

Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

(Es sind nur die geänderten Ziffern aufgeführt)

Stand: 10. September 2009	Stand: 7. November 2011
<p>5.5. Ab dem 1. Januar 2010 darf die Höhe der Ausgleichsbeträge den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Erlöse des Finanzierungsempfängers entspricht (vgl. Anhang zur VO [EG] Nr. 1370/2007).</p> <p>Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekts durch den 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.</p> <p>Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen.</p> <p>Der Restbetrag wird um den Betrag erhöht, der einem angemessenen Gewinn aus dem Restbetrag entspricht. Dessen Höhe wird vom VRR jährlich festgesetzt.</p>	<p>5.5. Ab dem 1. Januar 2010 darf die Höhe <u>der aller gewährten Ausgleichsleistungenbeträge im VRR</u> den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Erlöse des Finanzierungsempfängers entspricht (vgl. Anhang zur VO [EG] Nr. 1370/2007).</p> <p><u>Neben den Ausgleichsbeträgen gem. Ziff. 5.1. bis 5.4. (Bausteine) sind alle in Anlage 12 dieser Richtlinie Textziffer 2.2. genannten Ausgleichsleistungen abzurechnen.</u></p> <p><u>Zur Berechnung</u><u>Zum Nachweis</u> des finanziellen Nettoeffekts <u>durch den</u><u>im</u> 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.</p> <p>Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen.</p>

	<p>Der Restbetrag wird um den Betrag erhöht, der einem angemessenen Gewinn aus dem Restbetrag entspricht. Dessen Höhe wird vom VRR jährlich festgesetzt.</p> <p><u>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.</u></p>
<p>8. Ausgleichsmechanismen</p>	<p>8. Ausgleichsmechanismen</p>
<p>8.1. Verwendungsnachweis</p> <p>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 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen fest, wird dies den Beteiligten (Finanzierungsempfänger und ggf. dessen Anteilseigner/in) vom VRR bekanntgegeben.</p>	<p>8.1. Verwendungsnachweis</p> <p>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 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen <u>oder bezogen auf den Anhang der VO (EG) 1370/2007</u> fest, <u>ist nach Ziff. 8.2. bis 8.5. dieser Richtlinie zu verfahren.</u> wird dies den Beteiligten</p>

	(Finanzierungsempfänger und ggf. dessen Anteilseigner/in) vom VRR bekanntgegeben.
8.4. Dreijahreszeitraum Überkompensationen in einem Jahr können in der Regel innerhalb eines Dreijahreszeitraums ausgeglichen werden. Ziff. 21 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen erbracht werden (2005/C 297/04), gilt entsprechend. Die Prüfung erfolgt anhand einer beihilferechtlichen Nebenrechnung durch den VRR.	8.4. Vierjahreszeitraum Dreijahreszeitraum Überkompensationen in einem Jahr können in der Regel innerhalb eines Vierjahreszeitraums Dreijahreszeitraums ausgeglichen werden. Ziff. 21 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen erbracht werden (2005/C 297/04), gilt entsprechend. Die Prüfung erfolgt anhand einer beihilferechtlichen Nebenrechnung durch den VRR.
	<u>8.6. Die Regelungen zur Überkompensation gem. Ziff. 8.1. bis 8.4. sind bei der Prüfung gem. Ziff. 5.5. entsprechend anzuwenden.</u>
Anlagenverzeichnis	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 Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung	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 Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

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 Prüferrichtlinie

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 AnhangsabrechnungPrüferrichtlinie

Anlage 13 Prüferrichtlinie

Anlage 1

zur Finanzierungsrichtlinie

Definition der gemeinwirtschaftlichen

Verpflichtungen

Stand: 3. November 2011

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Finanziert werden kann die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet des Zweckverbandes VRR. 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 Ausgleiche und Verfahrensregelungen zu beachten.

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 des VRR verwiesen.

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 bedienungsgebietsspezifisch 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.

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.

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

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 bedienungsgebietspezifisch 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

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

Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

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 ~~individuellem~~ gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

~~Solche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im VRR sind fallweise zu betrachten. Zurzeit~~Es gibt ~~es~~ zwei Fallgruppen: Mehrkosten aufgrund räumlicher Schichtungen und weiterer sozialpolitischer Vorgaben. ~~Weitere Fallgruppen können nur mit Zustimmung der EU-Kommission berücksichtigt werden.~~

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 ~~individuell~~ gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die grundsätzliche Berechnungsmethodik der Parameter und das Verfahren ~~in der Regel~~ 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.

