

Synopsis der Anpassungen der „Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“

Aktuelle Finanzierungsrichtlinie	Änderungen an der Finanzierungsrichtlinie
<p>2.1. Finanziert werden können die Kosten abzüglich Erlöse, welche durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet des Zweckverbandes VRR bedingt sind (Mehrkosten). Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen ohne diese Finanzierung übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Antragstellers durch Aufgabenträger und/oder durch den VRR mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe dieser Richtlinie und den dazu ergangenen Beschlüssen. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in zweckverbandsfremden Räumen sind nicht Gegenstand dieser Finanzierungsrichtlinie.</p>	<p>2.1. Finanziert werden können die Kosten abzüglich Erlöse, welche durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im Gebiet des Zweckverbandes VRR <u>gem. Ziffer 2.1 Satz 3 dieser Richtlinie</u> bedingt sind (Mehrkosten). Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind die Verpflichtungen, die ein Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen ohne diese Finanzierung übernehmen würde. Finanzierungsvoraussetzung ist die Betrauung des Antragstellers durch Aufgabenträger und/oder durch den VRR mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe der <u>örtlichen Beschlüsse zu Bestandsbetrauungen und/oder öffentlicher Aufträge gem. Ziffer 2.2. sowie</u> dieser Richtlinie und den dazu ergangenen Beschlüssen. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in zweckverbandsfremden Räumen sind <u>nicht nur insoweit</u> Gegenstand dieser Finanzierungsrichtlinie, <u>wie dies in einer entsprechenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung oder in einer vergleichbaren Regelung zwischen den Aufgabenträgern festgelegt ist.</u></p>
<p>2.2. Die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (s. Anlagen 1 und 2 dieser Richtlinie) steht in Zusammenhang mit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsbaustein 1: Infrastruktur-vorhaltung • Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte 	<p>2.2. Die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (s. Anlagen 1 und 2 dieser Richtlinie) steht in Zusammenhang mit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung • Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte

<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsbaustein 3: Regie- und Vertriebsaufgaben Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards • Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich <p>im Gebiet des Zweckverbandes VRR. Sie wird</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch die personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen (ergänzt durch den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VRR und die Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV sowie die sonstigen finanzierungsrelevanten Beschlüsse der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR oder der Räte bzw. Kreistage der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV), • durch den Finanzierungsbescheid des VRR, • oder durch nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB, §§ 1 ff. VgV, VOL/A vergebene Aufträge oder ab dem 03.12.2009 nach Maßgabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 konkretisiert. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsbaustein 3: Regie- und Vertriebsaufgaben Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards • Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich <p>im <u>unter Ziffer 2.1. definierten</u> Gebiet des Zweckverbandes VRR. Sie wird</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch die personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen (ergänzt durch den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes VRR und die Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV sowie die sonstigen finanzierungsrelevanten Beschlüsse der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR oder der Räte bzw. Kreistage der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV), • durch den Finanzierungsbescheid des VRR, • oder durch nach Maßgabe der §§ 97 ff. GWB, §§ 1 ff. VgV, VOL/A <u>bzw. nach ihrer Einführung UVgO/GWB</u> vergebene Aufträge oder ab dem 03.12.2009 nach Maßgabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (<u>öffentliche Aufträge</u>) konkretisiert.
