten Maßnahmen und der Einbeziehung aller beteiligten möglichen Bildungsträger an der Ausbildung junger Fahrpersonale und „Quereinsteiger“ bestätigt. Ausreichendes, motiviertes, gut geschultes und qualifiziertes Personal bleibt mittelfristig trotz aller technischen Neu- und Weiterentwicklungen tragende Säule der Sicherung der Aufgaben im ÖPNV und verdient gerade deshalb mehr Wertschätzung.

Mit der geplanten Erweiterung unseres Verkehrsbereiches in Falkensee werden zusätzliche Stellflächen für Fahrzeuge erschlossen, die verfügbaren Reparaturkapazitäten für unsere Fahrzeuge erhöht und damit Wagenstandzeiten verringert, was sich letztlich auf die Verbesserung unserer Wirtschaftlichkeit positiv auswirken wird. Gleichzeitig wollen wir in diesem Bereich erste Schritte in Richtung Elektro-Mobilität gehen. Im Rahmen der Projektplanung sind für den Werkstattbereich die Schaffung von Hochvoltarbeitsplätzen und die Bereitstellung von künftigen Ladekapazitäten für Elektrofahrzeuge vorgesehen. Der aktuelle Zeitplan sieht die Inbetriebnahme für 2020 vor.

Die Gesamtheit aller umzusetzenden Maßnahmen der Personalpolitik, der weiteren Modernisierung unserer Fahrzeugflotte und der Neuinvestitionen in den Standort Falkensee zur Verbesserung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit unseres Unternehmens ist wichtige Voraussetzung für die uns vom LK HVL übertragene Durchführung des Linienverkehrs zur Absicherung der Aufgaben der Daseinsvorsorge im Kreisgebiet in hoher Qualität und Güte. Damit bieten sich der HVG neue Chancen zur Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Verkehrsunternehmens und der aktiven Mitgestaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes im LK HVL.

Nauen, 02.03.2018
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH

gez. Mathias Köhler
Geschäftsführer