

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Stand: 26. Juni 2024

1. Finanzierungszweck, Rechtsgrundlagen

- 1.1. Der Zweckverband VRR bildet mit seinen Verbandsmitgliedern eine Gruppe von Behörden im Sinne von § 1 Abs. 1 S. 2 und § 4 Abs. 3 Zweckverbandssatzung.
- 1.2. Der Zweckverband VRR gewährt nach Maßgabe des europäischen Beihilferechts, insbesondere der Beihilferegelungen des Europäischen Gerichtshofes und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, des ÖPNVG NRW, seiner Satzung, dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften (VV/VVG) zu § 44 LHO Finanzierungsmittel. Diese sind dazu bestimmt, Vorhaben zu finanzieren, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Verbandsgebiet notwendig sind.
- 1.3. Ein Rechtsanspruch der Antragstellerin oder des Antragstellers auf Gewährung der Finanzierung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet über Finanzierungsanträge nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der je Gebietskörperschaft verfügbaren Haushaltsmittel.
- 1.4. Der Zweckverband VRR hat die Aufgaben gem. §§ 5 Abs. 2 Nr. 1, 18, 19 und 20 Zweckverbandssatzung zur Durchführung der Finanzierung auf die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR übertragen.
- 1.5. Verbandsmitglieder können die Übertragung der Aufgabe „Finanzierung ÖPNV-bedingter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ nach Maßgabe des § 21 Zweckverbandssatzung zurücknehmen (vollständige Beendigung der Aufgabenübertragung) oder widerrufen (Umwandlung der delegierenden in eine mandatierende Aufgabenübertragung). Auch eine teilweise Rücknahme oder ein teilweiser Widerruf sind zulässig. Diese können auch bezogen auf ein konkretes Vergabeverfahren erklärt werden.

2. Gegenstand der Finanzierung

- 2.1. Finanziert werden können die Kosten abzüglich Erlöse, welche durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet gem. Ziffer 2.1 Satz 3 dieser Richtlinie bedingt sind (Mehrkosten). Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen ohne diese Finanzierung übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Antragstellers durch Aufgabenträger und/oder durch den VRR mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der örtlichen Beschlüsse zu Bestandsbetrauungen und/oder öffentlicher Aufträge gem. Ziffer 2.2 sowie dieser

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Richtlinie. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in zweckverbandsfremden Räumen sind nur insoweit Gegenstand dieser Finanzierungsrichtlinie, wie dies in einer entsprechenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung oder in einer vergleichbaren Regelung zwischen den Aufgabenträgern festgelegt ist.

2.2. Die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (s. Anlagen 1 und 2 dieser Richtlinie) steht in Zusammenhang mit

- Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung
- Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben
- Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards
- Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

im unter Ziffer 2.1 definierten Gebiet. Sie wird

- durch die personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen (ergänzt durch den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VRR und die Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV sowie die sonstigen finanzierungsrelevanten Beschlüsse der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR oder der Räte bzw. Kreistage der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV),
- durch den Finanzierungsbescheid des VRR,
- oder durch nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB, §§ 1 ff. VgV, VOL/A bzw. nach ihrer Einführung UVgO/GWB vergebene Aufträge oder ab dem 03.12.2009 nach Maßgabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (öffentliche Aufträge)

konkretisiert.

2.2.1. Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Ungedekte Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Eine detaillierte Beschrei-

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

bung der Infrastrukturvorhaltekosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie soweit in den jeweiligen öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

2.2.2. Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben

Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke.

Eine detaillierte Beschreibung der verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrkosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

2.2.3. Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsmehrkosten

Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung.

Eine detaillierte Beschreibung der verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

2.2.4. Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

Im betrieblichen Bereich können zurzeit folgende Fallgruppen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anerkannt werden, die zu Mehrkosten bzw. Nachteilen führen:

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Baustein 4a: Ungedekte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus

Baustein 4b: Ungedekte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gemäß Vorgaben des oder der Anteilseigner/s/Aufgabenträger/s)

Baustein 4c: Ungedekte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Eine detaillierte Beschreibung der betriebsbedingten Mehrkosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

- 2.3. Für die Bausteine 1 – 4a werden vom VRR einheitliche Definitionen und Berechnungsmethoden vorgegeben. Diese werden ggf. ergänzt um in den öffentlichen Aufträgen festgelegte Definitionen. Für die nicht durch Einnahmen gedeckten Betriebskosten aus den Bausteinen 4a – 4c sowie für die in öffentlichen Aufträgen definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen können nach den Vorgaben des VRR auch individuelle Nachweise erbracht werden.

3. Finanzierungsempfänger

Finanzierungsmittel werden gewährt an

- öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit unmittelbarem oder mittelbarem Kapitalanteil von mehr als 50 v.H. von Gebietskörperschaften) und
- private Unternehmen.

4. Finanzierungsvoraussetzungen

4.1. Grundsätzliche Voraussetzungen

Die Finanzierungsempfänger müssen

- im Verbandsgebiet des Zweckverbandes VRR Linienverkehre im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr aufgrund einer Genehmigung für den Verkehr mit leitungs-

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

gebundenen Fahrzeugen oder mit Kraftfahrzeugen nach dem PBefG betreiben; den Inhabern der vorgenannten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen gleichgestellt sind öffentliche und private Unternehmen, denen die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG übertragen ist;

- den Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr anwenden und die sonstigen Festlegungen des Nahverkehrsplans des VRR sowie der Nahverkehrspläne der jeweils zuständigen lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV beachten;
- Vertragspartner des Einnahmearbeitungsvertrages für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sein; sowie
- Vertragspartner eines Kooperationsvertrages mit der VRR AöR sein.

4.2. Sonderfälle

Unternehmen im Verbundgebiet, die Infrastruktur für Verkehrsunternehmen vorhalten oder aufgabenträgerbezogene und/oder verbundbezogene Regie- oder Vertriebsmehroleistungen für Unternehmen erbringen, welche die Voraussetzungen nach Ziff. 4.1. erfüllen, sind diesen gleichgestellt.

4.3. Betrauung

4.3.1. Die Finanzierungsempfänger müssen infolge einer Betrauung eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung erfüllen. Die Betrauung mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, erfolgt bis 02.12.2009 nach dem Altmark-Trans-Urteil des EuGH, ab dem 03.12.2009 nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch

- Beschlüsse der Gebietskörperschaften, in Verbindung mit
 - der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung,
 - dem Nahverkehrsplan des VRR und Beschlüsse der Gremien des VRR,
 - den Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger des ÖSPV,
 - Vereinbarungen und andere geeignete Rechtsakte zwischen Gebietskörperschaften oder zwischen Gebietskörperschaften und Unternehmen (z.B. gesellschaftsrechtliche Weisung des Anteilseigners oder Verpflichtungserklärungen des Unternehmens),

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

- dem Finanzierungsbescheid oder der verbindlichen Mitteilung oder
 - anderweitige Rechtsakte zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach §§ 97 ff. GWB, §§ 1 ff. VgV, VOL/A .
- 4.3.2. Der Betrauungsakt muss die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen Geltungsbereiche klar definieren. Bestehende Betrauungsakte sind wiederkehrend auf die Erfüllung dieser Voraussetzungen zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen. Dies gilt insbesondere bei Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen bestehender Betrauungen.
- 4.3.3. Betrauungsakte und deren Änderungen, die nicht durch den VRR erfolgen, sind diesem unverzüglich unter Beifügung einer Abschrift mitzuteilen.
- 4.4. Der unter Ziffer 4.3.1 vorgesehene Betrauungsteil eines Finanzierungsbescheids oder eine verbindliche Mitteilung durch den Zweckverband ergeht nicht und ist für eine rechtsverbindliche Betrauung auch nicht erforderlich, wenn Verbandsmitglieder die Übertragung der Aufgabe „Finanzierung ÖPNV-bedingter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (§ 5 Abs. 2 Nr.1 - 4)“ nach § 21 Abs. 1 der Satzung des Zweckverbands VRR zurückgenommen oder die Übertragung der Aufgabe „Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste (§ 5 Abs. 2 Nr.1)“ und der Aufgabe „Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von Infrastrukturbetreibern (§ 5 Abs. 2 Nr.2)“ nach § 21 Abs. 3 der Satzung des Zweckverbands VRR widerrufen haben..

5. Art und Umfang, Höhe der Finanzierung

5.1. Zuwendungsart

Die Finanzierungsbeträge werden im Wege der Projektförderung gewährt. Projektförderung liegt nach Ziff. 1.2 VV zu § 23 LHO vor, wenn Zuwendungen zur Deckung von Ausgaben des Finanzierungsempfängers für einzelne abgegrenzte Vorhaben gewährt werden.

5.2. Finanzierungsart

Die Finanzierungsbeträge werden als Fehlbedarfsfinanzierung gewährt. Fehlbedarfsfinanzierung liegt nach Ziff. 2.2.2 VV zu § 44 LHO, vor, wenn die Zuwendungen zur Deckung des Fehlbedarfs gewährt werden, der insoweit verbleibt, als der Finanzierungsempfänger die zuwendungsfähigen Ausgaben nicht durch eigene oder fremde Mittel zu decken vermag.

5.3. Form der Finanzierung

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Die Finanzierungsbeträge werden nach Ziff. 1.1 VV zu § 23 LHO als zweckgebundener Zuschuss gewährt.

5.4. Bemessungsgrundlage

5.4.1. Gem. § 5 ZVS werden die auf der Grundlage der Finanzierungsrichtlinie zu ermittelnden Finanzierungsbeträge jährlich im Verbundetat ausgewiesen.

5.4.2. Finanzierungsfähig sind ganz oder teilweise die vom Finanzierungsempfänger nachgewiesenen Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Erlöse aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen. Hierzu meldet der Antragsteller die zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages notwendigen Daten je Baustein und Betriebszweig gemäß Anlagen 2 und 3 an die Bewilligungsbehörde.

5.4.3. Bemessungsgrundlagen sind die Ausgleichsbeträge, Finanzierungsbeträge und Finanzierungsmittel.

Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt, soweit in den öffentlichen Aufträgen keine weiteren Vorgaben bzgl. Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 definiert sind.

Die Finanzierungsmittel sind die Haushaltsmittel je Gebietskörperschaft (ggf. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Abschlagsregelungen gemäß den Ergebnissen lokaler Anhörungsgespräche). Diese erhöhen sich ggf. um Überschüsse des Antragstellers aus dem nicht betrauten Bereich, welche für die Finanzierung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügbar sind.

Der Finanzierungsbetrag ist der auf die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel beschränkte Ausgleichsbetrag.

5.4.4. Basis für die Berechnung der Ausgleichsbeträge sind die jährlich festzulegenden Parameter je Baustein, Betriebszweig und Bedienungsgebiet. Die Ausgleichsbeträge und Bausteine können innerhalb eines Betriebszweigs verrechnet werden. Weitere Regelungen können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben. Die Berechnung wird gemäß Anlage 2 dieser Richtlinie durchgeführt.

5.4.5. Bis zum Auslaufen der Bestandsbetrauungen wird die Höhe des Ausgleichsbetrags zunächst auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausge-

stattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Erlöse aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind. Ab dem Vorliegen nicht in wettbewerblichen Verfahren vergebener öffentlicher Aufträge dient diese Prüfung zu der Erfüllung der Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Aufgabenträger kann von dem in Satz 1 beschriebenen Vorgehen abweichen. Dem VRR ist hierüber eine Mitteilung vorzulegen.

- 5.4.6. Auf der Grundlage dieser Analysen und - soweit sie vorliegen - unter Beachtung der von dem Aufgabenträger im Zusammenhang mit öffentlichen Aufträgen ergänzend vorgenommenen Regelungen, werden für das jeweilige Antragsjahr Parameter gebildet, die auf die Verhältnisse des Antragsjahres hin angepasst werden. Die Ergebnisse sind die in Ziff. 5.4.4. genannten Parameter. Die Parameter werden turnusmäßig einer gutachterlichen Prüfung unterzogen, um die Einhaltung insbesondere von Kriterium 4 des EuGH-Urteils in der Rechtssache Altmark-Trans sowie des Verbots einer übermäßigen Ausgleichsleistung gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b, Art. 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. Ab dem Vorliegen nicht in wettbewerblichen Verfahren vergebener öffentlicher Aufträge dient die Prüfung des Kriteriums 4 in der Rechtssache Altmark-Trans der Erfüllung der Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Aufgabenträger kann dem VRR mitteilen, wenn von dem beschriebenen Vorgehen abgewichen werden soll. Die Fortschreibung der Parameter bzw. die Indexierung der Parameter ist in Anlage 9 dieser Richtlinie geregelt.
- 5.4.7. Die Höhe des Ausgleichsbetrages ist begrenzt auf die nachgewiesenen Kosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- 5.4.8. Jede Finanzierungsleistung ist begrenzt auf die Ausgleichsbeträge; sind die Finanzierungsbeträge niedriger, dann auf diese. Sind die Finanzierungsmittel höher als die Finanzierungsbeträge, können Finanzierungsleistungen in Höhe der Finanzierungsmittel gewährt werden, dies jedoch nur bis zur Höhe der Ausgleichsbeträge.
- 5.4.9. Sofern Aufgabenträger bestimmte Verkehre nach den Bestimmungen der VOL/A vergeben, sind abweichend von den vorstehenden Regelungen als Ausgleichsbeträge die durch die Ausschreibung ermittelten und vom Aufgabenträger dem VRR mitgeteilten Beträge anzusetzen. Mitbediente Gebietskörperschaften leisten höchstens die im Verbundetat ausgewiesenen Beträge.
- 5.5. Ab dem 1. Januar 2010 darf die Höhe aller gewährten Ausgleichsleistungen im VRR den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Ver-

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

pflichtungen auf die Kosten und Erlöse eines Finanzierungsempfängers im VRR entspricht (vgl. Anhang zur Verordnung [EG] Nr. 1370/2007).

Neben den Ausgleichsbeträgen gem. Ziff. 5.1. bis 5.4. (Bausteine) sind alle in Anlage 12 dieser Richtlinie Textziffer 2.2. genannten Ausgleichsleistungen abzurechnen.

Zum Nachweis des finanziellen Nettoeffekts im VRR werden von den nachgewiesenen Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, zunächst alle quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen abgezogen, die innerhalb oder außerhalb des Netzes entstehen, in dessen Rahmen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden.

Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen.

Der Restbetrag wird um den Betrag erhöht, der einem angemessenen Gewinn aus dem Restbetrag entspricht.

Weitere Einzelheiten regelt Anlage 12 dieser Richtlinie. Die entsprechenden Vorgaben des Anhangs zur Rechnungslegung und Transparenz sind in Anlage 7 dieser Richtlinie enthalten. Die Vorgaben zur Prüfung sind in Anlage 13 dieser Richtlinie enthalten.

- 5.6. Die Ausgleichsbeträge dürfen überschritten werden bei unvorhergesehenen Mehrkosten. Unvorhergesehene Mehrkosten sind Kosten, die vom Management der Unternehmen nicht beeinflusst werden können, wie etwa Naturkatastrophen, staatliche Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw. Für solche Kosten müssen die Unternehmen nach den Vorgaben des VRR individuell nachweisen, dass diese unvorhersehbaren Kosten auch tatsächlich angefallen sind.

6. Rechnungslegung

- 6.1. Zur Erfüllung der Transparenzvorgaben im Verkehrsbereich ist eine Trennungsrechnung auf Basis des Rechnungswesens bei den Verkehrsunternehmen vorzuhalten. Generell gilt bei Verkehrsunternehmen über 40 Mio. EUR Umsatz das Transparenzrichtliniengesetz (TranspRiIG). Ferner gelten bei allen Verkehrsunternehmen die Standards zur Kontentrennung gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Verordnungen

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1191/69/EWG, 1107/70/EWG und 1108/70/EWG sowie ab dem 01.01.2010 Ziff. 4 und 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007.

Die Überprüfung der Einhaltung der diesbezüglichen Vorgaben des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt im Rahmen der Verwendungsnachweisprüfung (vgl. Ziff. 8.1).

Näheres regelt die Anlage 7 dieser Richtlinie.

- 6.2. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind. Diese Angaben sind im Rahmen eines Verwendungsnachweises durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen.

Näheres regeln die Anlagen 7 und 12 dieser Richtlinie.

- 6.3. Der Nachweis der entstandenen Kosten ist in der Trennungsrechnung in geeigneter Weise mit dem testierten Jahresabschluss des Unternehmens abzustimmen.

Näheres regelt die Anlage 7 dieser Richtlinie.

- 6.4. Die Berechnung aller Kosten und Erlöse erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.

Näheres regelt die Anlage 7 dieser Richtlinie.

7. Antragsverfahren

7.1. Antrag

7.1.1. Form und Frist

Eine Finanzierung wird nur auf Antrag nach dem Muster der Anlage 3 gewährt. Der Antrag ist möglichst sechs Monate vor Beginn der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, spätestens jedoch bis zum 31. Oktober des dem Beginn der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vorausgehenden Jahres zu stellen. Bei Vorliegen öffentlicher Aufträge ist der Antrag für die Laufzeit des öffentlichen Auftrags zu stellen (mehrjähriger Antrag).

7.1.2. Antragsunterlagen

Dem erstmaligen Antrag sind beizufügen:

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

- Betrauungsbeschlüsse der Aufgabenträger oder anderweitige Rechtsakte zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags,
- Beschreibung und Dauer der zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung,
- Darlegung, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Art und Umfang mit den Vorgaben für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen übereinstimmt,
- Darlegung, ob und gegebenenfalls für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Finanzierungsmittel von anderen Stellen gewährt werden,
- vereinfachte Berechnung der Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen,
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand von Investitionsmaßnahmen sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter.

Bis zum Auslaufen der Bestandsbetrauungen genügt bei Folgeanträgen die Bezugnahme auf die mit vorangegangenen Anträgen vorgelegten Unterlagen, wenn und soweit sich die finanzierungserheblichen Tatsachen nicht geändert haben.

Ab dem Vorliegen nicht in wettbewerblichen Verfahren vergebener öffentlicher Aufträge sind keine gesonderten Folgeanträge zu stellen. Änderungen zu finanzierungserheblichen Tatsachen sind dem VRR im Rahmen der Meldungen des jeweiligen Verbundetats gem. Anlage 2 dieser Richtlinie mitzuteilen. Der VRR kann die Vorlage weiterer Unterlagen verlangen.

7.2. Bewilligungsverfahren

7.2.1. Der Antrag wird vom VRR in fachtechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht geprüft.

7.2.2. Das Ergebnis der Prüfung wird in einem Vermerk festgelegt. Dabei sind die finanzierungsfähigen ungedeckten Mehrkosten auf der Grundlage der fachtechnischen und wirtschaftlichen Prüfvermerke festzusetzen.

7.2.3. Die Entscheidung ist dem Antrag stellenden Unternehmen unter Angabe der Höhe der Ausgleichsbeträge und der Finanzierungsbeträge mitzuteilen. Kann dem Antrag nicht entsprochen werden, ergeht ein mit Gründen versehener ablehnender Bescheid. Dieser ist dem Antragsteller bekanntzugeben.

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

7.2.4. Der Antrag ist außerdem in folgenden Fällen abzulehnen:

- a) Dem VRR liegt eine Erklärung des Inhalts vor, dass der/die Anteilseigner des Antrag stellenden Unternehmens die vom VRR ermittelten Ausgleichsbeträge auf gesellschaftsrechtlicher Grundlage und/oder im Wege von Querverbundverrechnung in ihr Unternehmen leisten (Absichtserklärung zur Kürzung der Umlage nach §§ 19, 20 der Satzung des ZV VRR).
- b) Das Unternehmen erhält die vom VRR ermittelten Ausgleichsbeträge im Rahmen eines nach Art. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags.
- c) Das Unternehmen erhält die vom VRR ermittelten Ausgleichsbeträge im Rahmen eines Auftrags nach den §§ 97 ff. GWB, 1 ff. VgV und 1 ff. VOL/A.

Der ablehnende Bescheid schließt in den Fällen des Buchst. a) und b) die Feststellung der zulässigen Ausgleichsbeträge und Finanzierungsbeträge ein. Der oder die Anteilseigner bzw. Auftraggeber trägt/tragen dafür Sorge, dass im Falle der Beihilferelevanz der von ihnen zugewendeten Finanzierungsmittel vorab Regelungen zur Vermeidung und Erstattung nicht zweckentsprechend verwendeter Mittel oder einer Überkompensation getroffen werden.

Der ablehnende Bescheid ist dem Antragsteller und dem oder den Anteilseigner bzw. Auftraggeber bekanntzugeben.

7.2.5. Soweit dem VRR eine Erklärung gemäß 7.2.4 Satz 1 Buchst. a) dieser Richtlinie vorliegt, kann das Antrag stellende Unternehmen zur Vermeidung eines ablehnenden Bescheids nach 7.2.4 dieser Richtlinie beim VRR eine verbindliche Mitteilung über die Höhe der zulässigen Ausgleichsbeträge entsprechend Ziffer 7.2.2. ff. der Richtlinie beantragen. Für den Antrag auf verbindliche Mitteilung sind die Verfahrensbestimmungen gemäß Abschnitt 7. dieser Richtlinie entsprechend anzuwenden. Ergänzend zu 7.1.2 dieser Richtlinie sind dem Antrag Ratsbeschlüsse und/oder gesellschaftsrechtliche Unterlagen zur Regelung der Finanzierung beizufügen. Entsprechend dem Ergebnis der Prüfung nach 7.2.1 und 7.2.2 dieser Richtlinie erlässt der VRR eine verbindliche Mitteilung über die Höhe der zulässigen Ausgleichsbeträge und Finanzierungsbeträge. Der oder die Anteilseigner trägt/tragen dafür Sorge, dass im Falle der Beihilferelevanz der von ihnen zugewendeten Finanzierungsmittel vorab Regelungen

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

zur Vermeidung und Erstattung nicht zweckentsprechend verwendeter Mittel oder einer Überkompensation getroffen werden.

Die verbindliche Mitteilung ist dem Antragsteller und dem oder den Anteilseigner/n bekanntzugeben.

7.2.6. Sollten die bei der Prüfung des Antrags festgesetzten finanzierungsfähigen ungedeckten Mehrkosten aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen überschritten werden oder wird eine wesentliche Änderung der beabsichtigten Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich, ist dem VRR unverzüglich ein Änderungs- bzw. Ergänzungsantrag mit den für seine Beurteilung notwendigen Unterlagen und einer Erläuterung der Änderung bzw. Ergänzung vorzulegen.

7.2.7. Der - positive oder ablehnende - Finanzierungsbescheid und die verbindliche Mitteilung werden nach den Mustern der Anlage 4 dieser Richtlinie vom VRR erlassen. In den Bescheiden ist die Finanzierung nach Parametern und Höchstbeträgen (Ausgleichsbeträge und Finanzierungsbeträge) der finanzierungsfähigen ungedeckten Mehrkosten aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festzulegen.

In den Bescheiden ist der Geltungszeitraum festzulegen. Dieser orientiert sich in der Regel an der Laufzeit des Betrauungsaktes.

7.2.8. Ist ein privates Verkehrsunternehmen oder ein Zusammenschluss privater Verkehrsunternehmen (privater Kapitalanteil von mehr als 50 v.H.) Antragsteller, so kann im Finanzierungsbescheid die Stellung einer Bürgschaft zur Sicherung sowohl der zweckentsprechenden Verwendung der Finanzierung als auch etwaiger Erstattungsansprüche verlangt werden.

7.2.9. Der Bescheid ergeht (entsprechend zuwendungsrechtlichen Grundsätzen) unter der auflösenden Bedingung, dass der Finanzierungsanspruch erlischt, soweit der Finanzierungsempfänger für die Erfüllung der gleichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Finanzierungsmittel, Zuweisungen oder sonstige Zahlungen von Dritten erhält (anderweitige Deckung). In dem Bescheid ist festzulegen, dass der Verwendungsnachweis auch für solche Teile der Finanzierungsbeträge zu führen ist, für die der Finanzierungsanspruch infolge des Eintritts dieser auflösenden Bedingung erloschen ist.

7.2.10. Die Regelungen der AnBest-P gelten nur, soweit diese Richtlinie keine konkreteren Bestimmungen enthält.

7.3. Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Die Auszahlung der im Bescheid gemäß 7.2.3 dieser Richtlinie festgesetzten Finanzierungsbeträge wird in vier Teilbeträgen fällig zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August

und 15. November und wird vom VRR im Rahmen der bewilligten und zur Verfügung stehenden Mittel für das laufende Haushaltsjahr veranlasst. Dabei wird die Rate zum 15. Februar des Antragsjahres auf Basis der 4. Rate des dem Antragsjahr vorangegangenen Jahres bemessen. Eine Verrechnung dieser Rate auf die bewilligten Finanzierungsmittel erfolgt mit der zweiten Rate zum 15. Mai des Antragsjahres. Der VRR kann gemäß den VV zu § 44 LHO entsprechende Zahlungsnachweise verlangen.

8. Ausgleichsmechanismen

8.1. Verwendungsnachweis

Zur Vermeidung von Überkompensationen sowie zur Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen sind jährlich Verwendungsnachweise zu führen. Dies gilt auch, soweit der VRR einen ablehnenden Bescheid gemäß 7.2.4 Buchst. a) oder b) dieser Richtlinie oder eine verbindliche Mitteilung gemäß 7.2.5 dieser Richtlinie erlassen hat, und die Finanzierung der Mehrkosten aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch den oder die Anteilseigner erfolgt. Stellt der VRR eine Überkompensation oder eine übermäßige Ausgleichsleistung bezogen auf die Summe der definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder bezogen auf den Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 fest, ist nach Ziff. 8.2. bis 8.5. dieser Richtlinie zu verfahren.

8.2. Positiver Finanzierungsbescheid

Soweit der VRR einen positiven Finanzierungsbescheid gemäß 7.2.3 dieser Richtlinie erlassen hat und bei der Prüfung des Verwendungsnachweises festgestellt wird, dass Mittel nicht zweckentsprechend verwendet wurden oder eine Überkompensation oder übermäßige Ausgleichsleistung erfolgt ist, so ist der Finanzierungsbescheid spätestens innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Abschluss der Prüfung des Verwendungsnachweises durch einen dem Finanzierungsempfänger bekanntzugebenden Bescheid ganz oder teilweise zurückzunehmen oder zu widerrufen. Die sofortige Vollziehung dieses Bescheides ist anzuordnen. Die nicht zweckentsprechend verwendeten oder zuviel gezahlten Mittel sind an den VRR zu erstatten, der Erstattungsbetrag ist zu verzinsen. Die Zinshöhe richtet sich nach den VV zu § 44 LHO. Ab Beginn der Vollziehbarkeit des Bescheides sind Zinsen auch auf die bis dahin aufgelaufenen Zinsen zu zahlen. Der zu erstattende Betrag und die Verzinsung sind in dem Bescheid festzusetzen. Der VRR setzt dem Finanzierungsempfänger für die Zahlung des Erstattungsbetrages und der Zinsen eine Frist. Diese darf einen Zeitraum von vier Monaten nicht übersteigen. Der VRR kann mit dem Erstattungsbetrag und den Zinsen gegen die Raten gemäß 7.3 dieser Richtlinie aufrechnen.

8.3. Ablehnender Finanzierungsbescheid und verbindliche Mitteilung

Soweit der VRR einen ablehnenden Bescheid gemäß 7.2.4 Buchst. a) oder b) dieser Richtlinie oder eine verbindliche Mitteilung gemäß 7.2.5 dieser Richtlinie erlassen hat und die Finanzierung durch den oder die Anteilseigner oder Auftraggeber erfolgt ist, und bei der Prüfung des Verwendungsnachweises festgestellt wird, dass Mittel nicht zweckentsprechend verwendet wurden oder eine Überkompensation oder übermäßige Ausgleichsleistung erfolgt ist, so ist die nicht zweckentsprechende Mittelverwendung oder Überkompensation oder übermäßige Ausgleichsleistung in einem Bescheid festzustellen und den Beteiligten (Antrag stellendes Unternehmen und Anteilseigner oder Auftraggeber) bekanntzugeben. In dem Bescheid ist die Verpflichtung des oder der Anteilseigner/s auszusprechen, zu gewährleisten, dass die nicht zweckentsprechend verwendeten Mittel oder die Überkompensation erstattet und gemäß den VV zu § 44 LHO verzinst werden. 8.2 Satz 5 und Sätze 7 bis 9 dieser Richtlinie gelten entsprechend.

8.4. Vierjahreszeitraum

Überkompensationen in einem Jahr können in der Regel innerhalb eines Vierjahreszeitraums ausgeglichen werden. Die Prüfung erfolgt anhand einer beihilferechtlichen Nebenrechnung durch den VRR.

8.5. Stundung

Erstattungszahlungen können auf Antrag des erstattungspflichtigen Unternehmens gestundet werden, wenn die Erstattung für das Unternehmen eine unbillige Härte zur Folge hätte. Die unbillige Härte ist mit dem Antrag darzulegen. Der Stundungszeitraum darf drei Jahre nicht übersteigen. Während der Stundung ist der Erstattungsbeitrag zu verzinsen. Die VV zu § 44 LHO gelten entsprechend.

8.6. Die Regelungen zur Überkompensation gem. Ziff. 8.1. bis 8.4. sind bei der Prüfung gem. Ziff. 5.5. entsprechend anzuwenden.

9. Anlagen

Die Anlage 10 zu dieser Finanzierungsrichtlinie kann nur durch Beschluss der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR geändert werden.

10. Inkrafttreten

– durch Zeitablauf erledigt – ¹⁾

¹⁾ Die Finanzierungsrichtlinie in ihrer ursprünglichen Fassung ist am 28. Juni 2005 in Kraft getreten.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Anlage 2 Bausteine (Beschreibung, Abfrageblätter, Berechnungen)
- Anlage 3 Finanzierungsantrag
- Anlage 4 Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung
- Anlage 5 ANBest-P
- Anlage 6 Musterbeschlüsse
- Anlage 7 Rechnungslegung und Vorgaben zur Transparenz
- Anlage 8 Parameter je Bedienungsgebiet, Betriebszweig und Baustein
- Anlage 9 Fortschreibung Parameter / Indexierung
- Anlage 10 Finanzierungsbeträge laut Verbundetat
- Anlage 11 Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis
- Anlage 12 Anhangsabrechnung
- Anlage 13 Prüfferrichtlinie
- Anlage 14 Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten der Aufgabenträger und des VRR
- Anlage 15 Teilfinanzierung regionaler Schnellbuslinien (XBus)

Anlage 1

zur Finanzierungsrichtlinie

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Finanziert werden kann die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im gem. Ziffer 2.1. der Finanzierungsrichtlinie definierten Gebiet. Dies sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Antragstellers mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.

Für alle Finanzierungsleistungen sind die in der Finanzierungsrichtlinie des VRR geregelten Ausgleichs- und Verfahrensregelungen zu beachten, soweit in den örtlichen Beschlüssen zu Bestandsbeträugungen und/oder öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

Nachfolgend sind die typisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Parameter je Finanzierungsbaustein (im Folgenden „Baustein“ genannt) dargestellt. Für weitere Einzelheiten wird auf die Regelungen der Finanzierungsrichtlinie verwiesen, soweit die örtlichen Beschlüsse zu Bestandsbeträugungen und/oder öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definieren.

1. Einheitliche Definitionsvorgaben im VRR:

Baustein 1: **Infrastrukturvorhaltung**

Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen

Parameter: Kostensatz in € pro Strecken-km und Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Baustein 2: **Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben**

Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne Vorgaben des Verbundes und/oder der Aufgabenträger nicht hätte, sowie alle mit Mehrerlösen saldierte Kosten aus der Erfüllung von Vorgaben der Aufgabenträger und/oder des Verbundes und der Verbundvertragswerke

Parameter: Kostensatz in € bezogen auf die „Kassentechnischen Einnahmen in Mio. €“ pro Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z. B für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw. einschl. der Mehrkosten für die Vorhaltung.

Parameter: Kostensatz in € pro Rechnungswagen (mit Äquivalenzziffern gewichtete Fahrzeuge innerhalb der Altersgrenzen) pro Betriebszweig und getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr – oder Andersleistungen im Betriebsbereich

Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund bedingt sind oder durch Vorgaben des Aufgabenträgers im Betriebsbereich entstehen und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

Pauschalverfahren: Für Bausteine 4a und 4b ist eine Pauschalmethode vorgesehen.

Individualverfahren: Die Nachteile und damit verbundenen Mehrkosten können individuell pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch definiert, analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Berechnungsmethodik des VRR beibehalten bleibt. Die Ergebnisse nach diesen Vorgaben des VRR sind zu bescheinigen und dürfen nicht zu einer Überkompensation führen. Die Ansätze des Pauschalverfahrens dürfen dabei nicht überschritten werden.

Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus

Es sind einheitliche Grenzkosten definiert, die, sofern relevant, den vom VRR ermittelten VRR-einheitlichen Grenzerlösen gegenübergestellt werden.

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Die Grenzerlöse werden vom VRR aufgrund eigener Erhebungen ermittelt. Die Grenzkosten werden ebenfalls VRR-einheitlich betriebszweig- und bedienungsgebietsspezifisch nach einheitlicher Methodik kalkulatorisch ermittelt und geprüft.

Die Definition der Schwachverkehrszeiten (SVZ) wird für Stadt- bzw. Regionalverkehr unterschieden.

Parameter: Kostensatz in € (Fehlbetrag = Grenzerlöse ./ Grenzkosten) pro Nutzwagen-km in der SVZ pro Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben des/der Anteilseigner/s/Aufgabenträger/s)

Zum Beispiel: Mehrkosten durch Bindung an bestimmte Arbeitgeberverbände in Verbindung mit der Verpflichtung der Anwendung bestimmter Tarifverträge oder Regelungen im Rahmen von betrieblichen Vereinbarungen mit Arbeitnehmern oder deren Vertretern sowie Mitgliedschaft in kommunalen Zusatzversorgungskassen und ähnliches.

Im betrieblichen Bereich (Fahrbetrieb, Fahrerlöhne, Kostenart Personal) können die Kostenunterschiede einem wettbewerbsnahen Vergleichswert - Basis: TV-N, Gruppe V Stufe 2 - im Hinblick auf Preisunterschiede bezogen auf Lohnkosten, Lohnnebenkosten und sonstigen Nachteilen gegenübergestellt werden. Diese sind bezogen auf eine durchschnittliche Personalstunde zu parametrisieren.

Die Lohnkosten beinhalten i. d. R. den Tabellenlohn, vermögenswirksame Leistungen, Weihnachts- und Urlaubsgeld sowie ggf. Einmalzahlungen. Lohnnebenkosten berücksichtigen Krankenversicherung, Rentenversicherung, Pflegeversicherung, Arbeitslosenversicherung, Berufsgenossenschaft und Zusatzversorgung.

Die Ergebnisse werden betriebszweigspezifisch und bedienungsgebietsspezifisch analog Baustein 4a ermittelt. Auftragnehmerverkehre werden für die Berechnung des Tariflohnunterschieds eliminiert.

Der so ermittelte Kostensatz je eigener Fahrerstunde pro Betriebszweig der einzelnen Bedienungsgebiete wird multipliziert mit den tatsächlichen eigenen Fahrerstunden der Altfahrer und bildet die Grundlage für den Ausgleich der Mehrkosten

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Parameter: Kostensatz in € je eigener Fahrerstunde der Altfahrer pro Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Nachrichtlich: Negativabgrenzung Restrukturierungsbedarf:

Bei der Berechnung ist sicher zu stellen, dass strukturelle betriebsbedingte Nachteile (= echte Restrukturierungsbedarfe, wie z. B. Unproduktivitäten) bei den Verkehrsunternehmen nicht Gegenstand der Finanzierung durch den VRR sind.

Baustein 4c: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Es gibt zwei Fallgruppen: Mehrkosten aufgrund räumlicher Schichtungen und weiterer sozialpolitischer Vorgaben.

Bei den räumlichen Schichtungen handelt es sich um Angebotsvorgaben, bestimmte Linien, bzw. bestimmte Linienabschnitte zusätzlich zu bedienen, die nicht durch entsprechende Einnahmen abdeckbar sind. Darunter fallen sog. Streckenvorgaben, die analog Baustein 4a zu Grenzkosten abzüglich Grenzerlösen abgegolten werden.

Die Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietsspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die grundsätzliche Berechnungsmethodik der Parameter und das Verfahren analog Baustein 4a bzw. Baustein 4b angewandt wird.

Unter die weiteren sozialpolitischen Vorgaben fallen die Ausbildung über Bedarf oder Mehrkosten aus bestehenden Vereinbarungen zur betrieblichen Altersversorgung (Ruhegeldordnungen).

Die Ergebnisse sind durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen und dürfen nicht zu einer Überkompensation führen.

Sonstige Nachteile, selbst, wenn sie nachgewiesen sind, sind nicht ausgleichsfähig.

Bausteine (Beschreibung, Abfrageformulare, Berechnungen)

Anlage 2
zur Finanzierungsrichtlinie

Bausteine
(Beschreibung, Abfrageblätter, Berechnungen)

Anlage 2-1
zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 1
Infrastrukturvorhaltung

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Beschreibung

Anlage 2/1-1

1 Definition Infrastrukturvorhaltung und Infrastrukturbereiche

Die Infrastrukturvorhaltekosten umfassen die Kosten für die Vorhaltung der „ortsfesten Anlagen“

- Fahrweganlagen
- Betriebshofanlagen
- Werkstattgebäude

und „damit verbundener Sicherheits- und Navigationssysteme“ in den Betriebszweigen Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, Omnibus und O-Bus, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

Zusätzlich werden die Strecken-km je Strecken-Typ abgefragt.

Erhebungsgrundlage:

Die Erhebung erfolgt kostenstellengruppenbezogen gemäß Abfrageblättern (Anlage 2/1-2).

In der Erhebung sind die Kosten des Unternehmens anzusetzen, die den Bau und die Vorhaltung/Instandhaltung (Wartung, Inspektion und Reparatur) der o. g. Infrastruktur betreffen.

Zur Ermittlung werden zunächst die gesamten Infrastrukturvorhaltekosten zu Vollkosten erhoben.

Kosten der Werkstatteleistungen für Fahrzeuge sind nicht anzusetzen.

Die mit der Infrastruktur verbundenen „Sicherheits- und Navigationssysteme“ sind getrennt zu erfassen. Soweit es sich um einheitliche Systeme handelt, wobei auch Systembestandteile am Fahrzeug einzubeziehen sind, sind auch diese anzusetzen (z. B. RBL). Eine Doppelberücksichtigung sowohl bei Infrastruktur als auch bei Fahrzeugen ist auszuschließen.

Eine Kostenanlastung bzw. die Trennung von leistungsabhängigen und leistungsunabhängigen Kosten erfolgt separat (vgl. Berechnung Anlage 2/1-3).

Erlöse (z. B. Werbeerlöse im Infrastrukturbereich, Nutzungsentgelte von Dritten, etc.) im Infrastrukturbereich sind gegenzurechnen.

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Beschreibung

Anlage 2/1-1

Sonstige Einnahmen/Zuschüsse

GVFG-Mittel und sonstige Zuschüsse zum Infrastrukturanlagevermögen sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abzusetzen. Eine Doppelerfassung oder Doppelförderung darf nicht stattfinden.

Behandlung von Anlagen im Bau und Anzahlungen für diese:

Es sind die Buchwerte derjenigen Gegenstände (abzüglich erhaltener Zuschüsse) anzugeben, die nach ihrer Fertigstellung in das Anlagevermögen übernommen werden. Diese sind dann der Infrastruktur Fahrweganlagen, Betriebshöfe/Werkstätten oder den verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen zuzuordnen. Die Buchwerte werden verzinst.

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

2 Abfrageblätter

a) Kostenstellengruppen/Inhalte (Spalten)

Tätigkeitsabgrenzung des Personals

Die Instandhaltung umfasst den Bau und die Vorhaltung/Instandhaltung (Wartung, Inspektion und Reparatur) der Bestandteile der Fahrweganlagen, ggf. Tunnel und Bahnhöfe (Stadtbahn) sowie Bewachung/Bestreifung der Infrastruktur.

Kostenstelle Fahrweganlagen

Betriebszweig Bus: Sp. 4 bis 6

Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Sp. 4 bis 7

Betriebszweig Straßenbahn/O-Bus: Sp. 8

Negative Abgrenzung aller Betriebszweige:

Nicht erfasst werden sollen auf dieser Kostenstelle die sich auf Betriebshöfen und Werkstätten für Fahrzeuge befindenden Abstellstrecken sowie Gleisanlagen und Fahrdrantanlagen, Traggerüst, Fahrschienen und Stromversorgungsvorrichtungen, Oberleitungssystem sowie Fahrbahnen und deren gesonderte Bestandteile. Die Kosten für stillgelegte Strecken sowie noch nicht in Betrieb befindliche Fahrweganlagen sind ebenfalls nicht zu erfassen.

Bestandteile Fahrweganlagen:

Fahrbahn, separate Busspuren, Bauten des Fahrweges, Wendeplätze, Bahnkörper, Bauten des Schienenweges und Gleisanlagen einschließlich Weichenanlagen, Traggerüst und Fahrschienen, P&R Anlagen, Kehranlagen sowie Zufahrts- und Ausfallstrecken, Fahrstromversorgungsanlagen bzw. Oberleitungssystem;

Bahnhöfe und Haltestellen (Bauwerke einschließlich betrieblicher Einbauten und Geräte), Busbahnhöfe und Haltestellen (Bauwerke einschließlich betrieblicher Einbauten und Geräte); Fahrausweisentwerfer, Fahrscheinautomaten und Fahrausweisdrucker, soweit am Fahrweg aufgestellt.

Werkstätten (einschließlich Maschinen und Geräte) für die Instandhaltung der Fahrweganlagen.

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

Nachrichten-, Signal- und Informationseinrichtungen einschließlich Betriebsleitstellen und Stellwerke sowie elektronische Fahrleitsysteme (RBL) u. ä., soweit am Fahrweg aufgestellt und nicht vorrangig unter „Sicherheits- und Navigationssystemen erfasst, Beschleunigungsmaßnahmen.

Besonderheit Stadtbahn/Schwebebahn: Die Kosten sind getrennt nach den Kriterien Tunnel/Strecke eigene, Tunnel/Strecke gepachtete, Bahnhöfe und sonstige Streckenanlagen anzugeben.

Kostenstelle Betriebshofanlagen für Fahrzeuge (eigene)

Betriebszweig Bus: Sp. 7

Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus: Sp.9

Bestandteile: Grundstücke, die betrieblich genutzt werden; Bauwerke, einschließlich betrieblicher Einbauten; einschließlich ortsfester maschinentechnischer Ausstattung; Außenanlagen. Alle Abstellflächen sowie Fahrbahnen und deren gesonderten Bestandteile auf Betriebshöfen und Außenanlagen, Schwebevorrichtungen und Stromversorgungseinrichtungen auf Betriebshöfen und Außenanlagen.

Kostenstelle Betriebshofanlagen für Fahrzeuge (gepachtete)

Betriebszweig Bus: Sp. 8

Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus: Sp.10

Entsprechend Spalte 7 bzw. 9 wird die Pacht für Betriebshöfe voll angesetzt.

Kostenstelle Werkstattgebäude für Fahrzeuge (eigene)

Betriebszweig Bus: Sp. 9

Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus: Sp.11

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

Bestandteile: Grundstücke, die betrieblich genutzt werden; Bauwerke, einschließlich betrieblicher Einbauten; einschließlich ortsfester maschinentechnischer Ausstattung; Außenanlagen, alle Gleisanlagen und Fahrdrahtanlagen sowie Schwebevorrichtungen und Stromversorgungseinrichtungen

Kostenstelle Werkstattgebäude für Fahrzeuge (gepachtete)

Betriebszweig Bus: Sp. 10

Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus: Sp.12

Entsprechend Spalte 9 bzw. 11 wird die Pacht für Werkstätten voll angesetzt.

Kostenstelle verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme

Betriebszweig Bus: Sp. 11

Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus: Sp.13

Bestandteile: Vorrangig Nachrichten-, Signal- und Informationseinrichtungen einschließlich Betriebsleitstellen sowie elektronische Fahrleitsysteme (RBL), soweit am Fahrweg, Betriebshof oder Werkstatt aufgestellt.

Hier werden weiter bspw. Vernetzungssysteme der Sicherheitssysteme untereinander, stationäre Notrufsysteme, Streckenkommunikationssysteme, Systeme zur Zugsicherung und Zuglinienbeeinflussung, Betriebshof-Steuerungssysteme, Fahrwegesicherungssysteme (bei Schienengebundenheit), Fahrgastinformations- und Überwachungssysteme, Meldeanlagen, Schließanlagen sowie Zugangskontrollsysteme angesetzt.

Eine Doppelerfassung bei Infrastruktur und anderen Erhebungen ist auszuschließen.

b) Infrastrukturkostenarten (Zeilen)

Die Nummerierung entspricht der Zeilenstruktur in den Abfrageblättern.

1) Abschreibungen

Bestandteil sind nur die betriebsindividuellen Abschreibungsbeträge von der tatsächlichen Bemessungsgrundlage (also nach Kürzung von Zuschüssen, z. B. investive Förderung Land, GVFG-Mittel), übernommen aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres einschließlich außerplanmäßige AfA, Sonderabschreibungen, erhöhte Abschreibungen. Die Abschreibungsmethode sollte auf Lineare AfA

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

harmonisiert werden – dabei muss sichergestellt werden, dass der gewählte Ansatz beibehalten wird.

Davon sind außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/erhöhte Abschreibungen gesondert mit Begründung anzugeben (Zeile 16).

2) Zinsen

Hier kommt entweder ein direkter individueller Ansatz der Zinsen für Infrastruktur, soweit eindeutig zuordenbar (Nachweisbarkeit muss gewährleistet sein) oder der Ansatz kalkulatorischer Zinsen in Betracht. Der gewählte Ansatz muss – auch bei einer späteren Aktualisierung – beibehalten werden. Die Berechnung bei kalkulatorischem Ansatz erfolgt in Anlehnung an den kalkulatorischen Zinssatz bei Preisen für öffentliche Aufträge (für alle VU einheitlich zurzeit bei 6,0 %).

Berechnung: Restbuchwerte x Zinssatz (vgl. Hinweis zum RBW).

3) Leasing/Pacht/Miete

Leasing, Pacht und Miete der Fahrweganlagen, Betriebshöfe und Werkstätten und verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme sind zu 100 % anzusetzen. Bei Leasinggestaltungen sind die Angaben gesondert zu erläutern (Nachweisbarkeit muss gewährleistet sein).

Davon sind außerordentliche (einmalige)/aperiodische Aufwendungen/Erstattungen mit Begründungen jeweils gesondert anzugeben (Zeilen 17 und 18).

4) Personalkosten

Abgrenzung Personenkreis: Nur die Mitarbeiter, die unmittelbar für den Bau und die Vorhaltung/Instandhaltung (Wartung, Inspektion und Reparatur) der Anlagen des Infrastrukturbereichs tätig werden (gewerblich inkl. Vorarbeiter und Meister). Anteilige Leitungskosten werden entweder direkt zugeordnet oder wie allgemeiner Overhead unter den allgemeinen Overheadkosten in Zeile 10 erfasst.

Kostenumfang: Löhne und Gehälter zusätzlich Arbeitgeberanteile der Sozialversicherungsbeiträge und Kosten der Zusatzversorgung.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeilen 17 und 18).

Daneben werden folgende weitere Personalkosten bei den Infrastrukturvorhaltungskosten erfasst:

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

- Betriebsleitstellenpersonal
- Verkehrsmeister/Verkehrsdienst
- Stellwerker

Eine Gegenrechnung betrieblicher Anteile erfolgt im Rahmen der Anlastung des Nutzungsentgelts der Infrastruktur.

5) Materialkosten

Grundsätzlich jeder Materialverbrauch für die Infrastruktur (im Sinne des Umfangs der Tätigkeitsabgrenzungen).

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeilen 17 und 18).

6) Fremdleistung

100 % der Kosten für Fremdleistungen im Bereich der Infrastruktur (im Sinne des Umfangs der Tätigkeitsabgrenzungen) sind ansetzbar.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 17 und 18).

7) Energiekosten

Einzubeziehen sind z. B. Energiekosten für Heizung, Be- und Entlüften der Gebäude des Infrastrukturbereichs sowie Energiekosten für den Betrieb der Rolltreppen, Aufzüge und dgl., Energiekosten für Weichenheizung.

Nicht anzusetzen sind Energiekosten des Fahrbetriebs.

Energiekosten für spezifische Sicherheits- und Navigationssysteme sind in Spalte 11 (Bus) bzw. Spalte 13 (Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus) zu erfassen.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 17 und 18).

8) Sonstige Kosten

Hierunter fallen alle übrigen Kosten, soweit sie den definierten Infrastrukturbereich unmittelbar betreffen, z. B. Versicherungen.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 17 und 18).

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

Außerordentliche bzw. in der Höhe wesentliche Aufwands-Sondereinflüsse, z. B. Zuführungen und Auflösungen von Instandhaltungsrückstellungen sind ebenfalls mit Begründung anzugeben.

9) Sekundärkosten

Betrifft Verrechnungen anderer Abteilungen, sofern sie vom Infrastrukturbereich in Anspruch genommen werden.

Je nach Kostenrechnungssystem sind diese Kosten inklusive Overheadanteil anzusetzen (sofern dieser, i. d. R. der Fall, weiterbelastet wird). Es ist darauf zu achten, dass hier maximal Marktpreise verrechnet werden (Hinweis: Diese können z. B. durch Preisvergleich ermittelt werden).

Bei der Berechnung ist sicherzustellen, dass der in den Sekundärkostenverrechnungen angesetzte Overhead nicht doppelt verrechnet wird.

10) Allgemeine Overheadkosten

Leitungskosten

Zusätzlich zu der angegebenen Definition der Infrastrukturkosten sind auch die nicht in Zeile 4 erfassten Leitungskosten der Infrastrukturabteilungen des jeweiligen Betriebszweigs anzugeben.

Dies sind alle den in o. g. Fall zurechenbaren Leitungskosten der Ebene oberhalb der Meister - / Vorarbeiterebene bis einschließlich (Haupt)-Abteilungsleiter.

Hier sind Gehälter und Betriebskosten der zentralen, regionalen und lokalen administrativen und technischen Dienststellen, Kosten für die Überwachung und Abnahme der Arbeiten, Pensionslasten für das Personal und sonstige Aufwendungen des Arbeitgebers (Beiträge zur Krankenkasse, Unfallversicherungsprämien, Beiträge zur Altersversicherung) anzugeben.

Kosten für Dienstwohnungen, die dem im Bereich der Wegeanlagen beschäftigten Personal zur Verfügung gestellt werden, abzüglich der gegebenenfalls erhobenen Mieten, insoweit sie nicht schon unmittelbar in anderen Positionen der Verbuchungsschemata erfasst wurden, sind ebenfalls hier anzusetzen.

Hier können anteilig alle Kostenarten anfallen (z. B. Materialgemeinkosten). Lösung eventuell über einen Zuschlagssatz (bis zur Hauptabteilungsleiterebene) verursacht durch die Infrastrukturabteilung.

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

Overhead

Weiter sind anzugeben: anteilige Kosten für noch nicht erfasste allgemeine Verwaltung (Personalwesen, Rechnungswesen, EDV, Organisation, Recht, Versicherung, Vorstand/Stäbe) im Zusammenhang mit dem Infrastrukturkostenbereich.

Negativabgrenzung: Dabei sind die anteiligen Kosten der Fahrzeuge, des Fahrbetriebs, Kosten der Verbundregie und des Verbundvertriebs sowie Kosten der Nebenbetriebe und Kosten für Leistungen für Dritte bzw. Aktivierungen und deren anteiligen Verwaltungskosten nicht zu berücksichtigen.

Methode: Die Ermittlung der Zahlen kann individuell (z. B. über BAB/ Kostenrechnungssystem) durchgeführt werden.

Soweit hier Erlöse gegenüberstehen, sind diese zu verrechnen. Doppelerfassungen sind auszuschließen.

Bei der Berechnung ist sicherzustellen, dass der in den Sekundärkostenverrechnungen angesetzte Overhead nicht doppelt verrechnet wird.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 17 und 18).

Außerordentliche bzw. in der Höhe wesentliche Aufwands-Sondereinflüsse, z. B. Zuführungen und Auflösungen von personalbezogenen Rückstellungen sind ebenfalls mit Begründung anzugeben.

11) Summe

Hier ist die Summe aller Infrastrukturkostenarten des jeweiligen Bereichs einzutragen (Kontrollfunktion).

12) Abzusetzende Erlöse

Hier sind alle Erlöse anzusetzen, die Investitionen für Infrastruktur betreffen, und nicht bereits in der Bemessungsgrundlage der AfA (Zeile 1, z. B. GVFG-Mittel) erfasst sind.