<p>2.2.1. Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Eine detaillierte Beschreibung der Infrastrukturvorhaltekosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie.</p>	<p>2.2.1. Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Eine detaillierte Beschreibung der Infrastrukturvorhaltekosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie <u>soweit in den jeweiligen öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p>

<p>2.2.2. Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke. Eine detaillierte Beschreibung der verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrkosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie.</p>	<p>2.2.2. Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke. Eine detaillierte Beschreibung der verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrkosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p>
<p>2.2.3. Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-qualitätsmehrkosten Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung. Eine detaillierte Beschreibung der verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie.</p>	<p>2.2.3. Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-qualitätsmehrkosten Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgaben hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung. Eine detaillierte Beschreibung der verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Fahrzeugqualitätsstandards enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p>
<p>2.2.4. Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.</p>	<p>2.2.4. Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.</p>

<p>Im betrieblichen Bereich können zurzeit folgende Fallgruppen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anerkannt werden, die zu Mehrkosten bzw. Nachteilen führen:</p> <p>Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus</p> <p>Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gemäß Vorgaben des oder der Anteilseigner/s/Aufgabenträger/s)</p> <p>Baustein 4c: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.</p> <p>Eine detaillierte Beschreibung der betriebsbedingten Mehrkosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie.</p>	<p>Im betrieblichen Bereich können zurzeit folgende Fallgruppen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anerkannt werden, die zu Mehrkosten bzw. Nachteilen führen:</p> <p>Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus</p> <p>Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gemäß Vorgaben des oder der Anteilseigner/s/Aufgabenträger/s)</p> <p>Baustein 4c: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gemäß Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.</p> <p>Eine detaillierte Beschreibung der betriebsbedingten Mehrkosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p>
<p>2.3. Für die Bausteine 1 – 4a werden vom VRR einheitliche Definitionen und Berechnungsmethoden vorgegeben. Für die Bausteine 4b und 4c sind die Nachweise nach den VRR-einheitlichen Definitionen und Berechnungsmethoden zu erbringen. Für die Bausteine 4a – 4c können nach den Vorgaben des VRR auch individuelle Nachweise erbracht werden.</p>	<p>2.3. Für die Bausteine 1 – 4a werden vom VRR einheitliche Definitionen und Berechnungsmethoden vorgegeben. <u>Diese werden ggf. ergänzt um in den öffentlichen Aufträgen festgelegte Definitionen.</u> Für die nicht durch Einnahmen gedeckten Betriebskosten aus den Bausteinen 4a – 4c sowie für die in öffentlichen Aufträgen definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen können nach den Vorgaben des VRR auch individuelle Nachweise erbracht werden.</p> <p>Für die Bausteine 4b und 4c sind die Nachweise nach den VRR-einheitlichen Definitionen und Berechnungsmethoden zu erbringen. Für die Bausteine 4a – 4c können nach den Vorgaben des VRR auch individuelle Nachweise erbracht werden.</p>

<p>5.4.3. Bemessungsgrundlagen sind die Ausgleichsbeträge, Finanzierungsbeträge und Finanzierungsmittel. Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt.</p>	<p>5.4.3. Bemessungsgrundlagen sind die Ausgleichsbeträge, Finanzierungsbeträge und Finanzierungsmittel. Der Ausgleichsbetrag ist die Höhe der Finanzierung, welche weder die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden tatsächlichen Mehrkosten noch die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmens übersteigt, <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen keine weiteren Vorgaben bzgl. Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 definiert sind.</u></p>