**Anlage 2-4
zur Finanzierungsrichtlinie**

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

Stand: 3. November 2011

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“)
- 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.

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.

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.

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

Anlage 2/4

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.

2.3.4.2.3.5 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

5. Verwendungsnachweis

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

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

~~Solche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im VRR sind fallweise zu betrachten. Zurzeit~~
~~Es gibt es~~ zwei Fallgruppen: Mehrkosten aufgrund räumlicher Schichtungen und weiterer sozialpolitischer Vorgaben. ~~Weitere Fallgruppen können nur mit Zustimmung der EU-Kommission berücksichtigt werden.~~

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.

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

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

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.

Anlage 6
zur Finanzierungsrichtlinie

**Musterbeschluss für eine
konkretisierende Betrauung**

Stand: 3. November 2011

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Empfehlung für einen konkretisierenden Kreistags- / Stadtratsbeschluss

Betrauungsbeschluss der Stadt .

Die Stadt . hat mit Betrauungsbeschluss vom XX.XX.XXXX dem Finanzierungssystem des VRR und der Art und Weise der Betrauung der das Stadtgebiet bedienenden Verkehrsunternehmen (*aufzählen*) unter Bezugnahme auf die Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR beschlossen.

Dieser Grundsatzbeschluss wird durch diesen Beschluss wie folgt ergänzt:

Die das Gebiet der Stadt bedienenden Verkehrsunternehmen (*aufzählen*) sind mit folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut:

1. Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur.
2. Erbringung von verbund- oder aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen.
3. Vorhaltung von verbund- oder aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards.
- 4a. Erbringung nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten.
- 4b. Sozialpolitische Verpflichtungen
- (4c. Beispiel für BS 4c: Anbindung des S-Bahn Haltepunktes)

Für die Stadtwerke . GmbH ergeben sich die einzelnen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der Anlagen 1 bis 4c.

Für die übrigen Verkehrsunternehmen (*aufzählen*) ergeben sich die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus den ergänzenden Betrauungsbeschlüssen der jeweiligen Anteilseignerkommune/n und den Dokumentationen der lokalen Anhörungsgespräche.

Die Verpflichtungen für die BVR/RVN ergeben sich aus den Anlagen BVR1 bis BVR4c (*soweit sie das Stadtgebiet betreffen*).

Dieser Beschluss ist befristet bis zum 31. Dezember 2019. Hintergrund hierfür ist, dass nach dem Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Jahr 2009) geänderte Rahmenbedingungen für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen bestehen werden. Die nationalen Rechtsvorschriften sind, soweit erforderlich, noch anzupassen. In Deutschland betrifft es das Personenbeförderungsgesetz. Welche Veränderungen sich daraus im Einzelnen ergeben ist zurzeit noch ungeklärt. Vor dem Hintergrund der unklaren Rechtslage empfiehlt es sich, den nach der neuen EU Verordnung max. zulässigen Zeitrahmen von 10 Jahren für die Anwendung der Übergangsbestimmungen auszuschöpfen.

Diese Betrauung gilt fort, wenn und soweit ablaufende Genehmigungen (§ 16 PBefG) dem betrauten Unternehmen wiedererteilt werden, jedoch nicht länger als bis zum 31.12.2019 (31.12.2024 für Verkehrsdienste mit mehreren Verkehrsträgern gem. Art. 4 (3) EU-VO 1370/2007) für den Betriebszweig Busverkehr und bis zum 31.12.2024 für die Betriebszweige Straßenbahn/Stadtbahn/O-Bus/Schwebebahn.

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Der Oberbürgermeister/Landrat wird ermächtigt, auf der Basis der bestehenden Betrauung, zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Veränderungen bestehender gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in einem Umfang von bis zu 3%*) Leistungsvolumen je Baustein und Betriebszweig zu betrauen, wenn dies entweder

- a) im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist, oder
- b) aufgrund von der Unternehmensleitung 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 möglich ist.

Eine Betrauung gemäß Buchst. b) steht unter dem aufschiebenden Vorbehalt einer entsprechenden Ergänzung der Finanzierungsrichtlinie des VRR.