13) Netto Infrastrukturkosten

Summe der um abzusetzende Erlöse bereinigten Infrastrukturkosten.

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

14) Anlastungen Nutzungsentgelte

Hierbei handelt es sich um den vom Betrieb verursachten variablen Anteil der Infrastrukturkosten, die betriebsbedingt anfallen, sowie um Nutzungsentgelte von Dritten (Verweis zu den Davon-Vermerken, Zeile 19 und 20).

15) Ergebnis

Das ausgewiesene Ergebnis entspricht den vorläufigen erstattungsfähigen Infrastrukturkosten vor der Prüfung des Kriteriums 4.

16) Davon außerplanmäßige AfA/Sonder AfA/erhöhte AfA

Hier sind außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/erhöhte Abschreibungen gesondert mit Begründung anzugeben.

17) Davon außerordentliche Aufwendungen/ggf. Erstattungen

Hier sind außerordentliche (einmalige)/aperiodische Aufwendungen/ggf. Erstattungen mit Begründungen jeweils gesondert anzugeben.

18) Davon aperiodische Aufwendungen

Hier sind aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben.

19) Davon: Eigene Nutzungsentgelte für die Infrastruktur

Hier wird der Anteil der eigenen Nutzungsentgelte aus Zeile 14 (Anlastung Nutzungsentgelte) gesondert erfasst.

20) Davon: Nutzungsentgelte von Dritten

Sollten Nutzungsentgelte von Dritten erhoben werden, sind diese hier nochmals gesondert anzugeben und zu erläutern.

21) Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres

Zu nennen sind die Restbuchwerte (RBW) aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

22) Restbuchwerte auf Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres

Zu nennen sind die Restbuchwerte (RBW) auf Anlagen im Bau aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

Baustein 1 - Infrastrukturvorhaltungskosten Betriebszweig Bus			VU-NR: Unternehmen:				Jahr:					
			Beträge in T Euro ohne Nachkommastellen eingeben !!!									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
lfd. Nr.	EDV-Nr.	Kostenstellen	(einschl. Haltestellen)	Fahrtweganlagen Busbahnhöfe (ZOB)	sonstige Streckenanlagen	Betriebshofanlagen (für Fahrzeuge) eigene gepachtete	TEUR	TEUR	Werkstattgebäude (für Fahrzeuge) gepachtete	TEUR	verbundene Sicherheits- u. Navigationssysteme	Gesamt
			TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
		Ermittlung der Infrastrukturvorhaltungskosten, inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten										
		Infrastrukturkostenart										
1	IKKA1010	Abschreibungen vgl. Zeile 16)										0
2	IKKA1020	Zinsen vgl. Zeilen 17 und 18)										0
3	IKKA1030	Leasing/Pacht/Miete vgl. Zeilen 17 und 18)										0
4	IKKA1040	Personalkosten 2)3)										0
5	IKKA1050	Materialkosten vgl. Zeilen 17 und 18)										0
6	IKKA1060	Fremdleistungen vgl. Zeilen 17 und 18)										0
7	IKKA1070	Energiekosten vgl. Zeilen 17 und 18)										0
8	IKKA1080	Sonstige Kosten vgl. Zeilen 17 und 18)										0
9	IKKA1090	Sekundärkosten vgl. Zeilen 17 und 18)										0
10	IKKA1100	Allgemeine Overheadkosten vgl. Zeilen 17 und 18)										0
11	IKKA1110	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	IKKA1120	abzusetzende Erlöse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	IKKA1130	Netto-Infrastrukturkosten										
14	IKKA1140	Anlastungen Nutzungsentgelte vgl. Zeilen 18) und 20)	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	0
15	IKKA1150	Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	IKKA1160	davon außerplanmäßige AfA, Sonder-AfA, erhöhte AfA*										0
17	IKKA1170	davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*										0
18	IKKA1180	davon aperiodische Aufwendungen*										0
19	IKKA1190	davon: eigene Nutzungsentgelte für die Infrastruktur *										0
20	IKKA1200	davon: Nutzungsentgelte von Dritten*										0
21	IKKA1210	Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres										0
22	IKKA1220	Restbuchwerte der Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres										0
		* mit Begründung anzugeben/detaillierte Aufstellung										
		Datum:										
		Bearbeiter/in:										
		Telefon:										

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Abfrageblätter

Anlage 2/1-2

Betriebsstrecken

VU-NR: Jahr:

VU:

Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Streckentyp	Strecke km
41	STR100	Betriebsstrecke Stadtbahn unterirdisch	
42	STR200	Betriebsstrecke Schwebebahn/Stadtbahn oberirdisch	
43	STR300	Betriebsstrecke Straßenbahn mit besonderem Bahnkörper	
44	STR400	Betriebsstrecke Straßenbahn im allgemeinen Straßenraum	
45	STR500	Betriebsstrecke Obus	
46	STR600	Betriebsstrecke Omnibus	

aufgestellt am: Bearbeiter/in: Telefon:

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Berechnungen

Anlage 2/1-3

3 Berechnungen

Parameter:

Kostensatz in € pro Strecken-km und Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR.

Berechnung schematisch:

1	Erhebung / Fortschreibung der Vollkosten der Infrastrukturvorhaltung
2	- Anlastung der betrieblich verursachten Infrastrukturkosten
3	= Infrastrukturkosten nach Anlastung
4	- Eliminierung von anrechenbaren Erlösen aus der Infrastruktur
5	= vorl. Volumen der erstattungsfähigen Infrastrukturvorhaltekosten
6	/ Mengeneinheit (Strecken-km)
7	= Parameter BS 1 Infrastrukturvorhaltekosten
8	Prüfung des Kriteriums 4
9	ggf. Anpassung des Parameters

zu 2)

Bei Finanzierung der Infrastruktur im Rahmen des Finanzierungssystems ist sicherzustellen, dass an den Infrastrukturbetreiber bezahlte Ausgleichs zur Kostenkompensation für den Bau, Betrieb und Vorhaltung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (nur bedingt wettbewerbsrelevant) nicht in Form einer verbilligten Überlassung von Wirtschaftsgütern an den die Infrastruktur nutzenden Fahrbetrieb überlassen werden, da dies nach Meinung der EU-Kommission zu einem beihilferelevanten Mitteltransfer in den im Wettbewerb stehenden Verkehrsbetrieb führen könnte.

Gemäß dem Weißbuch der Kommission vom 22. Juli 1998 „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU“ ist ein gängiger vertretbarer Ansatz die Ermittlung von variablen, d. h. nutzungsabhängigen Kosten, die durch die Nutzung der Infrastruktur entstehen.

Vereinfachtes Verfahren

Grundlage zur Ermittlung des Anlastungsbetrages sind die in Baustein 1 erhobenen Infrastrukturvorhaltekosten zu Vollkosten. Diese Vollkosten werden in vorhaltebedingte (fixe) und

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung

Berechnungen

Anlage 2/1-3

nutzungsabhängige (variable) Kosten unterteilt. Des Weiteren wird die jeweilige Wettbewerbsrelevanz der Infrastrukturbereiche betrachtet.

Auf Basis einer Kostenanalyse der gemeldeten Daten sind folgende Anlastungssätze pauschal für die Betriebszweige festgelegt:

Anlastungssatz Kostenart	BZ Bus		BZ Schiene	
	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt
Abschreibungen	0%	10%	0%	0%
Zinsen	0%	10%	0%	0%
Leasing/Miete/pacht	0%	10%	0%	0%
Personalkosten	10%	10%	10%	10%
Materialkosten/Fremdleistungen	10%	10%	10%	10%
Energiekosten	10%	10%	10%	10%
Sonstige Kosten	10%	10%	10%	10%
Sekundärkosten	10%	10%	10%	10%
Allg. Overheadkosten	10%	10%	10%	10%

Abweichend können sich aus öffentlichen Aufträgen andere Sätze ergeben. Diese werden entsprechend berücksichtigt. Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich ausgeglichen werden.

Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.

Die ermittelten Anlastungsbeträge werden von den erhobenen Kosten abgesetzt und sind vom Betrieb (Baustein 4) zu tragen.

Anlage 2-2
zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 2
Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte
Regie- und Vertriebsaufgaben

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Beschreibung

Anlage 2/2-1

1 Definition

Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Mehrkosten/Mehrerlöse sind ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- bzw. Erlösstruktur bei den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, die durch den Tarif- und Verkehrsverbund im Sinne der geltenden gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen (hier: VRR-Verträge, speziell: Kooperationsvertrag und Einnahmenaufteilungsvertrag) bzw. Aufgabenträgervorgaben hervorgerufen werden, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist..

Erhebungsgrundlagen

Die Erhebung erfolgt kostenstellengruppenbezogen gemäß Abfrageblättern (Anlage 2/2-2).

Diese Erhebung dient dazu, verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Mehrkosten in den Bereichen Verwaltung (Regie und Netzmanagement) und Vertrieb zu ermitteln.

Auf Aufforderung sind die relevanten Maßnahmen unter Angabe von Projekten zu beschreiben.

Die Erhebung findet pro Betriebszweig statt. Soweit Kosten bereits bei der Ermittlung der Infrastrukturkosten oder bei sonstigen Erhebungen im Rahmen der übrigen Bausteine erfasst sind, dürfen diese hier nicht mehr berücksichtigt werden bzw. soweit Kostendaten in diese Erhebung einfließen, dürfen diese nicht bei der Ausgleichsberechnung in anderen Bereichen berücksichtigt werden (Ausschluss von Doppelförderung).

Zur Ermittlung werden zunächst die gesamten Regie- und Vertriebskosten zu Vollkosten (Summe der Kostenstellen) erhoben.

Erlöse bzw. Minderkosten im definierten Bereich (z. B. Zuschüsse des Landes, Minderkosten durch Einsparungen/Vorteile des Verbundes oder der Aufgabenträger, Mehreinnahmen) sind gegenzurechnen und extra mit Vermerk auszuweisen.

Der Erhebung ist auf Aufforderung zusätzlich eine tabellarische Aufstellung der wahrgenommenen Aufgaben in den Bereichen Regie und Vertrieb beizufügen. Diese dient der besseren Vergleichbarkeit und Auswertbarkeit der Erhebung.

Vorgehensweise

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Beschreibung

Anlage 2/2-1

Die in den folgenden Abfrageblättern definierten verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Kosten werden zunächst als Vollkosten angesetzt (Ermittlung aller relevanten Kostenstellen).

In einem zweiten Schritt werden die nicht verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten (also betrieblich notwendigen) Kosten in den Bereichen Regie- und Vertriebskosten eliminiert (Abzug der Mindestregie- und des Mindestvertriebs). Sofern von dem Unternehmen keine Angaben hierzu gemacht werden, oder sich weitere Angaben aus den öffentlichen Aufträgen ergeben, werden diese über einen einheitlichen Vergleichswert in Höhe von derzeit 10 Prozent abgezogen.

Im Ergebnis verbleibt danach der vorläufige erstattungsfähige Betrag. (vorbehaltlich der Prüfung des Kriteriums 4) für verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten, die aufgrund der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anfallen.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

2 Abfrageblätter

a) Inhalte/Kostenstellen/Unternehmensbereiche (Spalten)

alle Betriebszweige: Sp. 4 bis 8

Nachfolgende Positionen werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – als verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Kosten erhoben, wobei verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Vorteile (Kosteneinsparungen) im Rahmen der jeweiligen Position oder in Zeile 12 gegenzurechnen sind. Ausgleich durch Dritte, die verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Kosten betreffen, sind ebenfalls gegenzurechnen (z. B. Zuschüsse sind kostenmindernd zu berücksichtigen, Kürzung der Bemessungsgrundlage) oder in Zeile 12 extra auszuweisen. Die Methode der Berücksichtigung von Erlösen bzw. Kosteneinsparungen ist mitzuteilen.

Die Abfrageblätter sind für alle Betriebszweige identisch.

Inhalte - externe Kosten:

Kostenstelle Umlage VRR AöR

alle Betriebszweige: Sp. 4

Die Umlage an der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR ist hier einzutragen. Die Ermittlung der entsprechenden Kosten erfolgt gemäß dem Vertragswerk im VRR.

Inhalte - interne Kosten Verwaltung/Regie/Sonstige:

alle Betriebszweige: Sp. 5 bis 8

Direkt zuordenbare Kosten- bzw. Einsparungen der Verwaltung/Regie/Sonstiger Bereiche für Tätigkeiten im Verbund und/oder für den Aufgabenträger.

Nachfolgend sind beispielhaft anzusetzende Kosten genannt ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Sollten hier wesentliche Positionen nicht angegeben sein, sollten diese ergänzend beschrieben werden.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

Diese Funktionen umfassen ein unternehmensübergreifendes Netzmanagement / Systemmanagement des ÖPNV im Bereich Planung, Veranlassung, Marketing, Finanzmanagement, Vertrieb und Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen.

Das Netzmanagement umfasst im Rahmen dieser Funktionen eine linienübergreifende Abstimmung der Angebotsgestaltung, Tarifgestaltung, Vertrieb und Kommunikation innerhalb des integrierten Unternehmens, aber oberhalb der linienbezogenen Funktionen (z. B. Anschlusssicherung an andere Verkehrssysteme bzw. Unternehmen). Im Rahmen der Vollkostenerhebung werden auch die Funktionen angesetzt, die intern im Rahmen der Mitwirkung im Verbund anfallen. Abzugrenzen sind diejenigen Regiefunktionen, die auf diese Verbundebene entfallen, von denjenigen, die Aufgabe einer lokalen Ebene (Aufgabenträger) sind.

Die Netzmanagementfunktion ist demnach sowohl bei der Verwaltung als auch bei der Managementfunktion der einzelnen Betriebszweige bzw. Betriebsbereiche angesiedelt.

Anzusetzen sind folgende Funktionsbereiche:

- Planung/Koordinierung
- Marketing/Finanzmanagement
- Vertrieb
- Kontrolle veranlasster Leistungen

Die nachfolgenden stichpunktartigen Beschreibungen sind nach den oben genannten Kriterien strukturiert. Bei der durchzuführenden Erhebung sind die Funktionen und damit die Kostenstellen/Kostenarten von den übrigen Bestandteilen der Erhebung abzugrenzen, um Doppelerfassungen zu vermeiden.

Kostenstelle Planung/Koordinierung

alle Betriebszweige: Sp. 5

- Angebotsplanung (Netzanalyse und Optimierung)

Marketingplanung des ÖPNV (Konzepte/Instrumentarien, Hinweis: falls kostenstellenmäßig keine Trennung möglich ist, können die Kosten auch unter Veranlassung Marketing erfasst werden), Fahrzeitanalysen, Fahrgastzählungen, Sondererhebungen (Con-

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

trollingprozess für Planung), Fahrplanrahmenvorgaben, Netz-/Systemwahl/Linienführung, Leistungsplanung je Linie/Strecke, Linien-/Haltestellenrahmenplanung.

Mitwirkung an Nahverkehrsplänen (alle Kosten der Rahmenplanung, die über die rein betriebliche Leistungsplanung (Fahrplan, Umlaufplan, Dienstplan) hinausgehen).

- Strukturplanung

Entwicklung von Qualitäts- und Produktvorgaben (für Fahrzeuge, Haltestellen usw.), Abstimmung zwischen Aufgabenträgern (kommunale Politik) und den Verkehrsbetrieben als Leistungsträger, strategische Konzepte, Infrastrukturplanung/Verknüpfungspunkte.

- Kostenstellen gemäß GKV

- 501/601/701 Organisation, Forschung und Entwicklung
- 502/602/702 Technische Verwaltung, Planungsabteilung
- 505/605/705 Informationsverarbeitung (Koordination, Planung, Grundlagen)
- 508/608/708 Marketingplanung

Kostenstelle Marketing/Finanzmanagement

alle Betriebszweige: Sp. 6

- Finanzmanagement (auf lokaler unternehmensübergreifender Ebene) Einnahmenverteilung, Kontrolle der Vorgaben bei Einnahmenverteilung und -verwaltung, finanztechnische Abwicklung, Ermittlung von Finanzierungsbeiträgen, Mittelsteuerung.

Marketing: Produktpolitik/Service/Kundenbetreuung (unternehmens-/linienübergreifend)

- Differenzierte Bedienung/Produkte, ergänzende Serviceleistungen, Sonderverkehre (Werk-/Schulverkehre), Schulung und Weiterbildung, Organisation von möglichen Sonderveranstaltungen, Großveranstaltungen und großen Umleitungen, SSS: Sicherheit, Service, Sauberkeit; Reinigungsservice.
- Marketing: Kommunikation und Information (unternehmens-/linienübergreifend) für ÖPNV im lokalen Bereich

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

Werbung und Absatzförderung für ÖPNV (im Wettbewerb zum IV) im lokalen Bereich (nicht für ÖPNV-Unternehmen), Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Erscheinungsbild, Marktforschung (Verkehrsanalysen, Marktsegmentierung, Aufwandsplanung, Absatzplanung, Marktcontrolling, Kundenmonitoring), Imageförderung und Information, Mobilitätsberatung und Fahrplanauskunft, Beschwerdemanagement, Fahrplanbuch/Infomaterial, Haltestelleninfo/Wegeleitsystem, Nahverkehrsdatenbank (Angebot/Nachfrage/Infrastruktur/Gebietsstruktur), Bearbeiten von Verkehrsstatistiken.

- Marketing: Tarifgestaltung (sofern linienübergreifend und nicht verbundbezogen) für ÖPNV im lokalen Bereich, sofern nicht verbundbezogen, soweit linienübergreifend durchgeführt

Tarifstruktur, Tarifhöhe/-niveau, Tarifkooperationen (außerhalb des Verbundes) mit anderen Verkehrsunternehmen und Veranstaltern.

Kostenstelle Vertrieb

alle Betriebszweige: Sp. 7

Aufgrund entsprechender Vorgaben durch den Verbund und/oder Aufgabenträger, z. B. in Form von Richtlinien (z. B. Richtlinie für multifunktionale Vertriebsautomaten, Richtlinie für stationäre Vertriebsstellen), können vorbehaltlich des Nachweises der Verursachung seitens des Verbundes und/oder des Aufgabenträgers nachfolgende Punkte verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Kosten im Vertriebsbereich beinhalten, z. B. für alle Fälle von unternehmensübergreifenden Vertriebssystemen.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

Abgrenzung:

Unter den verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Vertriebskosten ist generell nur der unternehmensübergreifende und linienübergreifende Vertrieb (Vertrieb des Verbund-Sortiments auch für andere Verkehrssysteme bzw. Unternehmen) zu verstehen. Aus Vereinfachungsgründen (Maximalposition beim Ansatz) und im Hinblick auf eine zuverlässige einheitliche Kostenerfassung sind hier alle Vertriebskosten zu erfassen, die nicht eindeutig Betriebskosten (Verkaufskosten im Fahrzeug durch den Fahrer bzw. bei schienenengebundenen Fahrzeugen die Fahrscheinautomaten im Fahrzeug) sind.

Ortsfeste Automaten am Fahrweg sind vorrangig bei den Infrastrukturkosten (s. Erhebung Baustein 1, Anlage 2/1-2) zu erfassen. Optional ist ein Ansatz auch hier möglich, eine Doppelerfassung ist auszuschließen.

Hinweis: Ein Mindestaufwand im Rahmen des Vertriebs eines Verkehrsunternehmens (ohne Verbundzugehörigkeit) hätte Mindestkosten für Fahrausweise, ggf. für Fahrkartenscheinautomaten, Fahrerverkauf, Verwaltungskosten zur Abwicklung von Landesförderung, etc. u. a. zur Folge; soweit möglich sollten solche Mindestaufwendungen beziffert werden.

Die Kosten für den Mindestvertrieb können nach zwei Methoden ermittelt werden:

- Vorrangig Ermittlung des Fahrscheinverkaufs durch den Fahrer durch Prozentsätze bezogen auf die Personalkosten je Betriebszweig. Die anteiligen Personalkosten fließen in die Vollkosten ein, die Kosten für den Mindestvertrieb werden danach gegengerechnet.
- Alternativ: Die anteiligen Personalkosten für den Fahrscheinverkauf werden nicht berücksichtigt, und es erfolgt kein Gegenrechnen eines Mindestvertriebs.

Das gewählte Verfahren muss vom jeweiligen Verkehrsunternehmen in der Erhebung angegeben werden.

Weiter gegenzurechnen sind, sofern diese vorliegen:

- Minderkosten durch Einsparung, Abrechnung Gebietskörperschaften/Gemeinschaftspartner (Synergien durch Tätigkeit der VRR AöR)
- Minderkosten durch Einsparung/Umschichtung im Bereich Tarifabteilungen (Synergien durch Tätigkeit der VRR AöR).

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

- Kostenstellen
 - o 501/601/701 Pressewesen, Öffentlichkeitsarbeit, Forschung und Entwicklung, Zählung
 - o 503/603/703 Statistik, Betriebswirtschaft, Finanzwesen
 - o 508/608/708 Werbung, Kundenberatung, Marktforschung, Tarifgestaltung, Vertrieb

Kostenstelle Kontrolle veranlasster Leistungen

alle Betriebszweige: Sp. 8

- Kontrolle der Fahrplaneinhaltung
- Gewährleistung der Anschlusssicherung/Anschlussgarantien (z. B. Taxi)
- Datennutzung und Analyse
- Fahrausweisprüfung/ Kontrolle
- nur, soweit die Kosten hierfür die Einnahmen (erhöhtes Beförderungsentgelt) übersteigen
- Qualitätskontrollen/Kontrollverfahren
- Sicherheit und Service (Arbeitsvorbereitung sowie über das betriebliche Sicherheitspersonal hinaus eingesetztes, zusätzlich durch Aufgabenträger-Vorgaben gewünschtes Sicherheitspersonal, sofern relevant.)
- Leistungskontrolle
- Kostenstellen
 - o 503/603/703 Betriebswirtschaft, Statistik
 - o 532/612/712 Fahrausweiskontrolle

Plausibilisierung „Davon verbundinduzierte Kosten“

alle Betriebszweige: Sp. 10

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

Die in Spalten 4 – 8 enthaltenen, verbundinduzierten Kosten sind hier gesondert auszuweisen:

- Kosten durch Erhebungen, Meldungen, Statistiken nach Verbund-Gesichtspunkten (Einnahmenmeldungen, verbundbezogene Zuscheidungen, § 11a ÖPNVG NRW / § 231 SGB IX Konsensbildungsprozesse ohne gesetzlich vorgeschriebene Testatkosten für § 11a ÖPNVG NRW; Planungs-, Erwartungsrechnungen, Ist-Rechnung; Kennzahlensystem/Benchmarking, Einnahmenaufteilung, Übersteigerungsausgleich, Fremdnutzer, etc.).
- Kosten durch Teilnahme an Sitzungen und deren Vorbereitung (z. B. KVIV, betriebswirtschaftliche Arbeitskreise, etc.).

Plausibilisierung „Davon Infrastruktur“

alle Betriebszweige: Sp. 11

Um eine Doppelförderung auszuschließen, sind hier die Positionen, die bei der Infrastruktur erfasst wurden (z. B. Automaten am Fahrweg, etc.) auszuweisen.

Sonstige Hinweise

Sofern weitere Positionen gegeben sind, die ergebniswirksam bzw. quantifizierbar sind, können diese unter Nennung mit Angabe der Berechnungsgrundlage mitgeteilt werden. Der ursächliche Zusammenhang mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und/oder des beteiligten Aufgabenträgers ist mitzuteilen und kurz zu beschreiben.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

b) Kostenarten (Zeilen)

Die Nummerierung entspricht der Zeilenstruktur in den Abfrageblättern.

1-2) Direkt zurechenbare Kapitalkosten

Hier sind nur direkt mit diesem Bereich zusammenhängende Aufwendungen im Bereich Sachkosten anzugeben, (z. B.: verbundeinheitliche Software „EFA“, „ORACLE“ (Kapitalkosten, d. h. Abschreibungen (Angabe Restbuchwert), Leasingraten, etc.)) sofern diese ohne Verbund und/oder Aufgabenträger nicht angeschafft worden wären.

1) Abschreibungen

Bestandteil sind nur die betriebsindividuellen Abschreibungsbeträge von der tatsächlichen Bemessungsgrundlage (also nach Kürzung von Zuschüssen, z. B. Förderung Land), übernommen aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres einschließlich außerplanmäßige AfA, Sonderabschreibungen, erhöhte Abschreibungen. Die Abschreibungsmethode sollte auf Lineare AfA harmonisiert werden – dabei muss sichergestellt werden, dass der gewählte Ansatz beibehalten wird.

Davon sind außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/erhöhte Abschreibungen gesondert mit Begründung anzugeben (Zeile 16).

2) Zinsen

Hier kommt entweder ein direkter individueller Ansatz der Zinsen, soweit eindeutig zuordenbar (Nachweisbarkeit muss gewährleistet sein) oder der Ansatz kalkulatorischer Zinsen in Betracht. Der gewählte Ansatz muss – auch bei einer späteren Aktualisierung – beibehalten werden. Die Berechnung bei kalkulatorischem Ansatz erfolgt in Anlehnung an den kalkulatorischen Zinssatz bei Preisen für öffentliche Aufträge (für alle VU einheitlich zurzeit bei 6,0 %).

Berechnung: Restbuchwerte x Zinssatz (vgl. Hinweis zum Restbuchwert).

3) Leasing/Pacht/Miete

Leasing, Pacht und Miete der Vertriebssysteme/Software sind zu 100 % anzusetzen.

4) Personalkosten

Die Personalkosten sind individuell anzusetzen (Bruttobezüge zuzüglich aller Lohnnebenkosten). Die Bewertung kann auch durch Heranziehen von Durchschnittswerten durchgeführt werden.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

Die bewerteten Personalkosten sind unter Zeile 19 zusätzlich in „Personalmonaten“ zur Plausibilisierung anzugeben (1 Vollzeitkraft pro Kalenderjahr entspricht 1 Menschjahr bzw. 12 Personalmonaten).

5) Materialkosten

Grundsätzlich ist hierunter jeder Materialverbrauch für die oben genannten Tätigkeiten zu erfassen.

6) Fremdleistungen

Hierunter sind 100 % der Kosten für die Fremdleistungen im Bereich der oben genannten Tätigkeiten zu erfassen.

7) Energiekosten

Einzubeziehen sind Energiekosten für vorgenannte Bereiche, sofern diese beziffert werden können.

8) Sonstige Kosten

Hierunter fallen alle übrigen Kosten, soweit sie den definierten Bereich unmittelbar betreffen, z. B. Versicherungen.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeilen 16 und 18).

Außerordentliche bzw. in der Höhe wesentliche Aufwands-Sondereinflüsse sind ebenfalls mit Begründung anzugeben.

9) Sekundärkosten

Diese betreffen Verrechnungen anderer Abteilungen, sofern sie für den oben definierten Bereich in Anspruch genommen werden.

Je nach Kostenrechnungssystem sind diese Kosten inklusive Overheadanteil anzusetzen (sofern dieser, i. d. R. der Fall, weiterbelastet wird). Es ist darauf zu achten, dass hier maximal Marktpreise verrechnet werden (Hinweis: Diese können z. B. durch Preisvergleich ermittelt werden).

Bei der Berechnung ist sicherzustellen, dass der in den Sekundärkostenverrechnungen angesetzte Overhead nicht doppelt verrechnet wird.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

10) Allgemeine Overheadkosten

Leitungskosten

Zusätzlich zu der angegebenen Definition sind auch die nicht in Zeile 4 erfassten Leitungskosten für den definierten Bereich Regie- und Vertrieb des jeweiligen Betriebszweigs anzugeben.

Dies sind alle den in o. g. Fall zurechenbaren Leitungskosten der Ebene oberhalb der Sachbearbeiterebene bis einschließlich (Haupt)-Abteilungsleiter.

Hier sind Gehälter und Betriebskosten der zentralen, regionalen und lokalen administrativen Dienststellen, Pensionslasten für das Personal und sonstige Aufwendungen des Arbeitgebers (Lohnnebenkosten) anzugeben.

Hier können anteilig alle Kostenarten anfallen (z. B. Materialgemeinkosten). Lösung eventuell über einen Zuschlagssatz (bis zur Hauptabteilungsleitererebene) verursacht durch oben genannte Definition.

Overhead

Weiter sind anzugeben: anteilige Kosten (betreffend Regie- und Vertrieb) für noch nicht erfasste allgemeine Verwaltung (Personalwesen, Rechnungswesen, EDV, Organisation, Recht, Versicherung, Vorstand/Stäbe).

Dabei sind die anteiligen Kosten der Infrastruktur, des Fahrbetriebs, Kosten der Fahrzeuge sowie Kosten der Nebenbetriebe und Kosten für Leistungen für Dritte bzw. Aktivierungen und deren anteiligen Verwaltungskosten nicht zu berücksichtigen.

Die Ermittlung der Zahlen kann individuell (z. B. über BAB/ Kostenrechnungssystem) durchgeführt werden.

Soweit hier Einnahmen gegenüberstehen, sind diese zu verrechnen. Doppelerfassungen sind auszuschließen.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeilen 16 und 18).

Bei der Berechnung ist sicherzustellen, dass der in den Sekundärkostenverrechnungen angesetzte Overhead nicht doppelt verrechnet wird.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

11) Summe der Regie- und Vertriebskostenarten

Hier ist die Summe aller Regie- und Vertriebskosten des jeweiligen Bereichs einzutragen (Kontrollfunktion).

12) Abzusetzende Erlöse/Minderkosten

Hier sind gesondert Erlöse, verbund- und/oder aufgabenträgerinduzierte Mehreinnahmen bzw. Kosteneinsparungen, die sich aus der Verbundzugehörigkeit ergeben (Synergien), anzusetzen (z. B. Landesmittel, Zuschüsse).

13) Netto- Regie- und Vertriebskosten

Summenzeile abzüglich Erlöse/Minderkosten

14) abzüglich „Mindestregie-/vertrieb durch VU“

Sofern bei den Kosten erfasst, erfolgt hier eine Gegenrechnung mit Darstellung/Erläuterung.

15) Ergebnis

Das ausgewiesene Ergebnis (Summenzeile ohne Mindestvertrieb) entspricht den vorläufigen erstattungsfähigen verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrkosten.

16) Davon außerplanmäßige Afa/Sonder-Afa/erhöhte Afa

Hier sind außerplanmäßige Afa/Sonderabschreibungen/erhöhte Abschreibungen gesondert mit Begründung anzugeben.

17) Davon außerordentliche Aufwendungen/ggf. Erstattungen

Hier sind außerordentliche (einmalige)/Aufwendungen/Erstattungen mit Begründungen jeweils gesondert anzugeben.

18) Davon aperiodische Aufwendungen

Hier sind aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben.

19) Personalmonate

Hier sind die bewerteten Personalkosten in „Personalmonaten“ zur Plausibilisierung anzugeben (wenn nötig im Wege einer Schätzung).

(1 Vollzeitkraft pro Kalenderjahr entspricht 1 Menschjahr bzw. 12 Personalmonaten).

**Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und
Vertriebsaufgaben**

Abfrageblätter

Anlage 2/2-2

20) Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres

Zu nennen sind die Restbuchwerte (RBW) aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

Baustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingter Regie- und Vertriebsaufgaben

Berechnungen

Anlage 2/2-3

3 Berechnungen

Parameter:

Kostensatz in € bezogen auf die „Kassentechnischen Einnahmen in Mio. €“ pro Betriebszweig getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

Berechnung schematisch:

	Erhebung / Fortschreibung der Vollkosten
1	der Regie- und Vertriebskosten
2	- Abzug betrieblich notwendige Mindestregie/Mindestvertrieb
3	= Regie- und Vertriebskosten nach Mindestregie/Mindestvertrieb
4	- Eliminierung von anrechenbaren Erlösen
5	= vorl. Volumen der erstattungsfähigen Regie- und Vertriebsmehrkosten
6	/ kassentechnische Einnahmen
7	= Parameter BS 2 Regie- und Vertriebsmehrkosten
8	Prüfung des Kriteriums 4
9	ggf. Anpassung des Parameters

zu 1)

Erhebung der Regie- und Vertriebskosten erfolgt zu Vollkosten. Es findet eine Prüfung der Angemessenheit der Kosten statt. Die Umlage an der VRR AöR wird jährlich durch den VRR festgelegt.

zu 2)

Die Anlastung der betrieblich notwendigen Mindestregie- und des Mindestvertriebs erfolgt individuell, sofern plausible Angaben des VU vorliegen. Stellt das Verkehrsunternehmen keine Werte zur Verfügung oder ergeben sich keine weiteren Angaben aus den öffentlichen Aufträgen, erfolgt der Abzug bei diesen einheitlich durch Abzug von 10 % von den Vollkosten der Regie- und Vertriebskosten (ohne Umlage an der VRR AöR). Da die Umlage an der VRR AöR zu 100% verbundbedingt ist, erfolgt hier kein Abzug einer Mindestregie / eines Mindestvertriebs.

Anlage 2-3
zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 3
Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte
Fahrzeugqualitätsstandards

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Beschreibung

Anlage 2/3-1

1 Definition

Es sind nur die sog. „qualitätsbedingten Mehrkosten“ für die Fahrzeugvorhaltung durch den Verbund und/oder Aufgabenträger finanzierbar.

Die Definition umfasst verbund- und/oder aufgabenträgerbezogene qualitätsbedingte Mehrkosten für Fahrzeuge, die die Verkehrsunternehmen über die Kosten eines Vergleichsverkehrsunternehmens hinaus zu tragen haben.

Ergänzungen zu den Definitionen dieser Anlage können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben und werden entsprechend berücksichtigt.

Anspruchsberechtigt sind alle gem. Ziffer 2.1 der Finanzierungsrichtlinie im Linienverkehr nach dem PBefG eingesetzten Fahrzeuge.

Erhebungsgrundlagen

Zur Ermittlung werden zunächst die gesamten nicht laufleistungsabhängigen Fahrzeugvorhaltekosten zu Vollkosten erhoben.

In besonderen Ausnahmefällen können in Abstimmung mit dem VRR die Gesamtkosten gemeldet werden. Dies ist gesondert zu vermerken. Der VRR wird in diesem speziellen Fall diese Kosten um einen branchenüblichen Anteil für laufleistungsabhängige Kosten kürzen.

Eine Doppelerfassung bei anderen Erhebungen ist auszuschließen.

In einem weiteren Schritt wird für eine Vergleichsrechnung über festgelegte Parameter (Äquivalenzziffern für Qualitäten) der Anteil der „Mehrkosten“, die ausgleichsfähig sind, ermittelt.

Die Erhebung erfolgt kostenstellengruppenbezogen gemäß Abfrageblättern (Anlage 2/3-2).

Negativabgrenzung: Die Instandsetzung von Unfallschäden etc., Reinigung und Fahrfertig machen (Fahrbereitschaft) gehören nicht zu den Fahrzeugvorhaltekosten.

Soweit bei den Fahrzeugen auch mit der Infrastruktur verbundene „Sicherheits- und Navigationssysteme“ (Systembestandteile an Fahrzeugen) enthalten sind, sollten diese vorrangig bei den Infrastrukturkosten angesetzt werden.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Beschreibung

Anlage 2/3-1

Erlöse (z. B. Werbeerlöse im Fahrzeugbereich) sind gegenzurechnen und extra mit Vermerk auszuweisen.

Behandlung von Anlagen im Bau und Anzahlungen für diese:

Es sind die Buchwerte derjenigen Gegenstände (abzüglich erhaltener Zuschüsse) anzugeben, die nach ihrer Fertigstellung und Übernahme in das Anlagevermögen den Fahrzeugen zuzuordnen sind. Die Buchwerte werden verzinst.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

2 Abfrageblätter

Abfrageblatt Vorhaltekosten für Fahrzeuge

In dieser Anlage werden die Kosten der Fahrzeuge abgefragt.

a) Kosten der Fahrzeuge pro Betriebszweige (Spalten)

je nach Betriebszweig: Sp. 4 bis 8

Negative Abgrenzung Fahrzeuge:

Soweit bereits bei der Infrastruktur erfasst (vorrangig), sind Sicherheits- und Navigationssysteme nicht bei den Fahrzeugen anzusetzen.

Bestandteile Fahrzeuge:

- Busse
- O-Busse
- Schwebebahnen (Steuerungswagen)
- Stadtbahnen (Steuerungswagen/Zugwagen und Anhänger)
- Straßenbahnen (Steuerungswagen/Zugwagen und Anhänger)
- Fahrausweistwerter, Fahrscheinautomat (soweit nicht unter Mehrkosten Verbundregie- und -vertrieb erfasst oder fahrwegseitig bei der Infrastruktur), Fahrausweisdrucker und Fahrgastzählvorrichtungen, soweit im Fahrzeug eingebaut.
- Elektronische Fahrleitsysteme (RBL), soweit im Fahrzeug eingebaut und nicht vorrangig unter „mit Infrastruktur verbundener Sicherheits- und Navigationssysteme“ erfasst.

b) Kostenarten (Zeilen)

Die Nummerierung entspricht der Zeilenstruktur in den Abfrageblättern.

1) Abschreibungen

Bestandteil sind nur die betriebsindividuellen Abschreibungsbeträge von der tatsächlichen Bemessungsgrundlage (nach Kürzung von Zuschüssen, z. B. Förderung Land NRW), übernommen aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

Jahres einschließlich außerplanmäßige AfA, Sonderabschreibungen, erhöhte Abschreibungen. Die Abschreibungsmethode sollte auf lineare AfA harmonisiert werden – dabei muss sichergestellt werden, dass der gewählte Ansatz beibehalten wird.

Davon sind außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/erhöhte Abschreibungen gesondert mit Begründung anzugeben (Zeile 14).

2) Zinsen

Hier kommt entweder ein direkter individueller Ansatz der Zinsen für Fahrzeuge, soweit eindeutig zuordenbar (Nachweisbarkeit muss gewährleistet sein) oder der Ansatz kalkulatorischer Zinsen in Betracht. Der gewählte Ansatz muss – auch bei einer späteren Aktualisierung – beibehalten werden. Die Berechnung bei kalkulatorischem Ansatz erfolgt in Anlehnung an den kalkulatorischen Zinssatz bei Preisen für öffentliche Aufträge (für alle VU einheitlich zurzeit bei 6,0 %).

Berechnung: Restbuchwerte x Zinssatz (vgl. Hinweis zum RBW).

3 a) Leasing/Pacht

Die Kosten für Leasing oder Pacht der Fahrzeuge sind zu 100 % ansetzbar. Bei Leasinggestaltungen sind die Angaben gesondert nachzuweisen und zu erläutern.

3 b) Anmietkosten für Fahrzeuge

Anmietkosten für Fremdbusse sind zu 100 % ansetzbar (reine Fahrzeugkosten, ohne Fahrer, Treibkraft etc.).

Mieterträge für vermietete eigene Fahrzeuge sind von den Anmietkosten abzusetzen

Davon sind außerordentliche (einmalige)/aperiodische Aufwendungen/Erstattungen mit Begründungen jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

4) Personalkosten

Tätigkeitsabgrenzung des Personals

Die Vorhaltung/Instandhaltung umfasst Wartung und Inspektion der Fahrzeuge im definierten Sinn. Nicht anzusetzen ist eine Instandsetzung der Fahrzeuge z. B. bei Unfallschäden.

Nur für die Mitarbeiter, die unmittelbar für die Vorhaltung/Instandhaltung (Wartung und Inspektion) der Fahrzeuge tätig werden (gewerblich inkl. Vorarbeiter und Meister) können die

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

Kosten angesetzt werden. Anteilige Leitungskosten werden entweder direkt zugeordnet oder wie allgemeiner Overhead unter den Sekundärkosten in Zeile 10 erfasst.

Die Kosten umfassen die: Löhne und Gehälter incl. zusätzlicher Arbeitgeberanteile der Sozialversicherungsbeiträge und Kosten der Zusatzversorgung.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

5) Materialkosten

Grundsätzlich jeder Materialverbrauch für die Vorhaltung (im Sinne des Umfangs der Tätigkeitsabgrenzungen).

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

6) Fremdleistung

Es können 100 % der Kosten für Fremdleistungen im Bereich der Vorhaltung (im Sinne des Umfangs der Tätigkeitsabgrenzungen) angesetzt werden.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

7) Energiekosten

Einzubeziehen sind z. B. Energiekosten für Fahrscheinautomaten/-entwerter, für fahrzeugspezifische Sicherheits- und Navigationssysteme, sofern sie nicht bei der Infrastruktur erfasst werden und ein Nachweis möglich ist.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

8) Sonstige Kosten

Hierunter fallen alle übrigen Kosten, soweit sie den definierten Bereich unmittelbar betreffen, z. B. Versicherungen.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

Versicherungsentschädigungen im Zusammenhang mit Vorhaltekosten (Erträge) sind in den sonstigen Kosten gegenzurechnen. Versicherungsentschädigungen für die Instandhaltung

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

von Unfallschäden sind, da auch die Kosten dafür nicht erfasst werden, nicht gegenzurechnen.

Außerordentliche bzw. in der Höhe wesentliche Aufwands-Sondereinflüsse, z. B. Zuführungen und Auflösungen von Instandhaltungsrückstellungen, sind ebenfalls mit Begründung anzugeben.

9) Sekundärkosten

Betroffen sind Verrechnungen anderer Abteilungen, sofern sie für die Fahrzeugvorhaltung in Anspruch genommen werden.

Je nach Kostenrechnungssystem sind diese Kosten inklusive Overheadanteil anzusetzen (sofern dieser, i. d. R. der Fall, weiterbelastet wird). Es ist darauf zu achten, dass hier maximal Marktpreise verrechnet werden (Hinweis: Diese können z. B. durch Preisvergleich ermittelt werden).

Bei der Berechnung ist sicherzustellen, dass der in den Sekundärkostenverrechnungen angesetzte Overhead nicht doppelt verrechnet wird.

10) Allgemeine Overheadkosten

Leitungskosten

Zusätzlich zu der angegebenen Definition der Fahrzeugvorhaltekosten sind auch die nicht in Zeile 4 erfassten Leitungskosten für die Fahrzeugvorhaltung des jeweiligen Betriebszweigs anzugeben.

Dies sind alle den in o. g. Fall zurechenbaren Leitungskosten der Ebene oberhalb der Meister - / Vorarbeiterebene bis einschließlich (Haupt)-Abteilungsleiter.

Hier sind Gehälter und Betriebskosten der zentralen, regionalen und lokalen administrativen und technischen Dienststellen, Kosten für die Überwachung und Abnahme der Arbeiten. Pensionslasten für das Personal und sonstige Aufwendungen des Arbeitgebers (Beiträge zur Krankenkasse, Unfallversicherungsprämien, Beiträge zur Altersversicherung) anzugeben.

Hier können anteilig alle Kostenarten anfallen (z. B. Materialgemeinkosten), die z. B. über einen Zuschlagssatz (bis zur Hauptabteilungsleiterebene) verursacht durch die Fahrzeugvorhaltung ermittelt werden können.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

Overhead

Weiter sind anzugeben: anteilige Kosten für noch nicht erfasste allgemeine Verwaltung (Personalwesen, Rechnungswesen, EDV, Organisation, Recht, Versicherung, Vorstand/Stäbe) im Zusammenhang mit dem Fahrzeugbereich.

Dabei sind die anteiligen Kosten der Infrastruktur, des Fahrbetriebs, Kosten des Vertriebs und der Verbundregie sowie Kosten der Nebenbetriebe und Kosten für Leistungen für Dritte bzw. Aktivierungen und deren anteiligen Verwaltungskosten nicht zu berücksichtigen.

Die Ermittlung der Zahlen kann individuell (z. B. über BAB/ Kostenrechnungssystem) durchgeführt werden.

Soweit hier Erlöse gegenüberstehen, sind diese zu verrechnen. Doppelerfassungen sind auszuschließen.

Davon sind außerplanmäßige (einmalige), aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben (Zeile 15 und 16).

Bei der Berechnung ist sicherzustellen, dass der in den Sekundärkostenverrechnungen angesetzte Overhead nicht doppelt verrechnet wird.

11) Summe: Kontrollzeile, Summe der Kostenarten

Hier ist die Summe aller Fahrzeugvorhaltekostenarten des jeweiligen Bereichs einzutragen (Kontrollfunktion).

12) Abzusetzende Erlöse

Hier sind gesondert alle nicht bei den Anschaffungskosten der Fahrzeuge abgesetzten Erlöse mit Begründung anzugeben.

Insbesondere sind die Finanzierungsbeiträge des Landes nach § 11 ÖPNVG NRW anzugeben.

13) Summe Netto Fahrzeugkosten

Summe der um abzusetzende Erlöse bereinigten Fahrzeugkosten.

14) Davon außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/ erhöhte Abschreibungen

Hier sind außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/erhöhte Abschreibungen gesondert mit Begründung anzugeben.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

15) außerordentliche Aufwendungen/Erstattungen

Hier sind außerordentliche (einmalige)/aperiodische Aufwendungen/Erstattungen mit Begründungen jeweils gesondert anzugeben.

16) Davon aperiodische Kosten

Hier sind aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben.

17) Restbuchwerte des entsprechenden Jahres

Zu nennen sind die Restbuchwerte (RBW) aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

18) Restbuchwerte auf Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres

Zu nennen sind die Restbuchwerte (RBW) auf Anlagen im Bau aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

Sonstige Einnahmen/Zuschüsse

Sonstige Zuschüsse zu Fahrzeugen sind von den Anschaffungskosten abzusetzen. Eine Doppelerfassung oder Doppelförderung darf nicht stattfinden.

Werbeeinnahmen sind gesondert zu erheben und von den sonstigen Kosten abzusetzen soweit sie aus Werbeflächen resultieren, die an Fahrzeugen angebracht sind.

Abfrageblätter „Fahrzeugbestand und Rechnungswagen“

In diesen Anlagen werden die folgenden „Mengen“ zur Berechnung der qualitätsbedingten Mehrkosten abgefragt:

- Fahrzeugbestand zum 31.12. des Antragsjahres
- Fahrzeugtyp mit Äquivalenzziffer
- Sonderausstattung mit Äquivalenzziffer
- Fahrzeugalter (in Gruppen)

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

Fahrzeugbestand und Rechnungswagen									
VU-NR:		im Falle einer Direktvergabe: maximales Alter der FZ gem. ÖDA:						Jahr	
Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand ¹⁾ Anzahl	davon Alter bis 24 Jahre Anzahl	davon Alter über 24 Jahre Anzahl	Rechnungswagen Gesamt RW	Rechnungswagen bis 24 Jahre RW	Rechnungswagen über 24 Jahre RW
1	100 10	Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen) (ER-T)	1,00						
1a	100 20	- Vollklimatisierung	0,10						
1b	100 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
1c	100 40	- Rampe	0,05						
2	110 10	4-Achs-Belwagen (B 4)	0,50						
2a	110 20	- Vollklimatisierung	0,10						
2b	110 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
2c	110 40	- Rampe	0,05						
3	120 10	Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen (ER - 1xGT)	1,10						
3a	120 20	- Vollklimatisierung	0,10						
3b	120 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
3c	120 40	- Rampe	0,05						
4	130 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen (ZR - 1xGT)	1,30						
4a	130 20	- Vollklimatisierung	0,10						
4b	130 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
4c	130 40	- Rampe	0,05						
5	140 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb (MN 6 C/D)	1,40						
5a	140 20	- Vollklimatisierung	0,10						
5b	140 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
5c	140 40	- Rampe	0,05						
6	150 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen (MN 6 C/D-K)	1,50						
6a	150 20	- Vollklimatisierung	0,10						
6b	150 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
6c	150 40	- Rampe	0,05						
7	160 10	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen (ER - 2xGT)	1,20						
7a	160 20	- Vollklimatisierung	0,10						
7b	160 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
7c	160 40	- Rampe	0,05						
8	170 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen (ZR - 2xGT)	1,40						
8a	170 20	- Vollklimatisierung	0,10						
8b	170 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
8c	170 40	- Rampe	0,05						
9	180 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Schützensteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen (ZGT 8-K)	1,40						
9a	180 20	- Vollklimatisierung	0,10						
9b	180 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
9c	180 40	- Rampe	0,05						
10	190 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb (MN 8 C/D)	1,50						
10a	190 20	- Vollklimatisierung	0,10						
10b	190 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
10c	190 40	- Rampe	0,05						
11	200 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen (MN 8 C/D-K)	1,60						
11a	200 20	- Vollklimatisierung	0,10						
11b	200 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
11c	200 40	- Rampe	0,05						
12	210 10	Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb (MN 10 C/D)	1,70						
12a	210 20	- Vollklimatisierung	0,10						
12b	210 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
12c	210 40	- Rampe	0,05						
13	220 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (M 2xGT D-NF)	1,60						
13a	220 20	- Vollklimatisierung	0,10						
13b	220 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
13c	220 40	- Rampe	0,05						
14	230 10	Stadtbahnwagen, Typ B, 6achsige / K5000 (B 6-80/100)	1,60						
14a	230 20	- Vollklimatisierung	0,10						
14b	230 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
14c	230 40	- Rampe	0,05						
15	240 10	Stadtbahnwagen, in Anlehnung an Typ B, 6achsige, in Niederflerausführung (B 6-80-NF)	1,60						
15a	240 20	- Vollklimatisierung	0,10						
15b	240 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
15c	240 40	- Rampe	0,05						
16	250 10	Docklandwagen, 6achsige (P 86/89)	1,50						
16a	250 20	- Vollklimatisierung	0,10						
16b	250 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
16c	250 40	- Rampe	0,05						

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

17	260 10	Stadtbahnwagen, Typ B, 8achsrig (B 8-80/100)	1,80						
17a	260 20	- Vollklimatisierung	0,10						
17b	260 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
17c	260 40	- Rampe	0,05						
18	265 10	Tango (Tango)	1,90						
18a	265 20	- Vollklimatisierung	0,10						
18b	265 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
18c	265 40	- Rampe	0,05						
19	270 10	Zweirichtungs-Vierfachgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerbauweise (GN GT-LDZ)	1,80						
19a	270 20	- Vollklimatisierung	0,10						
19b	270 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
19c	270 40	- Rampe	0,05						
20	275 10	Flexity Outlook (FO) / Flexity Classic (FC) / HF6	1,90						
20a	275 20	- Vollklimatisierung	0,10						
20b	275 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
20c	275 40	- Rampe	0,05						
21	280 10	Einrichtung-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (RBG-NF 10)	2,00						
21a	280 20	- Vollklimatisierung	0,10						
21b	280 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
21c	280 40	- Rampe	0,05						
22	290 10	Einrichtung-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (NF 8; NF10 modifiziert)	1,80						
22a	290 20	- Vollklimatisierung	0,10						
22b	290 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
22c	290 40	- Rampe	0,05						
23	295 10	Einrichtung-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (NF 8 U)	1,90						
23a	295 20	- Vollklimatisierung	0,10						
23b	295 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
23c	295 40	- Rampe	0,05						
24	300 10	Einrichtung-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerbauweise (ER-2 GT 6 D-NF)	1,40						
24a	300 20	- Vollklimatisierung	0,10						
24b	300 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
24c	300 40	- Rampe	0,05						
25	310 10	Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (ZR-2xGT-6D-NF)	1,60						
25a	310 20	- Vollklimatisierung	0,10						
25b	310 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
25c	310 40	- Rampe	0,05						
26	315 10	Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (ZR-2xGT-6D-NF) neu	1,90						
26a	315 20	- Vollklimatisierung	0,10						
26b	315 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
26c	315 40	- Rampe	0,05						
27	320 10	Schwebebahn	1,70						
27a	320 20	- Vollklimatisierung	0,10						
27b	320 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
27c	320 40	- Rampe	0,05						
28	330 10	H-Bahn	1,30						
28a	330 20	- Vollklimatisierung	0,10						
28b	330 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
28c	330 40	- Rampe	0,05						
29	340 10	Obus, 3achsrig (OSL)	0,60						
29a	340 20	- Vollklimatisierung	0,10						
29b	340 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
29c	340 40	- Rampe	0,05						
30	350 10	Obus mit Niederflertechnik (OSL N)	0,70						
30a	350 20	- Vollklimatisierung	0,10						
30b	350 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
30c	350 40	- Rampe	0,05						
31	360 10	Gelenk-Obus (OSG)	0,90						
31a	360 20	- Vollklimatisierung	0,10						
31b	360 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
31c	360 40	- Rampe	0,05						
32	370 10	Gelenk-Obus mit Niederflertechnik (OSG N)	1,00						
32a	370 20	- Vollklimatisierung	0,10						
32b	370 30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
32c	370 40	- Rampe	0,05						
Summe Rechnungswagen									

*) Fahrzeugbestand zum 31.12. des Berichtsjahres

aufgestellt am: Bearbeiter/in: Telefon:

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

Fahrzeugbestand und Rechnungswagen									
VU-NR:	im Falle einer Direktvergabe: maximales Alter der FZ gem. ÖDA:					Jahr:			
Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand *)	davon Alter bis 12 Jahre	davon Alter über 12 Jahre	Rechnungswagen Gesamt	Rechnungswagen bis 12 Jahre	Rechnungswagen über 12 Jahre
				Anzahl	Anzahl	Anzahl	RW	RW	RW
33	380 10	Pkw (z.B. Taxi – Bus) ohne Bürgerbus (Pkw)	0,25						
33 a	380 20	- Elektroantrieb	0,90						
33 b	380 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
33 c	380 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
33 d	380 50	- Rampe	0,05						
33 e	380 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
33 f	380 70	- Vollklimatisierung	0,10						
33 g	380 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
33 h	380 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
33 i	380 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
34	390 10	Kleinbus 10-15 Plätze (KKB)	0,40						
34 a	390 20	- Elektroantrieb	0,90						
34 b	390 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
34 c	390 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
34 d	390 50	- Rampe	0,05						
34 e	390 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
34 f	390 70	- Vollklimatisierung	0,10						
34 g	390 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
34 h	390 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
34 i	390 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
35	400 10	Kleinbus über 15 Plätze (KB)	0,60						
35 a	400 20	- Elektroantrieb	0,90						
35 b	400 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
35 c	400 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
35 d	400 50	- Rampe	0,05						
35 e	400 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
35 f	400 70	- Vollklimatisierung	0,10						
35 g	400 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
35 h	400 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
35 i	400 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
36	410 10	Midibus (MB)	0,90						
36 a	410 20	- Elektroantrieb	0,90						
36 b	410 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
36 c	410 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
36 d	410 50	- Rampe	0,05						
36 e	410 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
36 f	410 70	- Vollklimatisierung	0,10						
36 g	410 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
36 h	410 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
36 i	410 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
37	420 10	Standardlinienbus (10-13,5 m) (SL)	1,00						
37 a	420 20	- Elektroantrieb	0,90						
37 b	420 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
37 c	420 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
37 d	420 50	- Rampe	0,05						
37 e	420 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
37 f	420 70	- Vollklimatisierung	0,10						
37 g	420 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
37 h	420 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
37 i	420 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
38	430 10	Europabus (Schnellbus) (EL S)	1,00						
38 a	430 20	- Elektroantrieb	0,90						
38 b	430 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
38 c	430 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
38 d	430 50	- Rampe	0,05						
38 e	430 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
38 f	430 70	- Vollklimatisierung	0,10						
38 g	430 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
38 h	430 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
38 i	430 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
39	440 10	Standardgelenkbus (SG)	1,40						
39 a	440 20	- Elektroantrieb	0,90						
39 b	440 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
39 c	440 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
39 d	440 50	- Rampe	0,05						
39 e	440 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
39 f	440 70	- Vollklimatisierung	0,10						
39 g	440 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
39 h	440 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
39 i	440 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
40	450 10	Standardgelenkbus (Schnellbus) (SG S)	1,50						
40 a	450 20	- Elektroantrieb	0,90						
40 b	450 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
40 c	450 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
40 d	450 50	- Rampe	0,05						
40 e	450 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
40 f	450 70	- Vollklimatisierung	0,10						
40 g	450 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
40 h	450 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
40 i	450 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
41	460 10	Doppeldecker (DL)	1,30						
41 a	460 20	- Elektroantrieb	0,90						
41 b	460 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
41 c	460 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
41 d	460 50	- Rampe	0,05						
41 e	460 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
41 f	460 70	- Vollklimatisierung	0,10						
41 g	460 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
41 h	460 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
41 i	460 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
42	470 10	Großraumbus (> 13,5 m) (GRB)	1,20						
42 a	470 20	- Elektroantrieb	0,90						
42 b	470 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
42 c	470 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
42 d	470 50	- Rampe	0,05						
42 e	470 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
42 f	470 70	- Vollklimatisierung	0,10						
42 g	470 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
42 h	470 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
42 i	470 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
43	480 10	Doppeldecker-Großraumbus (> 12 m) (DD-GRB)	1,50						
43 a	480 20	- Elektroantrieb	0,90						
43 b	480 30	- Wasserstoffantrieb	0,70						
43 c	480 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10						
43 d	480 50	- Rampe	0,05						
43 e	480 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10						
43 f	480 70	- Vollklimatisierung	0,10						
43 g	480 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
43 h	480 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15						
43 i	480 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10						
*) Fahrzeugbestand zum 31.12. des Berichtsjahres									
Summe Rechnungswagen				0			0,00	0,00	0,00

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

Berechnungen

Parameter:

Kostensatz in € pro Rechnungswagen (mit Äquivalenzziffern gewichtete Fahrzeuge innerhalb der Altersgrenzen) pro Betriebszweig und getrennt für jedes Bedienungsgebiet im VRR

1	Erhebung / Fortschreibung der Vollkosten der Fahrzeugvorhaltung
2	- Eliminierung von anrechenbaren Erlösen
3	- Eliminierung der Anmietkosten der Auftragnehmer
4	- Eliminierung der Fahrzeuge (FZ) die die vorgegebenen Altersgrenzen überschreiten
5	- Eliminierung der Kosten für definierte Standardfahrzeuge
6	= Eigene Kosten für Fahrzeug-Mehrqualitäten
7	+ Berechnung Mehrqualität angemietete FZ und Berücksichtigung des Qualitätsunterschieds über Äquivalenzziffern
8	= Erstattungsfähige Kosten für Fahrzeug-Mehrqualitäten
9	/ Summe gewichtete Fahrzeuge (Rechnungswagen)
10	= Parameter zur Abgeltung der Fahrzeug-Mehrqualität
11	Prüfung des Kriteriums 4
12	ggf. Anpassung des Parameters

zu 3)

Durch die verschiedenartigen Vertragsstrukturen mit den Auftragnehmern können die reinen Fahrzeugvorhaltekosten dieser nicht ermittelt werden. Aus diesem Grund werden diese in der Berechnung eliminiert und später über eine VRR-einheitliche kalkulatorische Methode (vgl. Punkt 7) berücksichtigt.

zu 4)

Die Abgeltung von qualitätsbedingten Mehrkosten berücksichtigt eine vorgegebene VRR-einheitliche Altersstruktur für Fahrzeuge. Ältere, bereits abgeschriebene Fahrzeuge werden nicht finanziert. Die Altersgrenze beträgt VRR-einheitlich im Busbereich 12 Jahre, für die Straßenbahn, Stadtbahn und den O-Bus 24 Jahre, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist. Die Schwebbahn unterliegt keiner Altersgrenze.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

zu 5)

Zur Berechnung der Kosten für Mehrqualitäten werden diejenigen Kosten der Verkehrsunternehmen eliminiert, die durch die Bedienung mit einem einheitlich definierten Standardfahrzeug anfallen würden. Das Standardfahrzeug im VRR ist in Anlehnung an die Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (gültig bis 2015) wie folgt definiert

- Bus: 1,0
- Stadtbahn 1,0
- Straßenbahn: 1,0
- O-Bus: 0,6
- Schwebebahn: 1,7

Mehrqualitäten betreffen demnach sowohl das Platzangebot für die Fahrgäste und damit verbundene Umweltfreundlichkeit durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen (dafür weniger kleine Fahrzeuge) sowie Ausstattungsmerkmale wie z. B. Klimaanlage, Videoüberwachung, Abgasreinigungssysteme, alternative umweltfreundlichere Antriebe etc.