<p>5.4.4. Basis für die Berechnung der Ausgleichsbeträge sind die jährlich festzulegenden Parameter je Baustein, Betriebszweig und Bedienungsgebiet. Diese werden gemäß Anlage 2 dieser Richtlinie ermittelt.</p>	<p>5.4.4. Basis für die Berechnung der Ausgleichsbeträge sind die jährlich festzulegenden Parameter je Baustein, Betriebszweig und Bedienungsgebiet. <u>Die Ausgleichsbeträge und Bausteine können innerhalb eines Betriebszweigs verrechnet werden. Weitere Regelungen können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben. Diese Die Berechnung werden wird gemäß Anlage 2 dieser Richtlinie ermittelt durchgeführt.</u></p>
<p>5.4.5. Die Höhe des Ausgleichsbetrags wird zunächst auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Erlöse aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.</p>	<p>5.4.5. <u>Bis zum Auslaufen der Bestandsbetrauungen wird die Höhe des Ausgleichsbetrags wird</u> zunächst auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Erlöse aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind. <u>Ab dem Vorliegen nicht in wettbewerblichen Verfahren vergebener öffentlicher Aufträge dient diese Prüfung zu der Erfüllung der Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Aufgabenträger kann von dem in Satz 1 beschriebenen Vorgehen abweichen. Dem VRR ist hierüber eine Mitteilung vorzulegen.</u></p>

<p>5.4.6. Auf der Grundlage dieser Analysen werden für das jeweilige Antragsjahr Parameter gebildet, die auf die Verhältnisse des Antragsjahres hin angepasst werden. Die Ergebnisse sind die in Ziff. 5.4.4. genannten Parameter. Die Parameter werden turnusmäßig einer gutachterlichen Prüfung unterzogen, um die Einhaltung insbesondere von Kriterium 4 des EuGH-Urteils in der Rechtssache Altmark-Trans sowie des Verbots einer übermäßigen Ausgleichsleistung gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b, Art. 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. Die Fortschreibung der Parameter bzw. die Indexierung der Parameter ist in Anlage 9 dieser Richtlinie geregelt.</p>	<p>5.4.6. Auf der Grundlage dieser Analysen <u>und - soweit sie vorliegen - unter Beachtung der von dem Aufgabenträger im Zusammenhang mit öffentlichen Aufträgen ergänzend vorgenommenen Regelungen,</u> werden für das jeweilige Antragsjahr Parameter gebildet, die auf die Verhältnisse des Antragsjahres hin angepasst werden. Die Ergebnisse sind die in Ziff. 5.4.4. genannten Parameter. Die Parameter werden turnusmäßig einer gutachterlichen Prüfung unterzogen, um die Einhaltung insbesondere von Kriterium 4 des EuGH-Urteils in der Rechtssache Altmark-Trans sowie des Verbots einer übermäßigen Ausgleichsleistung gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b, Art. 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. <u>Ab dem Vorliegen nicht in wettbewerblichen Verfahren vergebener öffentlicher Aufträge dient die Prüfung des Kriteriums 4 in der Rechtssache Altmark-Trans der Erfüllung der Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Aufgabenträger kann dem VRR mitteilen, wenn von dem beschriebenen Vorgehen abgewichen werden soll.</u> Die Fortschreibung der Parameter bzw. die Indexierung der Parameter ist in Anlage 9 dieser Richtlinie geregelt.</p>
<p>7.1.1. Form und Frist Eine Finanzierung wird nur auf Antrag nach dem Muster der Anlage 3 gewährt. Der Antrag ist möglichst sechs Monate vor Beginn der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, spätestens jedoch bis zum 31. Oktober des dem Beginn der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vorausgehenden Jahres zu stellen.</p>	<p>7.1.1. Form und Frist Eine Finanzierung wird nur auf Antrag nach dem Muster der Anlage 3 gewährt. Der Antrag ist möglichst sechs Monate vor Beginn der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, spätestens jedoch bis zum 31. Oktober des dem Beginn der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vorausgehenden Jahres zu stellen. <u>Bei Vorliegen öffentlicher Aufträge ist der Antrag für die Laufzeit des öffentlichen Auftrags zu stellen (mehriähriger Antrag).</u></p>
<p>7.1.2. Antragsunterlagen Dem erstmaligen Antrag sind beizufügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betrauungsbeschlüsse der Aufgabenträger oder 	<p>7.1.2. Antragsunterlagen Dem erstmaligen Antrag sind beizufügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betrauungsbeschlüsse der Aufgabenträger oder

