

Anlage IX – Ausgleichsberechnung

Die Anlage beschreibt die Berechnung des Ausgleichsanspruchs ab dem Jahr 2016 entsprechend des Abschnitts E.II. des Verkehrsvertrags. Sie gliedert sich in die Teile:

- Teil 1: Definition und Begriffserklärungen
- Teil 2: Berechnung der Ausgleichsansprüche
- Teil 3: Ausschluss von Überkompensation

Teil 1 – Definition und Begriffserklärungen

Nutzwagenkilometer (NW-km): Längen der jeweils betrachteten Fahrten bestehend aus den Fahrplankilometern zzgl. der Kilometer für Umleitungs- oder Ersatzverkehre und Verstärkerfahrten.

Fahrplankilometer: Längen der jeweiligen Fahrten bestehend aus der Länge des Linienweges von der ersten Haltstelle, an der Fahrgäste einsteigen können, bis zur letzten Haltstelle, an der Fahrgäste aussteigen können.

Leistungsmengen: Die sich aus einem bestimmten Fahrtenangebot (fortgeschriebener Rahmenfahrplan) für einen bestimmten Leistungszeitraum ergebenden gesamten Nutzwagenkilometer.

Ausgefallene Leistungsmengen: Leistungsmengen ausgefallener Fahrten des Regelfahrplans, soweit der jeweilige Ausfall nicht auf unterjährige Fahrplanänderungen zurückzuführen ist, welche vom AT bestätigt wurden. Berechnungsgrundlage der ausgefallenen Leistungsmengen sind die auf diese Menge entfallenden Nutzwagenkilometer.

Abrechenbare Leistungsmengen: Die sich aus der Schlussabrechnung tatsächlich ergebenden erbrachten Nutzwagenkilometer im Leistungszeitraum der Schlussabrechnung abzüglich der tatsächlich ausgefallenen Leistungsmengen.

Ausgleichsansprüche

Betriebsnotwendige Kosten: Kosten für Betriebsfahrten sind der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zuzuordnen. Notwendige Betriebsfahrten sind z. B.

- An- und Abfahrten von und zur Einsatzstelle
- Fahrten zur Sicherstellung von Betriebsumläufen und Fahrplanwechseln (z. B. Rangierfahrten)
- Werkstattfahrten
- Hilfszugeinsatzfahrten
- Überführungsfahrten
- Leer- und Schulungsfahrten zur Einweisung von Fahrzeugführern, zur Aus-, Fort- und Weiterbildung.

Prognostizierter Ausgleichsanspruch: Jährlich im Voraus auf Basis der prognostizierten Leistungsmengen des Rahmenfahrplans festgelegter Ausgleichsanspruch (Basis für die Abschlagszahlung gemäß Abschnitt E.V. des Verkehrsvertrages).

Bereinigter Ausgleichsanspruch: Jährlich im Rahmen der Schlussabrechnung gemäß Abschnitt E.III. des Verkehrsvertrags festgestellter Ausgleichsanspruch für den vergangenen Leistungszeitraum.

Teil 2 – Berechnung der Ausgleichsansprüche

2.1. Prognostizierter Ausgleichsanspruch

Der prognostizierte Ausgleichsanspruch für einen Leistungszeitraum wird auf Basis der durch den fortgeschriebenen Rahmenfahrplan festgestellten Leistungsmengen des betreffenden Fahrplanjahres errechnet. Die UVG übergibt dem AT eine erste Schätzung der prognostizierten Leistungsmengen mit Einreichung des Fahrplanentwurfs bis zum 31.08. des jeweiligen Jahres (vergleiche Abschnitt C.II.5 des Verkehrsvertrags).

Für die Berechnung des prognostizierten Ausgleichsanspruchs werden die auf Basis des Rahmenfahrplans prognostizierten Leistungsmengen mit dem errechneten Zuschussatz je Nutzwagenkilometer multipliziert. Die Summe der sich hieraus ergebenden Beträge bildet den prognostizierten Ausgleichsbetrag in EUR. Der prognostizierte Ausgleichsbetrag wird jährlich auf Basis des neu eingereichten Rahmenfahrplanentwurfs für das Folgejahr neu berechnet. Der so ermittelte prognostizierte Ausgleichsanspruch ist für den AT die Berechnungsbasis für die Festlegung der quartalsmäßig erfolgenden Abschlagszahlungen des Kalenderjahres nach Abschnitt E.V. des Verkehrsvertrages (1/4 des prognostizierten Ausgleichsanspruchs). Etwaige unterjährig Fahrplanänderungen sowie Ausfallzeiten werden nach Maßgabe des Abschnitts E.II.5 des Verkehrsvertrags berücksichtigt.

2.2. Bereinigter Ausgleichsanspruch

Der bereinigte Ausgleichsanspruch eines Jahres wird mit der Schlussabrechnung gemäß Abschnitt E.III. des Verkehrsvertrages auf Basis der tatsächlich erbrachten und abrechenbaren Leistungsmengen des Jahres ermittelt. Die abrechenbaren Leistungsmengen des Jahres ergeben sich aus der Summe der abrechenbaren Leistungsmengen der Einzelmonate, welche gemäß Abschnitt E.IV.1.a (des Verkehrsvertrages) einzureichen sind.

