

Beilage 2

An: GPK Stadt Schaffhausen

Von: Finanzkontrolle

CC:

Datum: 30.11.2021

Betreff: Zusammenfassung für GPK-Bericht: Plausibilität der Projektrentabilitätsrechnung auf Grundlage der Vorlage des Stadtrates vom 10. August 2021 für die neue Einstellhalle Ebnatring der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (vbsh)

Auftrag:

Mit Auftragsbestätigung vom 16. September 2021 hat die Finanzkontrolle den Auftrag zur Prüfung der Plausibilität der Projektrentabilitätsrechnung auf Grundlage der Vorlage des Stadtrats vom 10. August 2021 für die neue Einstellhalle Ebnatring der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh angenommen. Der Auftrag beschränkt sich auf die Plausibilität der Projektabrechnung gemäss Abschnitt 3.2.1 "Betriebswirtschaftliche Aspekte".

Die Prüfung wurde gemäss Schweizerischem Prüfungsstandard PS 920 "Vereinbarte Prüfungshandlungen bezüglich Finanzinformationen vorgenommen und umfasst folgende Prüfungshandlungen:

- Prüfung der Plausibilität der Projektrentabilitäts-Rechnungen im Abschnitt 3.2.1 "Betriebswirtschaftliche Aspekte" auf Grundlage von
 - Plausibilität der Investitionen und der zugrundeliegenden Vorprojekte. Die Vorprojekte selbst haben wir nicht inhaltlich geprüft.
 - Laufenden Kosten über den Investitions- bzw. Betriebszeitraum wie Stunden- und Kilometeransätze, Berechnung der Depot- und Transferfahrten, die Energie und sonstige usw.

Zusammenfassung:

- Im Grundsatz ist die Produktrentabilitätsrechnung in Bezug auf ihre Struktur anwendbar.
- Infolge unserer Analyse haben wir diverse Anpassung in der Gesamtkostenrechnung vorgenommen. Aufgrund unserer Anpassungen hat sich die ursprüngliche Reihenfolge der Varianten in der Kostenrentabilitätsrechnung nicht verändert. Die Variante 1 bleibt die finanziell Vorteilhafteste, gefolgt von Variante 3b, Variante 2 und Variante 3a.
- Alle Varianten weisen mit Bezug auf die Investitionskosten 2022 (IK) und den Gesamtkosten 2022-2051 (GK) aufgrund unserer Anpassungen zwischen 1.1 % - 11.9% (IK) und 17.1% - 27.1% höhere Kosten auf. Zudem haben sich die betragsmässigen Differenzen zwischen den Varianten verringert. Grund dafür sind alternative Berechnungsmethoden bei den Leerfahrten (Durchschnitts- bzw. Vollkostenmethode vs. Grenzkostenmethode) sowie andere Annahmen bezüglich der Anzahl der Fahrspuren. Der in der Vorlage ausgewiesene Darlehensbetrag muss diesbezüglich, solange er sich auf die Variante 1 bezieht, nicht angepasst werden.
- Qualitativ mit Bezug auf die Dokumentation und den Nachvollzug sind die Varianten unterschiedlich belastbar, da sie teilweise auf dezidierten Vorprojekten (Varianten 1 und 2) oder auf rudimentären Berechnungen und Schätzungen (Varianten 3a und 3b) beruhen.
- Die Varianten weisen einzelne Unstimmigkeiten bzw. Unklarheiten in Bezug auf die Verwendung von Teuerungsreserven, Anzahl Fahrspuren vs. Anzahl Busse und der Darstellung von Vollkosten vs. Differenzkosten auf. Diese Sachverhalte haben wir bei unseren Anpassungen entsprechend berücksichtigt.
- Wie bereits oben erwähnt, haben wir zur Berechnung der finanziellen Auswirkungen der Leerfahrten, im Unterschied zur Vorlage, eine alternative Berechnungsmethode (Durchschnitts- bzw. Vollkostenmethode vs. Grenzkostenmethode) verwendet und infolge dessen für alle Varianten höhere Leerfahrtenkosten erhalten.