

Kundenverluste und Opportunitätskosten übersteigen deutlich die Umsätze des Münchner Nahverkehrs – 350 Mio Euro jährliche Mehrausgaben wirtschaftlich sinnvoll

Zusammenfassung

Im Münchner Nahverkehr übersteigen die verursachten Opportunitätskosten deutlich die Umsätze der Dienstleister MVG und MVV – zu diesem Ergebnis kommt eine Berechnung des Basel Institute of Commons and Economics auf der Basis der Umsatzzahlen von 2009.



Parkhaus am Flughafen: Fehlende ÖPNV-Angebote verursachen 560 Mio Opportunitätskosten

Die dabei berücksichtigten Opportunitätskosten entwerfen einen Business Case von Mehreinnahmen in Höhe von 513 Mio Euro – fast so viel, wie der derzeitige Umsatz des MVV beträgt. Ohne deutliche Personalaufstockung, höhere Frequenzen sowie geringere Ausfälle durch Streik, defekte Technik und Krankheit wird der MVV weiter an Attraktivität verlieren. Die hohe Kaufkraft, 2,67 Millionen Bewohner des Großraumes München und 9,8 Mio Übernachtungen (2009) geben eine hervorragende Perspektive für eine massive Ausweitung der Dienste von MVV und MVG, die die Schaffung von 2000 neuen Stellen mit Jahreskosten von 120 Mio Euro, Lohnerhöhungen von 30 Mio Euro und Infrastrukturinvestitionen von 200 Mio Euro jährlich rechtfertigen.

Ausgangspunkt: steigende Lohn- und Erneuerungskosten lassen den Deckungsbeitrag sinken

Die jüngste Diskussion um Lohnerhöhungen bei Lokführern, ständige Verspätungen und Zugausfälle durch betriebliche Störungen sowie um fehlendes Betriebs- und Servicepersonal bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und im Münchner Verkehrsverbund (MVG) erfordert realistische Vollkostenrechnungen, zu denen die sogenannten *Opportunitätskosten* zählen.

Als diese werden Kosten bezeichnet, die entstehen, wenn ein Dienst oder eine Leistung nicht oder nur eingeschränkt erbracht wird.

In der Diskussion wurden von der Geschäftsführung der MVG unter anderem die Mehrkosten für die geforderte Lohnerhöhung der Gewerkschaft der Lokführer (GDL) mit 6 Mio Euro jährlich beziffert. Als Einsparungspotentiale wurden u.a. die fahrerlose U-Bahn und die automatisierte Gleisüberwachung genannt. Es drohten massive Preiserhöhungen für die Fahrgäste, wenn die Betriebskosten der MVG stiegen. Die Kosten für die Erneuerung von Gleisnetz und Bahnhöfen wurde auf 50 Millionen Euro pro Jahr geschätzt.

Die betriebswirtschaftlichen Aussagen werden in der folgenden Opportunitätskostenberechnung dahingehend überprüfbar, ob der behauptete wirtschaftliche Vorteil oder Nachteil für die MVG, ihre Gesellschafter und die Fahrgäste bei diesen Maßnahmen tatsächlich oder wahrscheinlich eintritt.

Als Berechnungsgrundlage werden die Umsatz- und Fahrgastzahlen der MVG und des MVV aus dem Jahre 2009 verwendet.

Tabelle 1: Verschiedene Opportunitätskosten im Münchner Nahverkehr

Kostenart	Berechnungsgrundlage	Summe
<p>1) Verlorene gewerbliche Arbeitsstunden von Berufspendlern durch Verspätungen und Ausfälle im MVV. Die Kosten entstehen Arbeitgebern und Arbeitnehmern durch niedrigere Produktivität und Überstunden.</p>	<p>Da viele gutverdienende Berufstätige nicht mehr den MVV nutzen, rechnen wir mit einem durchschnittlichen Stundensatz von € 30.- Wenn 200.000 Arbeitnehmer je 30 Minuten Tagesausfall, oder 100.000 Arbeitnehmer 60 Minuten Tagesausfall haben, betragen die täglichen Opportunitätskosten 3 Millionen Euro.</p>	<p>Euro 3 Mio täglich bei 50 Tagen 150 Mio jährlich</p>
<p>2) Verlorene Umsätze des MVV</p>	<p>Als mittlerer Wert wird die Isarcard mit 6 Ringen zu € 82,90.- monatlich angesetzt. Je 100.000 Fahrgäste, die den MVV nicht, nicht mehr oder nur noch selten nützen, entsteht ein monatlicher Umsatzverlust von 8,29 Mio Euro. Bei 2,67 Mio Menschen im Verbundraum des MVV schätzen wir die Zahl der Nicht- und Seltenfahrer auf mindestens 300.000 potentielle Isarcard-Kunden.</p>	<p>Monatlicher Verlust 24,87 Mio Euro Jährlicher Verlust 298,44 Mio Euro</p>