Ergänzungen zu den Definitionen dieser Anlage können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben und werden entsprechend berücksichtigt.

zu 7)

Es besteht die Möglichkeit, Verträge mit den Auftragnehmern abzuschließen, die gewisse Qualitätsmerkmale über den Mindeststandard hinaus fordern.

Um ein einheitliches Verfahren im VRR zur Abgeltung dieser Mehrqualitäten sicherzustellen, wird auf Grundlage der VU-individuellen eigenen Kosten für Fahrzeugmehrqualitäten (s. Ziff. 6) kalkulatorisch ein Anteil für die Mehrqualität der Anmietung ermittelt. Dieser Anteil wird auf Basis der Anmietquote errechnet. Diese kalkulatorischen Anmietkosten werden mit der Differenz aus mittlerem Äquivalenzfaktor des VU und dem des Auftragnehmers multipliziert, um die Kosten für Mehrqualitäten bei den Auftragnehmern abzubilden.

**Anlage 2-4
zur Finanzierungsrichtlinie**

**Baustein 4
Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte
Verkehrsmehr- oder -andersleistungen
im Betriebsbereich**

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

Gliederung

1. Allgemeines 5

1.1 Struktur des Bausteins 45
1.2 Abfrageblätter5

**2. Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in
Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder
Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus6**

2.1 Beschreibung der Ermittlung6
2.2 Erläuterung der Abfrageblätter8
 2.2.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“8
 2.2.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“9
 2.2.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“11
 2.2.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“14
 2.2.5 Abfrageblatt: „Schiene 4a Mehrfachtraktion“14
2.3 Beschreibung des Rechenweges15
 2.3.1 Ermittlung der Fahrzeugkosten je TA/TZ16
 2.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne je TA/TZ17
 2.3.3 Ermittlung der Grenzerlöse je TA/TZ18
 2.3.4 Berücksichtigung von eventuellen Mehreinnahmen in Hauptverkehrszeiten19
 2.3.5 Ergebnisermittlung19
2.4 Baustein 4a Abfrageblätter20
 2.4.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“20
 2.4.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“21
 2.4.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“22
 2.4.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“23
 2.4.5 Abfrageblatt „Schiene 4a Mehrfachtraktion“24
2.5 Berechnung schematisch24
2.6 TaxiBus/On-Demand-Bus26

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

3. Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben des/der Anteilseigner/s / Aufgabenträger/s)	28
3.1 Beschreibung der Ermittlung	28
3.2 Erläuterung der Abfrageblätter	29
3.2.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“	29
3.2.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“	31
3.3 Beschreibung des Rechenweges	32
3.3.1 Ermittlung der Fahrerlöhne des Verkehrsunternehmens je TA/TZ	32
3.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne TV-N je TA/TZ	33
3.3.3 Ermittlung des Tariflohndeltas	33
3.4 Baustein 4b Abfrageblätter	34
3.4.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“	34
3.4.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“	35
3.5 Berechnung schematisch	36
4. Baustein 4c: 38	
4.1 Tariflohndelta Neufahrer	38
4.2 Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger-und/oder Verbundvorgaben) gemäß gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.	39
5. VRR-einheitliche Vorgaben	39
5.1 Arbeitsblatt „Ermittlung des Stundensatzes TV-N“	39
5.2 Arbeitsblatt „Zuschlagsstruktur Tarif TV-N“	40
5.3 Personalkosten TV-N je Tagesart und Uhrzeit	41
5.4 Arbeitsblatt „Fahrzeugkosten“	42
5.5 Arbeitsblatt „Energieverbrauch je Fahrzeugtyp“	44

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

6. Verwendungsnachweis	<u>Anlage 2/4</u> 44
------------------------------	--------------------------------

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

1. Allgemeines

1.1 Struktur des Bausteins 4

Der Baustein 4 setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- Baustein 4a: Ungedekte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus
- Baustein 4b: Ungedekte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben des/der Anteilseigner/s / Aufgabenträger/s)
- Baustein 4c: Ungedekte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Da der Baustein 4c verkehrsunternehmensspezifisch betrachtet wird, wird dieser Baustein unter Punkt 6 behandelt.

1.2 Abfrageblätter

Es existiert pro Verkehrsunternehmen eine Abfragedatei je Betriebszweig, die sämtliche Abfrageblätter für die Bausteine 4a und 4b enthält. In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Abfrageblätter der Excel-Arbeitsmappen kurz beschrieben.

Die Leistungsdaten sind als Jahreswerte zu ermitteln und dem VRR in der vorgegebenen Struktur gemäß Arbeitsblatt „BZ 4a Leistung“ zu übermitteln.

Die Dateien enthalten folgende Arbeitsblätter, deren Registernamen jeweils den Betriebszweignamen enthält. Im Folgenden werden diese durch die Bezeichnung „BZ“ als Platzhalter für den jeweiligen Betriebszweig verwendet, soweit sie für mehrere Betriebszweige identisch sind.

- Deckblatt: („BZ Deckblatt“)
- Fahrzeugbezogene Daten BS 4a („BZ 4a Einflussgrößen“)

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- Leistungsdaten BS 4a („BZ 4a Leistung“)
- Personalbezogene Daten BS 4b („BZ 4b Einflussgrößen“)
- Personalbezogene Daten BS 4c („BZ 4c Einflussgrößen (DV)“)
- Leistungsdaten BS 4b („BZ 4b Leistungen eigen“)

Die Dateien für die Betriebszweige Straßenbahn und Stadtbahn enthalten zusätzlich das Abfrageblatt

- Mehrfachtraktion Schiene („BZ 4a Mehrfachtraktion“).

Felder, die von den Verkehrsunternehmen modifiziert werden können, sind grau hinterlegt, umrandet und kursiv dargestellt. Felder mit VRR-einheitlichen Vorgaben sind hellgrün hinterlegt. Alle anderen (nicht speziell formatierten) Feldinhalte sind darauf aufbauend errechnet.

2. Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus

2.1 Beschreibung der Ermittlung

Aufgrund der heterogenen Gegebenheiten im VRR kann die Ermittlung des Ausgleichsbetrages für nicht lukrative Fahrten aufgrund zeitlicher Schichtung entweder in einem vereinfachten, pauschalierten Verfahren (Pauschalmethode) oder über eine detaillierte Ermittlung betriebsindividuell erfolgen (Individualmethode). Die Ansätze des Pauschalverfahrens dürfen dabei nicht überschritten werden. Im Pauschalverfahren wird je Tagesart und -zeitschicht ermittelt, ob die kalkulatorischen Kosten die betriebsindividuellen Erlöse übersteigen. Ist dies der Fall, wird diese Tagesart/-zeitschicht als Schwachverkehrszeit angesehen.

Das Pauschalverfahren stellt die Ermittlung des Ausgleichsbetrages auf VRR-einheitlicher Basis für jedes Unternehmen sicher. Darauf aufbauend kann eine detailliertere Ermittlung betriebsindividuell erfolgen mit dem Ziel, durch geeignete Verfahren (z. B. über LLE) genauere Ausgleichsbeträge sachgerecht nachzuweisen.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

Bei der Gestaltung des Berechnungsverfahrens für die Ermittlung der Mehrkosten für nicht lukrative Fahrten in Schwachverkehrszeiten im Rahmen des Bausteins 4 werden folgende Prämissen gesetzt:

- Soweit möglich, werden Wertansätze VRR-einheitlich auf Basis plausibler Annahmen vorgegeben. Falls die Möglichkeit betriebsindividueller Ansätze besteht, wird gesondert darauf hingewiesen. Bei abweichenden Ansätzen sind diese im Rahmen der Erhebung gesondert zu begründen.
- Es wird zwischen 4 Tagesarten unterschieden: Wochentag (Mo-Fr, Tagesart 1), Samstag (Tagesart 6), Sonntag (Tagesart 7) und Feiertag (Tagesart 8).
- Innerhalb dieser Tagesarten existieren 24 stundenbezogene Tageszeitschichten.
- Der Ergebnisausweis erfolgt je Tagesart und Tageszeitschicht in Summe für alle Linien des untersuchten Betriebszweigs.
- Betrachtet werden 3 Fahrzeugtypen mit je 4 Antriebsarten im Betriebszweig Bus: Diesel-Solobus (SL), Diesel-Gelenkbus (SG), Diesel-Midibus (Midi), GTL (Gas To Liquid)-Solobus (GTL-SL), GTL-Gelenkbus (GTL-SG), GTL-Midibus (GTL-Midi), Elektro-Solobus (E-SL), Elektro-Gelenkbus (E-SG), Elektro-Midibus (E-Midi), Wasserstoff-Solobus (H-SL), Wasserstoff-Gelenkbus (H-SG) und Wasserstoff-Midibus (H-Midi). Im Betriebszweig Schiene werden alle Fahrzeugtypen berücksichtigt, die bei dem VRR erfasst sind.
- Die Personalkosten werden als marktnahe Durchschnittswerte angesetzt, die mittels des TV-N-Tarifes (Stufe 5, Gruppe 2) ermittelt werden. Im Falle kommunaler Verkehrsunternehmen ist hier in der Regel nicht von einer Überkompensation auszugehen, da die von diesen gezahlten Vergütungen üblicherweise über dem marktüblichen Niveau liegen. Bei der Anwendung des vereinfachten Verfahrens für private Verkehrsunternehmen ist der Ansatz der Tariflöhne zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Die Ermittlung der Beträge erfolgt ausschließlich auf kalkulatorischer Basis. Diese Festlegung wurde getroffen, um einerseits die Machbarkeit durch einen unrealistischen Aufwand für die Kostenermittlung nicht in Frage zu stellen und andererseits durch die Vorgabe VRR-einheitlicher Werte eine einheitliche Systematik sicherzustellen, die von den spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Verkehrsunternehmen unabhängig ist.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.2 Erläuterung der Abfrageblätter

Nachfolgend werden die den Baustein 4a betreffenden Abfrageblätter näher erläutert.

Den Abfrageblättern ist ein Deckblatt vorangestellt, das Angaben zu Jahr, Verkehrsunternehmen und Betriebszweig enthält. Diese Angaben sind obligatorisch und werden in alle weiteren Abfrageblätter automatisch übernommen.

2.2.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“

Das Abfrageblatt umfasst unter anderem fahrzeugtypbezogene Angaben zum Kraftstoff und zur Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen.

Der Kraftstoffverbrauch wird aus folgenden Angaben und Zuschlägen ermittelt:

- Treibkraftverbrauch (Zeile F1)
Der Verbrauch an Kraftstoff je Fahrzeugtyp (Solo / Gelenk / Midi) und Antriebsart (Diesel / Elektro / Wasserstoff / GTL) wird in €/Wagen-km je Fahrzeugtyp VRR-einheitlich vorgegeben. Die Angaben beruhen auf plausibilisierten Durchschnittswerten verschiedener Verkehrsunternehmen. Obwohl erhebliche Unterschiede möglich sind, wird von einem einheitlichen Verbrauch ausgegangen. Ursachen für Abweichungen können linienspezifische Besonderheiten oder andere Gegebenheiten wie Haltestellenabstand und Fahrzeugalter sein.
- Zuschlag für Klimaanlage (Zeile F3)
Die Erhöhung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauches durch den Einsatz von Klimaanlagen (Kühlung / Trocknung der Luft im Fahrgastraum) kann durch einen betriebsindividuellen Zuschlag berücksichtigt werden. Dieser ist im Rahmen der Erhebung betriebsindividuell anzugeben und durch Beifügen einer überschlägigen Rechnung zu begründen.
- Zuschlag für besondere Gegebenheiten (Zeile F4)
Bei dem „Zuschlag für besondere Gegebenheiten“ ist der Ansatz eines betriebsindivi-

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

duellen Wertes möglich. Ein dort angesetzter Wert ist gesondert zu begründen.

Bei der Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen wird von durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellkosten (dAHK) eines fahrzeugtypspezifischen Normalfahrzeugs ausgegangen. Für die Abgeltung qualitätsbedingter Mehrkosten wird auf Baustein 3 verwiesen. Hiervon sind betriebsindividuell erhaltene Fördermittel abzusetzen. Sie werden errechnet durch:

- Durchschnittliche Anschaffungs- und Herstellkosten (Zeile FA1)
Die dAHK werden betriebsindividuell als Durchschnittswert je Fahrzeugtyp erhoben. Zusätzlich werden vom VRR betriebsübergreifende Durchschnittswerte ermittelt. Hinsichtlich der dAHK wird ein Abgleich mit den Werten des VRR und der Erhebung zu Baustein 3 durchgeführt.
- Fördermittel (Zeile FA2)
Diese dAHK werden betriebsindividuell um durchschnittlich erhaltene Fördermittel bereinigt. Entsprechende Angaben werden von den Verkehrsunternehmen betriebsindividuell erhoben. Sie werden mit der Erhebung zu Baustein 3 und den betriebsübergreifenden Durchschnittssätzen des VRR abgeglichen.

Die anzusetzenden Kostensätze für die kalkulatorische Abschreibung werden vom VRR verbundeinheitlich aus diesen Werten festgelegt. Die hier erhobenen Angaben dienen daher auch der Verprobung und Plausibilisierung dieser Festlegungen.

2.2.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“

Die Leistungsdaten werden für alle Tagesarten und Tageszeitschichten in Jahreswerten benötigt, da sie sowohl zur Berechnung der betriebsbedingten Mehrkosten in Schwachverkehrszeiten als auch zur Berechnung des Tariflohndeltas (alle Tagesarten und –zeiten) herangezogen werden.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

Die Leistungsdaten werden bei der Pauschalmethode für alle Linien in Summe von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Sie umfassen je Tagesart, Tageszeitschicht und Fahrzeugtyp die gefahrenen Nutzwagen-km sowie je Tagesart und Tageszeitschicht die Ein-/Ausfahrzeit, die Lenkzeit und die Wendezeit.

Die Ermittlung der Leistungsdaten erfolgt auf Basis der Summe aus eigenen Nutzwagen-km und Nutzwagen-km von Auftragnehmern. Eine Unterscheidung nach Gebietskörperschaften erfolgt nicht.

Die im Rahmen von Nachtexpress-Linien erbrachten Leistungen werden berücksichtigt. Die Leistungen für TaxiBus-Linien und OnDemand-Verkehre sind nicht enthalten und werden in einem gesonderten Abfrageblatt gemeldet.

In der Excel-Tabelle sind Beispieldaten aufgeführt. Die Datensätze haben die Felder:

- Linie
Die Angaben erfolgen bei der Pauschalmethode für alle Linien in Summe. Das Feld kann bei der Individualmethode genutzt werden, um eine linienbezogene Betrachtung zu ermöglichen.
- Tagesart
Die Tagesart ist wie folgt definiert: 1=Wochentag (Montag-Freitag, kein Feiertag), 6=Samstag, 7=Sonntag, 8=Feiertag.
- Tageszeitschicht
Die Tageszeitschicht entspricht der Stunde innerhalb der Tagesart. Sie wird fortlaufend von 1 bis 24 vergeben, wobei „1“ für 00:00 bis < 01:00 (=erste Stunde des Tages), „2“ für 01:00 bis < 02:00 (=zweite Stunde des Tages) usw. gilt.
- Fahrzeugtyp (Fz.-Typ)
Die gültigen Fahrzeugtypen je Antriebsart sind Diesel-Solobus (SL), Diesel-Gelenkbus (SG), Diesel-Midibus (Midi), GTL (Gas To Liquid)-Solobus (GTL-SL), GTL-Gelenkbus (GTL-SG), GTL-Midibus (GTL-Midi), Elektro-Solobus (E-SL), Elektro-Gelenkbus (E-SG), Elektro-Midibus (E-Midi), Wasserstoff-Solobus (H-SL), Wasserstoff-Gelenkbus (H-SG) und Wasserstoff-Midibus (H-Midi)..

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- Nutz-km
In dem Feld ist die Summe aus eigenen Nutzwagen-km und Nutzwagen-km von Auftragnehmern enthalten.
- Ein-/Ausfahrzeit
Die Ein-/Ausfahrzeit in Stunden setzt sich zusammen aus: Auslaufzeit + Einfahrzeit + Überläuferlenkzeit.
- Lenkzeit
Die Lenkzeit in Stunden entspricht der Summe aus Fahrzeit und Haltezeit.
- Wendezeit
Die Wendezeit in Stunden umfasst die Lenkzeit des Wendens + die freie Wendezeit + die freie Wendezeit der Überläufer.

2.2.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“

Die Ermittlung der Fahrzeugkosten für den Betriebszweig Schiene (Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn und O-Bus) weicht von den bisherigen Ausführungen für den Betriebszweig Bus ab. Im Folgenden wird das Abfrageblatt erläutert.

Das Abfrageblatt umfasst die nachstehend beschriebenen Angaben zur Ermittlung der Treibkraft, Leistungsdaten, Abschreibungen, Instandhaltung und zu weiteren Einflussgrößen:

- Gesamt-Kosten für Fahrstrom im Linienverkehr (Zeile FT1)
Die Gesamt-Kosten für Fahrstrom beziehen sich auf alle in Linienverkehren erbrachten und in den Leistungsdaten gemeldeten Fahrten in Summe. Zur Kostenermittlung sind die reinen, marktüblichen Einstandspreise anzusetzen und Verrechnungspreise, konzernbedingte Umlagen, Zuschläge für Overhead etc. zu eliminieren. In Zusammenhang mit Zeile FT2 und dem jeweiligen Fahrzeugtyp bildet diese Größe die Grundlage zur Ermittlung des km-bezogenen Kostensatzes für Treibkraft.
- Gesamt-Verbrauch Fahrstrom im Linienverkehr (Zeile FT2)
Der Gesamt-Verbrauch Fahrstrom in kWh bezieht sich auf alle in Linienverkehren erbrachten und in den Leistungsdaten gemeldeten Fahrten in Summe.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- Kosten für Strom (Zeile FT3)

Anhand der Angaben zu den Zeilen FT1 und FT2 wird je Betriebszweig (Schiene und Obus) ein verbundeinheitlicher Kostensatz für Fahrstrom in €/kWh ermittelt und fortgeschrieben.

- Gesamt-Nutz-km im Linienverkehr (Zeile FL1)

Hier ist die Summe aller in Linienverkehren geleisteten Nutzwagen-km anzugeben.

- Zuschlag für Leer-km (Zeile FL2)

Der Zuschlag für Leer-km basiert auf dem Verhältnis von Nutzwagen-km zu Wagen-km:

$$\text{Zuschlag [\%]} = \left(\frac{\text{Wagen - km}}{\text{Nutzwagen - km}} - 1 \right) * 100$$

In den Wagen-km sind auch Rangierfahrten zu berücksichtigen. Der Zuschlag wird von den Verkehrsunternehmen betriebsindividuell ermittelt. Dabei sollte die Herleitung kurz erläutert werden.

- Zuschlag für besondere Gegebenheiten (Zeile FL3)

Bei dem „Zuschlag für besondere Gegebenheiten“ ist der Ansatz eines betriebsindividuellen Zuschlags auf die Treibkraftkosten möglich. Ein dort eingetragener Wert ist gesondert zu begründen.

- Basisjahr Fahrplandaten (Zeile FL4)

Das zur Ermittlung der Fahrplandaten herangezogene Kalenderjahr ist anhand der Zeile FL4 zu dokumentieren. Bei Fahrplanwechseln innerhalb des Kalenderjahrs ist ein Fahrplan hochzurechnen, der die Gesamtleistung des Kalenderjahres darstellt.

- Fahrplanwechsel (Zeile FL5)

Hier kann die Anzahl der Fahrplanwechsel innerhalb des Kalenderjahres angegeben werden. Diese Angabe ist rein informativ und freiwillig.

- Gesamt-Afa Schienenfahrzeuge (Zeile FA1)

Insgesamt gibt es erhebliche unternehmens- und fahrzeugtypspezifische Unterschiede hinsichtlich der Anschaffungs- und Herstellkosten (AHK). Dies folgt unter anderem aus Abweichungen im Durchschnittsalter der Fahrzeuge, das die historischen AHK beeinflusst. Um eine einheitliche und – auch Dritten gegenüber – vergleichbare Berechnungsbasis zu erhalten, erfolgt eine VRR-einheitliche Vorgehensweise für die

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

Ermittlung der AHK. Hierfür wird ein VRR-einheitlicher, durchschnittlicher AfA-Satz je Nutzwagen-km ermittelt. Dieser wird aus der Summe der Abschreibungen aller Verkehrsunternehmen für Linienverkehre genutzter Schienenfahrzeuge, dividiert durch die von diesen Fahrzeugen geleisteten Nutzwagen-km gemäß den gemeldeten Leistungsdaten errechnet. Die Abschreibungen werden jährlich aktualisiert. Relevant ist die Summe der Abschreibungen aller Verkehrsunternehmen für Linienverkehre genutzter Schienenfahrzeuge, d.h. derjenigen Fahrzeuge, die die in den Leistungsdaten gemeldete Gesamtfahrleistung erbringen. Sonderposten sind bei der Ermittlung der Abschreibungsbeträge zu eliminieren. Erhaltene Fördermittel mindern die Anschaffungs- und Herstellkosten und die Abschreibungsbeträge.

- Ermittlung variable Instandhaltung (Zeilen FI1-FI3)

Für die Ermittlung der fahrzeugtypspezifischen Instandhaltung wird eine Referenzgröße in € / Nutzwagen-km (Vollkosten) festgelegt. Diese beruht auf einem anonymisierten überbetrieblichen Vergleich von Verkehrsunternehmen, der einen durchschnittlichen Kostensatz für die Instandhaltung von € / Nutzwagen-km bei einer durchschnittlichen Äquivalenzziffer ergibt. Dieser Wert wird auf eine Äquivalenzziffer von 1,0 normiert. Für die variablen Kosten wird jährlich ein Anteil in % festgelegt, so dass sich ein normierter Instandhaltungssatz ergibt. Von diesem Kostensatz wird ein variabler Anteil von 90% unter der Prämisse Grenzkosten in Schwachverkehrszeiten (Zeile FI2) angenommen, der in Zeile FI3 betragsmäßig in Ansatz gebracht wird.

- Kosten für Strom (Zeile FE1)

Der anzusetzende Kostensatz für Strom [€/kWh] wird vom VRR verbundeinheitlich auf Basis der betriebsindividuellen Angaben (siehe Zeilen FT1-3) ermittelt bzw. fortgeschrieben.

- Haftpflichtversicherung (variabel) (Zeile FE2)

Bei den Kosten für die Haftpflichtversicherung sind unter Grenzkostengesichtspunkten nur die variablen Kosten anzusetzen.

- Anlastung aus Baustein 1 (Zeile FE3)

Die betriebsindividuelle Anlastung aus Baustein 1 wird zugesetzt.

- Fahrzeugreinigung (Zeile FE4)

Die Kosten für die Fahrzeugreinigung (innen und außen) werden jährlich festgestellt.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- Betriebshofdienst (Zeile FE5)

Die Kosten für den Betriebshofdienst werden jährlich festgestellt.

2.2.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“

Die Leistungsdaten sind analog der Erhebung für den Betriebszweig Bus definiert. Als Bezugsbasis für Nutz-km können wahlweise Nutzwagen- oder Nutzzug-km angegeben werden. Im Fall einer Meldung von Nutzzug-km ist von den Verkehrsunternehmen ein zusätzliches Abfrageblatt auszufüllen.

2.2.5 Abfrageblatt: „Schiene 4a Mehrfachtraktion“

Im Fall einer Meldung von Nutzzug-km ist von den Verkehrsunternehmen zusätzlich das Abfrageblatt „BZ 4a Mehrfachtraktion“ auszufüllen. Hierbei sind für jeden Zugtyp separate Zeilen je zugehörigem Fahrzeugtyp anzugeben. Besteht ein Zugtyp z. B. aus zwei Fahrzeugen, so sind unter Angabe desselben Zugtyps zwei separate Zeilen je Fahrzeug anzugeben.

Es sind folgende Angaben erforderlich:

- VU

Die VU-Nr. im VRR

- BZ

Der Betriebszweig, für den die Meldung erfolgt. Zulässig sind folgende Werte:

- 1 Schiene (Strab und StaB) bei gemeinsamer Meldung für beide Betriebszweige bzw. nur Strab
- 2 Stadtbahn (StaB)
- 3 Obus
- 5 Schwebebahn

- Jahr

für das gemeldet wird

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- Zugtyp gem. Meldung
Die Angabe muss exakt mit den in den Leistungsdaten unter Fahrzeugtyp gemeldeten Angaben übereinstimmen.
- FZ-Typ VRR
Je Fahrzeug des Zugtyps eine Zeile mit dem Fahrzeugtyp gemäß VRR-Definition.
- Bezeichnung
Bezeichnung des Fahrzeugtyps zur Plausibilisierung (optional)
- Anrg. Fahrer
1: Fahrer befindet sich in diesem Fahrzeug
0: Fahrer befindet sich nicht in diesem Fahrzeug

2.3 Beschreibung des Rechenweges

Nachfolgend wird der Rechenweg erläutert, wobei die Beschreibung für die Betriebszweige (BZ) Bus und Schiene gemeinsam erfolgt. Auf Unterschiede im Rechenweg wird an entsprechender Stelle explizit hingewiesen.

Die Beschreibung des Rechenweges baut auf den vorstehenden Kapiteln auf. Definitionen aus diesen Kapiteln werden daher verwendet, ohne erneut beschrieben zu werden.

Die Berechnung folgt dem Grundschemata:

$$\text{kalk. Ausgleichsbetrag} = \text{Grenzkosten} - \text{Grenzerlöse} \\ \text{in Schwachverkehrszeiten (SVZ)}$$

Sowohl Grenzkosten als auch Grenzerlöse werden je Tagesart (TA) und Tageszeitschicht (TZ) ermittelt. Die Anteile in SVZ werden zum Ausgleichsbetrag kumuliert.

Als Grenzkosten werden die nachfolgend näher beschriebenen Kostenbestandteile definiert, die sich aus den Bestandteilen Fahrzeugkosten und Fahrerlöhne zu Referenzlohniveau zusammensetzen.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.3.1 Ermittlung der Fahrzeugkosten je TA/TZ

Die Berechnung der Fahrzeugkosten erfolgt durch Multiplikation der Wagen-km mit den Fahrzeug-Grenzkosten je km je TA / TZ in SVZ.

Die Nutzwagen-km je TATZ ergeben sich aus den von den Verkehrsunternehmen gemeldeten Nutz-km. Im BZ Schiene ist wahlweise die Meldung von Nutzwagen- oder Nutzzug-km möglich. In letzterem Fall erfolgt eine Umrechnung in Nutzwagen-km unter Zuhilfenahme der vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zu meldenden Umrechnungstabelle. Im BZ Bus werden generell Nutzwagen-km gemeldet. Die Nutzwagen-km werden mit verschiedenen Zuschlägen versehen und damit in Wagen-km umgerechnet:

- Zuschlag für Leer-km
- Zuschlag für besondere Gegebenheiten: (nur Bus)
- Zuschlag für Klimaanlage: (nur Bus)

Die Fahrzeug-Grenzkosten je Wagen-km werden sowohl im BZ Bus als auch im BZ Schiene fahrzeugtypspezifisch ermittelt. Die Fahrzeuggrenzkosten setzen sich zusammen aus:

- Anlastungen
Die Anlastungen werden vom VRR betriebsindividuell im Baustein 1 ermittelt.
- Instandhaltung
Die variablen Kosten für Instandhaltung, werden unabhängig vom jeweiligen Fahrzeugtyp je km ermittelt. Eine Differenzierung nach Fahrzeugtypen erfolgt nicht, da Instandhaltungskosten für Mehrqualitäten bereits über Baustein 3 finanziert werden.
- kalk. AfA
Die kalkulatorische AfA wird laufleistungsabhängig je Wagen-km ermittelt. Im BZ Bus wird diese auf Basis durchschnittlicher Anschaffungs- und Herstellkosten, dividiert durch eine durchschnittliche Laufleistung ermittelt. Im BZ Schiene wird die kalkulatorische AfA als VRR-weiter Durchschnittssatz fahrzeugtypunabhängig ermittelt. Hierfür wird die Summe der von den Verkehrsunternehmen gemeldeten AfA durch die Summe der Wagen-km geteilt, die diese Verkehrsunternehmen für VRR-Linienverkehre gemeldet haben.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- Treibkraft

Die Treibkraft im BZ Bus besteht aus den Kosten für Diesel/GTL/Wasserstoff/Strom, multipliziert mit den fahrzeugtypabhängigen Durchschnittsverbräuchen je 100 km. Im BZ Schiene werden die Stromkosten je kWh multipliziert mit den fahrzeugtypspezifischen Durchschnittsverbräuchen je km.

- Sonstige

Die Sonstigen Kosten je Wagen-km setzen sich zusammen aus Kosten je km für Fahrzeugreinigung, Betriebshof und Haftpflichtversicherung

Durch Multiplikation der Wagen-km je TA / TZ und Fahrzeugtyp mit den Grenzkosten je km und Fahrzeugtyp ergeben sich die Fahrzeug-Grenzkosten je TA/TZ.

2.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne je TATZ

Die Fahrerlöhne je TA/TZ ermitteln sich aus einem Stundenlohn je TA/TZ, der mit den jeweiligen anrechenbaren Stunden je TA/TZ multipliziert wird.

Der Stundenlohn je TA/TZ wird ermittelt aus dem Grundlohn, der aus dem TVN-Tarif (Gruppe 5, Stufe 2) unter Berücksichtigung marktüblicher Lohnnebenkosten ermittelt wird, multipliziert mit einem Faktor für Unproduktivitäten. Hinzu kommen die Zeitzuschläge je TA/TZ, die sich aus dem Lohn für Zuschläge (hier wieder TVN, Gruppe 5, Stufe 2 plus Lohnnebenkosten) und dem jeweiligen prozentualen Zuschlag je TA/TZ ergeben. Der Stundenlohn je TA/TZ ist die Summe aus diesen beiden vorstehend beschriebenen Bestandteilen.

Die anrechenbaren Stunden je TA/TZ ergeben sich aus der Summe von gemeldeten Lenkzeiten, Ein- und Ausfahrzeiten sowie Wendezeiten, gewichtet mit einem Faktor „Anteil anrechenbarer Wendezeiten“ von 100%. Ein- und Ausfahrzeiten werden nur an Sonn- und Feiertagen (also TA = 7 oder 8) berücksichtigt.

Die Fahrerlöhne je TA/TZ sind das Produkt aus Stundenlohn je TA/TZ und anrechenbaren Stunden je TA/TZ.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.3.3 Ermittlung der Grenzerlöse je TA/TZ

Es wird eine Aufteilung auf die Ticketgattungen „Barfahrausweise, PremiumTickets, Monatskarten, SemesterTickets, FirmenTickets, YoungTickets und SchokoTicket“ vorgenommen. Innerhalb dieser Ticketgattungen findet eine Bewertung nach Stammanteilen, Bedarfsanteilen und Grenzanteilen statt. Weiterhin findet nach den Ticketgattungen eine relative Bewertung der Erlöse statt. Die Anteile sind wie folgt definiert:

Stammanteil: Diese Anteile werden auch bei einem Wegfall von Verkehrsleistungen in SVZ weiterhin verkauft werden (= fixe Einnahmen).

Bedarfsanteil: Diese Anteile werden nur im Bedarfsfall gekauft und fallen bei einem Wegfall von Verkehrsleistungen in SVZ ebenfalls weg (= variable Einnahmen/Grenzeinnahmen).

Grenzanteil: Diese Anteile stellen die Einnahmen dar, die bei einem Wegfall von Verkehrsleistungen in SVZ nicht mehr erzielt werden könnten (variable Einnahmen/Grenzeinnahmen).

relativer Erlös: Der relative Erlös stellt die Gewichtung bzw. das Verhältnis der Wertigkeit der Tickets untereinander dar.

VRR	Stamm-Anteil	Bedarfs-Anteil	Grenz-Anteil	relativer Erlös
Barfahrausweise	0%	100%	0%	2,0
PremiumTickets	90%	0%	10%	1,2
Monatskarten	90%	0%	10%	1,2
SemesterTickets FirmenTickets	100%	0%	0%	1,0
YoungTicket	90%	0%	10%	1,0
SchokoTicket	95%	0%	5%	1,0

Dieses Verfahren berücksichtigt Mitnahmeeffekte und Bedarfs- und Grenzanteile.

Auf Basis dieser Prämissen und durch Ergebnisse der Einnahmenaufteilung wird der Einnahmenanspruch nach Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit getrennt. Es wird dabei auf die gem. Schema ermittelten Grenzerlöse abgestellt.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

Um aktuellen Entwicklungen aus der Einnahmenaufteilung und der Tarifentwicklung Rechnung zu tragen, werden zur Fortschreibung der Einnahmen die von den Verkehrsunternehmen zum Verbundetat gemeldeten Einnahmen aus Verbundtarif als Basis zugrunde gelegt. Diese werden gemäß den Ergebnissen nach dem oben beschriebenen Verfahren auf die verschiedenen Tagesarten und -zeiten und damit auch auf die Schwachverkehrszeit aufgeteilt.

Erlöse aus der Schwerbehindertenerstattung werden prozentual gem. den Meldungen zum Verbundetat berücksichtigt. Die Bruttofahrgeldeinnahmen werden um die Mehrwertsteuer bereinigt, die Einnahmen aus Verbundtarif gem. Verbundetat sind systembedingt Nettobeträge.

Das Verfahren zur Ermittlung der Grenzerlöse wird mit der Entwicklung des Einnahmenaufteilungssystems fortgeschrieben.

Die Erlöse werden je Linie, TA und TZ verarbeitet. Um die Berechnung je Betriebszweig vorzunehmen, wird eine Zuordnung der Linien gemäß den Betriebszweigen vorgenommen.

Hieraus ergibt sich eine betriebszweigbezogene Summe der Erlöse je TA/TZ.

2.3.4 Berücksichtigung von eventuellen Mehreinnahmen in Hauptverkehrszeiten

Eventuelle Mehreinnahmen in den Hauptverkehrszeiten aufgrund des Mehrangebots in den Schwachverkehrszeiten werden sowohl haushaltsrechtlich und zuwendungsrechtlich im Rahmen der Anlage 11 der Finanzierungsrichtlinie (Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis) als auch beihilferechtlich im Rahmen der Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie (Formulare Anhangsabrechnung) jeweils in der laufenden Nummer 6 „Umsatzerlöse“ berücksichtigt.

2.3.5 Ergebnisermittlung

Das Ergebnis des Bausteins 4a ergibt sich aus der Summe der Ergebnisse aller TA/TZ in SVZ, wobei sich das Ergebnis je TA/TZ zusammensetzt aus:

Erlöse je TA/TZ – Fahrzeug-Grenzkosten je TA/TZ – Fahrerlöhne je TA/TZ

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.4 Baustein 4a Abfrageblätter

2.4.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“

Bewertungsparameter für Baustein 4 hier: Berechnung Schwachverkehrszeiten (teilweise VRR-einheitlich)		Diesel			Elektro-Bus			Wasserstoff-Bus			GTL-Bus		
		Fahrzeugtyp			Fahrzeugtyp			Fahrzeugtyp			Fahrzeugtyp		
Jahr	Einheit ⁷⁾	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi
U1	(kg)/100 Wagenkm	39	54	29	39	54	29	39	54	29	39	54	29
U2	%	3%	6%	6%	10%	10%	0%	10%	10%	0%	10%	10%	0%
U3	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
F1	Verbrauch bei Fzg. ohne Klimaanlage												
F3	- Zuschlag für Klimaanlage												
F4	- Zuschlag für besondere Gegebenheiten												
FA1	Ermittlung kalk. Abschreibung	Fahrzeugtyp			Fahrzeugtyp			Fahrzeugtyp			Fahrzeugtyp		
FA2	Durchschn. Anschaffungs- und Herstellkosten	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi	Typ 1: Solo	Typ 2: Gelenk	Typ 3: Midi
	€	314.035	357.752	0	314.035	357.752	0	314.035	357.752	0	314.035	357.752	0
	€/Fördermittel	35.213	0	0	35.213	0	0	35.213	0	0	35.213	0	0

¹⁾ Der Aufschlag für Klimaanlage beträgt maximal 10 % und ist entsprechend dem Fahrzeuganteil ohne Klimaanlage zu mindern

²⁾ Die durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellkosten werden betriebsindividuell ermittelt und mit den VRR-weiten Durchschnittswerten sowie Baustein 3 abgeglichen.

³⁾ Die durchschnittlichen erhaltenen Fördermittel werden betriebsindividuell ermittelt und mit den VRR-weiten Durchschnittswerten sowie Baustein 3 abgeglichen.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.4.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“

Linie	Tagesart	Tageszeitschicht	Fz.-Typ	Nutzkm	Ein-/Ausfahrzeit	Lenkzeit	Wendezeit
Summe	1	1	SL	27.958	751	1243	219
Summe	1	1	SG	60.591	1033	2868	464
Summe	1	1	Midi	0	00	00	00
Summe	1	2	E-SL	0	53	00	00
Summe	1	2	E-SG	479	107	19	00
Summe	1	2	E-Midi	0	00	00	00
Summe	1	3	SL	0	00	00	00
Summe	1	3	SG	0	00	00	00
Summe	1	3	Midi	0	00	00	00
Summe	1	4	H-SL	0	19	00	00
Summe	1	4	H-SG	442	240	19	00
Summe	1	4	H-Midi	0	00	00	00
Summe	1	5	SL	53.492	2312	2773	62
Summe	1	5	SG	122.540	2421	6589	182
Summe	1	5	Midi	0	00	00	00
Summe	1	6	SL	326.850	2240	16252	2677
Summe	1	6	SG	405.433	1174	22093	2259
Summe	1	6	Midi	0	00	00	00
Summe	1	7	SL	439.050	2342	21500	4062
Summe	1	7	SG	475.453	773	25509	3005
Summe	1	7	Midi	0	00	00	00
Summe	1	8	SL	656.090	4872	32350	4415
Summe	1	8	SG	522.398	1069	27948	3159
Summe	1	8	Midi	0	00	00	00
Summe	1	9	SL	462.547	2028	22683	4340
Summe	1	9	SG	479.198	538	25730	3137
Summe	1	9	Midi	0	00	00	00
Summe	1	10	SL	435.919	24	21237	4412
Summe	1	10	SG	462.640	00	24851	3350
Summe	1	10	Midi	0	00	00	00
Summe	1	11	SL	435.646	12	21237	4412
Summe	1	11	SG	462.640	00	24851	3350
Summe	1	11	Midi	0	00	00	00
Summe	1	12	SL	436.813	240	21272	4473
Summe	1	12	SG	463.134	71	24896	3350

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.4.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“

Bewertungsparameter für Baustein 4, BZ Schiene
hier: Berechnung Schwachverkehrszeiten (teilweise VRR-einheitlich)

U1	Jahr	[Jahr]
U2	Verkehrsunternehmen	[VU-Nr.]
U3	Betriebszweig	[BZ]

	Treibkraft	Einheit	Fahrzeug- typ
FT1	Gesamt-Kosten für Fahrstrom im Linienverkehr	€	0,00
FT2	Gesamt-Verbrauch Fahrstrom im Linienverkehr	kWh	0,00
FT3	Kosten für Strom	€ / kWh	0,0000

	Leistungsdaten	Einheit	
FL1	Gesamt-Nutz-km im Linienverkehr	Nutzwagen-/Zug-km	12.349.908 ¹⁾
FL2	Zuschlag für Leer-km	%	2,10
FL3	Zuschlag für besondere Gegebenheiten	%	0,00 ²⁾
FL4	Basisjahr Fahrplandaten	Jahr	2008
FL5	Fahrplanwechsel	Ifd. Nr.	1

	Abschreibungen	Einheit	Wert
FA1	Gesamt-Afa Schienenfahrzeuge	€	4.682.320,00 ³⁾

	Ermittlung var. Instandhaltung	Einheit	Äquiv.- Ziffer 1,0
FI1	Kosten für Instandhaltung (100%)	€ / Nutzwagen-km	0,8953 ⁴⁾
FI2	davon variabler Anteil	%	90%
FI3		€ / Nutzwagen-km	0,8058

	Weitere Einflussgrößen	Einheit	Wert
FE1	Kosten für Strom	€ / kWh	0,0000
FE2	Haftpflichtversicherung (variabel)	€ / Nutzwagen-km	0,0672
FE3	Anlastung aus Baustein 1	€ / Nutzwagen-km	0,0672 ⁵⁾
FE4	Fahrzeugreinigung	€ / Nutzwagen-km	0,0896
FE5	Betriebshofdienst	€ / Nutzwagen-km	0,0672

¹⁾ Einheit entsprechend Leistungsdaten: Nutzwagen- bzw. Nutzzug-km (s. Arbeitsblatt "[BZ] 4a Leistungen")

²⁾ bei Bedarf ausfüllen und gesondert begründen

³⁾ Summe der Abschreibungsbeträge aller im Linienverkehr eingesetzten Schienenfahrzeuge

⁴⁾ Hochrechnung aufgrund der fahrzeugtypspezifischen Äquivalenzziffer (UF) gem. Fahrzeugtabelle

⁵⁾ wird vom VRR ermittelt

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

2.4.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“

Linie	Tages- art	Tageszeit- schicht	Fz.-Typ	Nutzkm	Ein-/Aus- fahrzeit	Lenkzeit	Wende- zeit
Summe	1	1	F130	0	00	00	00
Summe	1	1	F150	60.165	88	2607	894
Summe	1	1	F220	58.686	160	2423	714
Summe	1	1	F230	55.539	00	1331	445
Summe	1	2	F130	0	00	00	00
Summe	1	2	F150	16.554	165	705	154
Summe	1	2	F220	4.785	105	216	17
Summe	1	2	F230	16.252	00	435	136
Summe	1	3	F130	0	00	00	00
Summe	1	3	F150	0	00	00	00
Summe	1	3	F220	0	00	00	00
Summe	1	3	F230	0	00	00	00
Summe	1	4	F130	0	00	00	00
Summe	1	4	F150	8.031	165	371	47
Summe	1	4	F220	5.003	159	230	00
Summe	1	4	F230	0	00	00	00
Summe	1	5	F130	0	00	00	00
Summe	1	5	F150	100.173	366	4651	950
Summe	1	5	F220	100.922	360	4372	869
Summe	1	5	F230	82.616	23	1605	489
Summe	1	6	F130	0	00	00	00
Summe	1	6	F150	150.861	94	7556	1782
Summe	1	6	F220	174.912	141	7723	1311
Summe	1	6	F230	143.592	00	2615	844
Summe	1	7	F130	0	00	00	00
Summe	1	7	F150	185.392	133	9148	2077
Summe	1	7	F220	213.355	98	9359	1311
Summe	1	7	F230	232.992	00	4185	785
Summe	1	8	F130	0	00	00	00
Summe	1	8	F150	205.962	18	9968	2416
Summe	1	8	F220	238.263	00	10234	1336
Summe	1	8	F230	240.695	00	4321	743
Summe	1	9	F130	0	00	00	00
Summe	1	9	F150	177.045	119	8669	2179
Summe	1	9	F220	224.888	50	9781	1270
Summe	1	9	F230	240.169	00	4321	743
Summe	1	10	F130	0	00	00	00
Summe	1	10	F150	160.747	00	8022	2178
Summe	1	10	F220	199.667	52	8783	1312

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

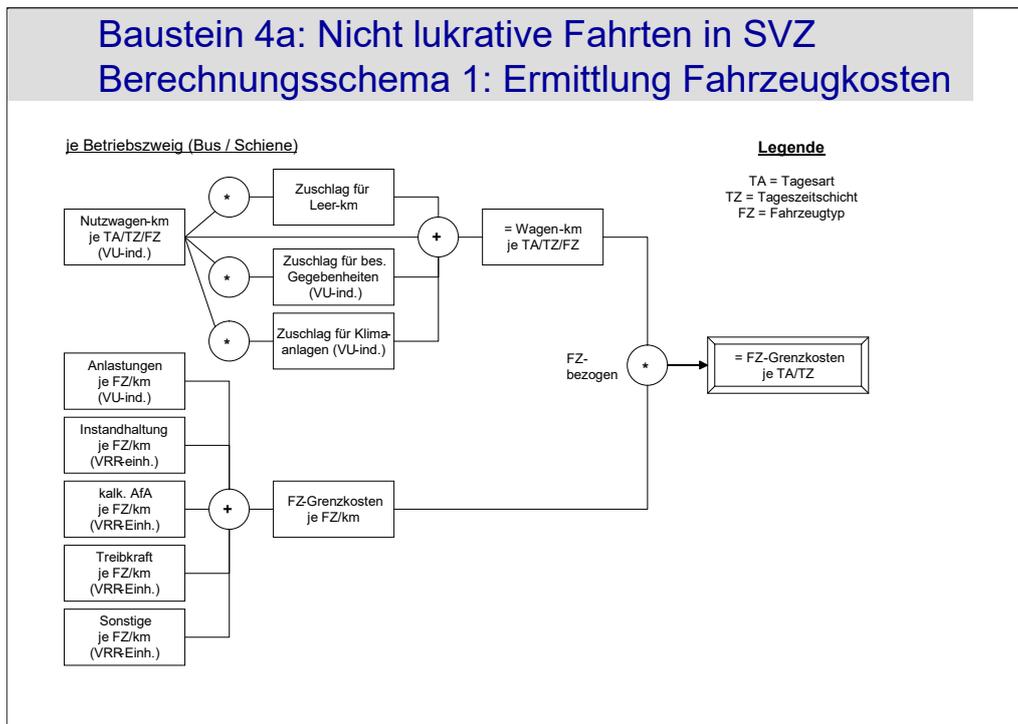
2.4.5 Abfrageblatt „Schiene 4a Mehrfachtraktion“

Diese Abfrageblätter betreffen nur die Betriebszweige Straßenbahn und Stadtbahn. Sie müssen nur ausgefüllt werden, wenn die Leistungsdaten nicht als Nutz-Wagen-km gemeldet werden.