Festgestellte Überkompensationen sind zurückzuführen. Über die Art und Weise der Rückführung entscheidet die unmittelbare oder mittelbare Eigentümergebietskörperschaft im Einvernehmen mit dem Verkehrsunternehmen. Dabei kann für die Beurteilung einer Überkompensation auf einen bis zu ~~dreijährigen~~ vierjährigen Betrachtungszeitraum abgestellt werden. Darüber hinaus sind Überkompensationen ab Entstehung in Höhe von 5 % über dem Basiszins gem. § 247 BGB zu verzinsen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Regelungen

*) Die Volumengrenze kann den individuellen Bedürfnissen vor Ort angepasst werden.

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Anlage 1 zum Betrauungsbeschluss:

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.*

Auflistung weiterer, vorzuhaltender Infrastruktureinrichtungen – wiederum falls nicht im NVP enthalten

z.B.

- Wartehallen
- Zentraler Omnibusbahnhof
- Wendeschleifen
- P+R-Anlagen

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

- 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.

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Anlage 2 zum Betrauungsbeschluss:

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.

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Anlage 3 zum Betrauungsbeschluss:

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.

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Anlage 4a zum Betrauungsbeschluss:

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

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betreuung

Anlage 4b zum Betrauungsbeschluss:

Die Stadtwerke . GmbH ist mit der Anwendung des folgenden Tarifvertrages bzw. der folgenden Tarifverträge betraut.

z.B.:

- TV-V
- TV-N
- ...

Musterbeschluss für eine konkretisierende Betrauung

Anlage 4c zum Betrauungsbeschluss:

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

Anlage 7
zur Finanzierungsrichtlinie

Rechnungslegung und
Vorgaben zur Transparenz

Stand: 3. November 2011

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:

~~Im Rahmen der aufzustellenden Trennungsrechnungen müssen die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:~~

- ~~— Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie der Fixkosten werden 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 Kosten und Erlöse sind den jeweiligen Bereichen objektiv gerechtfertigten und einheitlich angewandten Kostenrechnungsgrundsätzen zuzuordnen. Die zugrunde gelegten Kostenrechnungsgrundsätze müssen eindeutig bestimmt sein. Über die Zuordnung der Kosten und Erlöse zu den jeweiligen Bereichen und die dabei angewandten Rechnungslegungsgrundsätze, insbesondere über die Maßstäbe über die Schlüsselung solcher Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Bereiche entfallen, haben die Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen. Die nachgewiesenen Kosten sind auf Basis der Bewertung des handelsrechtlichen Jahresabschlusses vorzunehmen.~~

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.

Rechnungslegung und Vorgaben zur Transparenz

Ermittlung des verbundrelevanten Anteils aus der Gewinn- und Verlustrechnung sowie relevante Aktiva und Passiva:

Die ~~Kosten und Erlöse~~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 ~~Kosten und Erlöse~~Aufwendungen und Erträge der Funktionsbereiche 1 bis 3 ergeben sich aus den Verwendungsnachweisen (Anlagen 11.1 bis 11.6 der Anlage 11 zur Finanzierungsrichtlinie).

~~Dieer Ansatz von~~ kalkulatorischen Zinsen ~~sind ist durch Ist-Zinsen zu ersetzen~~bei der Ergebnisrechnung Anlage 11 und bei der Anhangsabrechnung Anlage 12 nicht zulässig. Die berücksichtigten Anlastungen bleiben unberücksichtigt.

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.

Anlage 9

zur Finanzierungsrichtlinie

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

Stand: 3. November 2011

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

Fortschreibung der Parameter

Die Parameter werden kostenseitig über festgelegte statistische Preisindizes fortgeschrieben. Bei wesentlichen finanzierungsrelevanten Strukturänderungen (Leistungs- und/oder Kostenänderungen) kann der Parameter gemäß Nachweiserbringung (z. B. im Rahmen eines separaten Nachweises) angepasst werden. Hinweise können 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.