<p>anderweitige Rechtsakte zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschreibung und Dauer der zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, • Darlegung, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Art und Umfang mit den Vorgaben für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen übereinstimmt, • Darlegung, ob und gegebenenfalls für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Finanzierungsmittel von anderen Stellen gewährt werden, • vereinfachte Berechnung der Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen, • Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand von Investitionsmaßnahmen sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter. <p>Bei Folgeanträgen genügt die Bezugnahme auf die mit vorangegangenen Anträgen vorgelegten Unterlagen, wenn und soweit sich die finanzierungserheblichen Tatsachen nicht geändert haben.</p> <p>Der VRR kann die Vorlage weiterer Unterlagen verlangen.</p>	<p>anderweitige Rechtsakte zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschreibung und Dauer der zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, • Darlegung, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Art und Umfang mit den Vorgaben für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen übereinstimmt, • Darlegung, ob und gegebenenfalls für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Finanzierungsmittel von anderen Stellen gewährt werden, • vereinfachte Berechnung der Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen, • Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand von Investitionsmaßnahmen sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter. <p><u>Bis zum Auslaufen der Bestandsbetrauungen genügt bei Folgeanträgen genügt</u>—die Bezugnahme auf die mit vorangegangenen Anträgen vorgelegten Unterlagen, wenn und soweit sich die finanzierungserheblichen Tatsachen nicht geändert haben.</p> <p><u>Ab dem Vorliegen nicht in wettbewerblichen Verfahren vergebener öffentlicher Aufträge sind keine gesonderten Folgeanträge zu stellen. Änderungen zu finanzierungserheblichen Tatsachen sind dem VRR im Rahmen der Meldungen des jeweiligen Verbundetats gem. Anlage 2 dieser Richtlinie mitzuteilen.</u></p> <p>Der VRR kann die Vorlage weiterer Unterlagen verlangen.</p>
<p>8.1. Verwendungsnachweis Zur Vermeidung von Überkompensationen sowie zur Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen sind jährlich Verwendungsnachweise zu führen. Dies gilt auch, soweit der</p>	<p>8.1. Verwendungsnachweis Zur Vermeidung von Überkompensationen sowie zur Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen sind jährlich Verwendungsnachweise zu führen. Dies gilt auch, soweit der</p>

<p>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 oder bezogen auf den Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 fest, ist nach Ziff. 8.2. bis 8.5. dieser Richtlinie zu verfahren.</p>	<p>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 <u>die Summe der</u> definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder bezogen auf den Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 fest, ist nach Ziff. 8.2. bis 8.5. dieser Richtlinie zu verfahren.</p>
<p>Anlage 1, 1. bis 3. Absatz</p> <p>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.</p> <p>Für alle Finanzierungsleistungen sind die in der Finanzierungsrichtlinie des VRR geregelten Ausgleichs- und Verfahrensregelungen zu beachten.</p> <p>Nachfolgend sind die typisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Parameter je Finanzierungsbaustein (im Folgenden „Baustein“ genannt) dargestellt. Für weitere Einzelheiten wird auf die Regelungen der Finanzierungsrichtlinie verwiesen.</p>	<p>Anlage 1, 1. bis 3. Absatz</p> <p>Finanziert werden kann die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV im <u>gem. Ziffer 2.1. der Finanzierungsrichtlinie definierten</u> 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.</p> <p>Für alle Finanzierungsleistungen sind die in der Finanzierungsrichtlinie des VRR geregelten Ausgleichs- und Verfahrensregelungen zu beachten, <u>soweit in den örtlichen Beschlüssen zu Bestandsbeträuerungen und/oder öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p> <p>Nachfolgend sind die typisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Parameter je Finanzierungsbaustein (im Folgenden „Baustein“ genannt) dargestellt. Für weitere Einzelheiten wird auf die weiteren Regelungen der Finanzierungsrichtlinie verwiesen, soweit <u>die örtlichen Beschlüsse zu Bestandsbeträuerungen und/oder öffentliche Aufträge nichts Weiteres definieren.</u></p>

