Kategorie
- Umsetzungsgrundlage

Zielgruppe
- Kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Projektphase
- Planung

Kosten- und Erlösschätzung

Quelle: Pichsakul Promrungsee / EyeEm / Getty Images

Was ist eine Kosten- und Erlösschätzung?

Im Rahmen einer Kosten- und Erlösschätzung werden die geschätzten Kosten und Erlöse für das geplante Mobilitätskonzept bzw. die mobilitätsbezogene Maßnahme untersucht und gegenübergestellt. Ziel ist es zu prüfen, ob das geplante Mobilitätsangebot eigenwirtschaftlich betrieben werden kann oder ob mit einem Zuschussbedarf zu rechnen ist.

Welche Vorteile bietet die Kosten- und Erlösschätzung?

Insbesondere die Schätzung des Zuschussbedarfes und der Vergleich mit dem Ist-Zustand ist ein wichtiges Kriterium für die Entscheidung zur Durchführung einer Maßnahme. Dadurch können ggf. neue Konzepte umgesetzt werden, die dazu beitragen, den Zuschuss durch die öffentliche Hand zu reduzieren. Des Weiteren bietet die Prüfung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen einer Kosten- und Erlösschätzung eine Möglichkeit, noch während der Konzeptionsphase die entstehenden Kosten zu analysieren. So können unter Umständen bei gleichbleibender Leistung schon während der Konzeptionsphase die Kosten optimiert werden.

Wie erfolgt die konkrete Umsetzung?

Die Kosten- und Erlösschätzung basiert auf der groben Planung. Aus diesem Grund ist sie grundsätzlich am Ende der Konzeptionsphase zu initiieren, sodass die Grundlagen für die Durchführung des Projektes bereits bekannt sind. Für die Schätzung wird das grobe Konzept der Maßnahme in seine einzelnen Bestandteile untergliedert. Im nächsten Schritt werden die einzelnen Elemente näher untersucht und in der Regel die folgenden, damit zusammenhängenden Größen abgeschätzt:

- Investitionskosten
- laufende Kosten
- Einnahmen aus der direkten Nutzung (Fahrgeldeinnahmen usw.)
- staatliche Zuschüsse (Ausgleichszahlungen)

- andere Erlöse (Sponsoring, Fahrzeugwerbung usw.)

Dafür sind Eingangsgrößen notwendig, die z. B. durch Bestandsanalysen oder Nachfrageanalysen ermittelt werden. Die Eingangsgrößen sind jedoch abhängig von den geplanten Maßnahmen. Im Beispiel flexibler Bedienungsformen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), wie Anrufsammeltaxis oder Anrufbussen, handelt es sich bei den Eingangsgrößen unter anderem um die Anzahl der Fahrgäste, die prognostizierten Betriebsstunden, die Fahrleistung sowie die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge. Zusätzlich kann der Fahrzeugtyp ausschlaggebend für die Schätzung der Kosten sein.

Zur Unterstützung der Kosten- und Erlösschätzung kann auf Online-Checklisten und -Berechnungshilfen zurückgegriffen werden (Stichwort Investitionsrechnung).

Da die Kosten- und Erlösschätzung überwiegend von den Eingangsgrößen abhängig ist, ist eine Sensitivitätsanalyse empfehlenswert, um die Auswirkungen der einzelnen „Stellschrauben“ zu untersuchen. Mithilfe der Sensitivitätsanalyse können darüber hinaus weitere Risiken aufgedeckt werden, denen im Rahmen der Kostenoptimierung begegnet werden kann.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Die möglichst detaillierten Eingangsgrößen für die Kosten- und Erlösschätzung lassen sich in manchen Fällen nur bedingt vorhersagen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass zu positive Annahmen getroffen werden, um die Durchführung wahrscheinlicher werden zu lassen.

Weitere Hilfen zur Umsetzung

Businessplan (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/businessplan)
Kosten-Nutzen-Analyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse)
Machbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse)
Marktanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/marktanalyse)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)

Quellen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), 2009: Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Berlin.