VU	BZ	Jahr	Zugtyp gem. Meldung	FZ-Typ VRR	Bezeichnung	Anrg. Fahrer
[VU-Nr.]	1	[Jahr]	B	230	B80	1,00

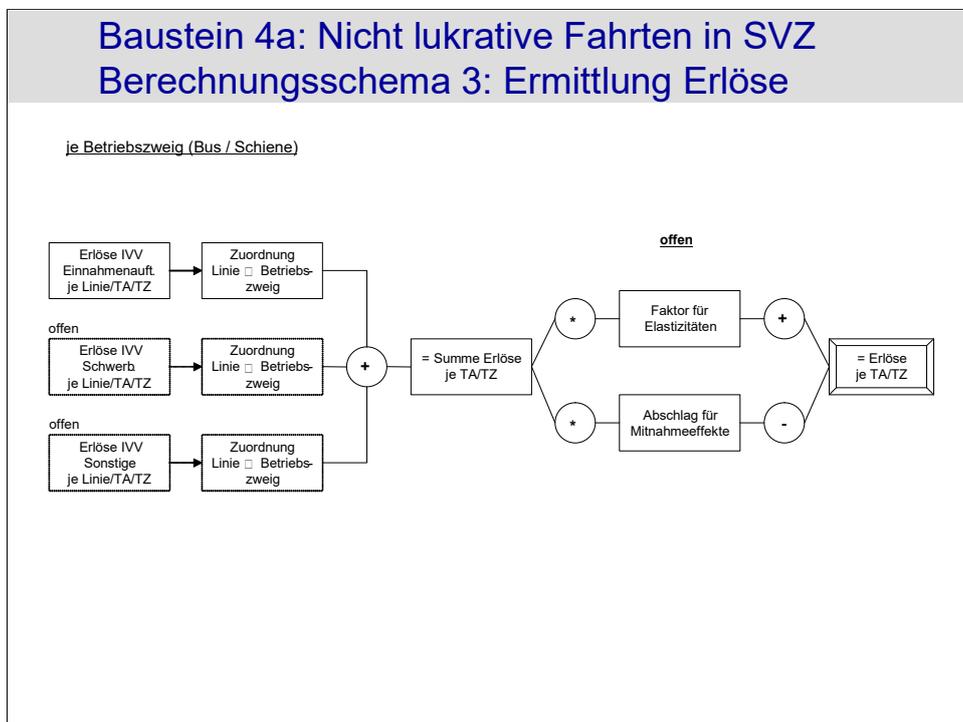
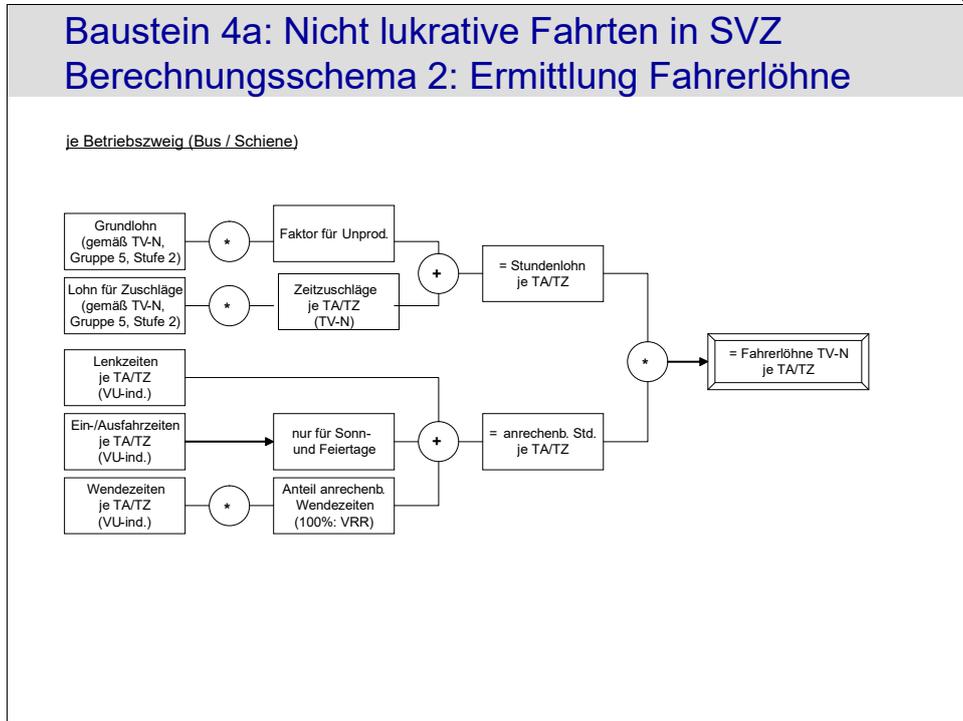
...

2.5 Berechnung schematisch



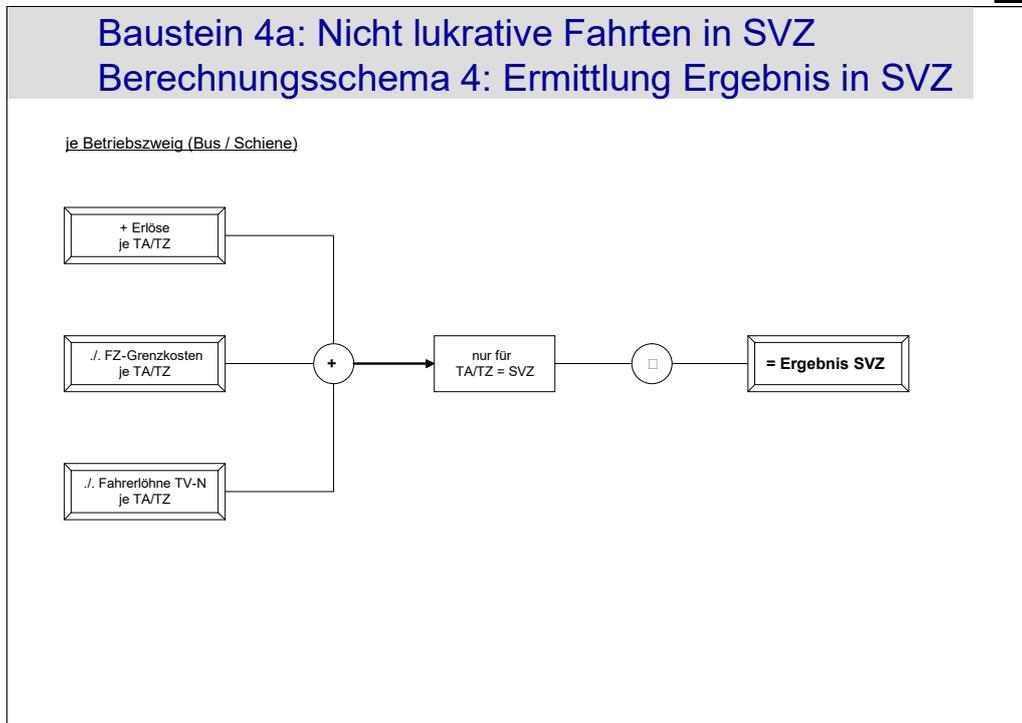
Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4



Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4



2.6 TaxiBus/On-Demand-Bus

Die Verkehrsunternehmen melden die Betriebsleistungen, Aufwendungen und Fahrgäste je Gebietskörperschaft gem. Abfrageblatt.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

TaxiBus / On-Demand-Bus (nicht Anrufsammel-Taxi - AST) Betriebszweig: Alternative Bedienungsform									
aufgestellt am: _____ Bearbeiter/in: _____ Telefon: _____		Verkehrsunternehmen: _____ Jahr: _____							
1	Lfd. Nr.	Gebietskörperschaft/ Gemeinde	Betriebs- leistungen (km)	Aufwand (€)	Fahrgäste Anzahl	Fin.-Bedarf (€)	Zuschlag €	Bef.-Fälle p. a.	Erläuterungen
(Aufwand abzgl. Anzahl Fahrgäste bewertet mit durchschnittl. Erlösen) wird vom VRR ermittelt									
		Σ							

Rechenweg

Die Summe der Beförderungsfälle sowie der Erlöse in Schwachverkehrszeiten bilden die Basis für die Ermittlung der Erlöse je Beförderungsfall. Der so errechnete Durchschnittserlös

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

in Schwachverkehrszeiten wird mit der Anzahl der gemeldeten Fahrgäste multipliziert. Hieraus ergibt sich der Gesamterlös, der mit den gemeldeten Aufwendungen saldiert wird. Zur Bildung des Parameters wird der so ermittelte Finanzierungsbedarf durch die gemeldeten Betriebsleistungen in km dividiert.

3. Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben des/der Anteilseigner/s / Aufgabenträger/s)

3.1 Beschreibung der Ermittlung

Aufgrund der politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle (z.B. TV-N-Tarif) liegen, können den Verkehrsunternehmen im betrieblichen Bereich Mehrkosten entstehen - nachfolgend als Tariflohndelta bezeichnet. Dieses ist als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne eines Nachteilsausgleichs erstattungsfähig.

Die Berechnung des Tariflohndeltas erfolgt durch Ermittlung der tagesart- und tageszeitschichtabhängigen Differenz zwischen dem im jeweiligen Verkehrsunternehmen angewendeten Tarif und einem als Referenz-Tarif angewendeten, marktorientierten Personaltarif (z.B. nach oben anzupassender TV-N-Tarif).

Der Ausgleichsbetrag wird für alle Tagesarten und Tageszeitschichten (Hauptverkehrs- und Schwachverkehrszeiten) ermittelt.

Die Berechnung des Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der für den Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden, bereinigt um Fremdunternehmer und Neufahrer (Neufahrer sind die Fahrer, die ab dem 01.01.2006 bzw. ab erstmaliger Anwendung des TV-N eingestellt wurden). Für die Ermittlung der notwendigen Informationen gilt die Prämisse, dass aufgrund der heterogenen Gegebenheiten (z.B. Altersstruktur, parallele Tarifmodelle etc.) betriebsindividuelle Durchschnittswerte der Personalkosten anzusetzen sind.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

3.2 Erläuterung der Abfrageblätter

Die Abfrageblätter „Einflussgrößen“ und „Leistungen eigen“ sind zur Ermittlung des Bausteins 4b zusätzlich notwendig. Die Erläuterungen beziehen sich auf den Betriebszweig „Bus“ und gelten auch für die anderen Betriebszweige. Die EDV-Nrn. ändern sich entsprechend.

3.2.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“

Das Abfrageblatt umfasst die nachstehend beschriebenen Angaben zur Ermittlung des durchschnittlichen Stundensatzes auf Basis des im Verkehrsunternehmen angewendeten Personaltarifs im Fahrdienst. Hierbei sind ausschließlich Altfahrer ohne Fremdunternehmer zu berücksichtigen. Sollte sich eine Durchschnittsbildung als problematisch erweisen, ist der niedrigere Personaltarif anzuwenden.

Sollte die Ermittlung auf diesem Weg problematisch sein, kann alternativ auch ein plausibles, den betrieblichen Datenbeständen entsprechendes Verfahren verwendet werden. In diesem Fall ist die Herleitung zu dokumentieren. Auch hier sind ausschließlich Altfahrer ohne Fremdunternehmer zu berücksichtigen.

Unabhängig von dem angewendeten Verfahren ist sicherzustellen, dass Overhead-Kosten (betrieblich oder klassisch) oder sachfremde Kosten wie Konzernverrechnungen vor Ermittlung des durchschnittlichen Stundensatzes eliminiert werden.

Lohnkosten

- Tarifmodell

Das für die Vergütung der Altfahrer angewendete Tarifmodell (z.B. TV-N).

- Tabellen-Lohn (Zeile PK1)
gemäß der angewendeten Tarifmodelle
- Vermögenswirksame Leistungen (Zeile PK2)
und vergleichbare monatliche Leistungen
- weitere monatliche Leistungen (Zeile PK3)

Darüber hinaus gehende, monatliche Leistungen sollten in dieser Zeile erfasst und in einer Anlage separat dokumentiert werden.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

- zuzügl. Weihnachtsgeld (Zeile PK4)
- zuzügl. Urlaubsgeld (Zeile PK5)
- zuzügl. Leistungszulage (Zeile PK6)
- weitere jährliche Leistungen (Zeile PK7)
Darüber hinaus gehende, jährliche Leistungen sollten in dieser Zeile erfasst und in einer Anlage separat dokumentiert werden.
- Summe Lohnkosten (Zeile PK8)
Aus Addition der Zeilen PK1 bis PK7 ergeben sich die jährlichen Lohnkosten.

Lohnnebenkosten (Zeilen PK10 bis PK17)

Die Lohnnebenkosten werden auf Basis der jährlichen Summe der Lohnkosten prozentual ermittelt. Die Lohnnebenkosten umfassen Renten-, Kranken-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung sowie Beiträge für die Berufsgenossenschaft und Zusatzversorgung. Darüber hinaus gehende Lohnnebenkosten können in Zeile PK16 erfasst werden und sind in diesem Fall in einer Anlage separat zu dokumentieren.

Die angegebenen Werte werden jährlich überprüft und ggf. angepasst.

Personalkosten pro Stunde (Zeile PK20 bis PK24)

- Summe Lohnkosten (Zeile PK20 übernommen aus Zeile PK8)
- Summe Lohnnebenkosten (Zeile PK21 übernommen aus Zeile PK17)
- Summe Personalkosten (Zeile PK22)
Die Summe der Personalkosten setzt sich zusammen aus den Jahressummen für Lohnkosten (Zeile PK8) und Lohnnebenkosten (Zeile PK17).
- Bezogen auf Soll-Arbeitszeit (Zeile PK23)
Die Summe der Personalkosten bezieht sich auf die betriebsindividuelle Soll-Arbeitszeit der eigenen Altfahrer, deren Durchschnittswert hier einzutragen ist.
- Personalkosten pro Stunde (Zeile PK24)
Die jährliche Summe der Personalkosten geteilt durch die jährliche Soll-Arbeitszeit ergibt den durchschnittlichen, anzusetzenden Personalkostensatz pro Stunde.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

Weitere Einflussgrößen (Zeile PK30 bis PK35)

- Faktor für Unproduktivitäten (Dienstplanverschnitt, Fehlzeiten etc.) (Zeile PK30)
- Als Faktor zur Abbildung von Unproduktivitäten (Fahrplanwirkungsgrad, Urlaub, Krankheit usw.) wird ein Wert von 1,75 angenommen. Dies besagt, dass zur Erbringung einer Fahrplanstunde der Einsatz von 1,75 Personalstunden notwendig ist.

- Anteil anrechenbarer Wendezeiten (Zeile PK31)
In der Erhebung zu Baustein 4, NLF/Zeit wird die separate Angabe von Wendezeiten erfragt. Falls dort Wendezeiten gemeldet werden, ist hier der prozentuale, durchschnittliche Anteil anzugeben, der als Arbeitszeit angerechnet wird.
- Fremdunternehmer (Zeile PK34)
Anteil der Fremdunternehmer an den gemeldeten Leistungen gemäß Fahrplan. Nur auszufüllen, wenn Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“ nicht ausgefüllt wurde
- Altfahrer (Zeile PK35)
Anteil der Altfahrer an den gemeldeten Leistungen gemäß Fahrplan.

3.2.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“

Für die Bereinigung der in Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden um die Stunden von Fremdunternehmern und Neufahrern ist die Angabe des Anteils der von Altfahrern des Fahrpersonals des Verkehrsunternehmens erbrachten Stunden erforderlich,

- a) entweder Anteil der Stunden des eigenen Fahrpersonals in Prozent, im Sinne eines prozentualen Anteils an den bereits in Baustein 4a gemeldeten Stundenzahlen im Arbeitsblatt „BZ 4b Einflussgrößen“, Zeile PK34 in Verbindung mit dem Anteil der Stunden der Altfahrer an den Stunden des eigenen Fahrpersonals, Zeile PK35.
- b) oder einen separaten Fahrplan des eigenen Fahrpersonals, der von Aufbau, Definitionen und sonstigem Inhalt den Leistungsdaten des Bausteins 4a entspricht. Die entsprechenden Einträge sind in das hier besprochene Arbeitsblatt „BZ 4b Leistungen eigen“ einzufügen. Auch hier ist im Arbeitsblatt „BZ 4b Einflussgrößen“, Zeile PK35, der Anteil der Stunden der Altfahrer an den Stunden dieses separaten Fahrplans anzugeben.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

3.3 Beschreibung des Rechenweges

Die Berechnungssystematik baut auf der Ermittlung der Fahrerlöhne in Baustein 4a auf. Verglichen wird der spezifische, von den Verkehrsunternehmen gemeldete Personaltarif mit dem in Baustein 4a in Ansatz gebrachten TV-N –Tarif (Gruppe 5, Stufe 2), im Folgenden als Referenztarif bezeichnet. Abweichend vom Baustein 4a erfolgt die Berechnung für alle Tagesarten (TA) und Tageszeitschichten (TZ) nur für die eigenen Altfahrer.

3.3.1 Ermittlung der Fahrerlöhne des Verkehrsunternehmens je TA/TZ

Die Fahrerlöhne VU je TA/TZ setzen sich zusammen aus einem Stundenlohn je TA/TZ, der mit den jeweiligen anrechenbaren Stunden je TA/TZ multipliziert wird.

Der Stundenlohn je TA/TZ wird ermittelt aus dem VU-individuell gemeldeten Grundlohn unter Berücksichtigung marktüblicher Lohnnebenkosten, multipliziert mit einem Faktor für Unproduktivitäten. Derzeit liegt dieser Faktor einheitlich derzeit bei 1,75. Hinzu kommen die Zeitzuschläge je TA/TZ, die sich aus dem Grundlohn und dem jeweiligen von den Verkehrsunternehmen gemeldeten, prozentualen Zuschlag je TA/TZ ergeben. Der Stundenlohn je TA/TZ ist die Summe aus diesen beiden vorstehend beschriebenen Bestandteilen.

Die anrechenbaren Stunden je TA/TZ ergeben sich aus der Summe von gemeldeten Lenkzeiten, aller Ein- und Ausfahrzeiten sowie Wendezeiten, gewichtet mit einem VU-individuellen Faktor „Anteil anrechenbarer Wendezeiten“. Von den anrechenbaren Stunden wird nur der Anteil der unternehmenseigenen Altfahrer angerechnet.

Die Fahrerlöhne je TA/TZ sind das Produkt aus Stundenlohn je TA/TZ und anrechenbaren Stunden je TA/TZ.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

3.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne TV-N je TA/TZ

Die Ermittlung der Fahrerlöhne TVN ergibt sich gemäß dem Schema der Ermittlung der Fahrerlöhne VU. Unterschiedlich ist hierbei lediglich die Anwendung des Referenztarifs TV-N Gruppe 5 Stufe 2. Die restliche Vorgehensweise zur Ermittlung der anrechenbaren Stunden ist identisch.

3.3.3 Ermittlung des Tariflohndeltas

Das Tariflohndelta ist die Differenz zwischen den Fahrerlöhnen VU und den Fahrerlöhnen TVN je TA/TZ, summiert über alle TA/TZ.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

3.4 Baustein 4b Abfrageblätter

3.4.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“

	PS1	PS2	PS3	PS4	PS5
Ermittlung Lohnkosten / Stunde gemäß Tarif					
Jahr	2024				
Verkehrsunternehmen	[VU-Nr.]				
für Betriebszweige¹⁾	BZ				
Bezeichnung Tarifmodell	TV-N NW				
Ermittlung Personalkosten pro Stunde	Berechnungsbasis		Betrag		
	Anteil	Basis	pro Monat	pro Jahr	
Lohnkosten²⁾					
PK1	Tabellen-Lohn			3.900,00 €	46.800,00 €
PK2	Vermögenswirksame Leistungen			5,00 €	60,00 €
PK3	weitere monatliche Leistungen ³⁾			55,00 €	660,00 €
PK4	zuzügl. Weihnachtsgeld				3.000,00 €
PK5	zuzügl. Urlaubsgeld				
PK6	zuzügl. Leistungszulage				
PK7	weitere jährliche Leistungen ³⁾				70,00 €
PK8	Summe Lohnkosten				50.590,00 €
Lohnnebenkosten					
PK10	Rentenversicherung	9,350%	50.590,00 €		4.730,17 €
PK11	Krankenversicherung	7,300%	50.590,00 €		3.693,07 €
PK12	Pflegeversicherung	1,275%	50.590,00 €		645,02 €
PK13	Arbeitslosenversicherung	1,620%	50.590,00 €		819,56 €
PK14	Berufsgenossenschaft	1,400%	50.590,00 €		708,26 €
PK15	Zusatzversorgung	6,450%	50.590,00 €		3.263,06 €
PK16	weitere Lohnnebenkosten ³⁾	0,00%	50.590,00 €		0,00 €
PK17	Summe Lohnnebenkosten				13.859,13 €
Personalkosten pro Stunde					
PK20	Summe Lohnkosten (s. P5)				50.590,00 €
PK21	Summe Lohnnebenkosten (s. P12)				13.859,13 €
PK22	Summe Personalkosten				64.449,13 €
PK23	bezogen auf Soll-Arbeitszeit			169,57 h	2.034,84 h
PK24	Personalkosten pro Stunde				31,67 €/h
Weitere Einflussgrößen					
PK30	Faktor für Unproduktivitäten	175%			
PK31	Anteil anrechenbarer Wendezeiten	100%			
PK32	Anteil Haltezeiten an Lenkzeiten	0%			
PK33	Anteil anrechenbarer Haltezeiten	0%			
PK34	Anteil Stunden eigenes Fahrpersonal an Fahrplanstunden	100,00%			
PK35	Anteil der Stunden der Altfahrer ⁴⁾ an den Stunden des eigenen Fahrpersonals (s. PK34)	50,00%			
¹⁾ falls abweichend: Angaben BZ Schiene auf separatem Blatt ²⁾ Durchschnittswerte gemäß Alters- und Tarifstruktur der Mitarbeiter ³⁾ bei Bedarf verwenden und bitte kurz erläutern ⁴⁾ Einstellung vor dem 01.01.2006, bzw. Einstellung vor erstmaliger Anwendung TVN					

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

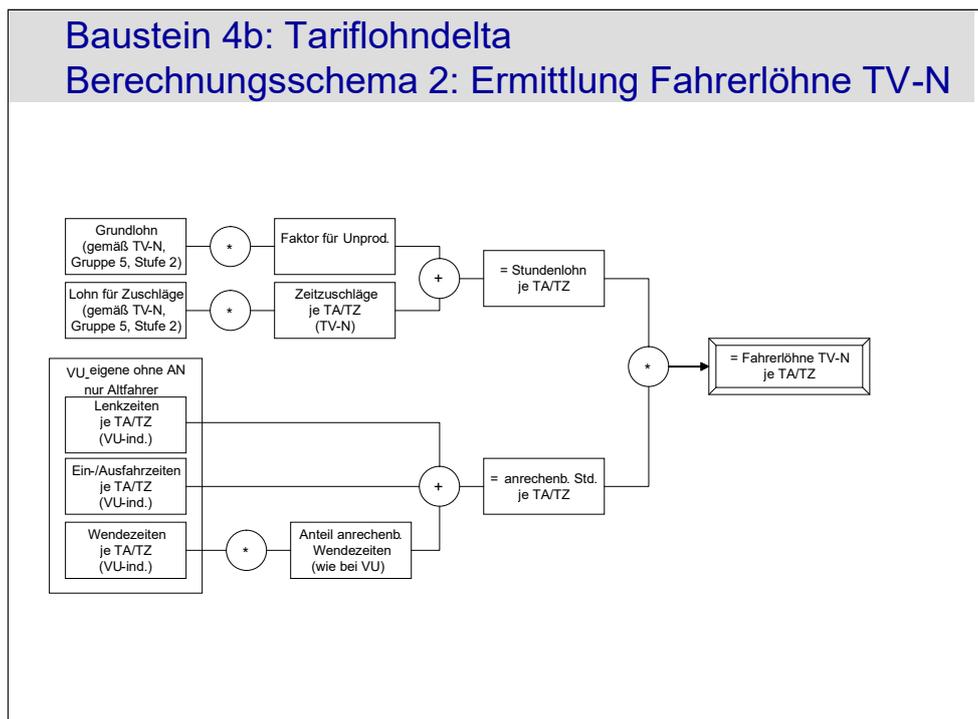
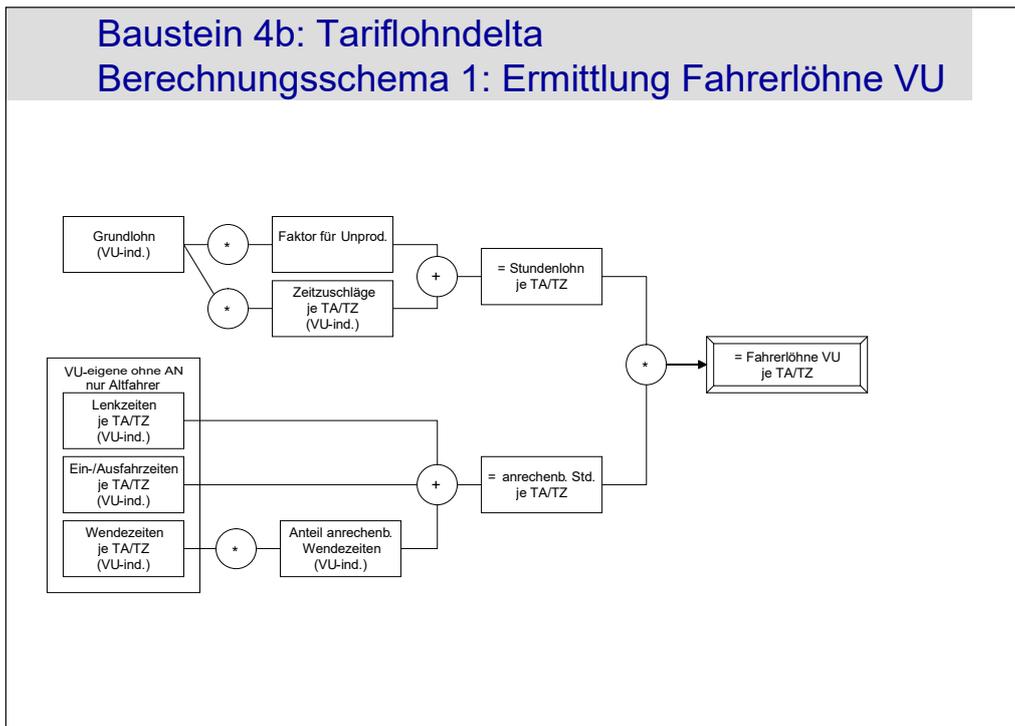
3.4.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“

Linie	Tagesart	Tageszeit-schicht	Fz.-Typ	Nutzkm	Ein-/Aus-fahrzeit	Lenkzeit	Wendezeit
Summe	1	1	SL	26.063	673	1183	127
Summe	1	1	SG	74.410	1269	3522	570
Summe	1	1	Midi	0	00	00	00
Summe	1	2	SL	0	00	00	00
Summe	1	2	SG	589	132	23	00
Summe	1	2	Midi	0	00	00	00
Summe	1	3	SL	0	00	00	00
Summe	1	3	SG	0	00	00	00
Summe	1	3	Midi	0	00	00	00
Summe	1	4	SL	0	00	00	00
Summe	1	4	SG	543	295	23	00
Summe	1	4	Midi	0	00	00	00
Summe	1	5	SL	49.928	1458	2562	64
Summe	1	5	SG	150.488	2974	8091	224
Summe	1	5	Midi	0	00	00	00
Summe	1	6	SL	261.249	1375	12999	2042
Summe	1	6	SG	497.900	1442	27132	2774
Summe	1	6	Midi	0	00	00	00
Summe	1	7	SL	332.535	1949	16468	2751
Summe	1	7	SG	583.890	950	31327	3690
Summe	1	7	Midi	0	00	00	00
Summe	1	8	SL	513.947	4144	25833	3154
Summe	1	8	SG	641.541	1313	34322	3880
Summe	1	8	Midi	0	00	00	00
Summe	1	9	SL	340.465	2131	17004	2956
Summe	1	9	SG	588.488	661	31599	3853
Summe	1	9	Midi	0	00	00	00
Summe	1	10	SL	308.729	29	15254	2987
Summe	1	10	SG	568.154	00	30519	4114
Summe	1	10	Midi	0	00	00	00
Summe	1	11	SL	308.729	14	15254	2987
Summe	1	11	SG	568.154	00	30519	4114
Summe	1	11	Midi	0	00	00	00
Summe	1	12	SL	310.714	295	15338	3019
Summe	1	12	SG	568.761	87	30574	4114
Summe	1	12	Midi	0	00	00	00
Summe	1	13	SL	357.110	1864	17715	3347
Summe	1	13	SG	588.641	587	31719	4206

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

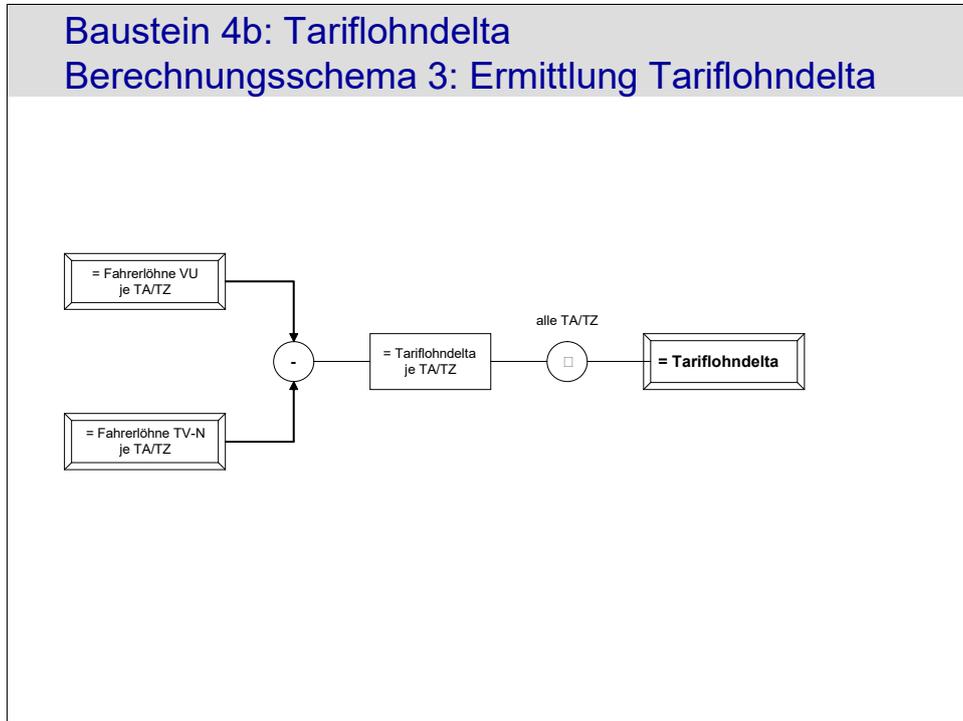
Anlage 2/4

3.5 Berechnung schematisch



**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4



Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

4. Baustein 4c:

4.1 Tariflohndelta Neufahrer

Insbesondere die Mehrkosten für Fahrer, die nach 2006 eingestellt wurden, sogenannte „Neufahrer“, werden durch einige Aufgabenträger im Rahmen der Direktvergaben als ausgleichsfähig erachtet. Aufgrund der politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle (z.B. TV-N-Tarif) liegen, können den Verkehrsunternehmen im betrieblichen Bereich Mehrkosten entstehen - nachfolgend als Tariflohndelta Neufahrer bezeichnet. Dieses ist als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne eines Nachteilsausgleichs erstattungsfähig.

Die Berechnung des Tariflohndeltas Neufahrer erfolgt, wie bereits das Tariflohndelta im Baustein 4b, durch Ermittlung der tagesart- und tageszeitschichtabhängigen Differenz zwischen dem im jeweiligen Verkehrsunternehmen angewendeten Tarif und einem als Referenz-Tarif angewendeten, marktorientierten Personaltarif (z.B. nach TV-N-Tarif).

Der Ausgleichsbetrag wird für alle Tagesarten und Tageszeitschichten (Hauptverkehrs- und Schwachverkehrszeiten) ermittelt.

Die Berechnung des Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der für den Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden, bereinigt um Fremdunternehmer und Altfahrer (Altfahrer sind die Fahrer, die vor dem 01.01.2006 bzw. vor erstmaliger Anwendung des TV-N eingestellt wurden). Für die Ermittlung der notwendigen Informationen gilt die Prämisse, dass aufgrund der heterogenen Gegebenheiten (z.B. Altersstruktur, parallele Tarifmodelle etc.) betriebsindividuelle Durchschnittswerte der Personalkosten anzusetzen sind.

Die Abfrageblätter des Bausteins 4c Neufahrer entsprechen inhaltlich denen des Bausteins 4b.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

4.2 Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger-und/oder Verbundvorgaben) gemäß gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich ausgeglichen werden.

Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietsspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.

5. VRR-einheitliche Vorgaben

5.1 Arbeitsblatt „Ermittlung des Stundensatzes TV-N“

Der anzusetzende Stundensatz ohne Zuschläge (Grundlohn) wird auf Basis des TV-N-Tarifs jährlich ermittelt. Im Falle einer Überkompensation bei einzelnen Verkehrsunternehmen sind hier abweichende, die betriebliche Praxis widerspiegelnde Werte (z.B. NWO- oder Haustarif) einzusetzen. Der Wert wird wie folgt ermittelt:

Ermittlung des Stundenlohns gem. TV-N, Gruppe 5 Stufe 2

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

lfd. Nr.	Position	Einheit	Bemerkung
1	Lohnkosten		
2	Tabellenlohn	in €	Monatswert
3	Vermögenswirksame Leistungen	in €	Monatswert
4	Weihnachtsgeld	in €	Jahreswert
5	Einmalzahlungen	in €	Jahreswert
6	Urlaubsgeld	in €	Jahreswert
7	Summe Lohnkosten pro Jahr	in €	(Zeile 2 + Zeile 3) x 12 Monate + Summe (Zeilen 4 bis 6)
8	Lohnnebenkosten		
9	Rentenversicherung	in % und €	Jahreswert
10	Krankenversicherung	in % und €	Jahreswert
11	Arbeitslosenversicherung	in % und €	Jahreswert
12	Pflegeversicherung	in % und €	Jahreswert
13	Berufsgenossenschaft	in % und €	Jahreswert
14	Zusatzversorgung	in % und €	Jahreswert
15	Summe Lohnnebenkosten	in €	Summe (Zeilen 9 bis 14)
16	Summe Personalkosten	in €	Jahreswert Zeile 7 + Zeile 15
17	Jährliche Sollarbeitszeit	in h	Jahreswert gem. Tarifvertrag
18	Personalkosten pro Stunde	in €/h	Stundenlohn

5.2 Arbeitsblatt „Zuschlagsstruktur Tarif TV-N“

Zuschläge sind abhängig von der Tagesart und Tageszeitschicht und verstehen sich als durchschnittlicher Prozentsatz bezogen auf den Tabellenlohn pro Stunde.

Dieses Arbeitsblatt stellt die prozentualen Zuschläge für Nacht-, Sonntags-, Feiertags- und Samstagsarbeit gem. TV-N dar.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

Zuschlagsstruktur Tarif TV-N

Tageszeitschicht			Zuschlag je Tagesart ¹⁾			
Kzn.	Anfang	Ende	1	6	7	8
1	00:00	01:00	25%	25%	50%	160%
2	01:00	02:00	25%	25%	50%	160%
3	02:00	03:00	25%	25%	50%	160%
4	03:00	04:00	25%	25%	50%	160%
5	04:00	05:00	25%	25%	50%	160%
6	05:00	06:00	25%	25%	50%	160%
7	06:00	07:00	0%	0%	25%	135%
8	07:00	08:00	0%	0%	25%	135%
9	08:00	09:00	0%	0%	25%	135%
10	09:00	10:00	0%	0%	25%	135%
11	10:00	11:00	0%	0%	25%	135%
12	11:00	12:00	0%	0%	25%	135%
13	12:00	13:00	0%	0%	25%	135%
14	13:00	14:00	0%	20%	25%	135%
15	14:00	15:00	0%	20%	25%	135%
16	15:00	16:00	0%	20%	25%	135%
17	16:00	17:00	0%	20%	25%	135%
18	17:00	18:00	0%	20%	25%	135%
19	18:00	19:00	0%	20%	25%	135%
20	19:00	20:00	0%	20%	25%	135%
21	20:00	21:00	0%	20%	25%	135%
22	21:00	22:00	25%	25%	50%	160%
23	22:00	23:00	25%	25%	50%	160%
24	23:00	00:00	25%	25%	50%	160%

¹⁾ 1=Wochentag (Mo-Fr), 6=Samstag, 7=Sonntag, 8=Feiertag

Dieses Arbeitsblatt bezieht sich auf alle Betriebszweige.

5.3 Personalkosten TV-N je Tagesart und Uhrzeit

Durch Anwendung der zeitlichen Struktur der Zuschläge (gemäß Arbeitsblatt „Zuschlagsstruktur Tarif TV-N“) auf den im Arbeitsblatt „Personalkosten TV-N je Tagesart und Uhrzeit“ ermittelten durchschnittlichen Grundlohn je Stunde wird der Stundenlohn je Tagesart und Tageszeitschicht errechnet.

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

Der Grundlohn wird durch den VRR jährlich neu ermittelt.

5.4 Arbeitsblatt „Fahrzeugkosten“

Die Fahrzeugkosten werden je Fahrzeugtyp (SL / SG / Midi) je Antriebsart nach folgendem Schema ermittelt.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

lfd. Nr.	Einflussgröße	Erläuterung
1	Zuschlag für Leerkilometer	<p><u>Bus</u></p> <p>Die Wagen-km ermitteln sich durch Erhöhung der Nutzwagen-km um 10% für Leer-km. Mit Hilfe dieses Faktors erfolgt die Umrechnung der Durchschnitts-Kraftstoffverbräuche von Nutzwagen- auf Wagen-km.</p> <p><u>Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, O-Bus</u></p> <p>Der Anteil von Leer-km an den gesamten Wagen-km wird gem. Abfrageblatt berücksichtigt.</p>
2	Zuschlag für Klimaanlage	<p><u>Bus</u></p> <p>Der Zuschlag für Klimaanlagen wird gem. Abfrageblatt berücksichtigt.</p> <p><u>Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, O-Bus</u></p> <p>Hier wird kein Zuschlag für Klimaanlagen gewährt.</p>
3	Anlastung	Die Anlastungen für die Nutzung der Infrastruktur durch den Betrieb werden dem Baustein 1 entnommen und durch die Wagen-km dividiert.
4	Abschreibungen	<p><u>Bus</u></p> <p>Die dAHK werden betriebsindividuell als Durchschnittswert je Fahrzeugtyp erhoben. Zusätzlich werden vom VRR betriebsübergreifende Durchschnittswerte ermittelt. Hinsichtlich der dAHK wird ein Abgleich mit den Werten des VRR und der Erhebung zu Baustein 3 durchgeführt.</p> <p><u>Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, O-Bus</u></p> <p>Insgesamt gibt es erhebliche unternehmens- und fahrzeugspezifische Unterschiede hinsichtlich der Anschaffungs- und Herstellkosten (AHK). Dies folgt unter anderem aus Abweichungen im Durchschnittsalter der Fahrzeuge, das die historischen AHK beeinflusst. Um eine einheitliche und – auch Dritten gegenüber – vergleichbare Berechnungsbasis zu erhalten, erfolgt eine VRR-einheitliche Vorgehensweise für die Ermittlung der AHK.</p>
5	Kosten für Instandhaltung	<p>Die Instandhaltungskosten werden auf Basis weiterer Analysen als Durchschnittswert für alle Fahrzeugtypen unter der Annahme, dass 60% Solo- und 40% Gelenkbusse eingesetzt werden, ermittelt.</p> <p>Definitionsgemäß umfassen diese die Positionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schmierstoffe (z.B. Ölnachfüllung, Schmier- und Frostschutzmittel) - Reifenkosten - Reparaturen, Wartung und Pflege (inkl. Ölwechsel) - Rangierdienst, <p>jedoch keine Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden und Reinigung.</p>
6	Kosten für Treibkraft	Die durchschnittlichen Kosten für Treibkraft werden jährlich festgestellt.
7	Kosten für Fahrzeugreinigung	Für die Fahrzeugreinigung werden die Kosten jährlich festgestellt.
8	Kosten für Betriebshof (Betrieb)	Der variable Kostenanteil für den Betriebshofdienst wird jährlich festgestellt.
9	Kosten für Versicherung	Der variable Anteil der Versicherungskosten wird jährlich festgestellt.

Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich

Anlage 2/4

5.5 Arbeitsblatt „Energieverbrauch je Fahrzeugtyp“

Die Definitionen der Fahrzeugtypen entsprechen den Fahrzeugtypen des Bausteins 3 im Betriebszweig Schiene. Die Tabelle wurde rein informativ zur Unterstützung bei der Aufbereitung der Leistungsdaten beigefügt.

Typ	bz	ld	Lfd	Bezeichnung	Kurzbez	UF	kWh / km
F100	1	1	1	Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen)	(ER-T)	1	4,50
F110	1	2	4	4-Achs-Beiwagen	(B 4)	0,5	1,75
F120	1	3	1	Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	(ER - 1xGT)	1	4,50
F130	1	4	1	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	(ZR - 1xGT)	1	4,50
F140	1	5	1	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	(M/N 6 C/D)	1	4,50
F150	1	6	1	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	(M/N 6 C/D-K)	1	4,50
F160	1	7	1	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	(ER - 2xGT)	1	4,50
F170	1	8	1	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	(ZR - 2xGT)	1	4,50
F180	1	9	1	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Schützensteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	(ZGT 8-K)	1	4,50
F190	1	10	1	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	(M/N 8 C/D)	1	4,50
F200	1	11	1	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	(M/N 8 C/D-K)	1	4,50
F210	1	12	1	Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	(M/N 10 C/D)	1	4,50
F220	1	13	1	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(M 2xGT D-NF)	1	4,50
F230	2	14	1	Stadtbahnwagen, Typ B, 6achs sig / K5000	(B 6-80/100)	1	4,50
F240	2	15	1	Stadtbahnwagen, in Anlehnung an Typ B, 6achs sig, in Niederflerausführung	(B 6-80-NF)	1	4,50
F250	2	16	1	Docklandwagen, 6achs sig	(P 86/89)	1	4,50
F260	2	17	1	Stadtbahnwagen, Typ B, 8achs sig	(B 8-80/100)	1	4,50
F265	2	18	1	Tango	Tango	1	4,50
F270	2	19	1	Zweirichtungs-Vierfachgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	(GN GT-LDZ)	1	4,50
F275	2	20	1	Flexity Outlook / Flexity Classic	(FO / FC)	1	4,50
F280	2	21	1	Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(RBG-NF 10)	1	4,50
F290	2	22	1	Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(NF 8; NF10 modifiziert)	1	4,50
F295	2	23	1	Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(NF 8 U)	1	4,50
F300	2	24	1	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	(ER-2 GT 6 D-NF)	1	3,50
F310	2	25	1	Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(ZR-2xGT-6D-NF)	1	3,50
F315	2	26	1	Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(ZR-2xGT-6D-NF) neu	1	4,50
F320	3	27	1,7	Schwebebahn		1,7	2,97
F330	3	28	1,2	H-Bahn		1,2	4,50
F340	5	29	0,6	Obus, 3achs sig	(OSL)	0,6	2,87
F350	5	30	0,7	Obus mit Niederflurtechnik	(OSL N)	0,7	2,87
F360	5	31	0,9	Gelenk-Obus	(OSG)	0,9	2,87
F370	5	32	1,0	Gelenk-Obus mit Niederflurtechnik	(OSG N)	1,0	2,87
0	1	33	1,0	Leermeldung		1,0	1,00

6. Verwendungsnachweis

Der Verwendungsnachweis wird abweichend von den oben dargestellten Abfrage- und Arbeitsblättern nach den Ausführungen gemäß Anlagen 11 und 12 der Finanzierungsrichtlinie erbracht.

Anlage 3
zur Finanzierungsrichtlinie

Finanzierungsantrag

Finanzierungsantrag

Unternehmen	Ort/Datum
Straße, Hausnummer	Postleitzahl, Ort
Postfach	Postleitzahl, Ort (für Postfach)

Anschrift Bewilligungsbehörde

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
 Abteilung Finanzierung ÖV/Einkauf
 Augustastr.1
 45879 Gelsenkirchen

Finanzierungsantrag
 Änderungsantrag zum Finanzierungsantrag
gem. § 5 Abs. 2 Zweckverbandssatzung sowie § 9 Satzung der VRR AöR
als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Auskunft erteilt (Name)	Telefon-Nummer	Telefax-Nummer
Name und Sitz des Kreditinstituts	Bankleitzahl	Kontonummer

Zeitraum: bis

1	2	3	4
LNR	Baustein	Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung	Ausgleichsbetrag p.a. in €
1	Finanzierungsbaustein 1	Infrastrukturvorhaltung	
2	Finanzierungsbaustein 2	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben	
3	Finanzierungsbaustein 3	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards	
4	Finanzierungsbaustein 4	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich	
5	Summe Finanzierungsbausteine 1 - 4		

Finanzierungsantrag

Erklärungen

Die Antragstellerin / der Antragsteller erklärt, dass

- ihr/ihm die Finanzierungsrichtlinie bekannt ist und von ihr/ihm beachtet wird,
- die im Antrag einschließlich aller Antragsunterlagen gemachten Angaben vollständig und richtig sind,
- Zuwendungen Dritter nicht beantragt werden, bzw. ihr/ihm nicht zufließen.

die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Antragstellers mit den Festlegungen des

- Nahverkehrsplans des Zweckverbandes VRR und der Nahverkehrspläne des zuständigen lokalen Aufgabenträgers übereinstimmt.
- sie / er zum Vorsteuerabzug
 - nicht berechtigt ist
 - berechtigt ist und dies bei der Berechnung berücksichtigt hat (Preise ohne Umsatzsteuer)

Ort/Datum	rechtsverbindliche Unterschrift/en
Name/n des/der Unterzeichner/s	

Anlagen (nicht zutreffendes bitte streichen)

1. Berechnung der Finanzierungsbausteine
2. Erklärung, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung mit den Festlegungen des Nahverkehrsplans bzw. Rats- oder Kreistagsbeschlüssen des lokalen Aufgabenträgers übereinstimmt

Finanzierungsantrag

Berechnung der Finanzierungsbausteine

Antragsteller	
Zeitraum:	

1	2	3	4	5	6
LNR	Baustein	Betriebs- zweig	Parameter in €	Leistungs- einheit	Ausgleichsbetrag p.a. Sp. 4*Sp. 5

			je km	Betriebsstrecken in km	
1	Bau- stein 1	Straßenbahn			
2		Stadtbahn			
3		Schwebebahn			
4		Omnibus			
5		O-Bus			
6	Summe Baustein 1				

			je Mio. €KTE	Kassentech. Einn. in Mio. €	
7	Bau- stein 2	Straßenbahn			
8		Stadtbahn			
9		Schwebebahn			
10		Omnibus			
11		O-Bus			
12	Summe Baustein 2				

			je RW	Rechnungswagen Anzahl (<24 / <12 J.)	
13	Bau- stein 3	Straßenbahn			
14		Stadtbahn			
15		Schwebebahn			
16		Omnibus			
17		O-Bus			
18	Summe Baustein 3				

Finanzierungsantrag

			je Nutzwagenkm	Nutzwagen-km ohne Zuschläge Anzahl gesamt in SVZ	
19	Bau- stein 4a	Straßenbahn			
20		Stadtbahn			
21		Schwebebahn			
22		Omnibus			
23		O-Bus			
24		TaxiBus			
25	Summe Baustein 4a				

			je Fahrerstunde (eigene Altfahrer)	Fahrerstunden eigene Altfahrer	
26	Bau- stein 4b	Straßenbahn			
27		Stadtbahn			
28		Schwebebahn			
29		Omnibus			
30		O-Bus			
31	Summe Baustein 4b				

			Parameter	Leistungseinheit	
32	Bau- stein 4c	Straßenbahn			
33		Stadtbahn			
34		Schwebebahn			
35		Omnibus			
36		O-Bus			
37	Summe Baustein 4c				

Finanzierungsantrag

Antragsteller	<input type="text"/>
Zeitraum:	<input type="text"/>

Sonstige Angaben

Anlage 4

zur Finanzierungsrichtlinie

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Gliederung:

1. Positiver Finanzierungsbescheid
2. Ablehnender Finanzierungsbescheid
3. Teilablehnender Finanzierungsbescheid
4. Verbindliche Mitteilung
5. Musterbescheid gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (NEU)

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

1. Positiver Finanzierungsbescheid

[Anschrift Antragsteller/in] _____

_____ [Antragsteller/in] _____
Finanzierungsbescheid __[Jahr] _____
(Projektförderung)

I. Rechtsgrundlage

Finanzierung des Zweckverbandes VRR gem. § 5 Abs. 2 Ziff. 1 Zweckverbandssatzung in Verbindung mit § 9 der Satzung der VRR AÖR und der Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (incl. Anlagen zu finden unter der Adresse: <http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf>) als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Anlagen:

1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

II. Bewilligung

Ihr Antrag vom ____ [Datum] _____

1. Bewilligung

Auf Ihren vg. Antrag wird Ihnen

für die Zeit vom ____ [Datum] _____
bis ____ [Datum] _____

ein Finanzierungsbetrag in Höhe von ____ [Betrag in €] _____
(in Buchstaben: ____ [Betrag in €] _____)

nach den Maßgaben der Ziff. 6 dieses Bescheides bewilligt.

2. Die Finanzierung ist bestimmt zur Durchführung folgender Maßnahmen nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie und sonstiger Vorgaben des VRR und der Aufgabenträger:

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.

Baustein 2: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards (Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung)

Baustein 4: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder –andersleistungen im Betriebsbereich: Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder –andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Finanzierung wird in der Form der Fehlbedarfsfinanzierung gemäß Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gewährt.

4. Ermittlung der Finanzierung

Betriebszweig: _____ Straßenbahn

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1		km	
	BS 2		Mio. € KTE	
	BS 3		RW	
	BS 4a		km SVZ	
	BS 4b		Std.	
	BS4c			
	Summe			

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: Stadtbahn

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1		km	
	BS 2		Mio. € KTE	
	BS 3		RW	
	BS 4a		km SVZ	
	BS 4b		Std.	
	BS4c			
	Summe			

Betriebszweig: Schwebebahn

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1		km	
	BS 2		Mio. € KTE	
	BS 3		RW	
	BS 4a		km SVZ	
	BS 4b		Std.	
	BS4c			
	Summe			

Betriebszweig: Omnibus

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1		km	
	BS 2		Mio. € KTE	
	BS 3		RW	
	BS 4a		km SVZ	
	TaxiBus		km	
	BS 4b		Std.	
	BS4c			
	Summe			

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: _____ O-Bus _____

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Gesamt

Bedienungs- gebiet	Betriebs- zweig	Ausgleichsbetrag in €	Finanzierungsmittel lt. Verbundetat in €	Finanzierungs- betrag in €
	Straßenbahn Stadtbahn Schwebebahn Omnibus O-Bus			
	Summe			

Es findet eine jährliche Anpassung der Parameter, Leistungseinheiten und Ausgleichsbeträge gem. Anlage 9 der Finanzierungsrichtlinie sowie der Finanzierungsmittel gem. Verbundetat statt.

Ausgleichsbetrag: Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt.

Finanzierungsmittel (Deckel): Die Finanzierungsmittel sind die Haushaltsmittel je Gebietskörperschaft (ggf. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Abschlagsregelungen gemäß den Ergebnissen lokaler Anhörungsgespräche) sowie ggf. Überschüsse aus dem nicht betrauten Bereich, welche für die Finanzierung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügbar sind.

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 der Zweckverbandssatzung werden die auf der Grundlage der Finanzierungsrichtlinie zu ermittelnden Finanzierungsbeträge jährlich im Verbundetat ausgewiesen.

Finanzierungsbetrag: Der Finanzierungsbetrag ist der auf die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel beschränkte Ausgleichsbetrag.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

5. Bewilligungsrahmen

Die Bereitstellung des Finanzierungsbetrages ist gem. Punkt 7.3 der Finanzierungsrichtlinie vorgesehen.

6. Auszahlung

Im Falle einer Finanzierung von Unternehmen gem. Pkt. 7.2.8. der Finanzierungsrichtlinie ist als Sicherheit für die o. g. Finanzierung eine Bürgschaft erforderlich. Vor Auszahlung der Mittel ist somit die Vorlage einer entsprechenden Bürgschaftsurkunde notwendig.