<p>Anlage 2, Allgemeine Hinweise Allgemeine Hinweise</p> <p>Vor dem Hintergrund der Anpassung der Kostennachweise an die zu erfüllenden Kriterien des EuGH-Urteils in der Rs. C-280/00 „Altmark-Trans“ wird bei der Ermittlung der Ausgleichsbeträge im VRR folgendermaßen vorgegangen.</p> <p>Kriterium 1: Die hinreichende Konkretisierung möglicher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (Betrauungsakte) wird vor Ort vorgenommen. Es kann dabei auf den Nahverkehrsplan, Betrauungsbeschlüsse und sonstige geeignete Weisen abgestellt werden.</p> <p>Kriterium 2: Die Parameter werden im Vorhinein transparent und objektiv festgelegt. Hierbei wird das Kriterium 4 berücksichtigt.</p> <p>Kriterium 4: Die Kostenermittlung erfolgt in Bezug auf das Basisjahr (Erhebung) unter Einbeziehung der Erlöse (Ableitung Sollkosten für jeden Betriebszweig und jedes Bedienungsgebiet) und Fortschreibung der erhobenen Daten auf das Antragsjahr gem. Anlage 9. Für die Analyse der Kosten werden weitere Richtwert- bzw. Vergleichsanalysen durchgeführt. Für die Bausteine 1 bis 3 werden „Richtwertkorridore“ gebildet, bei Überschreitungen sind weitere Nachweise zu erbringen – ansonsten erfolgt bei Überschreitungen vom Richtwertkorridor eine Kürzung des Parameters. Für den Baustein 4a werden kalkulatorische Grenzkosten angesetzt, die unter den angemessenen Ist-Kosten liegen. Für den Baustein 4b wird ein VRR-einheitlicher Vergleichstarif angesetzt.</p> <p>Kriterium 3: Zur Vermeidung einer Überkompensation wird ein Verwendungsnachweis durch die Verkehrsunternehmen erbracht.</p>	<p>Anlage 2, Allgemeine Hinweise Allgemeine Hinweise</p> <p>Vor dem Hintergrund der Anpassung der Kostennachweise an die zu erfüllenden Kriterien des EuGH-Urteils in der Rs. C-280/00 „Altmark-Trans“ wird bei der Ermittlung der Ausgleichsbeträge im VRR folgendermaßen vorgegangen.</p> <p>Kriterium 1: Die hinreichende Konkretisierung möglicher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (Betrauungsakte) wird vor Ort vorgenommen. Es kann dabei auf den Nahverkehrsplan, Betrauungsbeschlüsse und sonstige geeignete Weisen abgestellt werden.</p> <p>Kriterium 2: Die Parameter werden im Vorhinein transparent und objektiv festgelegt. Hierbei wird das Kriterium 4 berücksichtigt.</p> <p>Kriterium 4: Die Kostenermittlung erfolgt in Bezug auf das Basisjahr (Erhebung) unter Einbeziehung der Erlöse (Ableitung Sollkosten für jeden Betriebszweig und jedes Bedienungsgebiet) und Fortschreibung der erhobenen Daten auf das Antragsjahr gem. Anlage 9. Für die Analyse der Kosten werden weitere Richtwert- bzw. Vergleichsanalysen durchgeführt. Für die Bausteine 1 bis 3 werden „Richtwertkorridore“ gebildet, bei Überschreitungen sind weitere Nachweise zu erbringen – ansonsten erfolgt bei Überschreitungen vom Richtwertkorridor eine Kürzung des Parameters. Für den Baustein 4a werden kalkulatorische Grenzkosten angesetzt, die unter den angemessenen Ist-Kosten liegen. Für den Baustein 4b wird ein VRR-einheitlicher Vergleichstarif angesetzt.</p> <p>Kriterium 3: Zur Vermeidung einer Überkompensation wird ein Verwendungsnachweis durch die Verkehrsunternehmen erbracht.</p>
--	---

<p>Basis sind hier die entstandenen IST-Kosten im Rahmen des Jahresabschlusses der Verkehrsunternehmen. Dieser Verwendungsnachweis wird gem. Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie (Prüferrichtlinie) durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt.</p>	<p>Basis sind hier die entstandenen IST-Kosten im Rahmen des Jahresabschlusses der Verkehrsunternehmen. Dieser Verwendungsnachweis wird gem. Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie (Prüferrichtlinie) durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt.</p>																																																																																																												
<p>Anlage 2-1, 1. Absatz</p> <p>Die Infrastrukturvorhaltekosten umfassen die Kosten für die Vorhaltung der „ortsfesten Anlagen“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrweganlagen - Betriebshofanlagen - Werkstattgebäude <p>und „damit verbundener Sicherheits- und Navigationssysteme“ in den Betriebszweigen Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, Omnibus und O-Bus.</p> <p>Zusätzlich werden die Strecken-km je Strecken-Typ abgefragt.</p>	<p>Anlage 2-1, 1. Absatz</p> <p>Die Infrastrukturvorhaltekosten umfassen die Kosten für die Vorhaltung der „ortsfesten Anlagen“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrweganlagen - Betriebshofanlagen - Werkstattgebäude <p>und „damit verbundener Sicherheits- und Navigationssysteme“ in den Betriebszweigen Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn, Omnibus und O-Bus, <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p> <p>Zusätzlich werden die Strecken-km je Strecken-Typ abgefragt.</p>																																																																																																												