Das Ergebnis ergibt eine bereinigte Leistungsmenge in Nutzwagenkilometern, welche der Schluss- und Spitzabrechnung gem. Abschnitt E.III.2 des Verkehrsvertrags zugrunde zu legen ist.

Diese Leistungsmenge wird mit dem in der ex ante Kalkulation zugrunde gelegten Kosten je Nutzwagenkilometer multipliziert.

Gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO1370/2007 sind in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zuvor in objektiver und transparenter Weise die Parameter, anhand derer gegebenenfalls die Ausgleichsleistungen berechnet werden, aufzustellen. Grundlage der Kalkulation sind die betriebsnotwendigen Kosten der UVG. Die Ausgleichsleistungen des hier vorliegenden Verkehrsvertrages werden auf Basis der Vergütungssätze für die Nutzwagenkilometer berechnet. Die zur Ermittlung des Vergütungssatzes pro Nutzwagenkilometer zugrunde zu legenden Parameter und Kostensätze ergeben sich für das Jahr 2017 nach Maßgabe der Trennungsrechnung Gewinn- und Verlustrechnung des jeweiligen Vorvorjahres wie folgt:

Für das Jahr 2017 wird von einem Kostensatz je Nutzwagenkilometer i. H. v. EUR 2,35 € ausgegangen. Von diesem Kostensatz sind die erwarteten Einnahmen, die weiteren positiven finanziellen Auswirkungen und Fördermittel oder Zuschüsse Dritter i. H. von EUR 0,82 € je Nutzwagenkilometer abzuziehen. Das Ergebnis ergibt eine prognostizierte Ausgleichshöhe von EUR 1,53 je Nutzwagenkilometer durch den AT. Diese wird der Ermittlung der prognostizierten Ausgleichszahlung für das Geschäftsjahr 2017 zugrunde gelegt.

In den Folgejahren sind die tatsächlichen Kosten des jeweiligen Vorvorjahres zur Ermittlung der Kosten pro Nutzwagenkilometer als Ausgangspunkt für den prognostizierten Ausgleichsanspruch zu verwenden. Die benannten Parameter der Kosten in Nutzwagenkilometer bleiben hierbei unverändert.

Der Kostensatz je Nutzwagenkilometer wird jährlich durch die UVG ermittelt. Zu diesem Zweck erfolgt durch die UVG eine Aufstellung der in der Abrechnungsperiode tatsächlich entstandenen Kosten je Nutzwagenkilometer aufgeschlüsselt nach den in Ziffer 2.3 der Anlage IX festgelegten Parametern. Dem AT ist diese Kostenermittlung unter Vorlage entsprechender Nachweise einzureichen.

Die Kosten für das Folgejahr werden unter Anwendung des VBB-Tarifindexes fortgeschrieben.

Auf der Basis der so prognostizierten Kosten je Nutzwagenkilometer wird die Zuschusshöhe des AT berechnet. Hierzu wird die Zuschusshöhe in Nutzwagenkilometer mit den prognostizierten Nutzwagenkilometern auf Basis des jeweiligen fortgeschriebenen Rahmenfahrplans multipliziert, welches die prognostizierte Ausgleichszahlung für das Folgejahr ergibt.

2.4 Anpassung bei Leistungsänderung

Bei Leistungsveränderungen gem. Ziff. C.II.5 des Vertrags und/oder bei Veränderung der Qualität der Leistungserbringung (etwa Ziff. C.I.1 des Vertrags) erfolgt im Vorhinein eine Kalkulation des Kostensatzes je Nutzwagenkilometer durch die UVG. Diese teilt dem AT bis zum 31. August die Höhe des neuen Kostensatzes je Nutzwagenkilometer für die gesamte Leistungsmenge unter Berücksichtigung von Mehr- und Minderkosten mit. Die Aufstellung muss nachvollziehbar und prüfbar sein. Der Aufgabenträger entscheidet abschließend über die Leistungsveränderung.

Teil 3 – Ausschluss von Überkompensation

Die Ausgleichsleistung darf die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bedingten Aufwendungen der UVG nicht überkompensieren. Die Prüfung erfolgt seitens des AT nach Abschluss der rechnerischen und inhaltlichen Prüfung der Jahres-Schlussabrechnung innerhalb der dort genannten Frist.

Zur Ermittlung der gemäß Abschnitt E.III.2 des Verkehrsvertrags benannten Positionen, die bei der Ausgleichsleistung in Abzug gebracht werden, hat die UVG jährlich unverzüglich nach deren Feststellung eine detaillierte Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung vorzulegen. Hierbei sind die Aufwendungen der UVG so aufzuschlüsseln, dass eine klare Abtrennung der zur Erfüllung der Vertragspflichten erforderlichen Aufwendungen von sonstigen Aufwendungen möglich ist.

Ferner hat die UVG die Erträge aus der Gewinn- und Verlustrechnung derart aufzuschlüsseln, dass eine klare Abtrennung der Einnahmen aus Tarifentgelten sowie sonstigen Erträgen möglich ist. Die sonstigen Erträge sind dabei so zu differenzieren, dass vom AT ermittelt werden kann, welche dieser Erträge im Rahmen der Erfüllung der Vertragspflichten seitens der UVG generiert wurden.

Letztlich legt die UVG offen, welche Fördermittel und Zuschüsse von Dritten sie in welcher Höhe erhalten hat.