Die Finanzierung wird aufgrund der Anforderungen nach den ANBest-P ausgezahlt, die Bestandteil dieses Finanzierungsbescheides sind. Sollten gegen den Finanzierungsbescheid keine Bedenken bestehen, so kann der Finanzierungsempfänger die Bestandskraft des Bescheides - und damit die Möglichkeit der kurzfristigen Auszahlung der Fördermittel - durch schriftliche Erklärung des Verzichtes auf Rechtsmittel vorzeitig herbeiführen.

III.

Besondere Nebenbestimmungen

1. Die beigefügten ANBest-P sind Bestandteil dieses Bescheides.
2. Ergänzend gelten folgende besondere Nebenbestimmungen:
 - a) Der/Die Finanzierungsempfänger sind verpflichtet, die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie einzuhalten.
 - b) Der Bescheid steht unter der auflösenden Bedingung der Erhöhung der Deckungsmittel.
 - c) Die diesem Bescheid beigefügten Anlagen sind Bestandteil des Bescheides. Dieser Bescheid wird ganz oder teilweise zurückgenommen, soweit für Leistungseinheiten die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers nicht vorliegt. Die Prüfferrichtlinie muss bei der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers angewandt werden.
 - d) Der Verwendungsnachweis ist auch für solche Teile der Finanzierungsmittel zu führen, für die der Finanzierungsanspruch infolge des Eintritts der auflösenden Bedingung erloschen ist.
 - e) Ziff. 6.1 der ANBest-P wird wie folgt geändert: Der Verwendungsnachweis ist bis zum 31. Juli des auf den Bewilligungszeitraums folgenden Jahres zu erbringen.

IV.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann binnen eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem

[alternativ, je nach Sitz des Verkehrsunternehmens]

- Verwaltungsgericht Arnberg, Jägerstraße 1, 59821 Arnberg
- Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf
- Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen

schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Mit freundlichen Grüßen

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

2. Ablehnender Finanzierungsbescheid

[Anschrift Antragsteller/in] _____

[Antragsteller/in]

Finanzierungsbescheid __ [Jahr] _____
(Projektförderung)

I. Rechtsgrundlage

Finanzierung des Zweckverbandes VRR gem. § 5 Abs. 2 Ziff. 1 Zweckverbandssatzung in Verbindung mit § 9 der Satzung der VRR AöR und der Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (incl. Anlagen zu finden unter der Adresse: <http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf>) als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Anlagen:

1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

Ihr Antrag vom __ [Datum] _____

1. Bewilligung

Auf Ihren vg. Antrag

für die Zeit vom __ [Datum] _____
bis __ [Datum] _____

ergeht gem. Ziff. 7.2.3. der Finanzierungsrichtlinie ein ablehnender Bescheid.

__ [Der/Die Anteilseigner hat/haben] _____ mit Mitteilung/Beschluss vom __ [Datum] _____ erklärt, die Finanzierungsbeträge im Wege der Einlage / Querverbundverrechnung zu erbringen.

Der Finanzierungsbetrag in Höhe von _____ [Betrag in €] _____
(in Buchstaben: [Betrag in €] _____)

wird nach den Maßgaben der folgenden Ziffern dieses Bescheides festgestellt.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: Stadtbahn

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Betriebszweig: Schwebebahn

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Betriebszweig: Omnibus

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a TaxiBus BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ km Std.	
	Summe			

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: _____ O-Bus _____

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Gesamt

Bedienungs- gebiet	Betriebs- zweig	Ausgleichsbetrag in €	Finanzierungsmittel lt. VE in €	Finanzierungs- betrag in €
	Straßenbahn Stadtbahn Schwebebahn Omnibus O-Bus			
	Summe			

Es findet eine jährliche Anpassung der Parameter, Leistungseinheiten und Ausgleichsbeträge gem. Anlage 9 der Finanzierungsrichtlinie sowie der Finanzierungsmittel gem. Verbundetat statt.

Ausgleichsbetrag: Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt.

Finanzierungsmittel (Deckel): Die Finanzierungsmittel sind die Haushaltsmittel je Gebietskörperschaft (ggf. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Abschlagsregelungen gemäß den Ergebnissen lokaler Anhörungsgespräche) sowie ggf. Überschüsse aus dem nicht betrauten Bereich, welche für die Finanzierung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügbar sind.

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 der Zweckverbandssatzung werden die auf der Grundlage der Finanzierungsrichtlinie zu ermittelnden Finanzierungsbeträge jährlich im Verbundetat ausgewiesen.

Finanzierungsbetrag: Der Finanzierungsbetrag ist der auf die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel beschränkte Ausgleichsbetrag.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

III.

Besondere Nebenbestimmungen

1. Die beigefügten ANBest-P sind Bestandteil dieses Bescheides.
2. Ergänzend gelten folgende besondere Nebenbestimmungen:
 - a) Der/Die Finanzierungsempfänger sind verpflichtet, die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie einzuhalten.
 - b) Der Bescheid steht unter der auflösenden Bedingung der Erhöhung der Deckungsmittel.
 - c) Die diesem Bescheid beigefügten Anlagen sind Bestandteil des Bescheides. Dieser Bescheid wird ganz oder teilweise zurückgenommen, soweit für Leistungseinheiten die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers nicht vorliegt. Die Prüferrichtlinie muss bei der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers angewandt werden.
 - d) Der Verwendungsnachweis ist auch für solche Teile der Finanzierungsmittel zu führen, für die der Finanzierungsanspruch infolge des Eintritts der auflösenden Bedingung erloschen ist.
 - e) Ziff. 6.1 der ANBest-P wird wie folgt geändert: Der Verwendungsnachweis ist bis zum 31. Juli des auf den Bewilligungszeitraums folgenden Jahres zu erbringen.

IV.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann binnen eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem

[alternativ, je nach Sitz des Verkehrsunternehmens]

- Verwaltungsgericht Arnberg, Jägerstraße 1, 59821 Arnberg
- Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf
- Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen

schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Mit freundlichen Grüßen

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

3. Teilablehnender Finanzierungsbescheid

[Anschrift Antragsteller/in] _____

[Antragsteller/in]

Finanzierungsbescheid __[Jahr]_____

(Projektförderung)

I.

Rechtsgrundlage

Finanzierung des Zweckverbandes VRR gem. § 5 Abs. 2 Ziff. 1 Zweckverbandssatzung in Verbindung mit § 9 der Satzung der VRR AöR und der Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (incl. Anlagen zu finden unter der Adresse: <http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf>) als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Anlagen:

1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

Ihr Antrag vom __[Datum]_____

1. Bewilligung

Auf Ihren vg. Antrag

für die Zeit vom __[Datum]_____
bis __[Datum]_____

ergeht gem. Ziff. 7.2.3. der Finanzierungsrichtlinie ein teilablehnender Bescheid.

Der Finanzierungsbetrag in Höhe von insgesamt

[Betrag in €] _____

(in Buchstaben: [Betrag in €] _____)

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

wird nach den Maßgaben der folgenden Ziffern dieses Bescheides festgestellt.
Aufgrund des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 12. Juni 2008 zur ÖPNV-Pauschale wird eine Finanzierung in Höhe von

_____ [Betrag in €]
(in Buchstaben: [Betrag in €] _____)

Nach den Maßgaben der Ziff. 6 dieses Bescheides bewilligt. Die Auszahlung dieser Mittel durch den VRR erfolgt für die Gebietskörperschaften als Teil der Umlage an die Verkehrsunternehmen.

[Der/Die Anteilseigner hat/haben] _____ mit Mitteilung/Beschluss vom [Datum] _____ erklärt, die Finanzierungsbeträge im Wege der Einlage / Querverbundverrechnung zu erbringen. Daher ergeht im Übrigen ein ablehnender Finanzierungsbescheid.

2. Die Finanzierung ist bestimmt zur Durchführung folgender Maßnahmen nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie und sonstiger Vorgaben des VRR und der Aufgabenträger:

- Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.
- Baustein 2: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke.
- Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards (Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung)
- Baustein 4: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder –andersleistungen im Betriebsbereich: Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder –andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Finanzierung wird in der Form der Fehlbedarfsfinanzierung gemäß Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gewährt.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: _____ Omnibus

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1		km	
	BS 2		Mio. € KTE	
	BS 3		RW	
	BS 4a		km SVZ	
	TaxiBus		km	
	BS 4b		Std.	
	BS4c			
	Summe			

Betriebszweig: _____ O-Bus

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1		km	
	BS 2		Mio. € KTE	
	BS 3		RW	
	BS 4a		km SVZ	
	BS 4b		Std.	
	BS4c			
	Summe			

Gesamt

Bedienungs- gebiet	Betriebs- zweig	Ausgleichsbetrag in €	Finanzierungsmittel lt. VE in €	Finanzierungs- betrag in €
	Straßenbahn			
	Stadtbahn			
	Schwebebahn			
	Omnibus			
	O-Bus			
	Summe			

Es findet eine jährliche Anpassung der Parameter, Leistungseinheiten und Ausgleichsbeträge gem. Anlage 9 der Finanzierungsrichtlinie sowie der Finanzierungsmittel gem. Verbundetat statt.

Ausgleichsbetrag: Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Finanzierungsmittel (Deckel): Die Finanzierungsmittel sind die Haushaltsmittel je Gebietskörperschaft (ggf. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Abschlagsregelungen gemäß den Ergebnissen lokaler Anhörungsgespräche) sowie ggf. Überschüsse aus dem nicht betrauten Bereich, welche für die Finanzierung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügbar sind.

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 der Zweckverbandssatzung werden die auf der Grundlage der Finanzierungsrichtlinie zu ermittelnden Finanzierungsbeträge jährlich im Verbundetat ausgewiesen.

Finanzierungsbetrag: Der Finanzierungsbetrag ist der auf die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel beschränkte Ausgleichsbetrag.

6. Bewilligungsrahmen

Die Bereitstellung des Finanzierungsbetrages ist gem. Punkt 7.3 der Finanzierungsrichtlinie vorgesehen.

7. Auszahlung

Im Falle einer Finanzierung von Unternehmen gem. Pkt. 7.2.8. der Finanzierungsrichtlinie ist als Sicherheit für die o. g. Finanzierung eine Bürgschaft erforderlich. Vor Auszahlung der Mittel ist somit die Vorlage einer entsprechenden Bürgschaftsurkunde notwendig.

Die Finanzierung wird aufgrund der Anforderungen nach den ANBest-P ausgezahlt, die Bestandteil dieses Finanzierungsbescheides sind. Sollten gegen den Finanzierungsbescheid keine Bedenken bestehen, so kann der Finanzierungsempfänger die Bestandskraft des Bescheides - und damit die Möglichkeit der kurzfristigen Auszahlung der Fördermittel - durch schriftliche Erklärung des Verzichtes auf Rechtsmittel vorzeitig herbeiführen.

III.

Besondere Nebenbestimmungen

1. Die beigefügten ANBest-P sind Bestandteil dieses Bescheides.
2. Ergänzend gelten folgende besondere Nebenbestimmungen:
 - a) Der/Die Finanzierungsempfänger sind verpflichtet, die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie einzuhalten.
 - b) Der Bescheid steht unter der auflösenden Bedingung der Erhöhung der Deckungsmittel.
 - c) Die diesem Bescheid beigefügten Anlagen sind Bestandteil des Bescheides. Dieser Bescheid wird ganz oder teilweise zurückgenommen, soweit für Leistungseinheiten die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers nicht vorliegt. Die Prüferrichtlinie muss bei der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers angewandt werden.
 - d) Der Verwendungsnachweis ist auch für solche Teile der Finanzierungsmittel zu führen, für die der Finanzierungsanspruch infolge des Eintritts der auflösenden Bedingung erloschen ist.
 - e) Ziff. 6.1 der ANBest-P wird wie folgt geändert: Der Verwendungsnachweis ist bis zum 31. Juli des auf den Bewilligungszeitraums folgenden Jahres zu erbringen.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

IV. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann binnen eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem
[alternativ, je nach Sitz des Verkehrsunternehmens]

- Verwaltungsgericht Arnberg, Jägerstraße 1, 59821 Arnberg
- Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf
- Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen

schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Mit freundlichen Grüßen

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

4. Verbindliche Mitteilung

[Anschrift Antragsteller/in] _____

_____ [Antragsteller/in]

Finanzierungsbescheid [Jahr] _____
(Projektförderung)

I. Rechtsgrundlage

Finanzierung des Zweckverbandes VRR gem. § 5 Abs. 2 Ziff. 1 Zweckverbandssatzung in Verbindung mit § 9 der Satzung der VRR AöR und der Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (incl. Anlagen zu finden unter der Adresse: <http://www.vrr.de/imperia/md/content/vrrstartseite/finanzierungsrichtlinie.pdf>) als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Anlagen:

1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

Ihr Antrag vom [Datum] _____

1. Feststellung

Auf Ihren vg. Antrag auf Verbindliche Mitteilung über die Höhe des zulässigen Finanzierungsbetrages

für die Zeit vom [Datum] _____
bis [Datum] _____

wird gem. Ziff. 8 der Finanzierungsrichtlinie der zulässige Finanzierungsbetrag in Höhe von

_____ [Betrag in €]
(in Buchstaben: [Betrag in €] _____)

festgestellt.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

[Der/Die Anteilseigner hat/haben] _____ mit Mitteilung/Beschluss vom ___[Datum]___ erklärt, die Finanzierungsbeträge im Wege der Einlage / Querverbundverrechnung zu erbringen.

2. Die Finanzierung ist bestimmt zur Durchführung folgender Maßnahmen nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie und sonstiger Vorgaben des VRR und der Aufgabenträger:

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.

Baustein 2: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke.

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards (Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung)

Baustein 4: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder –andersleistungen im Betriebsbereich: Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder –andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Finanzierung wird in der Form der Fehlbedarfsfinanzierung gemäß Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gewährt.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: _____ Omnibus

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a TaxiBus BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ km Std.	
	Summe			

Betriebszweig: _____ O-Bus

Bedienungsgebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Gesamt

Bedienungsgebiet	Betriebszweig	Ausgleichsbetrag in €	Finanzierungsmittel lt. VE in €	Finanzierungsbetrag in €
	Straßenbahn Stadtbahn Schwebebahn Omnibus O-Bus			
	Summe			

Es findet eine jährliche Anpassung der Parameter, Leistungseinheiten und Ausgleichsbeträge gem. Anlage 9 der Finanzierungsrichtlinie sowie der Finanzierungsmittel gem. Verbundetat statt.

Ausgleichsbetrag:

Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

- Unternehmens übersteigt.
- Finanzierungsmittel (Deckel): Die Finanzierungsmittel sind die Haushaltsmittel je Gebietskörperschaft (ggf. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Abschlagsregelungen gemäß den Ergebnissen lokaler Anhörungsgespräche) sowie ggf. Überschüsse aus dem nicht betrauten Bereich, welche für die Finanzierung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügbar sind.
- Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 der Zweckverbandssatzung werden die auf der Grundlage der Finanzierungsrichtlinie zu ermittelnden Finanzierungsbeträge jährlich im Verbundetat ausgewiesen.
- Finanzierungsbetrag: Der Finanzierungsbetrag ist der auf die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel beschränkte Ausgleichsbetrag.

III.

Besondere Nebenbestimmungen

1. Die beigefügten ANBest-P sind Bestandteil dieses Bescheides.
2. Ergänzend gelten folgende besondere Nebenbestimmungen:
 - a) Der/Die Finanzierungsempfänger sind verpflichtet, die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie einzuhalten.
 - b) Der Bescheid steht unter der auflösenden Bedingung der Erhöhung der Deckungsmittel.
 - c) Die diesem Bescheid beigefügten Anlagen sind Bestandteil des Bescheides. Dieser Bescheid wird ganz oder teilweise zurückgenommen, soweit für Leistungseinheiten die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers nicht vorliegt. Die Prüfferrichtlinie muss bei der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers angewandt werden.
 - d) Der Verwendungsnachweis ist auch für solche Teile der Finanzierungsmittel zu führen, für die der Finanzierungsanspruch infolge des Eintritts der auflösenden Bedingung erloschen ist.
 - e) Ziff. 6.1 der ANBest-P wird wie folgt geändert: Der Verwendungsnachweis ist bis zum 31. Juli des auf den Bewilligungszeitraums folgenden Jahres zu erbringen.

IV.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann binnen eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem

[alternativ, je nach Sitz des Verkehrsunternehmens]

- Verwaltungsgericht Arnberg, Jägerstraße 1, 59821 Arnberg
- Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf
- Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen

schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Mit freundlichen Grüßen

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

5. Musterbescheid gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

[Anschrift Antragsteller/in] _____

[Antragsteller/in]

A. Verpflichtung

Die/Der [Antragsteller/in] ist nach Maßgabe des als Anlage A beigefügten Beschlusses des Rats der [AT1] *in Verbindung mit dem als Anlage B beigefügten Beschlusses des Rats der [AT2 = Mitbedienter]* (NUR BEI MITBEDIENUNG) verpflichtet, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gem. Ratsbeschluss der [AT1] und der auf seiner Grundlage ergehenden Weisung der [AT1] einzuhalten und die Erfüllung der in Art. 4 und Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 enthaltenen Vorgaben über die gesamte Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sicherzustellen.

B. Finanzierung (Projektförderung)

I. Rechtsgrundlage

Finanzierung des Zweckverbandes VRR gem. § 5 Abs. 2 Ziff. 1 Zweckverbands-satzung in Verbindung mit § 9 der Satzung der VRR AöR und der Finanzierungsrichtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (inkl. Anlagen zu finden unter der Adresse: <http://www.vrr.de/de/vrr/verbund/satzungen/index.html>) als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

Begründung

Wegen der Änderung der Rechtsgrundlagen wird der bisherige Bescheid aufgehoben und der beiliegende Bescheid mit Wirkung zum XX.XX.XXXX erlassen.

Die/Der [AT1] hat dem VRR die Finanzierung bis 31.12.2019 und danach weiter (unter Beachtung der Kündigungsmöglichkeiten) übertragen. Aufgrund der anderweitigen Deckung seitens der/des [AT1] wird wie bisher ein negativer Bescheid bezüglich des Finanzierungsantrags erteilt.

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Danach besteht kein Anspruch gegenüber dem VRR. Der VRR prüft allerdings als zuständige Behörde, ob die Voraussetzungen nach Finanzierungsrichtlinie VRR, nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und den Vorgaben seitens der/des [AT1] bezüglich der Finanzierung, insbesondere aus beihilfe- und zuwendungsrechtlicher Sicht erfüllt sind.

Anlagen:

- A. Beschluss der/des [AT1] vom XX.XX.XXXX bzgl. der ÖPNV-Direktvergabe an die [VU1] gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- B. Beschluss des Rats / des Kreistags vom XX.XX.XXXX
- C. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

II. Bewilligung

Ihr Antrag vom [Datum] _____

1. Bewilligung

für die Zeit vom [Datum] _____
bis [Datum] _____

ergeht gem. Ziff. 7.2.3. der Finanzierungsrichtlinie unter Rücknahme des Finanzierungsbescheides vom XX.XX.XXXX für den Zeitraum ab XX.XX.XXXX und unter Rücknahme der Änderung des o. g. Finanzierungsbescheides vom XX.XX.XXXX mit Wirkung für den oben genannten Zeitraum ein ablehnender Bescheid.

[Der/Die Anteilseigner hat/haben] _____ mit Mitteilung/Beschluss vom [Datum] _____ erklärt, die Finanzierungsbeträge im Wege der Einlage / Querverbundverrechnung zu erbringen.

Der Finanzierungsbetrag in Höhe von [Betrag in €] _____
(in Buchstaben: [Betrag in €] _____)

wird nach den Maßgaben der folgenden Ziffern dieses Bescheides festgestellt.

2. Die Finanzierung ist bestimmt zur Durchführung folgender Maßnahmen nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie und sonstiger Vorgaben des VRR und der Aufgabenträger:

Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen.

Baustein 2: verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Betriebszweig: _____ Schwebebahn _____

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Betriebszweig: _____ Omnibus _____

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a TaxiBus BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ km Std.	
	Summe			

Betriebszweig: _____ O-Bus _____

Bedienungs- gebiet	Baustein	Parameter in € je Leistungseinheit	Leistungseinheit	Ausgleichsbetrag in €
	BS 1 BS 2 BS 3 BS 4a BS 4b BS4c		km Mio. € KTE RW km SVZ Std.	
	Summe			

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

Gesamt

Bedienungs- gebiet	Betriebs- zweig	Ausgleichsbetrag in €	Finanzierungsmittel lt. VE in €	Finanzierungs- betrag in €
	Straßenbahn Stadtbahn Schwebebahn Omnibus O-Bus			
	Summe			

Es findet eine jährliche Anpassung der Parameter, Leistungseinheiten und Ausgleichsbeträge gem. Anlage 9 der Finanzierungsrichtlinie sowie der Finanzierungsmittel gem. Verbundetat statt.

Ausgleichsbetrag: Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt.

Finanzierungsmittel (Deckel): Die Finanzierungsmittel sind die Haushaltsmittel je Gebietskörperschaft (ggf. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Abschlagsregelungen gemäß den Ergebnissen lokaler Anhörungsgespräche) sowie ggf. Überschüsse aus dem nicht betrauten Bereich, welche für die Finanzierung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügbar sind.
Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 Satz 2 der Zweckverbandssatzung werden die auf der Grundlage der Finanzierungsrichtlinie zu ermittelnden Finanzierungsbeträge jährlich im Verbundetat ausgewiesen.

Finanzierungsbetrag: Der Finanzierungsbetrag ist der auf die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel beschränkte Ausgleichsbetrag.

III.

Besondere Nebenbestimmungen

1. Die beigefügten ANBest-P sind Bestandteil dieses Bescheides.
2. Ergänzend gelten folgende besondere Nebenbestimmungen:
 - a) Der/Die Finanzierungsempfänger sind verpflichtet, die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie einzuhalten.
 - b) Der Bescheid steht unter der auflösenden Bedingung der Erhöhung der Deckungsmittel.
 - c) Die diesem Bescheid beigefügten Anlagen sind Bestandteil des Bescheides. Dieser Bescheid wird ganz oder teilweise zurückgenommen, soweit für Leistungseinheiten die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers nicht vorliegt. Die Prüferrichtlinie muss bei

Finanzierungsbescheid / Verbindliche Mitteilung

- der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers angewandt werden.
- d) Der Verwendungsnachweis ist auch für solche Teile der Finanzierungsmittel zu führen, für die der Finanzierungsanspruch infolge des Eintritts der auflösenden Bedingung erloschen ist.
- e) Ziff. 6.1 der ANBest-P wird wie folgt geändert: Der Verwendungsnachweis ist bis zum 31. Juli des auf den Bewilligungszeitraums folgenden Jahres zu erbringen.

IV. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann binnen eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist bei dem

[alternativ, je nach Sitz des Verkehrsunternehmens]

- Verwaltungsgericht Arnberg, Jägerstraße 1, 59821 Arnberg
- Verwaltungsgericht Düsseldorf, Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf
- Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Bahnhofsvorplatz 3, 45879 Gelsenkirchen

schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erklären.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 5
zur Finanzierungsrichtlinie
AnBest-P

ANBest-P**Allgemeine Nebenbestimmungen
für Zuwendungen zur Projektförderung
(ANBest-P)**

Die ANBest-P enthalten Nebenbestimmungen (Bedingungen und Auflagen) i. S. des § 36 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (VwVfG NRW) sowie notwendige Erläuterungen. Die Nebenbestimmungen sind Bestandteil des Zuwendungsbescheides, soweit dort nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Inhalt

- Nr.1 Anforderung und Verwendung der Zuwendung
- Nr.2 Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung
- Nr. 3 Vergabe von Aufträgen
- Nr. 4 Zur Erfüllung des Zuwendungszwecks beschaffte Gegenstände
- Nr. 5 Mitteilungspflichten d. Zuwendungsempfängers/in
- Nr. 6 Nachweis der Verwendung
- Nr. 7 Prüfung der Verwendung
- Nr. 8 Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

1 Anforderung und Verwendung der Zuwendung

- 1.1 Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid bestimmten Zwecks verwendet werden. Die Zuwendung ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.
- 1.2 Alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen (insbes. Zuwendungen, Leistungen Dritter, Beiträge und Spenden) und der Eigenanteil d. Zuwendungsempfängers/in sind als Deckungsmittel für alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Ausgaben einzusetzen. Der Finanzierungsplan ist hinsichtlich des Gesamtergebnisses verbindlich.
- 1.3 Dürfen aus der Zuwendung auch Personalausgaben oder sächliche Verwaltungsausgaben geleistet werden und werden die Gesamtausgaben d. Zuwendungsempfängers/in überwiegend aus Zuwendungen der öffentlichen Hand bestritten, darf d. Zuwendungsempfänger/in seine Beschäftigten finanziell nicht besser stellen als vergleichbare Landesbeschäftigte. Höhere Vergütungen als nach dem BAT oder MTL sowie sonstige über- oder außertarifliche Leistungen dürfen nicht gewährt werden.
- 1.4 Die Zuwendung darf nur soweit und nicht eher angefordert werden, als sie innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung für fällige Zahlungen benötigt wird. Die Anforderung jedes Teilbetrages muss die zur Beurteilung des Mittelbedarfs erforderlichen Angaben enthalten. Im Übrigen darf die Zuwendung wie folgt in Anspruch genommen werden:
 - 1.4.1 bei Anteil- oder Festbetragsfinanzierung jeweils anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen Mitteln d. Zuwendungsempfängers/in,
 - 1.4.2 bei Fehlbedarfsfinanzierung, wenn die vorgesehenen eigenen und sonstigen Mittel d. Zuwendungsempfängers/in verbraucht sind. Wird ein im Haushaltsjahr zu deckender Fehlbedarf anteilig durch mehrere Zuwendungsgeber finanziert, so darf die Zuwendung nur anteilig mit den Zuwendungen der anderen Zuwendungsgeber angefordert werden.
- 1.5 Der Zuwendungsbescheid kann mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden, wenn sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist.
- 1.6 Ansprüche aus dem Zuwendungsbescheid dürfen weder abgetreten noch verpfändet werden.

2 Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung

Ermäßigen sich nach der Bewilligung die in dem Finanzierungsplan veranschlagten Gesamtausgaben für den Zuwendungszweck, erhöhen sich die Deckungsmittel oder treten neue Deckungsmittel hinzu, so ermäßigt sich – außer bei einer Festbetragsfinanzierung – die Zuwendung

- 2.1 bei Anteilfinanzierung anteilig mit etwaigen Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber und den vorgesehenen eigenen und sonstigen Mitteln d. Zuwendungsempfängers/in,
- 2.2 bei Fehlbedarfs- und Vollfinanzierung um den vollen in Betracht kommenden Betrag.

3 Vergabe von Aufträgen

- 3.1 Wenn die Zuwendung oder bei Finanzierung durch mehrere Stellen der Gesamtbetrag der Zuwendung mehr als 100.000 EUR beträgt, sind anzuwenden:
 - 3.1.1 bei der Vergabe von Aufträgen für Bauleistungen der Abschnitt 1 der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB),
 - 3.1.2 bei der Vergabe von Aufträgen für Lieferungen und Dienstleistungen der Abschnitt 1 der Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen – (VOL).
- 3.2 Verpflichtungen d. Zuwendungsempfängers/in, aufgrund des § 98 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und der Vergabeverordnung (VgV) die Abschnitte 2 ff. der VOB/A bzw. VOL/A oder die VOF anzuwenden oder andere Vergabebestimmungen einzuhalten, bleiben unberührt. Sektorauftraggeber, deren Maßnahmen mit einem Fördersatz von 50 v.H. der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben oder einem höheren Betrag gefördert werden, sind verpflichtet, den Abschnitt 3 der VOB/A bzw. VOL/A anzuwenden.

4 Zur Erfüllung des Zuwendungszwecks beschaffte Gegenstände

- 4.1 Gegenstände, die zur Erfüllung des Zuwendungszwecks erworben oder hergestellt werden, sind für den Zuwendungszweck zu verwenden und sorgfältig zu behandeln. D. Zuwendungsempfänger/in darf über sie vor Ablauf der im Zuwendungsbescheid festgelegten zeitlichen Bindung nicht verfügen.
- 4.2 D. Zuwendungsempfänger/in hat die zur Erfüllung des Zuwendungszwecks beschafften Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungswert 410 Euro (ohne Umsatzsteuer) übersteigt, zu inventarisieren. Soweit aus besonderen Gründen das Land Eigentümer ist oder wird, sind die Gegenstände in dem Inventar besonders zu kennzeichnen.

5 Mitteilungspflichten d. Zuwendungsempfängers/in

D. Zuwendungsempfänger/in ist verpflichtet, unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen, wenn

- 5.1 sie oder er nach Vorlage des Finanzierungsplans weitere Zuwendungen für denselben Zweck bei anderen öffentlichen Stellen beantragt oder von ihnen erhält oder wenn sie oder er – gegebenenfalls weitere – Mittel von Dritten erhält,
- 5.2 der Verwendungszweck oder sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgebliche Umstände sich ändern oder wegfallen,
- 5.3 sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck nicht oder mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist,
- 5.4 die abgerufenen oder ausgezahlten Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung verbraucht werden können,

ANBest-P

- 5.5 zu inventarisierende Gegenstände innerhalb der zeitlichen Bindung nicht mehr entsprechend dem Verwendungszweck verwendet oder nicht mehr benötigt werden.

6 Nachweis der Verwendung

- 6.1 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Verwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Ist der Verwendungszweck nicht bis zum Ablauf des Haushaltsjahres erfüllt, ist binnen vier Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres über die in diesem Jahr erhaltenen Beträge ein Zwischennachweis in der Form des einfachen Verwendungsnachweises (Nr. 6.6) zu führen.
- 6.2 Der Verwendungsnachweis besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis.
- 6.3 In dem Sachbericht sind die Verwendung der Zuwendung sowie das erzielte Ergebnis im Einzelnen darzustellen.
- 6.4 In dem zahlenmäßigen Nachweis sind die Einnahmen und Ausgaben in zeitlicher Folge und voneinander getrennt entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans auszuweisen. Der Nachweis muss alle mit dem Verwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen (insbes. Zuwendungen, Leistungen Dritter, Beiträge, Spenden und eigene Mittel) und Ausgaben enthalten. Aus dem Nachweis müssen Tag, Empfänger/in, Einzahler/in sowie Grund und Einzelbetrag jeder Zahlung ersichtlich sein. Soweit d. Zuwendungsempfänger/in die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug nach § 15 Umsatzsteuergesetz hat, dürfen nur die Entgelte (Preise ohne Umsatzsteuer) berücksichtigt werden.
- 6.5 Mit dem Nachweis sind die Originalbelege (Einnahme- und Ausgabebelege) über die Einzelzahlungen und die Verträge über die Vergabe von Aufträgen vorzulegen.
- 6.6 Sofern ein einfacher Verwendungsnachweis zugelassen ist, besteht der zahlenmäßige Nachweis (Nr. 6.4) aus einer summarischen Darstellung der Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans. Auf die Vorlage der Belege (Nr. 6.5) wird verzichtet.
- 6.7 Die Belege müssen die im Geschäftsverkehr üblichen Angaben und Anlagen enthalten, die Ausgabebelege insbesondere d. Zahlungsempfängers/in, Grund und Tag der Zahlung, den Zahlungsbeweis und bei Gegenständen den Verwendungszweck. Im Verwendungsnachweis ist zu bestätigen, dass die in den Belegen enthaltenen Angaben richtig sind, die Ausgaben notwendig waren und wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist. Beim einfachen Verwendungsnachweis (Nr. 6.6) ist die Übereinstimmung der Einnahmen und Ausgaben mit den Büchern und Belegen zu bestätigen.
- 6.8 D. Zuwendungsempfänger/in hat die Belege fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung oder einer in der öffentlichen Verwaltung allgemein zugelassenen Regelung entsprechen.
- 6.9 Darf d. Zuwendungsempfänger/in zur Erfüllung des Verwendungszwecks Mittel an Dritte weiterleiten, sind die von den empfangenden Stellen ihr oder ihm zu erbringenden Verwendungs- oder Zwischennachweise dem Verwendungs- oder Zwischennachweis nach Nr. 6.1 beizufügen

7 Prüfung der Verwendung

- 7.1 Die Bewilligungsbehörde ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen zur Prüfung anzufordern - soweit sie nicht mit dem Verwendungsnachweis vorzulegen sind - sowie die Verwendung der Zuwendung durch Einsicht in die Bücher, Belege und sonstigen Geschäftsunterlagen örtlich zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen. D. Zuwendungsempfänger/in hat die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten und die notwendigen Auskünfte zu erteilen.
- 7.2 Unterhält d. Zuwendungsempfänger/in eine eigene Prüfungseinrichtung, ist von dieser der Verwendungsnachweis vorher zu prüfen und die Prüfung unter Angabe ihres Ergebnisses zu bescheinigen.
- 7.3 Der Landesrechnungshof ist berechtigt, bei d. Zuwendungsempfänger/in zu prüfen.
- 7.4 Der Europäische Rechnungshof ist berechtigt, bei d. Zuwendungsempfänger/in zu prüfen, soweit die Ausgaben ganz oder teilweise zulasten des Haushalts der Europäischen Gemeinschaft geleistet werden.

8 Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

- 8.1 Die Zuwendung ist unverzüglich zu erstatten, soweit ein Zuwendungsbescheid nach Verwaltungsverfahrenrecht (insbesondere §§ 48, 49 VwVfG. NRW.) oder anderen Rechtsvorschriften mit Wirkung für die Vergangenheit zurückgenommen oder widerrufen oder sonst unwirksam wird.
- 8.2 Der Erstattungsanspruch wird insbesondere festgestellt und geltend gemacht, wenn
- 8.2.1 eine auflösende Bedingung eingetreten ist (z.B. nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung nach Nr. 2),
- 8.2.2 die Zuwendung durch unrichtige oder unvollständige Angaben erwirkt worden ist,
- 8.2.3 die Zuwendung nicht oder nicht mehr für den vorgesehenen Zweck verwendet wird.
- 8.3 Ein Widerruf mit Wirkung für die Vergangenheit kann auch in Betracht kommen, soweit d. Zuwendungsempfänger/in
- 8.3.1 ausgezahlte Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung zur Erfüllung des Verwendungszwecks verwendet
- 8.3.2 Auflagen nicht oder nicht innerhalb einer gesetzten Frist erfüllt, insbesondere den vorgeschriebenen Verwendungsnachweis nicht rechtzeitig vorlegt sowie Mitteilungspflichten (Nr. 5) nicht rechtzeitig nachkommt.
- 8.4 Der Erstattungsanspruch ist mit 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz jährlich zu verzinsen (§ 49a Abs. 3 Satz 1 VwVfG. NRW.).
- 8.5 Werden ausgezahlte Beträge nicht innerhalb von zwei Monaten nach der Auszahlung zur Erfüllung des Verwendungszwecks verwendet und wird der Zuwendungsbescheid nicht zurückgenommen oder widerrufen, können für die Zeit von der Auszahlung bis zur zweckentsprechenden Verwendung ebenfalls Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz jährlich verlangt werden (§ 49a Abs. 4 VwVfG. NRW.). Entsprechendes gilt, wenn die Zuwendung in Anspruch genommen wird, obwohl etwaige Zuwendungen anderer Zuwendungsgeber, vorgesehene eigene oder sonstige Mittel d. Zuwendungsempfängers/in anteilig oder vorrangig einzusetzen sind (Nr. 1.4).

Anlage 6
zur Finanzierungsrichtlinie

Musterbeschlüsse

Musterbeschlüsse

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007

Vorbemerkungen

Nach § 5a Abs. 2 ZVS bleiben die beteiligten Verbandsmitglieder im Innenverhältnis zum Zweckverband bei Direktvergaben gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 verantwortlich und zuständig für die Wahrnehmung der ihnen obliegenden Aufgaben zur rechtswirksamen Durchführung einer Direktvergabe.

Nachfolgende Empfehlungen für einen Kreistags-/Stadtratsbeschluss basieren bzgl. der Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf den bisherigen Beschlüssen zur Bestandsbetreuung und werden ergänzt durch die Vorgaben nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Beschlüssen seitens Eigentümer-kommunen gegenüber ihrem eigenen Verkehrsunternehmen und Beschlüssen von mitbedienten Kommunen.

Wegen der Übertragung der Finanzierung und der Aufgaben zur Abstimmung von Direktvergaben zwischen den jeweils betroffenen Verbandsmitgliedern im ÖSPV nach § 5a ZVS ist der VRR einzubinden. Hierzu ist es sinnvoll, einheitliche Beschlussinhalte im VRR als Muster vorzuhalten, um einheitliche Mindestinhalte im VRR zu gewährleisten.

a) Beschlüsse von Eigentümerkommunen (rechtswirksame Durchführung einer Direktvergabe an sein Verkehrsunternehmen im VRR)

Da nur die Eigentümerkommune die Voraussetzungen für die Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 zu Einfluss und Kontrolle erfüllen kann, ist ein Beschluss zur Betreuung nach den Finanzierungsmechanismen zu fassen. Diese sind im Wege der gesellschaftsrechtlichen Weisung und/oder Beherrschungsregelung an das Verkehrsunternehmen umzusetzen.

Musterbeschlüsse

Daher sind im Rahmen seiner Betrauung zum einen die konkreten Beschlussinhalte gemäß § 5a Abs. 4 ZVS für sein Zuständigkeitsgebiet im Verhältnis zu seinem Verkehrsunternehmen und zum anderen die Beschlussinhalte von mitbedienten Kommunen (ggf. durch Verweis), welche sein Verkehrsunternehmen betreffen, aufzunehmen und mit dem VRR abzustimmen.

Die Vorgaben zu der Betrauung anderer kommunaler Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsgebiet im VRR sind ebenfalls in den Beschluss aufzunehmen.

b) Betrauungen von kommunalen Unternehmen seitens mitbedienter Kommunen ohne eigene Verkehrsunternehmen (rechtswirksame Durchführung einer Direktvergabe im VRR)

Die Vorgaben zur Betrauung von Verkehrsunternehmen sind seitens der mitbedienten Kommunen in einem Beschluss analog zu Fall a) aufzunehmen und der Eigentümerkommune und dem VRR zur Umsetzung einer Direktvergabe mitzuteilen. Die Aufgaben zu Einfluss und Kontrolle obliegen der Eigentümerkommune, welche die Vorgaben von Drittkommunen in diesem Zusammenhang (und im Rahmen seiner Informations- und Abstimmpflichten) umsetzen muss.

Musterbeschlüsse

Grundfall: Musterbeschlüsse und Weisungskette zur gesellschaftsrechtlichen Umsetzung

(Im Grundfall handelt es sich um eine direkte Beteiligung einer Kommune an einer Verkehrs-GmbH.)

a) Betrauung und Umsetzung der Beschlüsse wegen der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 durch die Eigentümerkommune

Die Stadt .../der Kreis ... [AT 1] ist Eigentümer des [VU 1] in der Rechtsform der GmbH mit Einfluss und Kontrolle, wie über eine eigene Dienststelle gemäß Art. 5 Abs. 2a VO (EG) 1370/2007 und fasst folgenden Beschluss:

1. Das [VU 1] wird nach Maßgabe dieses Ratsbeschlusses und nach Maßgabe des als Anhang beigefügten Ratsbeschlusses [AT 2-n] mit Anlagen) sowie den jeweils dazugehörigen Anlagen mit der fahrplanmäßigen Verkehrsbedienung einschließlich der damit verbundenen Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vom 01.01.20XX bis zum 31.12.20XX im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und Maßgabe des VRR- Finanzierungssystems betraut.
2. Der Bürgermeister/Der Vertreter des [AT 1] wird angewiesen, die Geschäftsführung des [VU 1] anzuweisen, diesen Ratsbeschluss sowie die Inhalte der Anlagen zu diesem Ratsbeschluss verbindlich zu beachten. Dabei sind auch die Vorgaben der Ratsbeschlüsse der mit-bedienten Gebietskörperschaften [AT 2-n] nach Abstimmung mit dem VRR gemäß Anlage ... bis ... zu beachten.
3. Die Bestandsbetrauung des [VU 1] durch die Ratsbeschlüsse vom XX.XX.20XX ruht für die Geltungsdauer dieses Ratsbeschlusses. Sollte die Direktvergabe nach Ziffer 1 unwirksam sein oder nachträglich aufgehoben werden, leben die Beschlüsse vom XX.XX.20XX wieder auf und gelten für ihre vorgesehene Geltungsdauer fort. (optional, wenn Beschluss gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vor Auslaufen der Bestandsbetrauungen)

Musterbeschlüsse

4. Der Rat der [AT 1] beauftragt die Verwaltung der [AT 1] geringfügige Änderungen und Anpassungen der Anlagen 3-X zum Direktvergabebeschluss vorzunehmen, soweit diese ohne wesentliche wirtschaftliche Auswirkungen für die [AT 1] sind. Hier ist der Rat in einem jährlichen Bericht zu informieren. Der Bericht ist an die beteiligten Aufgabenträger und dem VRR weiterzuleiten. Bezüglich der verkehrlichen und qualitativen Vorgaben auf dem/den Gebiet(en) des/der mitbedienten Gebietskörperschaften hat die [VU 1] mit der/den Verwaltung(en) der mitbedienten Gebietskörperschaften [AT 2-n] im Rahmen der Informations- und Abstimpflichten (Anlage 5) abzustimmen und die Ergebnisse der Verwaltung des AT 1 weiterzuleiten, dass die Kontrolle der Vorgaben gewährleistet ist.
5. Die Beschlüsse des Rates der [AT 1] vom XX.XXX 2005 zur ÖSPV-Finanzierung und zur Aufgabenübertragung auf den Zweckverband VRR vom XX. XXXX.2014 bleiben von den Regelungen der Ziffern 1 bis 4 dieses Beschlusses unberührt. Maßgebend für die Betrauung sind die Anwendung des VRR-Verbundtarifs, des VRR-Informationssystems (...) und des VRR-Fahrplans soweit VU 1 innerhalb des VRR tätig ist.

Musterbeschlüsse

b) Betrauungen von kommunalen Unternehmen durch mitbediente Kommunen

Die Stadt .../der Kreis ... [AT 2-n] ist mitbediente Kommune des [VU 1] in der Rechtsform der GmbH und Mitglied im VRR und fasst folgenden Beschluss:

1. Der Rat der Stadt/Kreis stimmt zu, dass das VU 1 nach Maßgabe dieses Ratsbeschlusses sowie den jeweils dazugehörigen Anlagen mit der fahrplanmäßigen Verkehrsbedienung einschließlich der damit verbundenen Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vom 01.01.20XX bis zum 31.12.20XX im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und Maßgabe des VRR- Finanzierungssystems betraut wird.
2. Der Bürgermeister/Der Vertreter des [AT 2] wird angewiesen, diesen Beschluss und dessen Anlagen dem Vertreter von [AT 1] und dem VRR zur weiteren Umsetzung im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 zu zuleiten.
3. Die Bestandsbetrauung des [VU 1] durch die Ratsbeschlüsse vom XX.XX.20XX ruht für die Geltungsdauer dieses Ratsbeschlusses. Sollte die Direktvergabe nach Ziffer 1 unwirksam sein oder nachträglich aufgehoben werden, leben die Beschlüsse vom XX.XX.20XX wieder auf und gelten für ihre vorgesehene Geltungsdauer fort. (optional, wenn Beschluss gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vor Auslaufen der Bestandsbetrauungen)
4. Der Rat der [AT 2-n] beauftragt die Verwaltung der [AT 2-n] geringfügige Änderungen und Anpassungen der Anlagen 3-X zum Direktvergabebeschluss vorzunehmen, soweit diese ohne wesentliche wirtschaftliche Auswirkungen für die [AT 2-n] sind. Hier ist der Rat in einem jährlichen Bericht zu informieren. Bezüglich der verkehrlichen und qualitativen Vorgaben auf dem/den Gebiet(en) des/der [AT 2-n] hat die [VU 1] mit der Verwaltung des [AT 1] im Rahmen der Informations- und Abstimmpflichten (Anlage 5) abzustimmen und die Ergebnisse der Verwaltung des AT 1 und dem VRR weiterzuleiten, dass die Kontrolle der Vorgaben gewährleistet ist.
5. Die Beschlüsse des Rates der [AT 1] vom XX.XXX 2005 zur ÖSPV-Finanzierung und zur Aufgabenübertragung auf den Zweckverband VRR vom XX. XXXX.2014

Musterbeschlüsse

bleiben von den Regelungen der Ziffern 1 bis 4 dieses Beschlusses unberührt. Maßgebend für die Betrauung sind die Anwendung des VRR-Verbundtarifs, des VRR-Informationssystems (...) und des VRR-Fahrplans soweit VU 1 innerhalb des VRR tätig ist.

Musterbeschlüsse

Sonstige Fälle: Musterbeschlüsse und Weisungskette zur gesellschaftsrechtlichen Umsetzung

Die sonstigen Fälle betreffen in der Regel indirekte Beteiligungen einer Kommune an einem Verkehrsunternehmen (z.B. GmbH, Aktiengesellschaft). Hier ist die Vorgehensweise insbesondere der gesellschaftsrechtlichen Transformation im Einzelfall abzustimmen. Als Beispiel ist nachfolgend die Betrauung einer Verkehrs-AG als Tochtergesellschaft einer städtischen Holding GmbH mit Beherrschungsvertrag dargestellt.

a) Betrauung und Umsetzung der Beschlüsse wegen der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 durch die Eigentümerkommune

Ziffern 1., 3. – 5. wie in der Empfehlung bei einer Verkehrs-GmbH

2. Der Bürgermeister/Der Vertreter des [AT 1] wird angewiesen in der Gesellschafterversammlung der [Holding GmbH], den Vorstand der [Verkehrs-AG] anzuweisen, diesen Ratsbeschluss sowie die Inhalte der Anlagen zu diesem Ratsbeschluss verbindlich zu beachten. Dabei sind auch die Vorgaben der Ratsbeschlüsse der mitbedienten Gebietskörperschaften [AT 2-n] nach Abstimmung mit dem VRR gemäß Anlage ... bis ... zu beachten.

b) Betrauungen von kommunalen Unternehmen seitens mitbedienter Kommunen

wie in der Empfehlung bei einer Verkehrs-GmbH

c) Betrauung im Fall mehrerer Eigentümer

Hier ist die Vorgehensweise der Betrauung und der gesellschaftsrechtlichen Transformation im Einzelfall abzustimmen; die Inhalte der oben genannten Musterbeschlüsse sind dabei zu berücksichtigen.

Musterbeschlüsse

Anlagen zum jeweiligen Beschluss

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Finanzierungsrictlinie VRR
- Anlage 2: Nahverkehrsplan AT 1 / Musterstadt/Musterkreis
- Anlage 3: Fahrpläne einschließlich bereits geplanter Fahrplanänderungen
- Anlage 4: Gesamtleistungsangebot des Verkehrsunternehmens im ÖSPV gemäß Direktvergabe einschließlich bereits geplanter Änderungen des Gesamtleistungsangebots
(z. B. Linien, Qualitäten und ggf. Regelungen zur Anpassung des Umfangs der Betrauung)
- Anlage 4.1-4.4c: Konkretisierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Anlage 5: Optional: (Anreizregelung: Vorgaben zum Anreizsystem zur Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und ausreichenden Qualität

Musterbeschlüsse

**Muster der Anlage 4
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Das [VU 1] ist zur Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Verkehrsangebots zur ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit der Erbringung von nachfolgenden beschriebenen Gesamtleistungen im ÖPNV auf dem Gebiet des [AT 1] in Abgleich mit den Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR (Anlage 1 zum Beschluss) und dem Nahverkehrsplan des [AT 1] (Anlage 2 zum Beschluss) betraut:

Die im Rahmen dieser Betrauung konkretisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Unternehmens ergeben sich anteilig für das Verkehrsgebiet der [AT 1] aus den Anlagen 4a 4c zu diesem Beschluss.

Folgende grundsätzliche Leistungsbeschreibung ist beispielhaft:

Das Leistungsangebot der [VU 1] basiert auf den Vorgaben des Nahverkehrsplanes der [AT 1] und setzt die Vorgaben in die betriebliche Praxis um. Die Linienführungen und Takte orientieren sich am Bedarf sowie den örtlichen Verhältnissen. Dies gilt auch für die Anordnung und Lage der Haltestellen. Über die Umlaufbildung werden die betrieblichen Vorgaben zur wirtschaftlichen Leistungserstellung berücksichtigt.

Das Leistungsangebot der [VU1] besteht aus XX-Linien. Die Tageslinien werden in der Spitzennachfrage von insgesamt XX Einsatzwagen ergänzt. Hinzukommen XX Frühlinien, die vor den ersten Ausfahrten der Tageslinien verkehren. Alternative Bedienungsformen in Form von TaxiBus und AnrufSammelTaxi runden das Angebot ab.

Musterbeschlüsse

Bei XX der XX Tageslinien und XX NachtExpress-Linien liegt die Konzession ausschließlich bei der [VU 1]. Für die Linien XXX, XXX und XXX liegen Gemeinschaftskonzessionen der [VU 1] mit der XXX GmbH vor, bei der die [VU 1] den Konzessionsanteil für die Strecken auf dem Stadtgebiet [AT 1] besitzt. Bei den Linien XXX verfügt das private [VU 1] Musterunternehmen historisch bedingt über die Linienkonzessionen, die Betriebsführung im Sinne des PBefG obliegt der [VU 1].

Die folgende Tabelle beinhaltet eine Auflistung des konzessionierten bzw. betriebgeführten Fahrplanangebotes der [VU 1] mit jeweiliger Konzessionslaufzeit und Streckenlänge (Stand: XX.XX.XXXX):

Auflistung

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Kennzahlen des Leistungsumfanges der [VU 1] auf dem Gebiet der Stadt [AT 1] zusammengefasst.

Auflistung

In dem beigefügten Fahrplan (Anlage 3 des Beschlusses) ist das Leistungsangebot im Detail beschrieben. Die konkreten Linienführungen sind aus dem ebenfalls beigefügten Liniennetzplan zu entnehmen.

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der Tages- und NE-Linien differieren nach den Betriebstagen Montag - Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag wie folgt:

Musterbeschlüsse

Auflistung

Beispielhafte Omnibusanzahl und -ausstattung

Alle XXX eigenen Omnibusse der [VU 1] sind Niederflurfahrzeuge, d. h. im Fahrzeug befinden sich im Einstiegsbereich keine weiteren Stufen. Die Ausstattungsvorgaben des Nahverkehrsplanes werden vollständig erfüllt. Die XX Niederflur-Gelenkbusse, XX Niederflur-Standardlinienbusse sowie 6-Meter, 10,5-Meter- und Midibusse werden bedarfsorientiert in Abhängigkeit von der Nachfrage eingesetzt. Auf den Hauptlinien verkehren an den Betriebstagen durchgehend Gelenkbusse. Beim Übergang auf die Nacht Express-Linien erfolgt eine Anpassung der Fahrzeuggröße an den Bedarf.

Alle Omnibusse der [VU 1] sind mit Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet. In der nachfolgenden Tabelle ist eine Übersicht über die eingesetzten Systeme dargestellt.

Auflistung-

Seit dem 1. Januar XXXX gibt es in [AT 1] eine Umweltzone, in der nur Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette verkehren dürfen. Von den XXX Omnibussen der VU1 haben XXX eine grüne Platte, lediglich XX haben noch aktuell eine gelbe Plakette. Bei den Auftragsunternehmern stellt sich die Situation ähnlich dar. Die [VU 1] wirkt daraufhin, dass die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und die Anforderungen der Umweltzone erfüllt werden.

Musterbeschlüsse

Einsatz von Unterauftragnehmern

Die [VU 1] ist berechtigt, mit vorheriger Zustimmung des Aufgabenträgers (im Volumen von / max. XX % der Leistung bezogen auf Wagen km) Subunternehmer mit der Durchführung der Verkehrsleistung zu beauftragen.

Die Verpflichtungen der Muster Bus GmbH gegenüber der Stadt XXXX bleiben davon unberührt. Bei der Vergabe solcher Unteraufträge verfährt das Unternehmen nach wettbewerblichen Grundsätzen. Hierbei ist das Unternehmen zur Einhaltung der aus der Anlage 5 zu diesem Vertrag ersichtlichen Vertragsbedingungen nach dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW) verpflichtet.

Änderungen der beschriebenen öffentlichen Personenverkehrsdienste

Änderungen der beschriebenen öffentlichen Personenverkehrsdienste und damit möglicherweise des zulässigen Ausgleichs können sich jährlich auf Grund von Änderungen der Leistungsmenge (Anzahl Nutz-km) oder Änderungen in den definierten Mindestqualitäten ergeben. Werden Änderungen einvernehmlich vorgenommen, werden sich die [AT 1] und die [VU 1] über eine entsprechende Anpassung des zulässigen Ausgleichs abstimmen. Rechtzeitig vor jedem Fahrplanwechsel bzw. im Rahmen der von der [AT 1] einzuholenden Bestätigung der Betriebsleistung für den jeweils folgenden Verbundetat, werden für den neuen Fahrplan dessen wesentliche Änderungen einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Betriebsleistungen zwischen der [VU 1] und der [AT 1] abgestimmt.