<p>Anlage 2-1, vorletzter Absatz</p> <p>Auf Basis einer Kostenanalyse der gemeldeten Daten sind folgende Anlastungssätze pauschal für die Betriebszweige festgelegt:</p> <table border="1" data-bbox="183 970 878 1273"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Anlastungssatz \ Kostenart</th> <th colspan="2">BZ Bus</th> <th colspan="2">BZ Schiene</th> </tr> <tr> <th>Fahrwege Sich./Nav.</th> <th>Betr.hof Werkstatt</th> <th>Fahrwege Sich./Nav.</th> <th>Betr.hof Werkstatt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Abschreibungen</td> <td>0%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Zinsen</td> <td>0%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Leasing/Miete/pacht</td> <td>0%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Personalkosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Materialkosten/Fremdleistungen</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Energiekosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Sonstige Kosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Sekundärkosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Allg. Overheadkosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die ermittelten Anlastungsbeträge werden von den erhobenen Kosten abgesetzt und sind vom Betrieb (Baustein 4) zu tragen.</p>	Anlastungssatz \ Kostenart	BZ Bus		BZ Schiene		Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Abschreibungen	0%	90%	0%	0%	Zinsen	0%	90%	0%	0%	Leasing/Miete/pacht	0%	90%	0%	0%	Personalkosten	10%	90%	25%	90%	Materialkosten/Fremdleistungen	10%	90%	25%	90%	Energiekosten	10%	90%	25%	90%	Sonstige Kosten	10%	90%	25%	90%	Sekundärkosten	10%	90%	25%	90%	Allg. Overheadkosten	10%	90%	25%	90%	<p>Anlage 2-1, vorletzter Absatz</p> <p>Auf Basis einer Kostenanalyse der gemeldeten Daten sind folgende Anlastungssätze pauschal für die Betriebszweige festgelegt:</p> <table border="1" data-bbox="1137 970 1832 1273"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Anlastungssatz \ Kostenart</th> <th colspan="2">BZ Bus</th> <th colspan="2">BZ Schiene</th> </tr> <tr> <th>Fahrwege Sich./Nav.</th> <th>Betr.hof Werkstatt</th> <th>Fahrwege Sich./Nav.</th> <th>Betr.hof Werkstatt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Abschreibungen</td> <td>0%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Zinsen</td> <td>0%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Leasing/Miete/pacht</td> <td>0%</td> <td>90%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Personalkosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Materialkosten/Fremdleistungen</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Energiekosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Sonstige Kosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Sekundärkosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>Allg. Overheadkosten</td> <td>10%</td> <td>90%</td> <td>25%</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Abweichend können sich aus öffentlichen Aufträgen andere Sätze ergeben. Diese werden entsprechend berücksichtigt. Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können zusätzliche</u></p>	Anlastungssatz \ Kostenart	BZ Bus		BZ Schiene		Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Abschreibungen	0%	90%	0%	0%	Zinsen	0%	90%	0%	0%	Leasing/Miete/pacht	0%	90%	0%	0%	Personalkosten	10%	90%	25%	90%	Materialkosten/Fremdleistungen	10%	90%	25%	90%	Energiekosten	10%	90%	25%	90%	Sonstige Kosten	10%	90%	25%	90%	Sekundärkosten	10%	90%	25%	90%	Allg. Overheadkosten	10%	90%	25%	90%
Anlastungssatz \ Kostenart		BZ Bus		BZ Schiene																																																																																																									
	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt																																																																																																									
Abschreibungen	0%	90%	0%	0%																																																																																																									
Zinsen	0%	90%	0%	0%																																																																																																									
Leasing/Miete/pacht	0%	90%	0%	0%																																																																																																									
Personalkosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Materialkosten/Fremdleistungen	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Energiekosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Sonstige Kosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Sekundärkosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Allg. Overheadkosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Anlastungssatz \ Kostenart	BZ Bus		BZ Schiene																																																																																																										