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 2.2	tariflicher Stundenlohn GebK
2	E 1 ENERG ALLG.	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 644, GP Nr. 40/41	Elektrischer Strom , Gas, Fernwärme, Wasser (allg.)
3	E 2 ENERG DIES	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 191, GP Nr. 2320155002	Dieselmotorkraftstoff bei Angabe Großverbraucher
4	E 3 ENERG.FSTROM	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 652	Strom bei Abgabe an Sondervvertragskunden in Hochspannung
5	KAP 1 GEB	FS 17, Reihe 4, Nr. 4	Instandhaltung Gewerbliche Betriebsgebäude
6	KAP 2 FW	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 621, GP Nr. 35204	Teile für Schienenfahrzeuge, (Gleismaterial, Bauwerke, etc.)
7	KAP 3 S/N	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 621, GP Nr. 35204	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. 618- 621, GP Nr. 352	Schienenfahrzeuge
10	KAP 6 FZ BUS	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 609, GP Nr. 34103	Omnibusse
11	MAT/FL Bus	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 615, GP Nr. 343	Teile und Zubehör für Kraftwagen u. Verbrennungsmotoren
12	MAT/FL SCHIENE	FS 17, Reihe 2, lfd. Nr. 621, GP Nr. 35204	Teile für Schienenfahrzeuge und Wege
13	SEK/OV	FS 16, Reihe 4.3 = 50 % Index 1 und 50 % Index 2	im Wesentlichen P-Kosten
14	SONST	FS 17, Reihe 7	Verbraucherpreisindex, Gesamtindex ohne Saisonwaren

Fortschreibung der Parameter / Indexierung

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.

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 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, Schwebebahn 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.

Anlagenverzeichnis zur Anhangsabrechnung

Anlage 12/1	Ermittlung des Finanziellen Nettoeffekts gem. Anhang
Anlage 12/2	Ermittlung der Ausgleichsleistung gem. Anhang
Anlage 12/3	Ermittlung der Ergebnisse aus Anreizregelungen gem. Tz. 7 des Anhangs
Anlage 12/4	Ermittlung der Einnahmen aus Tarifentgelten gem. Tz. 2 Anhang
Anlage 12/5	Ermittlung außergewöhnlicher Effekte gem. Ziff. 5.6 Finanzierungsrichtlinie ("Südmähren")
Anlage 12/6	Ermittlung der Netzeffekte gem. Tz. 2 und Tz. 3 des Anhangs
Anlage 12/7	Darstellung der Ergebnisse aus Allgemeinen Vorschriften

Ermittlung des Finanziellen Nettoeffekts gem. Anhang

Jahr:

VU

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						
- Einnahmen aus Tarifentgelten / Einnahmen aus Erfüllung gem. Verpfl. Gem. Tz. 2 Abs. 4						
+/- Netzeffekte gem. Tz. 3						
+ angemessener Gewinn gem. Tz. 2 Abs. 5 ¹⁾						
= Finanzieller Nettoeffekt						

¹⁾ ein angemessener Gewinn wird unter Berücksichtigung der Anreizregelungen seitens des VRR ermittelt

Ermittlung der Ausgleichsleistung gem. Anhang

Jahr:
 VU

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						
<i>Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG</i>						
<i>Abgeltungen nach § 148 SGB IX</i>						
<i>Landesleistungen gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW</i>						
<i>weitergeleitete AT-Pauschale (10%) gem. § 11 (2) ÖPNVG NRW</i>						
<i>Ausgleichsleistung aus allgemeiner Vorschrift "§ 11a ÖPNVG NRW Ausbildungsverkehr-Pauschale"</i>						
<i>Ausgleichsleistungen aus allgemeiner Vorschrift "Sozialticket"</i>						
Summe staatliche Mittel						

Ermittlung der indirekten Ausgleichsleistungen

<i>+ Vorteile aus periodisierter investiver Förderung (ÖPNVG NW; GVFG) 1)</i>						
<i>+ Vorteile aus zinsverbilligten Darlehen zur Beschaffung von Fahrzeugen 2)</i>						
Summe indirekte staatliche Mittel						

Ermittlung der Ausgleichsleistung

<i>Finanzierungsbedarf gem. ER</i>						
<i>staatliche Mittel</i>						
<i>finanzierungsrelevante Erträge aus Beteiligungen im VRR gem. § 19c ZVS</i>						
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 zutreffend abgesetzt

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 Anhangs

Jahr:

VU

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:
 VU

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:
VU

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:
 VU

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 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: VU

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....)						
IST (Ausgleichsleistung gem. GuV)						
2. Ergebnisse aus Allgemeiner Vorschrift: "Sozialticket"						
Plan (Ausgleichsleistung gem. Bescheid vom....)						
IST (Ausgleichsleistung gem. GuV)						

Anlage 1213
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 **Sachverständige 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-Kostennachweis).

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.

Die Beschlusslage im VRR sah die Einführung des TV-N ab dem Jahr 2001 bzw. 2002 vor.

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 **individuell** 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 berufsbliche 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 berufsbliche 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 berufsmäßige 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.“