Anpassung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Diese Betrauung wird vorsorglich ergänzt um zusätzliche künftige gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Veränderungen bestehender gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in einem angemessenen Umfang aufgrund von unvorhersehbaren Umständen, wenn dies entweder

Musterbeschlüsse

- a) im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist, oder
- b) aufgrund von der Betriebsleitung des Unternehmens nicht zu beeinflussenden unvorhergesehenen Kosten (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig ist, und die Finanzierung der diesbezüglichen Ausgleichsleistungen nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Beschlüsse der Stadt XXXX möglich ist

Tarifvorgaben

Das [VU 1] wendet bei der Erbringung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste auf den einbezogenen Linien ausschließlich die auf dem Stadtgebiet [AT 1] gültigen Tarife des ÖPNV an. Des Weiteren sind auf dem Stadtgebiet [AT 1] die jeweils geltenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen und Qualitätsstandards des VRR zu beachten.

weitere Optionale Bestandteile

(soweit diese über die Vorgaben des Nahverkehrsplans und die Finanzierungsrichtlinie hinaus geregelt werden sollen)

Festlegung weiterer Qualitativer Anforderungen (oder separate neue Anlage 6)

Abgleich des Nahverkehrsplans / aktuelles Leistungsangebot (oder separate neue Anlage 7)

Qualitätskriterien und Messungen (oder separate neue Anlage 8)

Vorgaben zum Anreizsystem zur Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und ausreichenden Qualität, sofern über die Vorgaben des VRR in dieser Finanzierungsrichtlinie hinaus (oder separate Anlage 9)

Musterbeschlüsse

**Anlage 4.1
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Die Stadtwerke . GmbH ist mit der Vorhaltung von ortsfesten Anlagen (Fahrweganlagen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme) betraut.

Die Stadtwerke . GmbH hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Anlagen den besonderen Anforderungen genügen muss, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Die Stadtwerke . GmbH hat die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem PBefG, der BOKraft und der BOStrab, einzuhalten.

Für die Änderung von Anlagen, wie z.B. Rückbau, Stilllegung sind die vorgesehenen Verwaltungsverfahren einzuhalten.

Änderungen, die Auswirkungen auf die betraute Qualität oder die Erfüllung von Vorgaben des Nahverkehrsplans haben, bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers.

Die Stadtwerke . GmbH hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Betriebsanlagen stets in ordnungsgemäßem Zustand befinden. Bei den hierzu notwendigen Maßnahmen (Instandhaltungen, Erneuerungen, etc.) ist das einschlägige Regelwerk einzuhalten.

Die Stadtwerke . GmbH ist mit nachfolgend aufgezählten Leistungen betraut, die sich aus dem Betrieb der Linien ergeben, hinsichtlich derer der Stadtwerke . GmbH Genehmigungen nach dem PBefG erteilt wurden.

Änderungen, die sich aus neuen bzw. geänderten Genehmigungen nach dem PBefG ergeben, sind durch diesen Betrauungsbeschluss abgedeckt.

Bedingt durch die genehmigten Fahrpläne haben die Stadtwerke . GmbH die vorgesehenen Haltestellen vorzuhalten. Die ggf. darüber hinausgehenden Vorgaben des Nahverkehrsplans sind einzuhalten.

*Falls keine Vorgaben in den NVP: hier aufzählen - Status Quo-Auflistung:
z.B.: Haltestelle überdacht, mit Mindestquadratmeter und Ausstattung (Abfallkörbe).
Kriterien für die konkrete Ausgestaltung aufnehmen, z.B. innerstädtisch höhere Anforderungen/Überland geringere Anforderungen.*

Musterbeschlüsse

Auflistung weiterer, vorzuhaltender Infrastruktureinrichtungen – wiederum falls nicht im NVP enthalten

z.B.

- Wartehallen
- Zentraler Omnibusbahnhof
- Wendeschleifen
- P+R-Anlagen
- Fahrradständer an den Haltepunkten
- Bei Vorliegen von Streckeneinrichtungen, die aufgrund besonderer Sachverhalte in konkreter Örtlichkeit notwendig sind: hier beschreiben

Ferner hat die Stadtwerke . GmbH die Einhaltung der Anforderungen, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben, einzuhalten. Hierzu sind folgende Leistungen zu erbringen bzw. vorzuhalten.

- Vorhaltung von Streckeneinrichtungen z.B. ausreichende, den arbeitsrechtlichen Vorgaben entsprechende Fahreraufenthaltsräume
- Stellwerke
- Angemessene Betriebsleitstelle
- Weitere, den ordnungsgemäßen Betrieb des Unternehmens unterstützende Gegenstände sowie
- Leistungen betreffend die Erneuerung und Instandhaltung der Ausrüstungsgegenstände.

Zur Gewährleistung einer sicheren und ordnungsgemäßen Beförderung hat die Stadtwerke . GmbH Verkehrsmeister in angemessener Anzahl vorzuhalten.

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat die Stadtwerke . GmbH einen Betriebshof in angemessener Größe und mit angemessener Ausstattung vorzuhalten. Der Betriebshof muss mindestens so dimensioniert sein, dass er eine Fahrzeugreserve von 10% ermöglicht.

Die Stadtwerke . GmbH ist ferner mit der Vorhaltung von angemessenen Sicherheits- und Navigationssystemen betraut.

Die Infrastruktur, mit deren Vorhaltung die Stadtwerke . GmbH betraut ist, ist einem Dritten - ggf. gegen angemessenes Entgelt – zur Verfügung zu stellen, soweit dies für dessen diskriminierungsfreien Zugang zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen erforderlich ist und die Überlassung den Betrieb der Stadtwerke . GmbH nicht beeinträchtigt.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

Musterbeschlüsse

**Anlage 4.2
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Die Stadtwerke . GmbH ist mit der Erbringung von Regie- und Vertriebsmehrleistungen betraut, soweit diese den ordnungsgemäßen Betrieb der Stadtwerke . GmbH bedingen und soweit diese verbund- bzw. aufgabenträgerbedingt anfallen.

Die diesbezüglichen Leistungen betreffen Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung die Stadtwerke . GmbH aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR und der Nahverkehrspläne verpflichtet ist.

Im Einzelnen umfassen die verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen, die sich aus der Anlage 2/2 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR des VRR ergeben, insbesondere

- Externe Regie- und Vertriebsleistungen
- Planung/Koordinierung
- Marketing/Finanzmanagement
- Vertrieb
- Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen

Die Betrauung erstreckt sich auch auf die Vorhaltung der zur Aufgabenerledigung nötigen Betriebsmittel.

In der als Anlage beigefügten Tabelle xxx sind die zum Zeitpunkt des Betrauungsbeschlusses durch Stadtwerke . GmbH vorgehaltenen

- Kunden- /Abo-Center
- Private Verkaufsstellen
- Fahrscheinautomaten

aufgeführt.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

Musterbeschlüsse

**Anlage 4.3
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Die Stadtwerke . GmbH ist mit der Vorhaltung von Fahrzeugen mit aufgabenträger- bzw. verbundbedingten Qualitätsstandards betraut.

Stadtwerke . GmbH haben nach den Vorgaben der Nahverkehrspläne Fahrzeugqualitäten vorzuhalten / möglichst vorzuhalten, die über die gesetzlich vorgegebenen Fahrzeugqualitäten hinausgehen.

Die Vorgaben im Einzelnen:

Soweit keine oder nur unzureichende Vorgaben im NVP enthalten sind, sind Qualitätsvorgaben nachfolgend zu beschreiben bzw. kann eine Aufnahme des Qualitätsziels der Kommune erfolgen:

Beispiel für Bus:

- Niederflurtechnik
- Fahrzeugalter < = 12 Jahre
- Klimaanlage
- Videoschutzanlagen
- Abgasnorm Euro 4
- Gelenkfahrzeug
- Etc.: Betriebsindividuell zu formulieren

Die Bewertung der Fahrzeugmehrqualitäten ergibt sich aus Anlage 2/3-3 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR.

Musterbeschlüsse

**Anlage 4.4a
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadt-
ratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine
Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr.
1370/2007**

Stadtwerke . GmbH ist mit der Erbringung von nachfolgenden nicht lukrativen Fahrten in Schwachverkehrszeiten betraut:

Definition Schwachverkehrszeiten vgl. Tabelle (als Beispiel VRR-einheitliche Definition bzw. individuell). Bedarfsverkehre gelten als nicht lukrative Fahrten.

Die Verpflichtung zur Durchführung der Fahrten ergibt sich aus den Genehmigungen (inklusive Bedarfsverkehre).

Hinweis: Abgleich der Definition mit NVP

Musterbeschlüsse

**Anlage 4.4b
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadt-
ratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine
Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr.
1370/2007**

Die Stadtwerke . GmbH ist mit der Anwendung des folgenden Tarifvertrages bzw. der folgenden Tarifverträge betraut.

z.B.:

- TV-V
- TV-N
- ...

Musterbeschlüsse

**Anlage 4.4c
der Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Beispiel für eine Betrauung eines Bausteins 4c: Die Betrauung ist jeweils individuell, d.h. entsprechend der konkreten Vorgaben, vorzunehmen

Der Rat der Stadt X hat in seinem Beschluss vom XX.XX.YYYY die Stadtwerke. GmbH betraut, die Verkehrsanbindung des S-Bahnhaltepunktes zu gewährleisten.

Die Maßnahme stellt eine Umsetzung der im NVP unter XY dargestellten Planungsziele dar. Die Stadtwerke . GmbH hat die fahrplanmäßige Anbindung des S-Bahnhaltepunktes auf der Linie ... zu gewährleisten.

Die Definition der Ausgleichsermittlung und der Parameter sind aufzuführen

Musterbeschlüsse

Stadtrats-/Kreistagsbeschluss für eine Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe von Kleinaufträgen nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007

Vorbemerkungen

Gemäß Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO ist die Direktvergabe für sogenannte Kleinaufträge zulässig, wenn der Dienstleistungsauftrag entweder einen Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 Mio. € oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km aufweist. Im VRR liegen zurzeit aufgrund der Einnahmearbeitungsregelung und der Finanzierungsrichtlinie nur so genannte Nettoausgleichsregelungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vor. Der Jahresdurchschnittswert für die zu beurteilenden Personenverkehrsdienste setzt sich im VRR aus der Summe der Fahrgelderlöse und dem Nettowert der zusätzlich gewährten Ausgleichsleistungen zusammen.

Aufgrund § 8 Abs. 4 PBefG sind bei Ausgleichsleistungen nach der VO (EG) 1370 eigenwirtschaftliche Genehmigungen nur noch auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften statthaft. Deshalb werden künftige Linienverkehrsgenehmigungen nur noch nach § 8 a PBefG auf Basis eines ÖDLA erteilt.

Da die Laufzeiten der bestehenden Liniengenehmigungen in den Gebieten der Aufgabenträger unterschiedlich auslaufen, die bestehende Verkehrsbedienung jedoch aufrechterhalten werden soll, bietet Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO die Möglichkeit einer Regelung und Finanzierung ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 1370/2007. Dies ist in der Regel nur linienbezogen möglich, weil Linienbündel oder Teilnetze die Schwellenwerte gemäß Art. 5 Abs. 4 VO überschreiten.

Eine Vergabe nach Linien ist mittelstandsfreundlich (vgl. Erwägungsgrund 23 Satz 2 der VO (EG) 1370/2007), da es zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung schon aufgrund von § 12 Abs. 6 PBefG nicht ausgeschlossen ist, dass die Direktvergabe an ein anderes als das vorgesehene VU erfolgt.

Musterbeschlüsse

Allerdings dürfen Aufträge oder Netze auch nicht zum Zwecke einer Unterschreitung der Schwellenwerte aus einem zusammenhängenden Netz aufgeteilt werden (Umgehungsverbot gemäß Erwägungsgrund 23 Satz 3 der VO (EG) 1370/2007).

Die nachfolgende Prozessbeschreibung berücksichtigt, dass der Aufgabenträger wie bisher für die Ausgestaltung der fahrplanmäßigen Verkehrsbedienung zuständig ist, während der VRR für die Finanzierung zuständig ist.

Deshalb ist vorgesehen, dass das zuwendungsrechtliche Finanzierungssystem auch bei einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO nach (EG) 1370/2007 wie bisher weitergeführt wird.

Hierbei ist folgendes Verfahren vorgesehen: Aufgabenträger, VRR und ausgewähltes VU führen ein lokales Anhörungsgespräch. Die Planung und Festlegung des konkreten Leistungsangebotes innerhalb der Grenzen der Gebietskörperschaft obliegt dem Aufgabenträger. Dieser legt in einem Ratsbeschluss die konkreten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen fest und beschließt, dass er eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 beabsichtigt.

Der VRR veröffentlicht die Vorabbekanntmachung. Nach Ablauf der Jahresfrist beschließt der Aufgabenträger (bzw. fassen die betroffenen Aufgabenträger) eine Direktvergabe an das VU nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 über die Linienleistungen mit den Mindestinhalten gemäß Musterbeschluss und verweist auf die Finanzierungsrichtlinie des VRR.

Der (die) AT (AT`s) informieren den VRR und das VU über den Inhalt des gefassten Beschlusses.

Musterbeschlüsse

Gleichzeitig stellt das VU beim VRR unter Einreichung der o.g. Unterlagen einen Finanzierungsantrag zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf Basis der Finanzierungsrichtlinie.

Der VRR prüft die eingereichten Unterlagen und stimmt sein Ergebnis mit dem (den) AT (AT`s) ab und erteilt einen Bescheid gemäß Anlage xx der Finanzierungsrichtlinie (mehrfähriger Bescheid über Laufzeit ÖDLA):

Das VU legt der Genehmigungsbehörde den VRR-Bescheid mit der Anlage Betrauungsbeschluss zum Nachweis gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. e) PBefG vor. Die Genehmigungsbehörde erteilt eine gemeinwirtschaftliche Liniengenehmigung.

Musterbeschlüsse

1. Musterbeschluss zur Direktvergabeabsicht

(Festlegung des konkreten Leistungsangebots und Direktvergabeabsicht wegen der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 durch die zuständige Behörde)

Die Stadt .../der Kreis ... [AT 1] als zuständige Behörde für die Ausgestaltung der Verkehrsbedienung bezüglich der Linie XY fasst gemäß Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 folgenden Beschluss:

Das Leistungsangebot wird gemäß Anlage zu diesem Beschluss festgesetzt. .Es ist beabsichtigt, die Erfüllung dieser Leistungen im Rahmen einer Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 zu vergeben.[das VU... xy]. Die Verwaltung wird beauftragt diesen Beschluss an den VRR zu übermitteln.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Finanzierungsrictlinie VRR
- Anlage 2: Nahverkehrsplan AT 1 / Musterstadt/Musterkreis
- Anlage 3: Fahrpläne einschließlich bereits geplanter Fahrplanänderungen
- Anlage 4: Gesamtleistungsangebot des Verkehrsunternehmens im ÖSPV gemäß Direktvergabe einschließlich bereits geplanter Änderungen des Gesamtleistungsangebots
(z. B. Linien, Qualitäten und ggf. Regelungen zur Anpassung des Umfangs der Betrauung)
- Anlage 4.1-4.4c: Konkretisierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Anlage 5: Optional: (Anreizregelung: Vorgaben zum Anreizsystem zur Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und ausreichenden Qualität

Musterbeschlüsse

Muster zur Anlage 4

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Das [VU 1] ist zur Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Verkehrsangebots zur ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit der Erbringung von nachfolgenden beschriebenen Gesamtleistungen im ÖPNV auf dem Gebiet des [AT 1] in Abgleich mit den Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR (Anlage 1 zum Beschluss) und dem Nahverkehrsplan des [AT 1] (Anlage 2 zum Beschluss) betraut:

Die im Rahmen dieser Betrauung konkretisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Unternehmens ergeben sich anteilig für das Verkehrsgebiet der [AT 1] aus den Anlagen 4a 4c zu diesem Beschluss.

Folgende grundsätzliche Leistungsbeschreibung ist beispielhaft:

Das Leistungsangebot der [VU 1] basiert auf den Vorgaben des Nahverkehrsplanes der [AT 1] und setzt die Vorgaben in die betriebliche Praxis um. Die Linienführungen und Takte orientieren sich am Bedarf sowie den örtlichen Verhältnissen. Dies gilt auch für die Anordnung und Lage der Haltestellen. Über die Umlaufbildung werden die betrieblichen Vorgaben zur wirtschaftlichen Leistungserstellung berücksichtigt.

Das Leistungsangebot der [VU1] besteht aus XX-Linien. Die Tageslinien werden in der Spitzennachfrage von insgesamt XX Einsatzwagen ergänzt. Hinzukommen XX Frühlinien, die vor den ersten Ausfahrten der Tageslinien verkehren. Alternative Bedienungsformen in Form von TaxiBus und AnrufSammelTaxi runden das Angebot ab.

Musterbeschlüsse

Bei XX der XX Tageslinien und XX NachtExpress-Linien liegt die Konzession ausschließlich bei der [VU 1]. Für die Linien XXX, XXX und XXX liegen Gemeinschaftskonzessionen der [VU 1] mit der XXX GmbH vor, bei der die [VU 1] den Konzessionsanteil für die Strecken auf dem Stadtgebiet [AT 1] besitzt. Bei den Linien XXX verfügt das private [VU 1] Musterunternehmen historisch bedingt über die Linienkonzessionen, die Betriebsführung im Sinne des PBefG obliegt der [VU 1].

Die folgende Tabelle beinhaltet eine Auflistung des konzessionierten bzw. betriebgeführten Fahrplanangebotes der [VU 1] mit jeweiliger Konzessionslaufzeit und Streckenlänge (Stand: XX.XX.XXXX):

Auflistung

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Kennzahlen des Leistungsumfangs der [VU 1] auf dem Gebiet der Stadt [AT 1] zusammengefasst.

Auflistung

In dem beigefügten Fahrplan (Anlage 3 des Beschlusses) ist das Leistungsangebot im Detail beschrieben. Die konkreten Linienführungen sind aus dem ebenfalls beigefügten Liniennetzplan zu entnehmen.

Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der Tages- und NE-Linien differieren nach den Betriebstagen Montag - Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag wie folgt:

Musterbeschlüsse

Auflistung

Beispielhafte Omnibusanzahl und -ausstattung

Alle XXX eigenen Omnibusse der [VU 1] sind Niederflurfahrzeuge, d. h. im Fahrzeug befinden sich im Einstiegsbereich keine weiteren Stufen. Die Ausstattungsvorgaben des Nahverkehrsplanes werden vollständig erfüllt. Die XX Niederflur-Gelenkbusse, XX Niederflur-Standardlinienbusse sowie 6-Meter, 10,5-Meter- und Midibusse werden bedarfsorientiert in Abhängigkeit von der Nachfrage eingesetzt. Auf den Hauptlinien verkehren an den Betriebstagen durchgehend Gelenkbusse. Beim Übergang auf die Nacht Express-Linien erfolgt eine Anpassung der Fahrzeuggröße an den Bedarf.

Alle Omnibusse der [VU 1] sind mit Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet. In der nachfolgenden Tabelle ist eine Übersicht über die eingesetzten Systeme dargestellt.

Auflistung

Seit dem 1. Januar XXXX gibt es in [AT 1] eine Umweltzone, in der nur Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette verkehren dürfen. Von den XXX Omnibussen der VU1 haben XXX eine grüne Platte, lediglich XX haben noch aktuell eine gelbe Plakette. Bei den Auftragsunternehmern stellt sich die Situation ähnlich dar. Die [VU 1] wirkt daraufhin, dass die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und die Anforderungen der Umweltzone erfüllt werden.

Musterbeschlüsse

Einsatz von Unterauftragnehmern

Die [VU 1] ist berechtigt, mit vorheriger Zustimmung des Aufgabenträgers (im Volumen von / max. XX % der Leistung bezogen auf Wagen km) Subunternehmer mit der Durchführung der Verkehrsleistung zu beauftragen.

Die Verpflichtungen der Muster Bus GmbH gegenüber der Stadt XXXX bleiben davon unberührt. Bei der Vergabe solcher Unteraufträge verfährt das Unternehmen nach wettbewerblichen Grundsätzen. Hierbei ist das Unternehmen zur Einhaltung der aus der Anlage 5 zu diesem Vertrag ersichtlichen Vertragsbedingungen nach dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW) verpflichtet.

Änderungen der beschriebenen öffentlichen Personenverkehrsdienste

Änderungen der beschriebenen öffentlichen Personenverkehrsdienste und damit möglicherweise des zulässigen Ausgleichs können sich jährlich auf Grund von Änderungen der Leistungsmenge (Anzahl Nutz-km) oder Änderungen in den definierten Mindestqualitäten ergeben. Werden Änderungen einvernehmlich vorgenommen, werden sich die [AT 1] und die [VU 1] über eine entsprechende Anpassung des zulässigen Ausgleichs abstimmen. Rechtzeitig vor jedem Fahrplanwechsel bzw. im Rahmen der von der [AT 1] einzuholenden Bestätigung der Betriebsleistung für den jeweils folgenden Verbundetat, werden für den neuen Fahrplan dessen wesentliche Änderungen einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Betriebsleistungen zwischen der [VU 1] und der [AT 1] abgestimmt.

Anpassung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Diese Betrauung wird vorsorglich ergänzt um zusätzliche künftige gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Veränderungen bestehender gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in einem angemessenen Umfang aufgrund von unvorhersehbaren Umständen, wenn dies entweder

Musterbeschlüsse

- a) im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist, oder
- b) aufgrund von der Betriebsleitung des Unternehmens nicht zu beeinflussenden unvorhergesehenen Kosten (wie etwa bei Naturkatastrophen, staatlichen Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Umsatzsteuer usw.) notwendig ist, und die Finanzierung der diesbezüglichen Ausgleichsleistungen nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Beschlüsse der Stadt XXXX möglich ist

Tarifvorgaben

Das [VU 1] wendet bei der Erbringung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste auf den einbezogenen Linien ausschließlich die auf dem Stadtgebiet [AT 1] gültigen Tarife des ÖPNV an. Des Weiteren sind auf dem Stadtgebiet [AT 1] die jeweils geltenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen und Qualitätsstandards des VRR zu beachten.

weitere Optionale Bestandteile

(soweit diese über die Vorgaben des Nahverkehrsplans und die Finanzierungsrichtlinie hinaus geregelt werden sollen)

Festlegung weiterer Qualitativer Anforderungen (oder separate neue Anlage 6)

Abgleich des Nahverkehrsplans / aktuelles Leistungsangebot (oder separate neue Anlage 7)

Qualitätskriterien und Messungen (oder separate neue Anlage 8)

Vorgaben zum Anreizsystem zur Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und ausreichenden Qualität, sofern über die Vorgaben des VRR in dieser Finanzierungsrichtlinie hinaus (oder separate Anlage 9)

Musterbeschlüsse

Anlage 4.1

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Stadtwerke ... GmbH ist mit der Vorhaltung von ortsfesten Anlagen (Fahrweganlagen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme) betraut.

Die Stadtwerke ... GmbH hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Anlagen den besonderen Anforderungen genügen muss, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Die Stadtwerke ... GmbH hat die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem PBefG, der BOKraft und der BOStrab, einzuhalten.

Für die Änderung von Anlagen, wie z.B. Rückbau, Stilllegung sind die vorgesehenen Verwaltungsverfahren einzuhalten.

Änderungen, die Auswirkungen auf die betraute Qualität oder die Erfüllung von Vorgaben des Nahverkehrsplans haben, bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers.

Die Stadtwerke ... GmbH hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Betriebsanlagen stets in ordnungsgemäßem Zustand befinden. Bei den hierzu notwendigen Maßnahmen (Instandhaltungen, Erneuerungen, etc.) ist das einschlägige Regelwerk einzuhalten.

Die Stadtwerke . GmbH ist mit nachfolgend aufgezählten Leistungen betraut, die sich aus dem Betrieb der Linien ergeben, hinsichtlich derer der Stadtwerke ... GmbH Genehmigungen nach dem PBefG erteilt wurden.

Änderungen, die sich aus neuen bzw. geänderten Genehmigungen nach dem PBefG ergeben, sind durch diesen Betrauungsbeschluss abgedeckt.

Bedingt durch die genehmigten Fahrpläne haben die Stadtwerke ... GmbH die vorgesehenen Haltestellen vorzuhalten. Die ggf. darüber hinausgehenden Vorgaben des Nahverkehrsplans sind einzuhalten.

*Falls keine Vorgaben in den NVP: hier aufzählen - Status Quo-Auflistung:
z.B.: Haltestelle überdacht, mit Mindestquadratmeter und Ausstattung (Abfallkörbe).
Kriterien für die konkrete Ausgestaltung aufnehmen, z.B. innerstädtisch höhere Anforderungen/Überland geringere Anforderungen.*

Musterbeschlüsse

Auflistung weiterer, vorzuhaltender Infrastruktureinrichtungen – wiederum falls nicht im NVP enthalten

z.B.

- Wartehallen
- Zentraler Omnibusbahnhof
- Wendeschleifen
- P+R-Anlagen
- Fahrradständer an den Haltepunkten
- Bei Vorliegen von Streckeneinrichtungen, die aufgrund besonderer Sachverhalte in konkreter Örtlichkeit notwendig sind: hier beschreiben

Ferner hat die Stadtwerke ... GmbH die Einhaltung der Anforderungen, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben, einzuhalten. Hierzu sind folgende Leistungen zu erbringen bzw. vorzuhalten.

- Vorhaltung von Streckeneinrichtungen z.B. ausreichende, den arbeitsrechtlichen Vorgaben entsprechende Fahreraufenthaltsräume
- Stellwerke
- Angemessene Betriebsleitstelle
- Weitere, den ordnungsgemäßen Betrieb des Unternehmens unterstützende Gegenstände sowie
- Leistungen betreffend die Erneuerung und Instandhaltung der Ausrüstungsgegenstände.

Zur Gewährleistung einer sicheren und ordnungsgemäßen Beförderung hat die Stadtwerke ... GmbH Verkehrsmeister in angemessener Anzahl vorzuhalten.

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat die Stadtwerke ... GmbH einen Betriebshof in angemessener Größe und mit angemessener Ausstattung vorzuhalten. Der Betriebshof muss mindestens so dimensioniert sein, dass er eine Fahrzeugreserve von 10% ermöglicht.

Die Stadtwerke . GmbH ist ferner mit der Vorhaltung von angemessenen Sicherheits- und Navigationssystemen betraut.

Die Infrastruktur, mit deren Vorhaltung die Stadtwerke ... GmbH betraut ist, ist einem Dritten - ggf. gegen angemessenes Entgelt – zur Verfügung zu stellen, soweit dies für dessen diskriminierungsfreien Zugang zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen erforderlich ist und die Überlassung den Betrieb der Stadtwerke ... GmbH nicht beeinträchtigt.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

Musterbeschlüsse

Anlage 4.2

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Stadtwerke ... GmbH ist mit der Erbringung von Regie- und Vertriebsmehrleistungen betraut, soweit diese den ordnungsgemäßen Betrieb der Stadtwerke ... GmbH bedingen und soweit diese verbund- bzw. aufgabenträgerbedingt anfallen.

Die diesbezüglichen Leistungen betreffen Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung die Stadtwerke ... GmbH aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR und der Nahverkehrspläne verpflichtet ist.

Im Einzelnen umfassen die verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen, die sich aus der Anlage 2/2 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR des VRR ergeben, insbesondere

- Externe Regie- und Vertriebsleistungen
- Planung/Koordinierung
- Marketing/Finanzmanagement
- Vertrieb
- Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen

Die Betrauung erstreckt sich auch auf die Vorhaltung der zur Aufgabenerledigung nötigen Betriebsmittel.

In der als Anlage beigefügten Tabelle xxx sind die zum Zeitpunkt des Betrauungsbeschlusses durch Stadtwerke ... GmbH vorgehaltenen

- Kunden- /Abo-Center
- Private Verkaufsstellen
- Fahrscheinautomaten

aufgeführt.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

Musterbeschlüsse

Anlage 4.3

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Stadtwerke ... GmbH ist mit der Vorhaltung von Fahrzeugen mit aufgabenträger- bzw. verbundbedingten Qualitätsstandards betraut.

Stadtwerke ... GmbH haben nach den Vorgaben der Nahverkehrspläne Fahrzeugqualitäten vorzuhalten / möglichst vorzuhalten, die über die gesetzlich vorgegebenen Fahrzeugqualitäten hinausgehen.

Die Vorgaben im Einzelnen:

Soweit keine oder nur unzureichende Vorgaben im NVP enthalten sind, sind Qualitätsvorgaben nachfolgend zu beschreiben bzw. kann eine Aufnahme des Qualitätsziels der Kommune erfolgen:

Beispiel für Bus:

- Niederflurtechnik
- Fahrzeugalter < = 12 Jahre
- Klimaanlage
- Videoschutzanlagen
- Abgasnorm Euro 4
- Gelenkfahrzeug
- Etc.: Betriebsindividuell zu formulieren

Die Bewertung der Fahrzeugmehrqualitäten ergibt sich aus Anlage 2/3-3 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR.

Musterbeschlüsse

Anlage 4.4a

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Stadtwerke GmbH ist mit der Erbringung von nachfolgenden nicht lukrativen Fahrten in Schwachverkehrszeiten betraut:

Definition Schwachverkehrszeiten vgl. Tabelle (als Beispiel VRR-einheitliche Definition bzw. individuell). Bedarfsverkehre gelten als nicht lukrative Fahrten.

Die Verpflichtung zur Durchführung der Fahrten ergibt sich aus den Genehmigungen (inklusive Bedarfsverkehre).

Hinweis: Abgleich der Definition mit NVP

Musterbeschlüsse

Anlage 4.4b

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Stadtwerke ... GmbH ist mit der Anwendung des folgenden Tarifvertrages bzw. der folgenden Tarifverträge betraut.

z.B.:

- TV-V
- TV-N
- ...

Musterbeschlüsse

Anlage 4.4c

Empfehlung zur Formulierung eines Kreistags- / Stadtratsbeschlusses zur Betrauung und Umsetzung für eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Beispiel für eine Betrauung eines Bausteins 4c: Die Betrauung ist jeweils individuell, d.h. entsprechend der konkreten Vorgaben, vorzunehmen

Der Rat der Stadt X hat in seinem Beschluss vom XX.XX.YYYY die Stadtwerke ... GmbH betraut, die Verkehrsanbindung des S-Bahnhaltepunktes zu gewährleisten.

Die Maßnahme stellt eine Umsetzung der im NVP unter XY dargestellten Planungsziele dar. Die Stadtwerke ... GmbH hat die fahrplanmäßige Anbindung des S-Bahnhaltepunktes auf der Linie ... zu gewährleisten.

Die Definition der Ausgleichsermittlung und der Parameter sind aufzuführen

Musterbeschlüsse

2. Musterbeschluss zur Betrauung

(Betrachtung und Umsetzung der Beschlüsse wegen der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 durch die zuständige Behörde)

Die Stadt .../der Kreis ... [AT 1] als zuständige Behörde für die Ausgestaltung der Verkehrsbedienung bezüglich der Linie XY fasst gemäß Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 folgenden Beschluss:

1. Das [VU 1] wird nach Maßgabe dieses Rats-/Kreistagsbeschlusses sowie dem Rats-/Kreistagsbeschluss vom ... sowie den dazugehörigen Anlagen 1-n jeweils betreffend Linie XY (ggf. Streckenabschnitt Z) mit der fahrplanmäßigen Verkehrsbedienung einschließlich der damit verbundenen Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vom 01.01.20XX bis zum 31.12.20XX im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 und Maßgabe des VRR- Finanzierungssystems betraut.

Optional bei mehreren AT:

Diese Betrauung steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die weiteren für die Linie XY zuständigen Aufgabenträger entsprechende Betrauungsbeschlüsse nach Art. 5 Abs. 4 Satz 1 VO (EG) 1370/2007 fassen.

2. Die Verwaltung des AT 1 wird angewiesen, diesen Ratsbeschluss sowie die Inhalte der Anlagen zu diesem Ratsbeschluss dem VU mit der Bitte um Stellung eines Finanzierungsantrags an den VRR zu übermitteln.

Ggf. Einfügen Passus Infrastruktur: Sofern die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung „Vorhaltung der Infrastruktur“ aus der Direktvergabe der Verkehrsleistung und Ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gem. Artikel 5 Abs. 4 ausgenommen ist, gelten die Beschlüsse vom XX.XX.20XX für diesen Finanzierungsbaustein und ihre vorgesehene Geltungsdauer fort.

Musterbeschlüsse

3. Der Rat der [AT 1] beauftragt die Verwaltung der [AT 1] geringfügige Änderungen und Anpassungen der Anlagen 3-X zum Direktvergabebeschluss vorzunehmen, soweit diese ohne wesentliche wirtschaftliche Auswirkungen für die [AT 1] sind.

Anlage 7
zur Finanzierungsrichtlinie

Rechnungslegung und
Vorgaben zur Transparenz

Rechnungslegung und Vorgaben zur Transparenz

Nach den Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie (vgl. Tz. 6 der Richtlinie) haben die Verkehrsunternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, in ihrer Rechnungslegung getrennt auszuweisen, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtungen erhalten haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind.

Grundlage für die Nachweise sind die vom Verkehrsunternehmen vorzuhaltenden Trennungsrechnungen. Hierbei sind die Ziffern 4 und 5 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 bei der Abgrenzung zwischen verbundrelevanten Anteilen und dem neutralen, ÖPNV-fremden und verbundfremden Bereich einzuhalten (vgl. Anlage 11 „Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis“ und Formulare zu Anlage 12 „Anhangsabrechnung“).

Die Berechnung der Aufwendungen und Erträge erfolgt anhand der Vorschriften des Handelsgesetzbuches ergänzt durch steuerliche Vorschriften.

- Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie der Fixkosten wird gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn in Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung im Sinne dieser Richtlinie zugerechnet werden.
- Die Aufwendungen und Erträge sind den jeweiligen Bereichen nach objektiven und einheitlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zuzuordnen. Die zugrunde gelegten Trennungsrechnungsgrundsätze müssen eindeutig bestimmt sein und stetig angewandt werden. Über die Zuordnung der Aufwendungen und Erträge zu den jeweiligen Bereichen und die dabei angewandten Rechnungslegungsgrundsätze, insbesondere über die Maßstäbe über die Schlüsselung solcher Aufwendungen und Erträge, die auf zwei oder mehrere Bereiche entfallen, haben die Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen und auf Anfrage dem VRR vorzulegen.

Rechnungslegung und Vorgaben zur Transparenz

Ausgehend vom verbundrelevanten Ergebnis im Sinne der Ergebnisrechnung sind weitere Trennungsrechnungen nach den gleichen Vorgaben für folgende Bereiche vorzuhalten:

1. Infrastruktur
2. Regie und Vertrieb
3. Fahrzeuge
4. Betrieb

Formelle Vorgaben:

Sofern die Trennungsrechnung auf Grundlage des internen Rechnungswesens ermittelt wurde, sind die Ergebnisse in geeigneter Weise zu dokumentieren. Eventuelle rechnerische Unterschiede der Kostenstellenrechnung zum testierten Jahresabschluss sind für einen Sachverständigen Dritten in angemessener Zeit nachvollziehbar darzustellen. Dies betrifft vor allem die Bereiche

- a) Verrechnung zwischen Kostenstellen/Sekundärkosten,
- b) periodische Unterschiede.

Ermittlung des verbundrelevanten Anteils aus der Gewinn- und Verlustrechnung sowie relevante Aktiva und Passiva:

Die Aufwendungen und Erträge des Funktionsbereiches 0 ergeben sich aus der Ergebnisrechnung (Anlage 11.1 und 11.4, Spalten 4 der Anlage 11 zur Finanzierungsrichtlinie).

Die Aufwendungen und Erträge der Funktionsbereiche 1 bis 3 ergeben sich aus den Verwendungsnachweisen (Anlagen 11.1 bis 11.6 der Anlage 11 zur Finanzierungsrichtlinie).

Der Ansatz von kalkulatorischen Zinsen ist bei der Ergebnisrechnung Anlage 11 und bei der Anhangsabrechnung Anlage 12 nicht zulässig.

Die Differenz der verbundrelevanten Anteile und der Ergebnisse des Funktionsbereichs 1 *Infrastruktur*, des Funktionsbereichs 2 *Regie und Vertrieb* und des Funktionsbereiches 3 *Fahrzeuge* ergibt den Funktionsbereich 4 *Betrieb*.

Für weitere Einzelheiten wird auf die Anlagen 2/1 bis 2/4 verwiesen.

Rechnungslegung und Vorgaben zur Transparenz

Anlage 8
zur Finanzierungsrichtlinie
Parameter, je Bedienungsgebiet,
Betriebszweig und Baustein

- Diese Anlage ist zurzeit unbesetzt -

Anlage 9

zur Finanzierungsrichtlinie

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

Fortschreibung der Parameter

Die Parameter werden kostenseitig über festgelegte statistische Preisindizes fortgeschrieben, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist. Bei wesentlichen finanzierungsrelevanten Strukturänderungen (Leistungs- und/oder Kostenänderungen) kann der Parameter gemäß Nachweiserbringung (z. B. im Rahmen eines separaten Nachweises) angepasst werden. Hinweise können hierbei sich auch aus den Verwendungsnachweisen des Vorjahres ergeben.

Neben dieser Preisfortschreibung werden die Parameter im VRR in einem 3-jährigen Turnus unter Berücksichtigung von Effizienzgewinnen innerhalb des VRR und der Vergleichswerte und Anpassungen an die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen neu ermittelt und einer Angemessenheitsprüfung gemäß dem 4. Kriterium sowie einer Prüfung der wirtschaftlichen Geschäftsführung unterzogen, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

Der so ermittelte Parameter wird ex-ante für die Folgeperioden festgelegt.

a) Kostenseitige Fortschreibung über statistische Preisindizes:

Die kostenseitige Fortschreibung orientiert sich systematisch weitgehend an der Methodik, die auch beim Warenkorb des ÖPNV vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen angewandt wird.

Hierzu wird nach objektiven Kriterien ein Verfahren verwendet, welches die unterschiedlichen Unternehmensstrukturen (5 Betriebszweige im VRR mit unterschiedlichen Kostenstrukturen, verschiedene Lohntarifniveaus, etc.) berücksichtigt.

Auf Basis der seitens der Verkehrsunternehmen gemeldeten Kosten nach Kostenarten sind relevante Indizes für die verschiedenen Positionen festgelegt.

Die Fortschreibung der Kosten der Bausteine 1 bis 3 wird jährlich an die aktuelle Entwicklung angepasst unter Verwendung der Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamts sowie weiterer geeigneter Quellen.

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

Folgende Indizes sind festgelegt:

Nr.	Bezeichnung	Fundstelle	Beschreibung
1	P 1 LOHN	FS 16, Reihe 4.3, Nr 1.2 O	tariflicher Stundenlohn
2	E 1 ENERG ALLG.	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 622	Elektrischer Strom , Gas, Fernwärme, Wasser (allg.)
3	E 2 ENERG DIES	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 178	Dieselmotorkraftstoff bei Angabe Großverbraucher
4	E 3 ENERG.FSTROM	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 623	Strom bei Abgabe an Sondervvertragskunden in Hochspannung
5	KAP 1 GEB	FS 17, Reihe 4, Preisindizes für	Instandhaltung Gewerbliche Betriebsgebäude
6	KAP 2 FW	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 589	Teile für Schienenfahrzeuge, (Gleismaterial, Bauwerke, etc.)
7	KAP 3 S/N	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 589	Teile für Schienenfahrzeuge, (Signal, Sicherungs-, Überwachungssyst.)
8	KAP 4 BÜRO/EDV	FS 17, Reihe 7	Verbraucherpreisindex, Gesamtindex ohne Saisonwaren
9	KAP 5 FZ SCH	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 587	Schienenfahrzeuge
10	KAP 6 FZ BUS	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 578	Omnibusse
11	MAT/FL Bus	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 583	Teile und Zubehör für Kraftwagen u. Verbrennungsmotoren
12	MAT/FL SCHIENE	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 589	Teile für Schienenfahrzeuge und Wege
13	SEK/OV	FS 16, Reihe 4.3, Nr 1.2 O	im Wesentlichen P-Kosten
14	SONST	FS 17, Reihe 7	Verbraucherpreisindex, Gesamtindex ohne Saisonwaren

Für jeden Finanzierungsbaustein werden die Indizes gemäß Kostenstruktur und Betriebszweig zu einem Gesamtindex zusammengefasst, der für Fortschreibungszwecke VRR-einheitlich auf die Parameter angewandt wird.

Die Fortschreibung der Kosten des Bausteins 4 wird jährlich an die aktuelle Entwicklung angepasst unter Verwendung der Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamts sowie weiterer geeigneter Quellen.

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

b) Fortschreibung wesentlicher Strukturänderungen

Die Fortschreibung von wesentlichen Strukturänderungen kann eine Änderung des Parameters bzw. der Bezugsgröße zur Folge haben:

- a) durch Änderung der Kostenstruktur und/oder
- b) durch Änderung von Kosten, Erlösen und Leistung

(z. B. bei Änderungen der Kapitalkosten bei Neubauten, Anschaffung neuer Fahrzeuge, Wegfall von Linien und –abschnitten sowie Erweiterungen dieser, wesentlicher Einnahmesteigerungen oder -rückgänge).

Der Meldung von Strukturänderungen ist eine Begründung bzw. Erläuterung der Maßnahmen beizufügen.

c) Berücksichtigung von Effizienzgewinnen

Durch die turnusmäßige Neuermittlung von Soll-Parametern und jährliche Ist-Abrechnung werden Effizienzgewinne in Abzug gebracht.

Anlage 10

zur Finanzierungsrichtlinie

Finanzierungsbeträge laut Verbundetat

Anlage 11
zur Finanzierungsrichtlinie
Formulare Ergebnisrechnung /
Verwendungsnachweis

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Verzeichnis der Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage	11.1	Aufwand
Anlage	11.2	Aufwand je Betriebszweig
Anlage	11.3	Eliminierung außerordentlicher / aperiodischer Aufwendungen
Anlage	11.4	Ertrag
Anlage	11.5	Ertrag je Betriebszweig
Anlage	11.6	Eliminierung außerordentlicher / aperiodischer Erträge
<hr/>		
Anlage	11.7	Infrastrukturvorhaltekosten a) Betriebszweig Bus b) Betriebszweig Schiene c) Betriebsstrecken
Anlage	11.8	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebskosten a) Betriebszweig Bus b) Betriebszweig Straßenbahn/O-Bus c) Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn
Anlage	11.9	Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätskosten a) Kosten b) Fahrzeugbestand und Rechnungswagen Schiene c) Kapazitäten Bus
Anlage	11.10	Betrieb
Anlage	11.11	Ermittlung des Tariflohndeltas
Anlage	11.12	Ermittlung des Tariflohndeltas Neufahrer
Anlage	11.13	TaxiBus / On-Demand-Bus

Anmerkung: **Die Nummerierung der Anlagen im Abfragekatalog zur Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis weicht von der Nummerierung dieser Anlage ab.**

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.1 Aufwand

Aufwand (in Mio. € mit drei Nachkommastellen)				
aufgestellt am:			Jahr:	Ergebnisrechnung Jahr
Bearbeiter/in:			Verkehrsunternehmen:	Vu Name
Telefon:				
1	2	3	4	5
lfd. Nr.	Aufwandspositionen	Insgesamt laut G u V Rechnung	von Spalte 3 abzusetzen neutraler Bereich, ÖPNV-fremde Anteile, verbundfremde ÖPNV-Anteile	ergibt: verbund-relevante Anteile
1.	Materialaufwand			
1.1.	Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie f. bez. Waren			
1.2.	Aufwendungen für bezogene Leistungen			
2.	Personalaufwand			
2.1.	Löhne und Gehälter			
2.2.	soziale Abgaben			
2.3.	Altersversorgung u. Unterstützung			
3.	Abschreibungen			
3.1.	auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen			
3.2.	auf Vermögensg. d. Umlaufvermögens, sow.			
3.3.	auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens			
4.	Sonstiger Aufwand			
4.1.	sonstige betriebliche Aufwendungen			
4.2.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen			
4.3.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			
4.4.	sonstige Steuern			
4.5.	Umlage an der VRR AöR			
4.6.	Sekundärkosten	0,000		0,000
5.	Gesamtaufwand (Nr. 1 - 4)			

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.2 Aufwand je Betriebszweig

Aufwand je Betriebszweig (in Mio. € mit drei Nachkommastellen)						
aufgestellt am:			Jahr:		Ergebnisrechnung Jahr	
Bearbeiter/in:			Verkehrsunternehmen:		VU NR	
Telefon:						
6	7	8	9	10	11	12
Ifd. Nr.	Aufwandspositionen	von Spalte 5, Anlage 5 entfallen auf				
		Straßenbahn	Stadt-bahn	Schwebe-bahn	Omni-bus	Obus
1.	Materialaufwand					
1.1.	Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie f. bez. Waren					
1.2.	Aufwendungen für bezogene Leistungen					
2.	Personalaufwand					
2.1.	Löhne und Gehälter					
2.2.	soziale Abgaben					
2.3.	Altersversorgung u. Unterstützung					
3.	Abschreibungen					
3.1.	auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen					
3.2.	auf Vermögensg. d. Umlaufvermögens, sow. diese die übl. Abschreibungen überschreiten					
3.3.	auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens					
4.	Sonstiger Aufwand					
4.1.	sonstige betriebliche Aufwendungen					
4.2.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen					
4.3.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag					
4.4.	sonstige Steuern					
4.5.	Umlage an der VRR AöR					
4.6.	Sekundärkosten					
5.	Gesamtaufwand (Nr. 1 - 4)					

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.3 Eliminierung außerordentlicher / aperiodischer Aufwendungen

Eliminierung außerordentlicher / aperiodischer Aufwendungen (in Anlage 5 Spalte 5 enthalten) (in Mio. € mit drei Nachkommastellen)				
aufgestellt am:			Jahr:	Ergebnisrechnung Jahr
Bearbeiter/in:			Verkehrsunternehmen:	Vu Name
Telefon:				
1	2	3	4	5
Ifd. Nr.	Aufwandspositionen	verbund-relevante Anteile	davon außerordentl./ aperiodisch	Bemerkung
1.	Materialaufwand			
1.1.	Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie f. bez. Waren			
1.2.	Aufwendungen für bezogene Leistungen			
2.	Personalaufwand			
2.1.	Löhne und Gehälter			
2.2.	soziale Abgaben			
2.3.	Altersversorgung u. Unterstützung			
3.	Abschreibungen			
3.1.	auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens u. Sachanlagen			
3.2.	auf Vermögensg. d. Umlaufvermögens, sow. diese die übl. Abschreibungen überschreiten			
3.3.	auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens			
4.	Sonstiger Aufwand			
4.1.	sonstige betriebliche Aufwendungen			
4.2.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen			
4.3.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			
4.4.	sonstige Steuern			
4.5.	Umlage an der VRR AöR			
4.6.	Sekundärkosten			
5.	Gesamtaufwand (Nr. 1 - 4)			

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.4 Ertrag

Ertrag (in Mio. € mit drei Nachkommastellen)				
aufgestellt am:			Jahr:	Ergebnisrechnung Jahr
Bearbeiter/in:			Verkehrsunternehmen:	Vu Name
Telefon:				
1	2	3	4	5
lfd. Nr.	Ertragspositionen	Insgesamt laut G u V Rechnung	von Spalte 3 abzusetzen neutraler Bereich, ÖPNV-fremde Anteile, verbundfremde ÖPNV-Anteile	ergibt: verbund-relevante Anteile
6.	Umsatzerlöse			
6.1.	Kasstechnische Einnahmen			
6.2.	Saldo Übersteigerausgleich (+/-) (kommunal, BVR und SPNV)			
6.3.	aus anderen Verkehrstarifen			
6.4.	Einnahmenanteile aus verbundweiten Sonderangeboten			
6.5.	Landesleistungen § 11a ÖPNVG NRW: Ausbildungsverkehr-Pauschale			
6.6.	Abgeltungen nach § 231 SGB IX			
6.7.	sonstige Umsatzerlöse einschließlich Reklameflächenvermietung			
6.8.	Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung der Tarife für Sozialtickets			
6.8.1.	Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung des eTarifs NRW			
6.9.	Landesleistungen gem. "Richtlinie Azubi-Ticket"			
7.	Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen			
8.	andere aktivierte Eigenleistungen			
9.	sonstige betriebliche Erträge			
10.	Erträge aus Beteiligungen			
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens			
12.	sonstige Zinsen und ähnliche Erträge			
13.	Zuschuss XBus aus § 11 (1) ÖPNVG NRW			
14.	Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW: ÖPNV-Pauschale			
15.	Summe aller anrechenbaren Erträge (Nr. 6 - 14)			
16.	Gesamtaufwendungen gem. Anlage 5	0,000	0,000	0,000
17.	Finanzierungsbedarf	0,000	0,000	0,000

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.5 Ertrag je Betriebszweig

Ertrag je Betriebszweig (in Mio. € mit drei Nachkommastellen)						
aufgestellt am:				Jahr:	Ergebnisrechnung 2022	
Bearbeiter/in:				Verkehrsunternehmen:	Vu Name	
Telefon:						
6	7	8	9	10	11	12
lfd. Nr.	Ertragspositionen	von Spalte 5, Anlage 10 entfallen auf				
		Straßenbahn	Stadtbahn	Schwebbahn	Omni-bus	Obus
6.	Umsatzerlöse					
6.1.	Kassentechnische Einnahmen					
6.2.	Saldo Übersteigerausgleich (+/-) (kommunal, BVR und SPNV)					
6.3.	aus anderen Verkehrstarifen					
6.4.	Einnahmenanteile aus verbundweiten Sonderangeboten					
6.5.	Landesleistungen § 11a ÖPNVG NRW: Ausbildungsverkehr-Pauschale					
6.6.	Abgeltungen nach § 231 SGB IX					
6.7.	sonstige Umsatzerlöse einschließlich Reklameflächenvermietung					
6.8.	Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung der Tarife für SozialTickets					
6.8.1.	Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung des eTarifs NRW					
6.9.	Landesleistungen gem. "Richtlinie Azubi-Ticket"					
7.	Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen					
8.	andere aktivierte Eigenleistungen					
9.	sonstige betriebliche Erträge					
10.	Erträge aus Beteiligungen					
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens					
12.	sonstige Zinsen und ähnliche Erträge					
13.	Zuschuss XBus aus § 11 (1) ÖPNVG NRW					
14.	Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW: ÖPNV-Pauschale					
15.	Summe aller anrechenbaren Erträge (Nr. 6 - 14)					
16.	Gesamtaufwendungen gem. Anlage 5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
17.	Finanzierungsbedarf	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.6 Eliminierung außerordentlicher / aperiodischer Erträge

Eliminierung außerordentlicher / aperiodischer Erträge (in Anlage 10 Spalte 5 enthalten) (n Mio. € mit drei Nachkommastellen)				
aufgestellt am:			Jahr:	Ergebnisrechnung Jahr
Bearbeiter/in:			Verkehrsunternehmen:	Vu Name
Telefon:				
1	2	5	5a	5b
lfd. Nr.	Ertragspositionen	verbund-relevante Anteile	davon außerordentl./ aperiodisch	Bemerkung
6.	Umsatzerlöse			
6.1.	Kasstechnische Einnahmen			
6.2.	Saldo Übersteigerenausgleich (+/-) (kommunal, BVR und SPNV)			
6.3.	aus anderen Verkehrstarifen			
6.4.	Einnahmenanteile aus verbundweiten Sonderangeboten			
6.5.	Landesleistungen § 11a ÖPNVG NRW: Ausbildungsverkehr-Pauschale			
6.6.	Abgeltungen nach § 231 SGB IX			
6.7.	sonstige Umsatzerlöse einschließlich Reklameflächenvermietung			
6.8.	Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung der Tarife für SozialTickets			
6.8.1	Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung des eTarifs NRW			
6.9.	Landesleistungen gem. "Richtlinie Azubi-Ticket"			
7.	Erhöhung oder Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen			
8.	andere aktivierte Eigenleistungen			
9.	sonstige betriebliche Erträge			
10.	Erträge aus Beteiligungen			
11.	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens			
12.	sonstige Zinsen und ähnliche Erträge			
13.	Zuschuss XBus aus § 11 (1) ÖPNVG NRW			
14.	Landesleistungen § 11 (2) ÖPNVG NRW: ÖPNV-Pauschale			
15.	Summe aller anrechenbaren Erträge (Nr. 6 - 14)			