	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt	Fahrwege Sich./Nav.	Betr.hof Werkstatt																																																																																																									
Abschreibungen	0%	90%	0%	0%																																																																																																									
Zinsen	0%	90%	0%	0%																																																																																																									
Leasing/Miete/pacht	0%	90%	0%	0%																																																																																																									
Personalkosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Materialkosten/Fremdleistungen	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Energiekosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Sonstige Kosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Sekundärkosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									
Allg. Overheadkosten	10%	90%	25%	90%																																																																																																									

	<p><u>gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich ausgeglichen werden.</u></p> <p><u>Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.</u></p> <p>Die ermittelten Anlastungsbeträge werden von den erhobenen Kosten abgesetzt und sind vom Betrieb (Baustein 4) zu tragen.</p>
<p>Anlage 2-2, 1. Absatz</p> <p>Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Mehrkosten/Mehrerlöse sind ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- bzw. Erlösstruktur bei den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, die durch den Tarif- und Verkehrsverbund im Sinne der geltenden gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen (hier: VRR-Verträge, speziell: Kooperationsvertrag und Einnahmenaufteilungsvertrag) bzw. Aufgabenträgervorgaben hervorgerufen werden.</p>	<p>Anlage 2-2, 1. Absatz</p> <p>Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Mehrkosten/Mehrerlöse sind ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- bzw. Erlösstruktur bei den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, die durch den Tarif- und Verkehrsverbund im Sinne der geltenden gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen (hier: VRR-Verträge, speziell: Kooperationsvertrag und Einnahmenaufteilungsvertrag) bzw. Aufgabenträgervorgaben hervorgerufen werden, <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.</u></p>
<p>Anlage 2-2, Vorgehensweise</p> <p>Die in den folgenden Abfrageblättern definierten verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Kosten werden zunächst als Vollkosten angesetzt (Ermittlung aller relevanten Kostenstellen). In einem zweiten Schritt werden die nicht verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten (also betrieblich notwendigen) Kosten in den Bereichen Regie- und Vertriebskosten eliminiert (Abzug der Mindestregie- und des Mindestvertriebs). Sofern von dem Unternehmen keine Angaben hierzu gemacht werden, werden diese über einen einheitlichen Vergleichswert in Höhe von derzeit 25 Prozent abgezogen. Im Ergebnis verbleibt danach der vorläufige erstattungsfähige Betrag.</p>	<p>Anlage 2-2, Vorgehensweise</p> <p>Die in den folgenden Abfrageblättern definierten verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten Kosten werden zunächst als Vollkosten angesetzt (Ermittlung aller relevanten Kostenstellen). In einem zweiten Schritt werden die nicht verbund- und/oder aufgabenträgerbedingten (also betrieblich notwendigen) Kosten in den Bereichen Regie- und Vertriebskosten eliminiert (Abzug der Mindestregie- und des Mindestvertriebs). Sofern von dem Unternehmen keine Angaben hierzu gemacht werden <u>oder sich weitere Angaben aus den öffentlichen Aufträgen ergeben,</u> werden diese über einen einheitlichen Vergleichswert in Höhe von derzeit 25 Prozent abgezogen.</p>

(vorbehaltlich der Prüfung des Kriteriums 4) für verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten, die aufgrund der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anfallen.	Im Ergebnis verbleibt danach der vorläufige erstattungsfähige Betrag. (vorbehaltlich der Prüfung des Kriteriums 4) für verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten, die aufgrund der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anfallen.