<p>3) PKW-Kosten für Berufspendler</p>	<p>Obwohl gerade gutverdienende Berufspendler oft PKW-Vollkosten von über 1 Euro je Kilometer haben, gehen wir von 0,50 Euro und 40 Kilometern für Hin- und Rückfahrt aus. Parkgebühren wurden nicht berücksichtigt. Der PKW-Bestand im Grossraum München betrug 2009 1,41 Mio PKW. Aufgrund von Pendlerpauschale und absetzbaren Firmenwagen entstehen Stadt und Land keine direkten Mehreinnahmen durch den beruflichen PKW-Verkehr. Bereits 200.000 Berufspendler pro Tag verursachen tägliche Kosten von 4 Mio Euro.</p>	<p>Tageskosten 4 Mio Euro 230 Tage (Pendlerpauschale) 920 Mio Euro jährlich</p>
<p>4) Kosten durch fehlende Überwachung und Frequentierung des öffentlichen Raumes</p>	<p>Wenn U-Bahn, Bus- und Tramhaltestellen nicht mehr von Dienst- und Servicepersonal kontinuierlich überwacht werden, sinkt die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Die Kosten für private und polizeiliche Überwachungsdienste betragen mindestens Euro 60.- je Stunde. Bei 1164 Haltestellen und einer Betriebszeit von 19 Stunden täglich (5-24 Uhr) betragen die theoretischen täglichen Kosten für diese Funktion genau 1.326.960 Euro. Ein funktionierender MVV spart diese Kosten zu mindestens 80% durch regelmässigen Betrieb ein.</p>	<p>Tägliche Ersparnis von Überwachungskosten Euro 1,06 Mio Jährliche Ersparnis von Überwachungskosten Euro 387,47 Mio Euro</p>

<p>5.) Kosten durch unzureichende Flughafenanbindung</p>	<p>Der Flughafen München hat 2009 32,7 Mio Fahrgäste gezählt. Er ist ausschliesslich mit S-Bahnen (S1 und S8) erreichbar, die im 20-Minuten-Takt verkehren, wenn man mit 40 Minuten Fahrzeit auskommen möchte. Ein Grossteil der Fluggäste hat sich deshalb vom MVV bereits verabschiedet, auch, weil durch Ausfälle und Verspätungen keine Sicherheit zur Erreichung der Flüge besteht. Aufgrund der hohen Park, Bus- und Taxikosten und der Distanz von 28 Kilometern ist mit mindestens 28 Euro Kosten je Fluggast zu rechnen. (0,50 je Kilometer) Diese Kosten betreffen jährlich 20 Mio Fluggäste.</p>	<p>560 Mio Euro jährlich</p>
<p>Summe</p>		<p>2,3 Mrd. Euro</p>

Im nächsten Schritt werden nun die ermittelten Opportunitätskosten in Beziehung zu den vorliegenden Umsatzzahlen von MVG und MVV gesetzt. Zur Bewertung des Verhältnisses von Umsatz und Opportunitätskosten werden die Opportunitätskosten in Prozent des Umsatzes dargestellt. Wie die folgende Tabelle zeigt, machen die einzelnen Opportunitätskosten zwischen 24,28% (verlorene gewerbliche Arbeitsstunden) und 252,52% (PKW-Kosten von 200.000 Berufspendlern) aus.

**Tabelle 2: Umsatzzahlen und Opportunitätskosten von MVG und MVV pro Jahr
 in Millionen Euro**

	Opportunitätskosten	Umsatz MVG/ % vom Umsatz		Umsatz MVV/% vom Umsatz	
1) (50 Tage)	150,00	364,32	41,17%	617,68	24,28%
2)	298,44	364,32	81,91%	617,68	48,32%
3)	920,00	364,32	252,52%	617,68	148,94%
4)	387,47	364,32	106,35%	617,68	62,72%
5)	560,00	364,32	153,71%	617,68	90,66%

Ergebnis und Interpretation

Dass die Opportunitätskosten erheblich den Umsatz von MVG und MVV übersteigen, ist ein in dieser Höhe überraschendes Ergebnis. Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) etwa zum Vergleich hatten 2009 bei einer Wohnbevölkerung im Kanton Basel von 189.556 Personen 71.000 Abonnement-Kunden und erzielten Jahreseinnahmen von 225,08 Mio Franken. Mit 126 Mio Fahrgästen hatte die BVB über 20% der Fahrgäste des gesamten MVV (mit 619,83 Mio Fahrgästen) – und dies ohne Hinzuzählung von S-Bahn und SBB. Die MVG der Millionen-Stadt München gibt in ihrem Jahresbericht 2009 an, 500 Mio Fahrgäste gezählt zu haben. Damit hat sie im Verhältnis nur halb so viel Fahrgäste unter den Einwohnern ihrer Heimatstadt.