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.7 a) Infrastrukturvorhaltekosten (Betriebszweig Bus)

Baustein 1 - Infrastrukturvorhaltekosten Betriebszweig Bus			VU-NR:	VU-NR	Jahr:			Jahr:			
			Unternehmer:	Vu Name							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
EDV-Nr.	Ermittlung der Infrastrukturvorhaltekosten, inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten	Kostenstellen	(einschl. Haltestellen)	Fahrtweganlagen	sonstige Streckenanlagen	Betriebshofanlagen (für Fahrzeuge)	Werkstattgebäude (für Fahrzeuge)	verbundene Sicherheits- u. Navigationssysteme	Gesamt		
		Infrastrukturkostenart	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1 IKA:1010	Abschreibungen	vgl. Zeile 16)									
2 IKA:1020	Zinsen	vgl. Zeilen 17 und 18)									
3 IKA:1030	Leasing/Pacht/Miete	vgl. Zeilen 17 und 18)									
4 IKA:1040	Personalkosten	2) 3)									
5 IKA:1050	Materialkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)									
6 IKA:1060	Fremdleistungen	vgl. Zeilen 17 und 18)									
7 IKA:1070	Energiekosten	vgl. Zeilen 17 und 18)									
8 IKA:1080	Sonstige Kosten	vgl. Zeilen 17 und 18)									
9 IKA:1090	Sekundärkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)									
10 IKA:1100	Allgemeine Overheadkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)									
11 IKA:1110	Summe		0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 IKA:1120	abzusetzende Erlöse		0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 IKA:1130	Netto-Infrastrukturkosten		0	0	0	0	0	0	0	0	0
14 IKA:1140	Anlastungen Nutzungsentgelte	vgl. Zeilen 19) und 20)	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
15 IKA:1150	Ergebnis		0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 IKA:1160	davon außerplanmäßige Afa, Sonder-Afa, erhöhte Afa*										
17 IKA:1170	davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*										
18 IKA:1180	davon aperiodische Aufwendungen*										
19 IKA:1190	davon: eigene Nutzungsentgelte für die Infrastruktur *										
20 IKA:1200	davon: Nutzungsentgelte von Dritten*										
21 IKA:1210	Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres										
22 IKA:1220	Restbuchwerte der Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres										
	* mit Begründung anzugeben/detaillierte Aufstellung										
	Datum:										
	Bearbeiter/in:										
	Telefon:										

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.7 b) Infrastrukturvorhaltekosten (Betriebszweig Schiene)

Baustein 1 - Infrastrukturvorhaltekosten Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn, Straßenbahn/O-Bus			VU-NR: Unternehmen: VU NR Vu Name		STR-KM aus Baustein 1: Straßenbahn Stadtbahn		Jahr: IST		Jahr: IST						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
														Kostentitel	
Id. Nr.	EDV- Nr.	Infrastrukturkostenart vgl. Zellen 16)	eigene TEUR	gepachtete TEUR	Bahnhöfe TEUR	Sonst. Strecken- anlagen **) TEUR	TEUR	eigene TEUR	gepachtete TEUR	eigene TEUR	gepachtete TEUR	TEUR	TEUR		
1	2	Ermittlung der Infrastrukturvorhaltekosten, inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten													
		1 KA1010 Abschreibungen vgl. Zellen 17 und 18)													
		2 KA1020 Zinsen vgl. Zellen 17 und 18)													
		3 KA1030 Leasing/Pacht/Miete vgl. Zellen 17 und 18)													
		4 KA1040 Personalkosten 213)													
		5 KA1050 Materialkosten vgl. Zellen 17 und 18)													
		6 KA1060 Fremdleistungen vgl. Zellen 17 und 18)													
		7 KA1070 Energiekosten vgl. Zellen 17 und 18)													
		8 KA1080 Sonstige Kosten vgl. Zellen 17 und 18)													
		9 KA1090 Sekundärkosten vgl. Zellen 17 und 18)													
		10 KA1100 Allgemeine Overheadkosten vgl. Zellen 17 und 18)													
		11 KA1110 Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		12 KA1120 abzusetzende Erlöse													
		13 KA1130 Netto-Infrastrukturkosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		14 KA1140 Anhaltungen Nutzungsentgelte vgl. Zellen 19) und 20)	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%		
		15 KA1150 Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		16 KA1160 davon außerplanmäßige Ala, Sonder-Ala, erhaltene AfA*													
		17 KA1170 davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*													
		18 KA1180 davon aperiodische Aufwendungen*													
		19 KA1190 davon: eigene Nutzungsentgelte für die Infrastruktur*													
		20 KA1200 davon: Nutzungsentgelte von Dritten*													
		21 KA1210 Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres													
		22 KA1220 Restbuchwerte der Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres													
		* mit Begründung anzugeben/detaillierte Aufstellung													
		** inkl. Werkstätten für Fahrweginfrastruktur													
		Datum:													
		Bearbeiter/in:													
		Telefon:													

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.7 c) Betriebsstrecken

Betriebsstrecken

VU-NR:

Verwendungsnachweis [Jahr]

VU:

Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Streckentyp	Strecke km
41	STR100	Betriebsstrecke Stadtbahn unterirdisch	
42	STR200	Betriebsstrecke Schwebebahn/Stadtbahn oberirdisch	
43	STR300	Betriebsstrecke Straßenbahn mit besonderem Bahnkörper	
44	STR400	Betriebsstrecke Straßenbahn im allgemeinen Straßenraum	
45	STR500	Betriebsstrecke Obus	
46	STR600	Betriebsstrecke Omnibus	

aufgestellt am:	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Bearbeiter/in:	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Telefon:	<input style="width: 100%;" type="text"/>
-----------------	---	----------------	---	----------	---

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.8 b) Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebskosten, Betriebszweig Straßenbahn/O-Bus

Baustein 2 - Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten Betriebszweig Straßenbahn/Obus		VU-NR: Unternehmen:		VU NR Vu Name	Jahr: 9 10 11		IST	Jahr		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
lfd. Nr.	EDV-Nr.	Ermittlung der verbund- bzw. AT-bedingten Regie- und Vertriebsmehrkosten; inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten	1) Externe Kosten		2) Interne Kosten Verwaltung/Regie/Sonstige			Summe Sp. 4-8	davon: verbund-induziert	davon: Infrastruktur
			Umlage VRR A&R	Planung Koordinierung	Marketing Finanzmanagement	Vertrieb	Kontrolle veranlasseter Leistungen			
Kostenstellen	Kostenart		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1	1	1 VBLKA1010	Abschreibungen	vgl. Zeile 12 und 16)				0		
2	2	2 VBLKA1020	Zinsen	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
3	3	3 VBLKA1030	Leasing/Pacht/Miete	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
4	4	4 VBLKA1040	Personalkosten	vgl. Zeilen 17, 18 und 19)				0		
5	5	5 VBLKA1050	Materialkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
6	6	6 VBLKA1060	Fremdleistungen	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
7	7	7 VBLKA1070	Energiekosten	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
8	8	8 VBLKA1080	Sonstige Kosten	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
9	9	9 VBLKA1090	Sekundärkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
10	10	10 VBLKA1100	Allgemeine Overheadkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)				0		
11	11	11 VBLKA1110	Summe der Regie- und Vertriebskostenarten		0	0	0	0	0	0
12	12	12 VBLKA1120	abzusetzende Erlöse/Minderkosten					0		
13	13	13 VBLKA1130	Netto-Regie- und Vertriebskosten		0	0	0	0	0	0
14	14	14 VBLKA1140	./. abzüglich "Mindestvertrieb/-regie durch VU ohne Verbund" (10 %)		0	0	0	0	0	0
15	15	15 VBLKA1150	Ergebnis		0	0	0	0	0	0
16	16	16 VBLKA1160	davon außerplanmäßige AfA, Sonder-AfA, erhöhte AfA*					0		
17	17	17 VBLKA1170	davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*					0		
18	18	18 VBLKA1180	davon aperiodische Aufwendungen*					0		
19	19	19 VBLKA1190	Personalmonte					0		
20	20	20 VBLKA1200	Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres					0		
* mit Begründung anzugebende detaillierte Aufstellung										
			Bearbeiter/in:				Datum:			
							Telefon:			

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.8 c) Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebskosten, Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn

Baustein 2 - Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten Betriebszweig Stadtbahn/Schwebebahn		VU-NR: Unternehmen:	VU NR Vu Name	Jahr: 9	IST 10	Jahr: 11							
3		4		5		6		7		8		9	
Ermittlung der verbund- bzw. AT-bedingten Regie- und Vertriebsmehrkosten; inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten		1) Externe Kosten		2) Interne Kosten Verwaltung/Regie/Sonstige		Summe Sp. 4-8		davon: verbund-induziert		davon: Infrastruktur		Plausibilisierung	
Id. Nr.	EDV-Nr.	Kostenart	Kostenstellen	Umlage VRR AöR	Planung Koordination	Marketing Finanzmanagement	Vertrieb	Kontrolle veranlasster Leistungen	Interne Kosten gesamt	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
1	2	1	VBLKA1010	Abschreibungen	vgl. Zeile 12 und 16)								
		2	VBLKA1020	Zinsen	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		3	VBLKA1030	Leasing/Pacht/Miete	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		4	VBLKA1040	Personalkosten	vgl. Zeilen 17, 18 und 19)								
		5	VBLKA1050	Materialkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		6	VBLKA1060	Fremdleistungen	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		7	VBLKA1070	Energiekosten	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		8	VBLKA1080	Sonstige Kosten	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		9	VBLKA1090	Sekundärkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		10	VBLKA1100	Allgemeine Overheadkosten	vgl. Zeilen 17 und 18)								
		11	VBLKA1110	Summe der Regie- und Vertriebskostenarten		0	0	0	0	0	0	0	0
		12	VBLKA1120	abzusetzende Erbsen/Minderkosten									
		13	VBLKA1130	Netto-Regie- und Vertriebskosten		0	0	0	0	0	0	0	0
		14	VBLKA1140	./. abzüglich "Mindestvertrieb/-regie durch VU ohne Verbund" (10 %)		0	0	0	0	0	0	0	0
		15	VBLKA1150	Ergebnis		0	0	0	0	0	0	0	0
		16	VBLKA1160	davon außerplanmäßige AfA, Sonder-AfA, erhöhte AfA*									
		17	VBLKA1170	davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*									
		18	VBLKA1180	davon aperiodische Aufwendungen*									
		19	VBLKA1190	Personalmonte									
		20	VBLKA1200	Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres									
				* mit Begründung anzugeben/detaillierte Aufstellung									
				Datum:									
				Bearbeiter/in:									Telefon:

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.9 a) Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätskosten

Baustein 3 - Vorhaltekosten für Fahrzeuge		VU-Nr: Unternehmen:	VU NR Vu Name	Jahr:					IST	Jahr
		4	5	6	7	8	9			
		Betriebszweig								
		Straßenbahn (100) TEUR	Stadtbahn (200) TEUR	Schwebebahn (300) TEUR	Bus (400) TEUR	O-Bus (500) TEUR	Gesamt TEUR			
1	2	3								
Ermittlung der Fahrzeugkosten Weite Sicht inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten										
Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Kostenstelle (EDV-Nr.)								
1	FZKA1010	Abschreibungen vgl. Zeile 14)								
2	FZKA1020	Zinsen vgl. Zeilen 15 und 16)								
3a	FZKA1030	Leasing/Pacht (ohne Anmietkosten für Fahrzeuge) vgl. Zeilen 15 und 16)								
3b	FZKA1035	Anmietkosten/Mieterträge für Fahrzeuge vgl. Zeilen 15 und 16)								
4	FZKA1040	Personalkosten vgl. Zeilen 15 und 16)								
5	FZKA1050	Materialkosten vgl. Zeilen 15 und 16)								
6	FZKA1060	Fremdleistungen vgl. Zeilen 15 und 16)								
7	FZKA1070	Energiekosten vgl. Zeilen 15 und 16)								
8	FZKA1080	Sonstige Kosten vgl. Zeilen 15 und 16)								
9	FZKA1090	Sekundärkosten vgl. Zeilen 15 und 16)								
10	FZKA1100	Allgemeine Overheadkosten vgl. Zeilen 15 und 16)								
11	FZKA1110	Summe Vollkosten								
12	FZKA1120	abzusetzende Erlöse								
13	FZKA1130	Kosten-Erlöse								
14	FZKA1160	davon außerplanmäßige Afa, Sonder-Afa, erhöhte Afa*								
15	FZKA1170	davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*								
16	FZKA1180	davon aperiodische Aufwendungen*								
17	FZKA1200	Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres								
18	FZKA1210	Restbuchwerte der Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres								
* mit Begründung angeben/detaillierte Aufstellung										
Datum:		Bearbeiter/in:		Telefon:						

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.9 b) Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätskosten, Fahrzeugbestand und Rechnungswagen Schiene

Fahrzeugbestand und Rechnungswagen										
VU-NR:	VU NR	im Falle einer Direktvergabe: maximales Alter der FZ gem. ÖDA:				Jahr		IST	Jahr	
VU:	Vu Name					6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand ¹⁾	davon Alter bis 24 Jahre	davon Alter über 24 Jahre	Rechnungswagen Gesamt	Rechnungswagen bis 24 Jahre	Rechnungswagen über 24 Jahre	
				Anzahl	Anzahl	Anzahl	RW	RW	RW	
1	100 10	Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen) (ER-T)	1,00							
1a	100 20	-Vollklimatisierung	0,10							
1b	100 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
1c	100 40	-Rampe	0,05							
2	110 10	4-Achs-Belwagen (B 4)	0,50							
2a	110 20	-Vollklimatisierung	0,10							
2b	110 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
2c	110 40	-Rampe	0,05							
3	120 10	Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen (ER - 1xGT)	1,10							
3a	120 20	-Vollklimatisierung	0,10							
3b	120 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
3c	120 40	-Rampe	0,05							
4	130 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen (ZR - 1xGT)	1,30							
4a	130 20	-Vollklimatisierung	0,10							
4b	130 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
4c	130 40	-Rampe	0,05							
5	140 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb (MN 6 C/D)	1,40							
5a	140 20	-Vollklimatisierung	0,10							
5b	140 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
5c	140 40	-Rampe	0,05							
6	150 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen (MN 6 C/D-K)	1,50							
6a	150 20	-Vollklimatisierung	0,10							
6b	150 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
6c	150 40	-Rampe	0,05							
7	160 10	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen (ER - 2xGT)	1,20							
7a	160 20	-Vollklimatisierung	0,10							
7b	160 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
7c	160 40	-Rampe	0,05							
8	170 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen (ZR - 2xGT)	1,40							
8a	170 20	-Vollklimatisierung	0,10							
8b	170 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
8c	170 40	-Rampe	0,05							
9	180 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Schützensteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen (ZST 6-K)	1,40							
9a	180 20	-Vollklimatisierung	0,10							
9b	180 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
9c	180 40	-Rampe	0,05							
10	190 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb (MN 8 C/D)	1,50							
10a	190 20	-Vollklimatisierung	0,10							
10b	190 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
10c	190 40	-Rampe	0,05							
11	200 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen (MN 8 C/D-K)	1,60							
11a	200 20	-Vollklimatisierung	0,10							
11b	200 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
11c	200 40	-Rampe	0,05							
12	210 10	Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb (MN 10 C/D)	1,70							
12a	210 20	-Vollklimatisierung	0,10							
12b	210 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
12c	210 40	-Rampe	0,05							
13	220 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (M 2xGT D-NF)	1,60							
13a	220 20	-Vollklimatisierung	0,10							
13b	220 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
13c	220 40	-Rampe	0,05							
14	230 10	Stadtbahnwagen, Typ B, 6achsrig / K5000 (B 6-80/100)	1,60							
14a	230 20	-Vollklimatisierung	0,10							
14b	230 30	-Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
14c	230 40	-Rampe	0,05							

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

15	240	10	Stadtbahnwagen, in Anlehnung an Typ B, 6achsrig, in Niederflerausführung (B 6-80-NF)	1,60						
15a	240	20	- Volkklimatisierung	0,10						
15b	240	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
15c	240	40	- Rampe	0,05						
16	250	10	Docklandwagen, 6achsrig (P 86/89)	1,50						
16a	250	20	- Volkklimatisierung	0,10						
16b	250	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
16c	250	40	- Rampe	0,05						
17	260	10	Stadtbahnwagen, Typ B, 8achsrig (B 8-80/100)	1,80						
17a	260	20	- Volkklimatisierung	0,10						
17b	260	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
17c	260	40	- Rampe	0,05						
18	265	10	Tango (Tango)	1,90						
18a	265	20	- Volkklimatisierung	0,10						
18b	265	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
18c	265	40	- Rampe	0,05						
19	270	10	Zweirichtungs-Vierfachgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise (GN GT-LDZ)	1,80						
19a	270	20	- Volkklimatisierung	0,10						
19b	270	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
19c	270	40	- Rampe	0,05						
20	275	10	Flexity Outlook (FO) / Flexity Classic (FC) / HF6	1,90						
20a	275	20	- Volkklimatisierung	0,10						
20b	275	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
20c	275	40	- Rampe	0,05						
21	280	10	Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (RBG-NF 10)	2,00						
21a	280	20	- Volkklimatisierung	0,10						
21b	280	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
21c	280	40	- Rampe	0,05						
22	290	10	Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (NF 8; NF10 modifiziert)	1,80						
22a	290	20	- Volkklimatisierung	0,10						
22b	290	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
22c	290	40	- Rampe	0,05						
23	295	10	Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (NF 8 U)	1,90						
23a	295	20	- Volkklimatisierung	0,10						
23b	295	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
23c	295	40	- Rampe	0,05						
24	300	10	Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise (ER-2 GT 6 D-NF)	1,40						
24a	300	20	- Volkklimatisierung	0,10						
24b	300	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
24c	300	40	- Rampe	0,05						
25	310	10	Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (ZR-2xGT-6D-NF)	1,80						
25a	310	20	- Volkklimatisierung	0,10						
25b	310	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
25c	310	40	- Rampe	0,05						
26	315	10	Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung (ZR-2xGT-6D-NF) neu	1,90						
26a	315	20	- Volkklimatisierung	0,10						
26b	315	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
26c	315	40	- Rampe	0,05						
27	320	10	Schwebebahn	1,70						
27a	320	20	- Volkklimatisierung	0,10						
27b	320	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
27c	320	40	- Rampe	0,05						
28	330	10	H-Bahn	1,30						
28a	330	20	- Volkklimatisierung	0,10						
28b	330	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
28c	330	40	- Rampe	0,05						
29	340	10	Obus, 3achsrig (OSL)	0,60						
29a	340	20	- Volkklimatisierung	0,10						
29b	340	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
29c	340	40	- Rampe	0,05						
30	350	10	Obus mit Niederflertechnik (OSL N)	0,70						
30a	350	20	- Volkklimatisierung	0,10						
30b	350	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
30c	350	40	- Rampe	0,05						
31	360	10	Gelenk-Obus (OSG)	0,90						
31a	360	20	- Volkklimatisierung	0,10						
31b	360	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
31c	360	40	- Rampe	0,05						
32	370	10	Gelenk-Obus mit Niederflertechnik (OSG N)	1,00						
32a	370	20	- Volkklimatisierung	0,10						
32b	370	30	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
32c	370	40	- Rampe	0,05						
Summe Rechnungswagen										

*) Fahrzeugbestand zum 31.12. des Berichtsjahres

aufgestellt am:

Bearbeiter/in: Telefon:

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.9 c) Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätskosten, Fahrzeugbestand und Rechnungswagen Bus

Fahrzeugbestand und Rechnungswagen										
VU-NR:		im Falle einer Direktvergabe: maximales Alter der FZ gem. ÖDA:						Jahr:		
Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand ¹⁾ Anzahl	davon Alter bis 12 Jahre Anzahl	davon Alter über 12 Jahre Anzahl	Rechnungswagen Gesamt RW	Rechnungswagen bis 12 Jahre RW	Rechnungswagen über 12 Jahre RW	
33	380 10	Pkw (z. B. Taxi - Bus) ohne Bürgerbus (Pkw)	0,25							
33 a	380 20	- Elektroantrieb	0,90							
33 b	380 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
33 c	380 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
33 d	380 50	- Rampe	0,05							
33 e	380 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
33 f	380 70	- Vollklimatisierung	0,10							
33 g	380 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
33 h	380 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
33 i	380 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
34	390 10	Kleinbus 10-15 Plätze (KKB)	0,40							
34 a	390 20	- Elektroantrieb	0,90							
34 b	390 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
34 c	390 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
34 d	390 50	- Rampe	0,05							
34 e	390 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
34 f	390 70	- Vollklimatisierung	0,10							
34 g	390 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
34 h	390 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
34 i	390 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
35	400 10	Kleinbus über 15 Plätze (KB)	0,60							
35 a	400 20	- Elektroantrieb	0,90							
35 b	400 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
35 c	400 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
35 d	400 50	- Rampe	0,05							
35 e	400 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
35 f	400 70	- Vollklimatisierung	0,10							
35 g	400 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
35 h	400 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
35 i	400 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
36	410 10	Midibus (MB)	0,90							
36 a	410 20	- Elektroantrieb	0,90							
36 b	410 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
36 c	410 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
36 d	410 50	- Rampe	0,05							
36 e	410 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
36 f	410 70	- Vollklimatisierung	0,10							
36 g	410 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
36 h	410 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
36 i	410 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
37	420 10	Standardlinienbus (10-13,5 m) (SL)	1,00							
37 a	420 20	- Elektroantrieb	0,90							
37 b	420 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
37 c	420 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
37 d	420 50	- Rampe	0,05							
37 e	420 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
37 f	420 70	- Vollklimatisierung	0,10							
37 g	420 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
37 h	420 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
37 i	420 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
38	430 10	Europabus (Schnellbus) (EL S)	1,00							
38 a	430 20	- Elektroantrieb	0,90							
38 b	430 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
38 c	430 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
38 d	430 50	- Rampe	0,05							
38 e	430 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
38 f	430 70	- Vollklimatisierung	0,10							
38 g	430 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
38 h	430 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
38 i	430 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
39	440 10	Standardgelenkbus (SG)	1,40							
39 a	440 20	- Elektroantrieb	0,90							
39 b	440 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
39 c	440 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
39 d	440 50	- Rampe	0,05							
39 e	440 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
39 f	440 70	- Vollklimatisierung	0,10							
39 g	440 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
39 h	440 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
39 i	440 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
40	450 10	Standardgelenkbus (Schnellbus) (SG S)	1,50							
40 a	450 20	- Elektroantrieb	0,90							
40 b	450 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
40 c	450 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
40 d	450 50	- Rampe	0,05							
40 e	450 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
40 f	450 70	- Vollklimatisierung	0,10							
40 g	450 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
40 h	450 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
40 i	450 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
41	460 10	Doppeldecker (DL)	1,30							
41 a	460 20	- Elektroantrieb	0,90							
41 b	460 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
41 c	460 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
41 d	460 50	- Rampe	0,05							
41 e	460 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
41 f	460 70	- Vollklimatisierung	0,10							
41 g	460 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
41 h	460 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
41 i	460 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
42	470 10	Großraumbus (> 13,5 m) (GRB)	1,20							
42 a	470 20	- Elektroantrieb	0,90							
42 b	470 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
42 c	470 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
42 d	470 50	- Rampe	0,05							
42 e	470 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
42 f	470 70	- Vollklimatisierung	0,10							
42 g	470 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
42 h	470 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
42 i	470 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
43	480 10	Doppeldecker-Großraumbus (> 12 m) (DD-GRB)	1,50							
43 a	480 20	- Elektroantrieb	0,90							
43 b	480 30	- Wasserstoffantrieb	0,70							
43 c	480 40	- fremdkraftbetätigter Lift	0,10							
43 d	480 50	- Rampe	0,05							
43 e	480 60	- Euro V, EEV oder gleichwertiges System	0,10							
43 f	480 70	- Vollklimatisierung	0,10							
43 g	480 80	- Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05							
43 h	480 90	- Erfüllung der Abgasnorm Euro VI	0,15							
43 i	480 100	- Busse in Leichtbauweise jeweiliger Typ und Modell als Einzelfallentscheidung	0,10							
*) Fahrzeugbestand zum 31.12. des Berichtsjahres										
Summe Rechnungswagen				0			0,00	0,00	0,00	

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.10 Betrieb

Baustein 4 - Betriebskosten Jahr: _____ IST _____ Jahr _____

VU-Nr.: _____ VU-NR _____
 Unternehmen: _____ Vu Name _____

Bitte nur die gelben Felder ausfüllen

1	2	3	4	5	6	7	8	
Lfd. Nr.	Informationsgröße	Angaben in	Schiene	Bus	Gesamt	optional Veränderung z. Plan in % ³⁾ Schiene	optional Veränderung z. Plan in % ³⁾ Bus	
1	KST Fahrerlöhne ¹⁾	T-Euro			-			
2	KST Sonstige Betriebskosten	T-Euro	Ermittlung über VRR-Ergebnisrechnung / Bausteine					
3	Fahrerstunden gesamt	Anzahl			-			
4	Fahrplanstunden ²⁾	Anzahl			-			
5	- davon Auftragsunternehmen (v. Nr. 4)	Anzahl			-			
6	- davon SVZ	Anzahl			-			
7	- davon Auftragsunternehmen (v. Nr. 6)	Anzahl			-			
8	Fahrplan-Kilometer ²⁾	Nutzwagenkm	-		-			
9	- davon SVZ	Nutzwagenkm			-			
10	- davon HVZ	Nutzwagenkm			-			

Datum: _____ Bearbeiter/in: _____ Telefon: _____

¹⁾ Summe aus Lohn- und Lohnnebenkosten zzgl. Überstunden.
 Abweichend von der Planung sind im IST auch die variablen Lohnkosten mit den entsprechenden Lohnnebenkosten zu berücksichtigen.

²⁾ Ist-Wert auf Basis fortgeschriebener Sollwerte

³⁾ soweit Angaben in Spalten 4-6 nicht möglich (SVZ/HVZ), dann %-Veränderung, wobei diese gesondert zu erläutern ist

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Beschreibung Verwendungsnachweis Baustein 4 - Betriebskosten

(Meldung in Jahreswerten)

Betrachtung der Zeilenstruktur

Zeile 1) KST (Kosten) Fahrerlöhne:

siehe Fußnote 1 im Erhebungsbogen: Summe aus Lohn- und Lohnnebenkosten zzgl. Überstunden; abweichend von der Planung für BS 4b sind im IST auch die variablen Lohnkosten mit den entsprechenden Lohnnebenkosten zu berücksichtigen.

Zuführung bzw. Auflösungen von Pensionsrückstellungen (nicht: außerordentliche) können dann im Verwendungsnachweisbogen "Betrieb, Zeile1)" berücksichtigt werden, sofern solche Positionen auch bei der Ermittlung der Personalkosten in BS 4b (vgl. Anlage 4-2, S. 37 ff der FinRil VRR; Arbeitsblatt "1.1 Stundensatz" und die dazugehörigen Anlagen) berücksichtigt wurden.

Zeile 2) KST (Kosten) Sonstige Betriebskosten:

Diese ergeben sich rechnerisch bei der Verwendungsnachweisprüfung durch Subtraktion der Kosten gemäß Zeile 1 von den "verbleibenden bereinigten Betriebskosten 2" gemäß Rechenschema VRR.

Zeile 3) Fahrerstunden Gesamt

Dient der Verprobung des in BS 4b Plan gemeldeten Stundensatzes, indem die Kosten aus Zeile 1 durch die Fahrerstunden aus Zeile 3 geteilt werden. Hier ist zu beachten, dass analog Zeile 1 alle eigenen Fahrerstunden inkl. Überstunden und ggf. unproduktiven Stunden angesetzt werden müssen.

Zeile 4) Fahrplanstunden (vgl. FinRil VRR, Anlage 2-4, S. 13, Arbeitsblatt 1.4 Leistungen (VU)

siehe Fußnote 2 im Erhebungsbogen: Ist-Wert auf Basis fortgeschriebener Sollwerte (Korrektur der Planung)

Hier ist die reine Fahrplanzeit anzusetzen, diese entspricht:

Lenkzeit [=Fahrzeit + Haltezeit] + Ein-/Ausfahrzeiten + Wendezeiten

Zeile 5) davon Anteil an Zeile 4 in der SVZ

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.11 Ermittlung des Tariflohndeltas (Betriebszweig Bus/Schiene)

		VU-Nr		Verwendungsnachweis [Jahr]	
		VU-Name		Betriebszweig	
		Verwendungsnachweis [Jahr]		Verwendungsnachweis [Jahr]	
1	2	3	4	5	6
LNR	Angaben in	Summe	Altfahrer	Neufahrer	
I. Ermittlung der Ist-Gesamtpersonalkosten Fahrer					
1	KST-Fahrerlöhne ¹⁾	€	0,00	0,00	0,00
2	Anteil Altfahrer / Neufahrer in % ²⁾	%	0,00%	0,00%	0,00%
II. Ermittlung des Tariflohndeltas auf Basis des Referenzstundenlohns					
4	Fahrplanstunden (eigene) ³⁾ / Anteil Altfahrer	h	0,00	0,00	
5	Referenzstundenlohn ⁴⁾	€	0	0,00	
6	Referenzpersonalkosten Altfahrer (Zeile 5 x Zeile 6)	€	0,00	0,00	
7	Tariflohndelta (Zeile 2 - Zeile 7)	€	0,00	0,00	
III. Ermittlung des Tariflohndeltas auf Basis des Parameters 4b					
9	Parameter 4b ⁵⁾	€	0	0,00	
10	Fahrplanstunden Altfahrer (eigene) (gem. Zeile 5)	h	0,00	0,00	
11	Tariflohndelta (Zeile 10 x Zeile 11)	€	0,00	0,00	
IV. Ermittlung des Tariflohndeltas gem. Verwendungsnachweis					
13	Tariflohndelta gem. Referenzstundenlohn	€	0,00	0,00	
14	Tariflohndelta gem. Parameter Baustein 4b	€	0,00	0,00	
15	Tariflohndelta gem. Verwendungsnachweis (geringerer Wert aus Zeile 14 und Zeile 15)	€	0,00	0,00	
V. Anspruch Tariflohndelta aus Finanzierungsbescheid und Verwendungsnachweis					
17	Tariflohndelta gem. Finanzierungsbescheid	€	0,00	0,00	
18	Tariflohndelta gem. Verwendungsnachweis (gem. Zeile 16)	€	0,00	0,00	
19	Anspruch Tariflohndelta (geringerer Wert aus Zeile 18 und Zeile 19)	€	0,00	0,00	
20		€	0,00	0,00	

Datum: _____ Bearbeiter/in: _____ Telefon: _____

¹⁾ gem. Anlage 18a (Baustein 4 - Betriebskosten) iFd. Nr. 1
²⁾ Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Sollarbeitsstunden im Jahresdurchschnitt
³⁾ gem. Anlage 18a (Baustein 4 - Betriebskosten) iFd. Nr. 4 abzgl. iFd. Nr. 5
⁴⁾ gem. Ermittlung des Bausteins 4b zum Finanzierungsbescheid (Zeile: "Gesamt: Stundenlohn Referenz")
⁵⁾ gem. Ermittlung des Bausteins 4b zum Finanzierungsbescheid (Zeile: "Parameter 4b")

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.12 Ermittlung des Tariflohndeltas Neufahrer

Baustein 4c II Fall 1 (optional) Ermittlung des Tariflohndeltas		VU-Nr	VU Name	VU NR	
Bitte nur die gelb unterlegten Felder ausfüllen!!!		Betriebszweig	Jahr:	IST Jahr	
1	2	3	4	5	6
LNR	Angaben in	Summe	Altfahrer	Neufahrer	
I. Ermittlung der Ist-Gesamtpersonalkosten Fahrer					
2	KST-Fahrerlöhne ¹⁾	€	0,00	0,00	0,00
II. Ermittlung des Tariflohndeltas auf Basis des Referenzstundenlohns					
4	Anteil Altfahrer / Neufahrer in % ²⁾	%	0,00%	0,00%	0,00%
5	Fahrplanstunden (eigene) ³⁾ / Anteil Neufahrer	h	0,00	0,00	0,00
6	Referenzstundenlohn ⁴⁾	€	0,00	0,00	0,00
7	Referenzpersonalkosten Neufahrer (Zeile 5 x Zeile 6)	€			0,00
8	Tariflohndelta (Zeile 2 - Zeile 7)	€			0,00
III. Ermittlung des Tariflohndeltas auf Basis des Parameters 4c II Fall 1					
10	Parameter 4c II Fall 1 ⁵⁾	€	0,00		
11	Fahrplanstunden Neufahrer (eigene) (gem. Zeile 5)	h			0,00
12	Tariflohndelta (Zeile 10 x Zeile 11)	€			0,00
IV. Ermittlung des Tariflohndeltas gem. Verwendungsnachweis					
14	Tariflohndelta gem. Referenzstundenlohn	€			0,00
15	Tariflohndelta gem. Parameter Baustein 4c II Fall 1	€			0,00
16	Tariflohndelta gem. Verwendungsnachweis (geringerer Wert aus Zeile 14 und Zeile 15)	€			0,00
V. Anspruch Tariflohndelta aus Finanzierungsbescheid und Verwendungsnachweis					
17	Tariflohndelta gem. Finanzierungsbescheid	€	0,00		
18	Tariflohndelta gem. Verwendungsnachweis (gem. Zeile 16)	€			0,00
19	Anspruch Tariflohndelta (geringerer Wert aus Zeile 18 und Zeile 19)	€			0,00
Datum:	Bearbeiter/in:		Telefon:		
¹⁾	gem. Anlage 18a (Baustein 4 - Betriebskosten) lfd. Nr. 1				
²⁾	Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Solarbeitsstunden im Jahresdurchschnitt				
³⁾	gem. Anlage 18a (Baustein 4 - Betriebskosten) lfd. Nr. 4 abzgl. lfd. Nr. 5				
⁴⁾	gem. Ermittlung des Bausteins 4c II Fall 1 zum Finanzierungsbescheid (Zeile: "Gesamt: Stundenlohn Referenz")				
⁵⁾	gem. Ermittlung des Bausteins 4c II Fall 1 zum Finanzierungsbescheid (Datei: BS04b Tarif Neuf ; Zeile: "Parameter 4b")				

Formulare Ergebnisrechnung / Verwendungsnachweis

Anlage 11.13 TaxiBus/On-Demand-Bus

1		2		3		4		5		6		7		8		9			
																		Lfd. Nr.	
1																			
2																			
3																			
4																			
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
25																			
Σ																			

TaxiBus / On-Demand-Bus
(nicht AnrufSammeltaxi - AST)

Betriebszweig: Alternative Bedienungsform

aufgestellt am:

Bearbeiter/in:

Telefon:

VU-Nr

VU-Name

Jahr:

VU NR

Vu Name

IST Jahr

wird vom VRR ermittelt
(Aufwand abzgl. Anzahl Fahrgäste bewertet mit durchschnittl. Erlösen)

Anlage 12
zur Finanzierungsrichtlinie
Anhangsabrechnung im VRR

Stand: 3. November 2011

Anhangsabrechnung im VRR

Gliederung

1. Europarechtliche Grundlage	3
2. Rechtlicher Rahmen für die Anhangsabrechnung im VRR	3
2.1 Finanzierungssystem im VRR	3
2.2 Anhangsabrechnung gem. VO (EG) 1370/2007 im VRR	3
3. Vorgaben des Anhangs.....	5
3.1 Datenbasis.....	5
3.2 Anwendungsfälle	6
3.3 Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts.....	7
3.4 Netzeffekte.....	7
3.5 Bewertungsvorgaben.....	9
3.6 Vorgaben für die Trennungsrechnung	9
3.7 Angemessener Gewinn	9
3.8 Anreizsystem	11
3.8.1 Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung	11
3.8.2 Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität	13
3.9 Erleichterungsvorschriften bei Verkehren von untergeordneter Bedeutung bzw. kleineren Unternehmen im VRR.....	14

Anhangsabrechnung im VRR

1. Europarechtliche Grundlage

Am 3. Dezember 2009 ist die VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Diese enthält einen Anhang, der „Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Art. 6 Abs. 1 genannten Fällen“ festlegt. Dabei handelt es sich bei den in Art. 6 Abs. 1 genannten Fällen um Ausgleichsleistungen in Zusammenhang mit einer Allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Artikel 8 enthält Übergangsregelungen bezüglich der Anwendung der VO für Bestandsbeträuerungen.

2. Rechtlicher Rahmen für die Anhangsabrechnung im VRR

2.1 Finanzierungssystem im VRR

Der VRR als zuständige Behörde hat die Vorgaben der VO für Bestandsbeträuerungen im VRR sowohl in der Zweckverbandssatzung als auch in der Finanzierungsrichtlinie geregelt. (vgl. § 5 Abs. 2 Nr. 1 sowie § 18 Abs. 2b ZVS). In Tz. 5.5 der Finanzierungsrichtlinie sind die Regelungen des Anhangs zur VO festgelegt. Danach darf ab dem 1. Januar 2010 die Höhe der Ausgleichsbeträge den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt entspricht.

Die in Tz. 2 der Richtlinie genannten Finanzierungen beziehen sich lediglich auf die der Beträuerung zu Grunde liegenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der haushaltsrechtlichen Vorgaben.

2.2 Anhangsabrechnung gem. VO (EG) 1370/2007 im VRR

In der Anhangsabrechnung wird im Rahmen einer Überkompensationsprüfung festgestellt, ob einem Unternehmen insgesamt übermäßige Ausgleichsleistungen im VRR gewährt wurden. Nach den Vorgaben der VO ist die Anhangsabrechnung pro Unternehmen aufzustellen. Sie ist eine Gesamtrechnung unter Berücksichtigung sämtlicher Leistungen, Finanzierungen und sonstiger Effekte innerhalb und außerhalb des Netzes, für welches gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Abgrenzung zu sonstigen Leistungen ausgeglichen werden. Insofern geht die Anhangsabrechnung über das VRR-Finanzierungssystem gemäß Tz. 2 der Finan-

Anhangsabrechnung im VRR

zierungsrichtlinie hinaus. Die Vorgaben gemäß Tz. 4 und 5 des Anhangs sind in Anlage 7 der Richtlinie berücksichtigt. Die Tz. 2, 3, 6 und 7 des Anhangs sind in dieser Anlage 12 bzw. in Anlage 11 Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis geregelt. Ergänzend berücksichtigt Anlage 13 Prüferrichtlinie die Vorgaben des IDW PS 700.

Da der VRR lediglich für die auf seinem Verkehrsgebiet erbrachten Ausgleichsleistungen zuständig ist, wird die Abrechnung des Anhangs nur für die im Netz des VRR gewährten Ausgleichsleistungen erstellt.

Die VO definiert die Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, als sämtliche in einem Paket gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehenden Kosten und Einnahmen. Diese sind im Rahmen der Anhangsabrechnung zu berücksichtigen.

Somit umfasst die Anhangsabrechnung nicht nur die im Rahmen der Finanzierungsrichtlinie ausgeglichenen Mittel, sondern sämtliche Aufwendungen und Erlöse in Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Neben den Finanzierungsmitteln, die über die Finanzierungsrichtlinie des VRR gewährt werden, fließen den Verkehrsunternehmen im VRR derzeit noch nachfolgende Ausgleichsleistungen zu:

- Bis 2010: Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG;
- ab 2011: Allgemeine Vorschrift: Ausbildungsverkehr-Pauschale gem. § 11a ÖPNVG NRW
- ab 2011: Allgemeine Vorschrift: Sozialticket
- Abgeltungen nach § 148 SGB IX
- Landesleistungen nach § 11 (2) ÖPNVG NRW (investive Fahrzeugförderung)
- Landesleistungen nach § 11 (2) ÖPNVG NRW (Fahrzeugvorhaltung)
- Landesleistungen nach § 11 (2) ÖPNVG NRW (weitergeleitete AT-Pauschale (10%))
- Landesleistungen nach § 12 ÖPNVG NRW
- Landesleistungen nach § 13 ÖPNVG NRW
- etc.

Anhangsabrechnung im VRR

3. Vorgaben des Anhangs

Der Anhang ist in sieben Textziffern gegliedert:

- 1) Anwendungsfälle
- 2) Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts
- 3) Netzeffekte
- 4) Bewertungsvorgaben
- 5) Vorgaben für die Trennungsrechnung
- 6) Angemessener Gewinn
- 7) Anreizsystem

3.1 Datenbasis

Basis für die Anhangsabrechnung im VRR sind die testierten handelsrechtlichen Jahresabschlüsse der Verkehrsunternehmen. Die Schemata der Anlagen 11/1 (Aufwand) und 11/4 (Ertrag) der Finanzierungsrichtlinie stellen Aufwendungen und Erträge insgesamt lt. G u V sowie aufgeteilt auf die verbundrelevanten und neutralen/ÖPNV-fremden/verbundfremden Anteile dar.

Der verbundrelevante Anteil bezieht sich auf das Netz, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Als Netz gilt hier der verbundrelevante Anteil, der auch Verkehre außerhalb des Zweckverbandes VRR umfassen kann. Diese müssen jedoch gesondert betrachtet werden.

Die Schemata der Anlage 11 der Finanzierungsrichtlinie gliedern den betrauten Bereich in die Betriebszweige Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, Omnibus und O-Bus. In Anlagen 11/3 (Aufwand) und 11/6 (Ertrag) werden die verbundrelevanten Aufwendungen und Erlöse bezüglich außerordentlicher und aperiodischer Positionen mit einem Davon-Vermerk aufgegliedert. Außerordentliche und aperiodische Aufwendungen bzw. Erträge dürfen nach Inkrafttreten des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 nicht mehr eliminiert werden, da gemäß Ziff. 4 des Anhangs alle Aufwendungen und Erträge zu berücksichtigen sind. Die dargestellten Sondersachverhalte in Bezug auf außerordentliche und aperiodische Positionen sind allerdings bei der Beurteilung des angemessenen Gewinns sowie bei der Mehrjahresbetrachtung zu berücksichtigen. So können z. B. im laufenden Jahr bereits im Vorjahr berücksichtigte Sachverhalte einmalig eliminiert werden (Vermeidung Doppelerfassung).

Anhangsabrechnung im VRR

Zur Ermittlung der angemessenen Kapitalrenditen werden zusätzlich die Restbuchwerte und die Restbuchwerte der Anlagen in Bau benötigt, die sich aus den Meldeblättern der Bausteine 1 bis 3 ergeben.

Insofern kann die Anhangsabrechnung zum größten Teil aus den dem VRR bereits vorliegenden Daten ermittelt werden.

Zusätzlich zu den o.g. Formularen der Anlage 11 sind die beigefügten Formulare gemäß dieser Anlage 12 zu berücksichtigen. Die einzelnen Formulare werden - soweit notwendig - unter den entsprechenden Punkten im Einzelnen erläutert.

3.2 Anwendungsfälle

Tz. 1 des Anhangs verwendet den Begriff der Ausgleichsleistung, der in Art. 2 lit. g der VO wie folgt definiert wird:

Jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird

Tz. 1 des Anhangs listet die Fälle auf, die eine Anwendung des Anhangs nach sich ziehen.

Dies sind:

- Interne Betreiber (Art 5 Abs. 2)
- Direktvergaben an kleine und mittlere Unternehmen bzw. Vergaben geringen Umfangs (Art 5 Abs. 4)
- Notvergaben (Art 5 Abs. 5)
- Vergaben im SPNV (Art 5 Abs.2) oder
- im Falle allgemeiner Vorschriften

Darüber hinaus ist der Anhang auch auf Bestandsbetrauungen und Übergangsregelungen anzuwenden.

Darüber hinaus ist eine verbindliche Anwendung des Anhangs bereits ab dem Jahr 2010 sowohl in der Zweckverbandssatzung als auch in der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

Anhangsabrechnung im VRR

3.3 Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts

Die Übersicht der Vorgehensweise zur Anhangsabrechnung im VRR ist in Anlage 12/1 dargestellt.

Tz. 2 des Anhangs definiert den finanziellen Nettoeffekt als die Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes.

Hierunter werden im VRR die Aufwendungen und Erträge des Betreibers verstanden.

Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekts wird folgendes Berechnungsschema im VRR vorgegeben:

Die gesamten Ausgleichsleistungen dürfen den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht erfüllt worden wären. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts geht der VRR nach dem folgenden Modell vor:

Kosten, die in Verbindung mit dem Paket der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im VRR entstehen, die vom VRR oder anderen Behörden auferlegt wurden und die, die Bestandsbetrauungen betreffen bzw.

die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und in einer allgemeinen Vorschrift enthalten sind,

abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des VRR-Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird,

abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt werden,

zuzüglich eines angemessenen Gewinns

ergeben den finanziellen Nettoeffekt.

3.4 Netzeffekte

Im Rahmen der Anhangsabrechnungen sind die im Anhang der VO (EG) 1370/2007 unter Nummer 2 bzw. unter Nummer 3 genannten Netzeffekte zu berücksichtigen. Danach sind zum einen alle positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen,

Anhangsabrechnung im VRR

welches im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird, zu berücksichtigen (interne Netzeffekte).

Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen kann zu anderen Auswirkungen auf mögliche Beförderungstätigkeiten eines Betreibers haben, die über die betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinausgehen. Zur Vermeidung von übermäßigen und unzureichenden Ausgleichsleistungen sind daher bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts alle quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze zu berücksichtigen (externe Netzeffekte).

Maßgebend für die Beurteilung der Netzeffekte ist das definierte Netz im VRR, d.h. externe Netzeffekte können nur außerhalb des VRR auftreten, da der finanzielle Nettoeffekt im VRR sämtliche interne Effekte bereits berücksichtigt.

Die netzbezogene Zuschreibung im Rahmen der Trennungsrechnung bezüglich Aufwendungen und Erlösen erfolgt, soweit möglich, direkt bzw. soweit nicht möglich, über sachgerechte Schlüssel, jeweils auf Basis der gültigen handels- und steuerrechtlichen Vorschriften (gem. Anhang der VO (EG) 1370/2007).

Maßgebend für die Beurteilung der Netzeffekte im VRR ist i. d. R. das Bedienungsgebiet (sprich das ÖPNV Netz des VU im VRR). Das Netz beinhaltet die Betriebszweige Bus und Schiene (Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebbahn und O-Bus).

Die Analysen, ob Netzeffekte vorliegen, werden in einzelnen Funktionsbereichen des Unternehmens bzw. im Rahmen einer Gesamtbetrachtung durchgeführt.

Aufgrund der Geschlossenheit des Netzes und der o.g. Vorgehensweise unter Einbeziehung aller Leistungen, Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Finanzierung im VRR sind interne Netzeffekte bei zutreffender Kalkulation der Trennungsrechnung im VRR grundsätzlich bereits berücksichtigt. Davon ausgenommen wären Netzeffekte im VRR-Bedienungsgebiet im Zusammenhang mit dem neutralen Bereich (z.B. Gelegenheitsverkehr, Leistungen für Dritte). Positive und negative Netzeffekte dürfen nicht saldiert werden. Es sind nur positive interne Netzeffekte zu berücksichtigen.

Anhangsabrechnung im VRR

Externe Netzeffekte können z.B. in Bezug auf verbundfremde ÖPNV-Anteile und verbundfremde sonstige Tätigkeiten anfallen. Diese müssen im Hinblick auf ihre Quantifizierbarkeit hin überprüft werden:

Soweit die Anhangsabrechnung im ÖPNV betriebszweigbezogen erfolgt, sind quantifizierbare Netzeffekte zwischen den Sparten des ÖPNV im VRR formal als externe Netzeffekte anzusehen und zu berücksichtigen.

Die Ermittlung der Netzeffekte gem. Tz. 2 und Tz. 3 des Anhangs findet sich in Anlage 12/6.

3.5 Bewertungsvorgaben

Die Berechnung der Aufwendungen und Erträge im Sinne von Kosten und Einnahmen gem. Anhang VO (EG) 1370/2007 erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften. Diese Regelung findet sich unter Punkt 6.4 der Finanzierungsrichtlinie.

3.6 Vorgaben für die Trennungsrechnung

Die Transparenzvorgaben sind unter Punkt 6 „Rechnungslegung“ der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

3.7 Angemessener Gewinn

Bei der Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts kann ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden. Tz. 6 des Anhangs definiert diesen als eine in dem betreffenden Sektor übliche Kapitalrendite, unter Berücksichtigung eines eingegangenen oder entfallenden Risikos aufgrund des Eingreifens der Behörde. Wegen der Vergleichbarkeit ist bei nachfolgenden Kriterien im Bezug auf den angemessenen Gewinn auf ein Ergebnis vor Zinsen und (Ertrag-) Steuern abzustellen (EBIT-Darstellung).

Ein angemessener Gewinn im Sinne dieser Vorschrift ist anhand von objektiven Kriterien wie folgt zu beurteilen:

- a) Eine angemessene Kapitalrendite im schienengebundenen Verkehr ist als angemessene Gesamtkapitalrendite i.S: von ROI (return on investment) zu verstehen (Finanzierungsform unabhängig, s.o.)

Im Hinblick auf die Probleme bei der Vergleichbarkeit bezogen auf vorhandene Marktdaten und unterschiedliche Finanzierungsstrukturen wird im VRR der ROA (=

Anhangsabrechnung im VRR

return on assets) in der Ausprägung der Restbuchwerte des Anlagevermögens zum jeweiligen Stichtag als Bezugsgröße festgelegt, soweit Verkehrsunternehmen ihre Leistungen weitgehend selbst erbringen und den entsprechenden Fuhrpark weitgehend selbst vorhalten. Soweit dies nicht vorliegt, ist auf den ROI abzustellen.

Bei der Beurteilung der Angemessenheit muss der marktübliche Fremdkapitalzinssatz für solche Investitionen zuzüglich eines Zuschlags für eingegangenes Risiko bzw. Abschlag für entfallenes Risiko einschließlich marktüblichen Gewinnzuschlägen berücksichtigt werden.

Für die Beurteilung der Obergrenze der Angemessenheit sind die maßgebenden KOM-Entscheidungen (z.B. im ÖPNV Bus Südmähren, hilfsweise für SPNV z.B. danske statsbaner) unter Berücksichtigung objektiver und regionaler Marktkriterien und der Berücksichtigung der Prüfung des Anreizsystems gemäß Tz. 3.8. im Einzelfall heranzuziehen.

- b) Im Bussektor ist der Kapitalrendite außerdem eine regional angemessene Marge (Umsatz- oder Kostenrendite) gegenüber zu stellen; da in diesem Sektor die Kapitalkosten, anders als im schienenengebundenen Verkehr, i.d.R. von untergeordneter Bedeutung sind. Wegen der Vergleichbarkeit muss diese innerhalb einer Bandbreite regionaler wirtschaftlicher Rendite des betreffenden Sektors liegen und das getragene Risiko ausreichend berücksichtigen.

(Begründung für den regionalen Ansatz: Es liegen regional höchst unterschiedliche Personalkosten und Ertragslagen sowie eine unterschiedliche Förderpraxis der Aufgabenträger vor.)

Hierbei dürfen die Ausgleichsleistungen der Behörde bei der Berechnungsbasis nicht angesetzt werden.

Beispiele für den Ansatz eines vergleichbaren, angemessenen Gewinnes:

- ROS = return on sales (ohne Ausgleichsleistungen) bei Kostendeckung >100%
- ROC = return on costs bei Kostendeckung ≤ 100%

Für die Beurteilung der Obergrenze der Angemessenheit sind die Verhältnisse im Einzelfall anhand der maßgebenden KOM-Entscheidungen im Bussektor (z.B. Südmähren max. 7,85% Marge) unter Berücksichtigung objektiver und regionaler Marktkriterien und der Berücksichtigung der Prüfung des Anreizsystems gemäß Tz. 3.8 im Einzelfall heranzuziehen.

Anhangsabrechnung im VRR

Der Gesamtbetrag von a) und b) ist abhängig von der jeweiligen Kapital-, Ertrags- und Kostenstruktur festzulegen. Hierbei sind die tatsächlichen Strukturen nach objektivem Maßstab zu beurteilen (z.B. eigener Fuhrpark, Subunternehmerquote, Investitionsförderungen, sonstige Förderungen).

3.8 Anreizsystem

Gem. Tz. 7 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist
- und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.

3.8.1 Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung

Das VRR-Finanzierungssystem berücksichtigt die Entscheidung des EuGH zur Rechtssache AltmarkTrans und die darin aufgestellten vier Kriterien. Inhaltlich finden sich die ersten drei Kriterien des AltmarkTrans-Urteils auch im Anhang der VO (EG) 1370/2007 wieder. Über die Anforderungen des Anhangs hinaus, wird durch das VRR-Finanzierungssystem auch das vierte AltmarkTrans- Kriterium erfüllt. Hierfür werden durch einen externen Gutachter Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore für die Finanzierungsbausteine unter Berücksichtigung der Marktentwicklung innerhalb sowie außerhalb des VRR und weiterer Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore ("durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen"; Überprüfung des Kostenmaßstabs) ermittelt. Im Rahmen von Vergleichsanalysen werden alle Daten der Verkehrsunternehmen bereits im Vorhinein (d. h. vor Beginn des Abrechnungsjahres) einer Prüfung unterzogen. Liegt ein Verkehrsunternehmen bei dieser Prüfung mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten innerhalb oder unter der im VRR ermittelten Korridore für Richtwerte bzw. Vergleichswerte, wird maximal der unternehmensspezifische Soll- bzw. Ist- Wert zugrunde gelegt. Liegt ein Verkehrsunternehmen mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten über dem Korridor von Richt- und Vergleichswerten im VRR, findet eine Kürzung auf die Obergrenze des Korridors statt. Somit ist für die Verkehrsunternehmen seitens des VRR ein Anreiz geregelt, dass keinesfalls eine Überschreitung des Richt- bzw. Vergleichswerts stattfindet. Die Fortschreibung der Richt- und Vergleichswerte ist in Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

Anhangsabrechnung im VRR

Diese so ermittelten EU-konformen Ausgleichsparameter können im Rahmen der lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS durch den Aufgabenträger entsprechend der haushaltsrechtlichen Beschränkungen verringert werden. Hier kann der Aufgabenträger neben qualitativen auch wirtschaftliche Anreize festlegen. Die Vorgaben für diese Anreize finden sich finanziell im Verbundetat wieder. Neben der Deckelung der Finanzierungsbeträge im Vorhinein durch den Verbundetat, werden die Finanzierungsbeträge auch auf die Ergebnisse der Ergebnisrechnung gedeckelt. Grundsätzlich findet eine Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erst statt, wenn eine entsprechende Betrauung vorliegt. Im Rahmen dieser Betrauung können wirtschaftliche bzw. qualitative Anreize vorgegeben werden.

Neben den in der Richtlinie geregelten Anreizen werden im Rahmen dieser Anlage die Anreize nach entsprechenden Anforderungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 geregelt.

Da die Anhangsabrechnung auf das Gesamtangebot und nicht nur auf die einzelnen Verpflichtungen abstellt, ist hierfür auf das Marktrisiko abzustellen. Der Anreiz besteht darin, dass das Unternehmen seinen Aufwand überwiegend durch seine Erträge, die es am Markt erzielt, deckt und diese Erträge durch eine wirtschaftliche Geschäftsführung positiv beeinflusst werden können.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes im VRR ergibt sich im Detail wie folgt:

Nachfolgende Maßstäbe für den Nachweis der wirtschaftlichen Geschäftsführung sind im Rahmen der Anhangsabrechnung als Zuschlag zum angemessenen Gewinn berücksichtigungsfähig:

a) Verbesserung der Kosteneffizienz im VRR

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Kostensteigerung des Unternehmens im Ist 10% unterhalb der statistisch festgelegten Kostensteigerung des VRR-Warenkorbs (gewichtet im Sinne Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie) liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt.

Anhangsabrechnung im VRR

b) Erhöhung der Nachfrageeffizienz

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Erhöhung der Nachfrage des Unternehmens im Ist 10% oberhalb der im Verbundetat zugrunde gelegten, statistischen, bedienungsgebiets-spezifischen Nachfrageentwicklungen liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt. Soweit planungs-bezogene Fehler den Unterschiedsbetrag begründen, führen diese zur Minderung des Unterschiedsbetrags. Die Nachweisführung kann auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Aus-bildungsverkehr-Pauschale).

3.8.2 Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität

Im VRR-Finanzierungssystem gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Qualitätsvorgaben und den Finanzierungsbeträgen. Eine Senkung der kostenrelevanten Qualität wird im Rah-men der Prüfung durch den VRR berücksichtigt.

Wie bereits oben dargestellt, können die Aufgabenträger durch die lokalen Anhörungsges-präche gem. § 19b ZVS die Finanzierungsbeträge verringern und auch qualitative Anreize festlegen. Diese finden sich dann finanziell im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung analog der obigen Darstellung wieder. Ebenfalls können im Rahmen der Betrauung qualitati-ve Anreize vorgegeben werden. Weiterhin können Qualitätsvorgaben im Rahmen eines Qua-litätsmanagementsystems im ÖSPV festgelegt werden.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personen-verkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität ergibt sich im Detail analog der Ermittlung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Bausteins 3 „Verbund- und/oder aufgabenträ-gerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards“ (vgl. Anlage 2/3 der Finanzierungsrichtlinie). Damit sind die über das Finanzierungssystem geregelten Anreize für die Fahrzeugqualitätsstan-dards abgedeckt. Für die übrigen Bausteine ergeben sich qualitative Anreize aus den Bewer-tungsvorgaben der Anlagen 2.1 bis 2.4.

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden, soweit von Unternehmen im VRR die o.g. Finanzierungsbausteine nicht beantragt wurden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis

Anhangsabrechnung im VRR

entsprechend Anlage 2/3. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen entsprechende Meldungen vorlegt. Die Nachweisführung kann anteilig auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

3.9 Erleichterungsvorschriften bei Verkehren von untergeordneter Bedeutung bzw. kleineren Unternehmen im VRR

Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gelten für nachfolgende Fälle Erleichterungen bei der Nachweisführung gegenüber dem VRR:

- Verkehre von untergeordneter Bedeutung
Solche Fälle liegen dann vor, wenn eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km im VRR erbracht wird.
- bei kleineren Unternehmen im VRR, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben

In den vorgenannten Fällen kann mit dem VRR abgestimmt werden, ob von den Musterformularen der Finanzierungsrichtlinie abgewichen werden kann bzw. ob der Nachweis des finanziellen Nettoeffekts gemäß Anhang gegenüber der zuständigen Behörde außerhalb des VRR erbracht werden kann, in der der wesentliche Teil der Verkehrsleistung erbracht wird. Die zuständige Behörde stimmt in diesem Fall mit dem VRR ab, in welcher Form das Ergebnis der Prüfung übermittelt wird.

Die Mindestanforderung an solche Unternehmen ist der Nachweis gemäß der Anlagen 12 der Finanzierungsrichtlinie sowie Angaben zu den Restbuchwerten der Infrastruktur, Fahrzeuge und Anlagen im Bau im VRR. Die Angaben zu Gesamtaufwendungen in Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie im VRR sind auf Basis einer Trennungsrechnung entsprechend Anlage 11 „Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis“ der Finanzierungsrichtlinie zu ermitteln. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen sind gesondert anzugeben.

Ermittlung des Finanziellen Nettoeffekts gem. Anhang

Jahr:
 Verkehrsunternehmen VU NR Vu Name

1	2	3	4	5	6	7
Anhang Punkt 2	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €
Ermittlung des Finanziellen Nettoeffekts						
Kosten (Aufwand gem. ER)						
- positive finanzielle Auswirkungen gem. Tz. 2 Abs. 3 des Anhangs						
- Einnahmen aus Tarifentgelten / Einnahmen aus Erfüllung gem. Verpf. Gem. Tz. 2 Abs. 4 des Anhangs						
+/- Netzeffekte gem. Tz. 3 des Anhangs						
+ angemessener Gewinn gem. Tz. 2 Abs. 5 ¹⁾ des						
= Finanzieller Nettoeffekt						

¹⁾ ein angemessener Gewinn wird unter Berücksichtigung der Anreizregelungen seitens des VRR erm

Ermittlung der Ausgleichsleistung gem. Anhang

Jahr: 0Verkehrsunternehmen: VU NR /u Name

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €
Ermittlung der staatlichen Mittel						
Ausgleichsleistung aus allgemeiner Vorschrift "SozialTicket"						
Landesleistungen als Ausgleich für die Anwendung des eTarifs NRW						
Landesleistungen aus allgemeiner Vorschrift "§ 11a ÖPNVG NRW Ausbildungsverkehr-Pauschale"						
Landesleistungen gem. "Richtlinie Azubi-Ticket"						
Abgeltungen nach § 231 SGB IX						
Zuschuss XBus aus § 11 (1) ÖPNVG NRW						
Landesleistungen gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW ÖPNV-Pauschale						
Summe staatliche Mittel						

Ermittlung der indirekten Ausgleichsleistungen

+ Vorteile aus periodisierter investiver Förderung (ÖPNVG NW; GVFG) 1)						
+ Vorteile aus zinsverbilligten Darlehen zur Beschaffung von Fahrzeugen 2)						
Summe indirekte staatliche Mittel						

Ermittlung der Ausgleichsleistung

Finanzierungsbedarf gem. ER						
staatliche Mittel						
finanzierungsrelevante Erträge aus Beteiligungen im VRR gem. § 19c ZVS						
Summe Ausgleichsleistung gem. Anhang						

1) Investive Zuschüsse sind in der Position "Abschreibungen" entweder aufwandsmindernd oder als sonstiger betrieblicher Ertrag berücksichtigt und wurden von den Anschaffungskosten als Bemessungsgrundlage den Vorgaben des jeweiligen Fördertatbestandes entsprechend zutreffen

2) Zinsverbilligte Darlehen sind in der Position Zinsaufwand enthalten und wurden den Vorgaben des jeweiligen Fördertatbestandes entsprechend zutreffend berücksichtigt.

Ermittlung der Ergebnisse aus Anreizregelungen gem. Tz. 7 des Anha

Jahr: 0Verkehrsunternehmen: VU NR Vu Name

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn	Stadt- bahn	Schwebe- bahn	Omnibus	O-Bus	Summe alle BZ
1. "... wirtschaftlichen Geschäftsführung ..."						
<i>Erläuterung</i>						
2. "... ausreichend hoher Qualität ..."						
<i>Erläuterung</i>						

Ermittlung der Einnahmen aus Tarifentgelten gem. Tz. 2 Anhang

Jahr: 0Verkehrshunternehmen: VU NR Vu Name

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €

Ermittlung der Einnahmen aus Tarifentgelten

Gesamtertrag						
- staatliche Mittel						
- finanzierungsrelevante Erträge aus Beteiligungen im VRR gem. § 19c ZVS						
Einnahmen aus Tarifentgelten						

Anmerkung: Unter Einnahmen aus Tarifentgelten sind sämtliche Erträge im VRR zu verstehen, die keine staatlichen Mittel darstellen.

Ermittlung außergewöhnlicher Effekte gem. Ziff. 5.6 Finanzierungsrichtlinie ("Südmähren")

Jahr: 0Verkehrsunternehmen: VU NR Vu Name

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €
Darstellung der quantifizierbaren Effekte						
Aufwand aus Finanzierungen für unvorhersehbare Ereignisse ¹⁾						
Erträge aus Finanzierungen für unvorhersehbare Ereignisse ¹⁾						
Saldo finanzielle Auswirkungen						

Erläuterungen

¹⁾ Beträge gem. Anlagen 11/3 und 11/6 der Finanzierungsrichtlinie

Ermittlung der Netzeffekte gem. Tz. 2 und Tz. 3 des Anhangs

Jahr: 0Verkehrsunternehmen: VU NR Vu Name

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €
1. Darstellung der quantifizierbaren internen Netzeffekte zwischen Sparten im ÖPNV						
Netzeffekt 1						
Netzeffekt 2						
Netzeffekt 3						
Summe interne Netzeffekte						

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €
2. Darstellung der quantifizierbaren externen Netzeffekte						
Netzeffekt 1						
Netzeffekt 2						
Netzeffekt 3						
Summe externe Netzeffekte						

1	2	3	4	5	6	7	8
	Summe alle BZ verbund- relevant Mio. €	Summe alle BZ neutraler Bereich Mio. €	Summe alle BZ ÖPNV-fremd Mio. €	Summe alle BZ verbund- fremd Mio. €	Summe alle BZ ÖPNV-verbund- fremd Sp. 4 + Sp. 5 Mio. €	Summe alle BZ nicht verbund- relevant Sp. (3 + 4 + 5) Mio. €	Summe alle BZ gem. GuV Sp. (2 + 7) Mio. €
3. Abgleich der Netzeffekte gem. GuV							
Netzeffekt 1							
Netzeffekt 2							
Netzeffekt 3							
Summe Netzeffekte							

Erläuterungen

Darstellung der Ergebnisse aus Allgemeinen Vorschriften

Jahr: 0

Verkehrsunternehmen: VU NR Vu Name

1	2	3	4	5	6	7
	Straßen- bahn Mio. €	Stadt- bahn Mio. €	Schwebe- bahn Mio. €	Omnibus Mio. €	O-Bus Mio. €	Summe alle BZ Mio. €
1. Ergebnisse aus Allgemeiner Vorschrift: "§ 11a ÖPNVG NRW Ausbildungsverkehr-Pauschale"						
Plan (Ausgleichsleistung gem. Bescheid vom....) a) Zuwendung gem. § 11a ÖPNVG NRW						
Plan (Ausgleichsleistung gem. Bescheid vom....) b) Zuwendung gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW - Alternative B -						
Plan (Ausgleichsleistung gem. Bescheid vom....) c) Zuwendung gem. § 11a ÖPNVG NRW - NRWupgradeAzubi -						
IST (Ausgleichsleistung gem. GuV) a) Zuwendung gem. § 11a ÖPNVG NRW						
IST (Ausgleichsleistung gem. GuV) b) Zuwendung gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW - Alternative B -						
IST (Ausgleichsleistung gem. GuV) b) Zuwendung gem. § 11a ÖPNVG NRW - NRWupgradeAzubi -						
2. Ergebnisse aus Allgemeiner Vorschrift: "SozialTicket"						
Plan (Ausgleichsleistung gem. Bescheid vom....)						
IST (Ausgleichsleistung gem. GuV)						

Anlage 13
zur Finanzierungsrichtlinie

Prüferrichtlinie

Prüferrichtlinie

1. Zielsetzung und allgemeine Prüfmaßstäbe

Die Vorgaben zur Finanzierungsrichtlinie des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sollen die Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben des Europa-, Beihilfen- und Zuwendungsrechts gewährleisten. Zuständige Prüfstelle ist der VRR als unabhängige Behörde in eigener Verantwortung.

Zur Sicherstellung der Prüferfordernisse beim VRR und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist es zweckmäßig, dass externe Wirtschaftsprüfer bzw. Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (Prüfer) die vom Antragsteller zu erbringenden Angaben auf Grundlage der Vorgaben der Prüferrichtlinie für den VRR überprüfen.

Dabei handelt es sich um folgende Aufgaben:

- a) Sicherstellung der Einhaltung der Transparenzvorgaben des VRR (Punkt 2).
- b) Richtigkeit und Vollständigkeit von Angaben des Verkehrsunternehmens gegenüber dem VRR (vgl. Punkt 3).

Insofern obliegen dem externen Prüfer keine Ermessensentscheidungen.

Im Rahmen seiner Prüfung hat der Wirtschaftsprüfer insbesondere den Prüfungsstandard IDW PS 700 zu beachten und dies in der Bescheinigung zu vermerken.

Eine berufsbliche Erklärung zur Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben der Gesellschaft gegenüber dem Wirtschaftsprüfer sind der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers beizulegen.

2. Allgemeine Hinweise zur Rechnungslegung und Transparenz

Die Vorgaben zur Transparenz ergeben sich aus Tz. 6 der Finanzierungsrichtlinie und deren Anlage 7 sowie aus nationalen und europarechtlichen Vorgaben zur Rechnungslegung bei Verkehrsunternehmen.

Nach Tz. 6 der Finanzierungsrichtlinie sind die Vorgaben der EU-VO 1370/2007 sowie des Transparenzrichtlinie-Gesetzes einzuhalten.

Die Einhaltung der Transparenzvorgaben soll sicherstellen, dass die Ordnungsmäßigkeit und Rechtmäßigkeit der staatlichen Leistungen an die VRR-Verkehrsunternehmen nachgewiesen werden kann.

Hierbei ist zu beachten, dass die Verkehrsunternehmen Trennungsrechnungen vorhalten, die

Prüferrichtlinie

eine Prüfung der erforderlichen Angaben der Verkehrsunternehmen durch einen sachverständigen Dritten ermöglichen.

Die Trennungsrechnungen sollen insbesondere ermöglichen, dass verbundrelevante Leistungen, Aufwendungen und Erträge von nicht verbundrelevanten Leistungen, Aufwendungen und Erträgen klar abgrenzbar sind.

Weiterhin sollen die Trennungsrechnungen ermöglichen, die Leistungen, Aufwendungen und Erträge der betrauten Bereiche (Finanzierungsbausteine) von denen der nicht betrauten Bereiche in klarer und nachvollziehbarer Weise zu trennen. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass eine Doppelförderung ausgeschlossen wird. Die Einhaltung der Transparenzvorgabe ist Grundlage für die nachfolgend beschriebenen Prüfaufträge.

Die Grundsätze der Prüferrichtlinie gelten auch für die Beurteilung sonstiger Ausgleichsleistungen im VRR, soweit keine anderweitigen Vorschriften dem entgegenstehen oder spezifische Regelungen darüber hinausgehen.

3. Prüfungsaufträge an Wirtschaftsprüfer

Zur Einhaltung der o.g. Zielsetzung sollen VRR-Verkehrsunternehmen folgende Prüfungsaufträge erteilen:

3.1 Bescheinigung betreffend den Umfang der Betrauung (ab 2006, Umsetzung der Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR):

Vollständigkeit und Richtigkeit der angegebenen Leistungen im betrauten Bereich gemäß Anlagen zum Finanzierungsbescheid. Die Bescheinigung betrifft den Umfang der Betrauung und soll dem VRR ermöglichen zu beurteilen, ob die in den Anlagen zu den Finanzierungsbescheiden dokumentierten Leistungen und sonstigen Angaben des Verkehrsunternehmens vollständig und richtig sind. In Zweifelsfällen ist die Vorgehensweise mit dem VRR abzustimmen.

3.2 Bescheinigung der Vollständigkeit und Richtigkeit der verbundrelevanten Leistungen, Aufwendungen und Erträge gemäß Ergebnisrechnung in Abgrenzung zum neutralen Bereich, ÖPNV-fremder und verbundfremder Leistungen, Aufwendungen und Erträgen.

3.3 Bescheinigung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben in den Verwendungsnachweisen:

Prüferrichtlinie

Der Verwendungsnachweis soll dem Zuwendungsgeber ermöglichen zu beurteilen, dass im Rahmen des zuwendungsrechtlichen Verfahrens eine zuwendungsrechtliche Überkompensation nicht vorliegt.

3.4 Bescheinigung Besondere Verwendungsnachweise (Baustein 4c bzw. Nachweise gem. Individualmethode): wie 3.3. In Zweifelsfällen ist die Vorgehensweise mit dem VRR abzustimmen.

3.5 Bescheinigung zur Anhangsabrechnung.

Die Abrechnung nach Anhang soll dem VRR ermöglichen zu beurteilen, ob eine beihilferechtliche Überkompensation vorliegt.

Im Einzelnen:

Zu 3.1: Bescheinigung im Zusammenhang mit dem Umfang der Betrauung

Der VRR hat die Finanzierungsbescheide der antragstellenden Verkehrsunternehmen mit einer Auflage, nach der der Umfang der Betrauung („Leistungseinheiten“) durch Wirtschaftsprüfer vor Ort zu bescheinigen ist, versehen.

Gegenstand der Finanzierung im VRR sind die „Mehrkosten“ i.S. des Urteils „Altmark-Trans“ (abzüglich Erlöse), welche durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet des Zweckverbands VRR bedingt sind. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen ohne diese Finanzierung übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Antragstellers durch Aufgabenträger (bzw. durch Genehmigungsbehörde / VRR im Rahmen des mehrpoligen Betrauungsaktes) mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie des VRR und der dazu ergangenen Beschlüsse.

Der Betrauungsakt muss danach die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar definieren.

Die Prüfung, ob eine Betrauung vorliegt, obliegt dem VRR.

Der VRR hat den Umfang der Betrauung des jeweiligen Verkehrsunternehmens in den Anlagen zu den Finanzierungsbescheiden dokumentiert. Dem VRR liegen in der Regel hierzu ergänzende, detaillierte Unterlagen zu den einzelnen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Umfang der daraus resultierenden Kosten vor.

Prüferrichtlinie

Eine Prüfung beim antragstellenden Verkehrsunternehmen, ob die gemeinwirtschaftlichen Leistungen vollständig und richtig in den Anlagen zu den Finanzierungsbescheiden dokumentiert sind, ist durch den VRR ökonomisch nicht zu leisten. Diese Prüfung wird daher auf Prüfer des Verkehrsunternehmens, die in Kenntnis der Gegebenheiten des antragstellenden Verkehrsunternehmens sind, übertragen.

Die Prüfung der Wirtschaftsprüfer umfasst insoweit die Prüfung, ob die seitens des VRR in den Anlagen zu den Finanzierungsbescheiden bzw. in den Betrauungsbeschlüssen aufgeführten Leistungen zum Zeitpunkt des Beginns der jeweiligen Ausgleichsperiode tatsächlich vorlagen bzw. erbracht wurden. Die Anlagen zu den Finanzierungsbescheiden sind insoweit Prüfungsgrundlage.

Die Leistungen des Verkehrsunternehmens können hierbei

- in der Vorhaltung der in Anlage 2-1 zur Finanzierungsrichtlinie näher definierten Infrastruktur, und/oder
- in den in Anlage 2-2 zur Finanzierungsrichtlinie näher definierten Regie- und Vertriebsaufgaben, und/oder
- in den in Anlage 2-3 zur Finanzierungsrichtlinie näher definierten Fahrzeugqualitätsstandards, und/oder
- in den in Anlage 2-4 zur Finanzierungsrichtlinie näher definierten Betriebsleistungen (z.B. Erbringung einer bestimmten Anzahl von Fahrten in Schwachverkehrszeiten) bzw. sozialpolitischen Verpflichtungen

liegen.

Über das Ergebnis der Prüfung ist in einer Bescheinigung zu berichten, die dem VRR durch das Antrag stellende Verkehrsunternehmen bekannt zu geben ist.

Eine Musterbescheinigung ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

Prüferrichtlinie

Zu 3.2: Bescheinigung Ergebnisrechnung

Die Verkehrsunternehmen haben dem VRR nach den Vorgaben des § 9 Abs. 2b der AöR-Satzung ihre Aufwands-, Ertrags-, Betriebsleistungs- und Kapazitätsdaten der für den Verbund erbrachten ÖSPV-Leistungen (Ist-Daten) mitzuteilen.

Diese Daten werden dem VRR einmal jährlich im Rahmen des Abfragekataloges Ergebnisrechnung gemeldet.

Die Anlagen 1 - 14 dieses Abfragekataloges betreffen die Meldungen der nach § 9 Abs. 2b der AöR-Satzung zu meldenden Daten. Die Anlagen 5 - 13 dieses Abfragekataloges betreffen den Nachweis der Herleitung der Aufwands- und Ertragspositionen bezogen auf die ÖSPV-Leistungen im Verbund aus den Zahlen des handelsrechtlichen Jahresabschlusses.

Ausgehend vom handelsrechtlichen Jahresabschluss müssen alle Aufwands- und Ertragswerte, die nicht verbundrelevant sind (ÖSPV-fremde, verbundfremde Anteile und neutrale Bereiche) abgesetzt sein.

Ergebnis sind die Aufwands- und Ertragsdaten des Unternehmens für dessen verbundrelevante ÖSPV-Leistungen.

Die Herleitung dieser Zahlen aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss ist von den Prüfern auf Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen. Die Betriebsleistungen (Zug-/Bus-km) müssen nicht Bestandteil dieser Prüfung und Bescheinigung sein. Diese prüft der VRR selbst. Eine Musterbescheinigung ist im Anhang 2 enthalten.

Die Bescheinigung hat auch darauf einzugehen, dass die Herleitung auf Basis der bei den Verkehrsunternehmen vorliegenden Trennungsrechnungen erbracht ist.

Prüfungsinhalte / Prüfprogramm der Prüfung der Angaben in der Ergebnisrechnung:

a. Systemprüfung

Wie unter Punkt 2 dargestellt, sollen Trennungsrechnungen ermöglichen, dass betriebszweigbezogen verbundrelevante Leistungen, Aufwendungen und Erträge von nicht verbundrelevanten Leistungen, Aufwendungen und Erträgen klar abgrenzbar sind.

Prüferrichtlinie

Basis und Datengrundlagen für die Prüfung der Vollständigkeit und Richtigkeit der abgeleiteten Werte sind die Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnung des testierten bzw. bescheinigten Jahresabschlusses. Diese basieren auf Ertrags- und Aufwandsarten.

Die Anlagen 5, 6 und 7 sowie 10, 11 und 12 des Abfragekatalogs zur Ergebnisrechnung basieren auf Ertrags- und Aufwandsarten des Verbundetats.

Die Datengrundlage von Trennungsrechnungen ergibt sich in der Regel aus der Kostenstellenrechnung. Aus der Kostenstellenrechnung wiederum können in der Regel die verbundrelevanten Positionen von den nicht verbundrelevanten Positionen getrennt abgeleitet werden.

Um die in der Kostenstellenrechnung enthaltenen Datengrundlagen für die Prüfung auf Vollständigkeit und Richtigkeit heranziehen zu können, ist vorab ein Abgleich zwischen der Kostenstellenrechnung und dem testierten bzw. bescheinigten Jahresabschluss erforderlich. Dieser ist entsprechend zu dokumentieren.

Weiterhin ist ein Abgleich zwischen der Kostenstellenrechnung des Gesamtunternehmens und den verbundrelevanten Positionen (Trennungsrechnung) erforderlich. Dies ist wiederum entsprechend zu dokumentieren.

Die Übertragung der Ergebnisse der Trennungsrechnung auf die in den Anlagen 5 bis 7 und den Anlagen 10 bis 12 geforderte Ertrags- und Aufwandsarten-bezogene Meldung zur Ergebnisrechnung erfordert wiederum eine Dokumentation (Abgleich der Kostenrechnung mit G & V-Positionen). Soweit Kosten über Schlüsselungen auf die Primärkosten verteilt werden, muss dies mittels sachgerechter Schlüsselung erfolgen.

Ziel der Bescheinigung der Ergebnisrechnung ist, dass eine klare, leistungsbezogene Abgrenzung durch eine Trennungsrechnung erfolgt und dies nachgewiesen werden kann. Dies gilt auch dann, wenn eine Zuordnung einzelner Kostenarten innerhalb der abgegrenzten Trennungsrechnung auf Primärkostenbasis nur per Schlüsselung möglich ist.

Ergänzend sind in den Anlagen zur Abfrage der Ergebnisrechnung die außerordentlichen bzw. aperiodischen Aufwands- und Ertragswerte, soweit verbundrelevant, darzustellen.

Bei abgesetzten außerordentlichen oder aperiodischen Aufwendungen und Erträgen, die zugleich ÖSPV-Leistungen betreffen, müssen Erläuterungen an den VRR gegeben werden. Auch

Prüferrichtlinie

diese Erläuterungen sind durch den Wirtschaftsprüfer auf Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen.

b. Materielle Prüfung

Hier sind die in der Ergebnisrechnung aufgeführten Aufwendungen und Erträge, die nach Kostenarten und Erlösarten gegliedert sind, ausgehend vom testierten handelsrechtlichen Jahresabschluss, auf ihre Ableitung hin zu verbundrelevanten Anteilen in Stichproben analog IDW HFA 1/88 zu prüfen (Anlagen 5 bis 13 des Abfragekatalogs zur Ergebnisrechnung des VRR).

Zu 3.3: Bescheinigung Verwendungsnachweis

Prüfungsinhalte/Prüfprogramm der Verwendungsnachweisprüfung

a. Systemprüfung

Die Ermittlung der Kosten aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hängt von der konkreten Ausgestaltung des externen bzw. internen Rechnungswesens des Verkehrsunternehmens ab. Die jeweilige Ermittlungsmethode beim Unternehmen hat Auswirkungen auf die erforderlichen Prüfungshandlungen. Insofern ist zunächst das System der Herleitung der Datengrundlage für die Verwendungsnachweise (einschließlich der Stetigkeit in Folgejahren, z. B. Schlüsselungen oder Herleitungen) zu prüfen.

Bezüglich weiterer Einzelheiten wird auf Punkt 3.2 a. verwiesen.

b. Materielle Prüfung

Im Rahmen des Verwendungsnachweises hat das Unternehmen die Kosten unter Berücksichtigung der zurechenbaren Erlöse aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nachzuweisen. Die Definition der Kosten und der zurechenbaren Erlöse ist in Anlage 2 der Finanzierungsrichtlinie dargestellt.

Die Verwendungsnachweise der Verkehrsunternehmen sind von den Prüfern auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben hin zu überprüfen. Eine Prüfung von Abweichungen in Bezug auf die Bescheide ist nicht Gegenstand der Prüfung, diese Prüfung erfolgt durch den VRR.

Die Verwendungsnachweisprüfung erfolgt anhand der in den Anlagen 15a bis 18c des Abfragekatalogs des VRR vorgegebenen Formulare.

Prüferrichtlinie

Ziel ist, dass eine Bescheinigung des WP darüber abgegeben wird, dass die im Rahmen des Verwendungsnachweises nachgewiesenen Kosten, Erlöse und Leistungsdaten den tatsächlichen, bei den Unternehmen angefallenen Aufwendungen und Erträgen entsprechen und diese aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahresabschlusses des Unternehmens vollständig und richtig abgeleitet wurden bzw. die Leistungsdaten den Unternehmensstatistiken entsprechen. In Zweifelsfällen ist die Vorgehensweise mit dem VRR abzustimmen.

In den Finanzierungsbausteinen können anstelle der bilanziellen Zinsen einheitlich kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6 % auf die Restbuchwerte angesetzt sein. Dieser Ansatz muss dann auch im Rahmen des Verwendungsnachweises auf Basis der Ist-Restbuchwerte so einbezogen werden (kalkulatorischer Zinskostennachweise/kein Wagnis- und Gewinnansatz).

Die materiellen Prüfungen können in Stichproben durchgeführt werden.

Verwendungsnachweisprüfungen für Bausteine 1, 2, 3 und 4a:

Die zu bescheinigenden Werte sind den Abfrageblättern zu entnehmen.

Verwendungsnachweisprüfung Baustein 4b:

Der Ausgleichsbetrag gemäß Finanzierungsbescheid ergibt sich aus einem Parameter, der auf einem VRR-einheitlichen Kalkulationsschema (auf Basis vom Verkehrsunternehmen gemeldeter Fahrplanstunden eigener Fahrer) basiert, sowie aus den geplanten eigenen Leistungen des Verkehrsunternehmens.

Die Prüfung des Verwendungsnachweises in diesem Bereich soll sicherstellen, dass lediglich ein Tariflohnunterschied zwischen den tatsächlichen Fahrerlohnkosten für sogenannte „Altfahrer“ (Einstellung vor dem 01.01.2006, bzw. Einstellung vor erstmaliger Anwendung TV-N) und den Fahrerlohnkosten berechnet auf Basis des Referenzlohns (Markttarif TV-N, Entgeltgruppe 5 Stufe 2) ausgeglichen wird.

Der Verwendungsnachweis ist aus den Personalkostenabrechnungen des Unternehmens unter Berücksichtigung der Trennung zwischen Alt- und Neufahrern abzuleiten.

Prüferrichtlinie

Darüber hinaus muss der Wirtschaftsprüfer bestätigen, dass die vom Verkehrsunternehmen im Rahmen der Antragstellung für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Baustein 4b gemeldeten Kosteneinflussgrößen keine Kostenfaktoren für „Neufahrer“ enthalten.

Zu 3.4: Bescheinigung Besondere Verwendungsnachweise (Baustein 4c bzw. Nachweise gem. Individualmethode)

Hierzu wird auf die Darstellung in Anlage 7 zur Finanzierungsrichtlinie verwiesen. In Bezug auf konkrete Nachweiszwecke sind die Ausführungen zur Trennung auf Kostenstellenebene analog anzuwenden (Dokumentation/Abgleich) und mit dem VRR abzustimmen (vgl. Anlage 2-4 Punkt 9 zur Finanzierungsrichtlinie des VRR).

Zu 3.5: Bescheinigung zur Anhangsabrechnung

Prüfungsinhalte/Prüfprogramm der Prüfung der Angaben der Anhangsabrechnung

Prüfung der Trennungsrechnung: Hierbei sind die Vorgaben 3.2 unter Berücksichtigung der Tz. 4 und 5 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 zu beachten.

Die Formulare der Anlage 12 sind im Hinblick auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben zu prüfen. Im Hinblick auf die Beurteilung eines angemessenen Gewinns bzw. des Vorliegens einer Überkompensation sind die Ergebnisse Ermessensentscheidung des VRR. Soweit der VRR aus datenschutzrechtlichen Gründen (z.B. Trennungsergebnisse außerhalb VRR) bzw. aus systemischen Gründen (z.B. periodisierte investive Zuschüsse bzw. Zinsverbilligungen) sowie Erleichterungsvorschriften bei Verkehren von untergeordneter Bedeutung bzw. bei kleinen Unternehmen diese Prüfung nicht selbst vornehmen kann, ist die Vorgehensweise im Einzelfall mit dem VRR abzustimmen, um den VRR in die Lage zu versetzen, die Ermessensentscheidung abschließend zu treffen. Die vorgenommenen Prüfungshandlungen sind im Rahmen der Bescheinigung darzustellen.

Prüferrichtlinie

- Erleichterungsvorschriften bei Verkehren von untergeordneter Bedeutung bzw. bei kleineren Unternehmen –

Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gelten für nachfolgende Fälle Erleichterungen bei der Nachweisführung gegenüber dem VRR:

- Verkehre von untergeordneter Bedeutung
Solche Fälle liegen dann vor, wenn eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km im VRR erbracht wird.
- bei kleineren Unternehmen im VRR, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben

In den vorgenannten Fällen kann mit dem VRR abgestimmt werden, ob von den Musterformularen der Finanzierungsrichtlinie abgewichen werden kann bzw. ob der Nachweis des finanziellen Nettoeffekts gemäß Anhang gegenüber der zuständigen Behörde außerhalb des VRR erbracht werden kann, in der der wesentliche Teil der Verkehrsleistung erbracht wird. Die zuständige Behörde stimmt in diesem Fall mit dem VRR ab, in welcher Form das Ergebnis der Prüfung übermittelt wird.

Die Mindestanforderung an solche Unternehmen ist der Nachweis gemäß Anlage 12 sowie Angaben zu den Restbuchwerten der Infrastruktur, Fahrzeuge und Anlagen im Bau im VRR. Die Angaben zu Gesamtaufwendungen in der Anlage 12 im VRR sind auf Basis einer Trennungsbuchrechnung entsprechend Anlage 11 „Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis“ der Finanzierungsrichtlinie zu ermitteln. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen sind gesondert anzugeben.

Prüferrichtlinie

Anhang 1:

Muster-Bescheinigung über die Prüfung der Betrauung gem. Ziff. 3.1 dieser Prüferrichtlinie:

„Das VU XY ist mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut. Der Umfang der Betrauung [wurde durch den VRR festgestellt und] ist in den Anlagen zum Finanzierungsbescheid [Jahr] näher konkretisiert.

Die sich aufgrund der Betrauung ergebenden Leistungen (z.B. Vorhalteleistungen, Erbringung bestimmter Betriebsleistungen, etc.) wurden vom Verkehrsunternehmen XY in dem in den Anlagen zu den Finanzierungsbescheiden beschriebenen Umfang (ggf. in den dem VRR ergänzend hierzu vorliegenden Unterlagen) erbracht bzw. lagen zum Beginn des Ausgleichsjahres vor.

Die sich aufgrund der erbrachten Leistungen ergebenden Kosten sind – entsprechend den Definitionen in Anlage 1 zur Finanzierungsrichtlinie des VRR – in die Verwendungsnachweise eingegangen.

Eine berufsübliche Vollständigkeitserklärung haben wir als Anlage beigefügt.“

Prüferrichtlinie

Anhang 2:

Musterbescheinigung im Zusammenhang mit der Meldung des VU betreffend verbundrelevante Aufwands-, Ertrags- und ÖSPV-Leistungsdaten gem. Ziff. 3.2 dieser Prüferrichtlinie:

„Von Firma XY wurden wir beauftragt, die aufgrund des § 9 Abs. 2b der AöR-Satzung erstellte Meldung betreffend die Aufwands- und Ertragsdaten für ihre im VRR erbrachten ÖSPV-Leistungen im Jahr hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen.

Wir haben die Prüfung nach den Vorgaben der Prüferrichtlinie anhand der vorgelegten Meldungen gem. Anlagen 5 bis 13 des Abfragekatalogs, auf der Grundlage der vorgelegten Trennungsrechnung, ergänzenden Arbeitspapiere und mündlichen Auskünfte der uns benannten Auskunftspersonen durchgeführt.

Die Prüfung hat zu dem Ergebnis geführt, dass die verbundrelevanten Leistungen, Aufwendungen und Erträge von den verbundfremden Leistungen, Aufwendungen und Erträgen klar abgegrenzt sind, und dass die Werte für die verbundrelevanten Aufwands- und Ertragspositionen vollständig und richtig aus dem handelsrechtlichen Abschluss der Gesellschaft abgeleitet wurden. Soweit Schlüsselungen erforderlich waren, wurden diese sachgerecht angewendet.

Die vorgelegte Meldung weist die Aufwands- und Ertragsdaten der verbundrelevanten Leistungen des Jahres der Firma XY vollständig und richtig aus. Es wurden die Vorgaben der Prüferrichtlinie eingehalten.

Eine berufsübliche Vollständigkeitserklärung haben wir als Anlage beigefügt.“

Prüferrichtlinie

Anhang 3:

Muster-Bescheinigung über die Prüfung des Verwendungsnachweises gem. Ziff. 3.3 dieser Prüferrichtlinie:

„Die vom Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verwendungsnachweises entsprechend dem Abfragekatalog nachgewiesenen Kosten, Erlöse und Leistungsdaten im Sinne der Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie des VRR entsprechen den tatsächlichen, beim Verkehrsunternehmen im Jahr XXXX angefallenen Aufwendungen und Erträgen; sie sind vollständig und richtig aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahresabschlusses des Unternehmens abgeleitet. Die nachgewiesenen Leistungsdaten entsprechen den Unternehmensstatistiken. Soweit kalkulatorische Ansätze gem. Finanzierungsrichtlinie zulässig sind, wurden diese richtig abgeleitet. Es wurden die Vorgaben der Prüferrichtlinie eingehalten.

Die vom Verkehrsunternehmen im BS 4b gemeldeten Kosten enthalten nur Mehrkosten für Fahrer, die vor dem XX.XX.200X (Einstellung vor dem 01.01.2006, bzw. Einstellung vor erstmaliger Anwendung TV-N) bei VU XY beschäftigt waren.

Eine berufsübliche Vollständigkeitserklärung haben wir als Anlage beigefügt.“

Prüferrichtlinie

Anhang 4:

Muster-Bescheinigung zur Anhangsabrechnung gem. Ziff. 3.5 dieser Prüferrichtlinie:

„Von Firma XY wurden wir beauftragt, die in Ergänzung zu § 9 Abs. 2b der AÖR-Satzung erstellte Meldung betreffend die Aufwands- und Ertragsdaten für ihre im VRR erbrachten ÖSPV-Leistungen im Jahr sowie die zusätzlichen anhangsrelevanten Angaben hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen.

Wir haben die Prüfung nach den Vorgaben der Prüferrichtlinie anhand der vorgelegten Meldungen gem. der Formulare der Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie des VRR, auf der Grundlage der vorgelegten Trennungsrechnung, ergänzenden Arbeitspapiere und mündlichen Auskünfte der uns benannten Auskunftspersonen durchgeführt.

Die Prüfung hat zu dem Ergebnis geführt, dass alle Angaben zum Anhang betreffend die verbundrelevanten Leistungen, Aufwendungen und Erträge von den verbundfremden Leistungen, Aufwendungen und Erträgen auch unter Berücksichtigung der Prüfung möglicher Netzeffekte klar abgegrenzt sind und aus den geprüften Unterlagen der Ergebnisrechnung und des Verwendungsnachweises abgeleitet wurden.

Die vorgelegte Meldung weist die zusätzlichen anhangsrelevanten Angaben zu den Aufwands- und Ertragsdaten der verbundrelevanten Leistungen des Jahres der Firma XY vollständig und richtig aus. Es wurden die Vorgaben der Prüferrichtlinie eingehalten.

Eine berufsübliche Vollständigkeitserklärung haben wir als Anlage beigefügt.“

Prüferrichtlinie

- Erleichterungsvorschriften bei Verkehren von untergeordneter Bedeutung bzw. bei kleineren Unternehmen –

„Von Firma XY wurden wir beauftragt, die sich in Ergänzung zu § 9 Abs. 2b der AÖR-Satzung erstellte Meldung betreffend die Aufwands- und Ertragsdaten für ihre im VRR erbrachten ÖSPV-Leistungen im Jahr sowie die zusätzlichen anhangsrelevanten Angaben hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Richtigkeit zu prüfen.

Wir haben die Prüfung nach den Vorgaben der Prüferrichtlinie anhand der vorgelegten Meldungen gem. der Formulare der Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie des VRR, auf der Grundlage der vorgelegten Trennungsrechnung, ergänzenden Arbeitspapiere und mündlichen Auskünfte der uns benannten Auskunftspersonen durchgeführt.

Die Prüfung hat zu dem Ergebnis geführt, dass alle Angaben zum Anhang betreffend die verbundrelevanten Leistungen, Aufwendungen und Erträge von den verbundfremden Leistungen, Aufwendungen und Erträgen auch unter Berücksichtigung der Prüfung möglicher Netzeffekte klar abgegrenzt sind. Die Ableitung erfolgt aus den Musterformularen im VRR.

Die Mindestanforderung an Verkehre von untergeordneter Bedeutung aus Sicht VRR und bei kleineren Unternehmen im VRR gemäß Anlage 12 sowie Angaben zu den Restbuchwerten der Infrastruktur, Fahrzeuge und Anlagen im Bau im VRR sind erfüllt. Die Angaben zu Gesamtaufwendungen in Anlage 12 im VRR sind auf Basis einer Trennungsrechnung entsprechend Anlage 11 „Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis“ der Finanzierungsrichtlinie ermittelt worden. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen sind gesondert angegeben.

Die vorgelegte Meldung weist die zusätzlichen anhangsrelevanten Angaben zu den Aufwands- und Ertragsdaten der verbundrelevanten Leistungen des Jahres der Firma XY vollständig und richtig aus. Es wurden die Vorgaben der Prüferrichtlinie eingehalten.

Eine berufssübliche Vollständigkeitserklärung haben wir als Anlage beigefügt.“

Anlage 14

Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten der Aufgabenträger und des VRR

**Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten
der Aufgabenträger und des VRR**

**A.
AUFGABEN, DIE IN DER ZU-
STÄNDIGKEIT DER VERBANDS-
MITGLIEDER LIEGEN**

Die Verbandsmitglieder bleiben im Innenverhältnis zum Zweckverband bei Direktvergaben gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verantwortlich und zuständig für

1. die Planung und Festlegung des konkreten Leistungsangebots innerhalb der Grenzen der Gebietskörperschaft unter Beteiligung der betroffenen ÖSPV-Unternehmen sowie die diesbezüglichen Abstimmungen mit mitbedienten bzw. benachbarten Verbandsmitgliedern,
2. die Festlegung der konkreten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie des VRR und der Inhalte des konkreten öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Leistungsangebot) sowie die diesbezüglichen Abstimmungen mit mitbedienten bzw. benachbarten Verbandsmitgliedern,
3. die Festlegung der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 4 Abs. 3 und 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,
4. die Vorgabe von Sozialstandards gemäß Art. 4 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,
5. die Vorgabe von Qualitätsstandards gemäß Art. 4 Abs. 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,
6. die Vorgabe von Subunternehmerquoten gemäß Art. 4 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,
7. die Sicherstellung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe (wie insbesondere der Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle) gemäß der Vorgaben über die gesamte Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages,
8. die Herbeiführung der entsprechenden Beschlussfassungen der jeweiligen Vertretungskörperschaften einschließlich der Beschlussfassung über die Vorabkennntmachungen gemäß § 8a Abs. 2 PBefG und Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, sowie
9. die interne, innerbehördliche bzw. innergesellschaftliche Umsetzung der Direktvergabe

**Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten
der Aufgabenträger und des VRR**

durch Herbeiführung und Überwachung der erforderlichen Beschlüsse und Regularien der jeweils zuständigen Organe der betroffenen juristischen Personen.

**B.
AUFGABEN, DIE AUF DEN
ZWECKVERBAND ÜBERTRAGEN
WERDEN**

Die Verbandsmitglieder werden dem Zweckverband gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG freiwillig folgende Aufgaben in Zusammenhang mit der Vorbereitung, Organisation und Koordination von Direktvergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 übertragen:

1. Abstimmung des Inhalts von Vorabbekanntmachungen mit den betroffenen Verbandsmitgliedern und Veröffentlichung der von den Vertretungskörperschaften der Verbandsmitglieder beschlossenen Vorabbekanntmachungen gemäß § 8a Abs. 2 PBefG und Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie ihrer Berichtigungen,
2. Hinwirkung auf die Abstimmung der direkt zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge zwischen den jeweils betroffenen Verbandsmitgliedern,
3. Veröffentlichung der Bekanntmachung der gemäß Art. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß § 101b Abs. 2 Satz 2 GWB bei gemäß Nr. 1 vorab bekanntgemachten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und bei Notmaßnahmen,
4. Veröffentlichung der Bekanntmachung der gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge gemäß § 101b Abs. 2 Satz 2 GWB bei Notmaßnahmen im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Verbandsmitgliedern,
5. Entgegennahme von Anträgen gemäß Art. 7 Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie von Rügen gemäß § 107 Abs. 2 GWB sowie die Erwiderng darauf im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Verbandsmitgliedern, sowie
6. Durchführung von Nachprüfungsverfahren bei gemäß Nr. 4 veröffentlichten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Verbandsmit-

**Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten
der Aufgabenträger und des VRR**

gliedern.

**C.
BEENDIGUNG DER AUFGABEN-
ÜBERTRAGUNG**

Die Verbandsmitglieder können die Übertragung der Aufgaben in Zusammenhang mit der Vorbereitung, Organisation und Koordination von Direktvergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf den Zweckverband (Absatz 1) nur vollumfänglich rückgängig machen. § 21 Zweckverbandssatzung gilt entsprechend.

**D.
WAHRNEHMUNG EINZELNER
PRÜFUNGSSCHRITTE DURCH
VERBANDSMITGLIEDER**

Vor dem Erlass der Bescheide gemäß § 5 Absatz 2 Ziffer 2 Buchst. c hat der Zweckverband das Vorliegen der Voraussetzungen einer Selbsterbringung oder einer Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festzustellen.

Bei einer Direktvergabe an den internen Betreiber sind diese Voraussetzungen insbesondere:

1. Vorliegen der Voraussetzungen nach Art. 5 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,
2. Vorliegen einer rechtlich getrennten Einheit und die Kontrolle der Eigentümergebietskörperschaft über diese wie über eine eigene Dienststelle (Art. 5 Abs. 2, Buchst. a Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),
3. räumliches Tätigkeitsverbot (unter Einschluss anderer Einheiten, auf die der Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt; Art. 5 Abs. 2 Buchst. b Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),

**Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten
der Aufgabenträger und des VRR**

4. räumliches und zeitliches Wettbewerbsverbot (Art. 5 Abs. 2 Buchst. c Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),
5. Selbsterbringungsquote (Art. 5 Abs. 2 Buchst. e Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),
6. klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der geografischen Geltungsbereiche (Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),
7. ggf. objektive und transparente Aufstellung von Art und Umfang eines gewährten Ausschließlichkeitsrechts (Art. 4 Abs. 1 Buchst. b ii Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),
8. Befristung (Art. 4 Abs. 3 und 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), sowie
9. ggf. Angaben und Bedingungen zur Vergabe von Unteraufträgen (Art. 4 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Die Eigentümergebietskörperschaften leisten dem Zweckverband Amtshilfe gemäß § 5 VwVfG NRW bei der abschließenden Prüfung der Voraussetzungen der Nrn. 1, 2, 5 und 7 nach folgendem Verfahren:

- a. Die genannten Voraussetzungen werden von der Eigentümergebietskörperschaft
 - rechtzeitig vor Erlass des Bescheids und
 - während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelmäßig geprüft.
- b. Die Ergebnisse einer solchen Prüfung sind amtlich beglaubigen zu lassen, zu begründen und dem Zweckverband in Textform (§ 126b BGB) zu übermitteln.
- c. Die Eigentümergebietskörperschaft haftet gegenüber dem Zweckverband für die Ergebnisse der Prüfung.

E.

SONSTIGE ZUSTÄNDIGKEITEN DES VRR

**Zusammenstellung der Aufgaben und Zuständigkeiten
der Aufgabenträger und des VRR**

Die übrigen dem VRR kraft Satzung und Gesetz obliegenden Zuständigkeiten, wie z.B. die Festsetzung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs und die Aufteilung der im Verbundgebiet erzielten Einnahmen, bleiben unberührt.

Anlage 15
zur Finanzierungsrichtlinie

Teilfinanzierung regionaler Schnellbuslinien (XBus)

Teilfinanzierung regionaler Schnellbuslinien (XBus)

#

Gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW gewährt das Land den Zweckverbänden eine jährliche Pauschale zur Finanzierung des SPNV-Netzes. Mit Beschluss des Verkehrsausschusses des Landtags vom 20. November 2019 wurde das Einvernehmen zur Änderung der ÖPNVP-VO (ÖPNV-Pauschalen-Verordnung NRW) hergestellt. Demnach stellt das Land NRW dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nach heutigem Stand bis 2032 zusätzlich 15 Millionen Euro (1,25 Mio. Euro jährlich) zur Finanzierung regionaler Schnellbusverkehre zur Verfügung. Der Zweckverband VRR ist SPNV-Aufgabenträger im Sinne des § 3 Abs. 1 i. V. m. § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW. Gemäß dem Beschluss (Drucksache S/X/2021/0079) des Verwaltungsrates erlässt der ZV VRR daher folgende Regularien zur Ausgestaltung und Verwendung des Anteils der SPNV-Pauschale für regionale Schnellbusverkehre (XBusse). Im Übrigen wird auf die Regelungen der VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummernsystem verwiesen. Die Regelungen der VRR-Finanzierungsrichtlinie gelten nur soweit diese Anlage keine konkreteren Regelungen vorsieht.

1. Gegenstand der Finanzierung

Sofern die Vorgaben der VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummernsystem eingehalten werden, werden die jährlichen Mehrverkehrskilometer der XBus Linien im Rahmen dieser Anlage finanziert.

2. Finanzierungsvoraussetzungen

- Die Entscheidung, welche XBus Linien für eine Förderung ausgewählt werden, trifft der VRR in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Die Linie muss im Verfahren des XBus-Konzeptes für eine Förderung ausgewählt worden sein.
- Die Vorgaben der VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummernsystem hinsichtlich der XBus-Standards müssen erfüllt sein.

3. Art und Umfang, Höhe der Finanzierung

3.1. Höhe der Finanzierung

- 3.1.1. Basis der Ermittlung der Höhe der Finanzierung** bildet die dem Aufgabenträger für den Förderzweck zur Verfügung gestellten Mittel gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Maßstab für die Verteilung dieser Mittel bilden die auf dem Gebiet der Aufgabenträger entfallenden Anteile der von den Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr geplanten insgesamt zu erbringenden und im Vergleich zum Jahr des Betriebsstarts

Teilfinanzierung regionaler Schnellbuslinien (XBus)

#

neugeschaffenen Wagenkilometer im Busverkehr, sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Die VRR AöR führt Plausibilitätsprüfungen der angemeldeten Wagenkilometerleistungen durch und klärt gravierende Abweichungen zu den Vorjahren mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem örtlich zuständigen Aufgabenträger.

- 3.1.2. Aus der Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW wird jährlich und maximal eine Teilfinanzierung von derzeit 0,50 € pro Mehrverkehrskilometer zur Verfügung gestellt. Sofern dieser Betrag durch weitere Beschlüsse oder Vorgaben geändert wird, gelten diese Beträge entsprechend.

4. Antragsverfahren

Das Antragsverfahren folgt Punkt 7 der Finanzierungsrichtlinie.

5. Nachweisführung

Die Nachweisführung erfolgt im Rahmen der Anlage 13 der Finanzierungsrichtlinie über die geleisteten Mehrverkehrskilometer sowie deren Qualität. Sofern im Rahmen der Nachweisprüfung festgestellt wird, dass die gemäß Bescheid bewilligten Mehrkilometer oder die geforderte Qualität nicht erbracht wurden, werden die zu viel bewilligten Mittel zurückgefordert. Hierbei kommt eine Bagatellgrenze in Höhe von 1000 € zum Tragen. Über die Bewilligung hinausgehende Mehrverkehrskilometer finden in der Verwendungsnachweisprüfung keine finanzielle Berücksichtigung.