Das 7/7-Prinzip in Basel – alle Linien verkehren tagsüber alle 7 Minuten, ein Fahrplan ist unnötig – hat dazu geführt, dass nicht nur die Mehrheit der Berufstätigen, sondern auch Senioren, Urlauber und Messegäste die BVB benutzen, die nur Bus und Tram betreibt. Da Basel nicht in die ADAC-Studie miteinbezogen war, die den Münchner ÖPNV im Februar 2010 als besten von 23 europäischen Metropolen bewertete, ist Basel als Benchmark insbesondere für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Reichweite durchaus geeignet, ist Basel doch auch Zentrum einer Metropolenregion mit einem extrem hohen Pendleranteil.

Auf MVV und MVG übertragen, hieße der Vergleich mit Basel: Nur durch eine massive Aufstockung des Personals und Investitionen in Infrastruktur und Züge könnten die Opportunitätskosten von bis zu 2 Mrd. Euro jährlich gesenkt werden. Wir haben deshalb in der nächsten Tabelle basierend auf den Aussagen der MVG-Geschäftsführung mögliche Mehrkosten und Mehreinnahmen gegenübergestellt:

Tabelle 3: Jährliche Mehrkosten und Mehreinnahmen von MVG und MVV pro Jahr

Mehrkosten in Mio €		Mehreinnahmen in Mio €	
1) Lohnerhöhung (nach Angaben der MVG)	10,00 Mio	1) Abonnements (300.000)	298,44 Mio
2) Personalkosten für 2000 neue Mitarbeiter je 60.000 Vollkosten	120,00 Mio	2) Einzelfahrten à Euro 2,30.- (50 Mio)	115,00 Mio
3) Lohnerhöhungen sonstige Mitarbeiter	30,00 Mio	3) Flughafen (10 Miox10 Euro)	100,00 Mio
4) Investitionen in Infrastruktur und Technik dav. nach MVG-Angabe zur Erneuerung nötig: dav. nötig für Verbesserung von Komfort und Frequenz:	200,00 Mio 50,00 Mio 150,00 Mio		
Summe	350,00 Mio		513,44 Mio

Da die Münchner Stadtwerke (SWM) auf dem Kapitalmarkt zur Zeit zu historisch niedrigen Zinsen finanzieren können, empfehlen wir die sofortige Bereitstellung von 500 Mio Euro für die MVG zur Erfüllung des Auftrages, einen viel genutzten und effektiven öffentlichen Nahverkehr bereitzustellen und die dafür nötigen Personal- und Materialaufstockungen zu finanzieren. Da die MVG als GmbH bisher nur mit € 50.000.- Eigenkapital ausgestattet ist, könnten die 500 Mio Euro zur Hälfte direkt als Kapitalerhöhung in die MVG gehen, zur Hälfte an den MVV.

Die Opportunitätskosten etwa im Bereich der öffentlichen Sicherheit – München gilt als eine der sichersten Großstädte der Welt – rechtfertigen diese Investition selbst für den Fall, dass die Mehreinnahmen geringer als prognostiziert ausfallen.

In diesem Fall würde das Betriebsergebnis der SWM von 392 Mio Euro (2009) deutlich geringer ausfallen.

Angesichts der Entwicklung auf den Energiemärkten ist die Wiederherstellung und Weiterentwicklung eines pünktlichen und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs – in der Untersuchung wurden bewusst keine Umweltschäden durch den PKW-Verkehr miteinbezogen – ohne wirtschaftliche, soziale und ökologische Alternative.

Literatur und Quellen:

- Geschäftsbericht 2009 der Münchner Verkehrs Gesellschaft (MVG)
- Münchner Verkehrsverbund (MVV) in Zahlen (2009)
- Geschäftsbericht 2009 der Stadtwerke München (SWM)
- Geschäftsbericht 2009 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB)
- Interview Süddeutsche Zeitung mit Helmut König, Geschäftsführer der MVG (29.10.2010)
- ADAC-Studie zum ÖPNV in 23 europäischen Großstädten (2010)

Kontakt:

Basel Institute of Commons and Economics
Gerbergasse 30
CH-4001 Basel
Tel. 0041-61 261 35 21
mobil: 0041-79 511 40 09
Tel. Deutschland: +49 151 506 56 645