<p>Anlage 2-2, letzter Absatz</p> <p>zu 2) Die Anlastung der betrieblich notwendigen Mindestregie- und des Mindestvertriebs erfolgt individuell, sofern plausible Angaben des VU vorliegen. Stellt das Verkehrsunternehmen keine Werte zur Verfügung, erfolgt der Abzug bei diesen einheitlich durch Abzug von 25 % von den Vollkosten der Regie- und Vertriebskosten (ohne Umlage an der VRR AöR). Da die Umlage an der VRR AöR zu 100% verbundbedingt ist, erfolgt hier kein Abzug einer Mindestregie / eines Mindestvertriebs.</p>	<p>Anlage 2-2, letzter Absatz</p> <p>zu 2) Die Anlastung der betrieblich notwendigen Mindestregie- und des Mindestvertriebs erfolgt individuell, sofern plausible Angaben des VU vorliegen. Stellt das Verkehrsunternehmen keine Werte zur Verfügung <u>oder ergeben sich keine weiteren Angaben aus den öffentlichen Aufträgen</u>, erfolgt der Abzug bei diesen einheitlich durch Abzug von 25 % von den Vollkosten der Regie- und Vertriebskosten (ohne Umlage an der VRR AöR). Da die Umlage an der VRR AöR zu 100% verbundbedingt ist, erfolgt hier kein Abzug einer Mindestregie / eines Mindestvertriebs.</p>
<p>Anlage 2-3, 1. Absatz</p> <p>Es sind nur die sog. „qualitätsbedingten Mehrkosten“ für die Fahrzeugvorhaltung durch den Verbund und/oder Aufgabenträger finanzierbar. Die Definition umfasst verbund- und/oder aufgabenträgerbezogene qualitätsbedingte Mehrkosten für Fahrzeuge, die die Verkehrsunternehmen über die Kosten eines Vergleichsverkehrsunternehmens hinaus zu tragen haben. Anspruchsberechtigt sind alle im Linienverkehr nach dem PBefG im Verbundraum des VRR eingesetzten Fahrzeuge.</p>	<p>Anlage 2-3, 1. Absatz</p> <p>Es sind nur die sog. „qualitätsbedingten Mehrkosten“ für die Fahrzeugvorhaltung durch den Verbund und/oder Aufgabenträger finanzierbar. Die Definition umfasst verbund- und/oder aufgabenträgerbezogene qualitätsbedingte Mehrkosten für Fahrzeuge, die die Verkehrsunternehmen über die Kosten eines Vergleichsverkehrsunternehmens hinaus zu tragen haben. <u>Ergänzungen zu den Definitionen dieser Anlage können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben und werden entsprechend berücksichtigt.</u> Anspruchsberechtigt sind alle <u>gem. Ziffer 2.1 der Finanzierungsrichtlinie</u> im Linienverkehr nach dem PBefG im Verbundraum des VRR eingesetzten Fahrzeuge.</p>

<p>Anlage 2-3, letzter Absatz</p> <p>zu 4) Die Abgeltung von qualitätsbedingten Mehrkosten berücksichtigt eine vorgegebene VRR-einheitliche Altersstruktur für Fahrzeuge. Ältere, bereits abgeschriebene Fahrzeuge werden nicht finanziert. Die Altersgrenze beträgt VRR-einheitlich im Busbereich 12 Jahre, für die Straßenbahn, Stadtbahn und den O-Bus 24 Jahre. Die Schwebbahn unterliegt keiner Altersgrenze.</p> <p>zu 5) Zur Berechnung der Kosten für Mehrqualitäten werden diejenigen Kosten der Verkehrsunternehmen eliminiert, die durch die Bedienung mit einem einheitlich definierten Standardfahrzeug anfallen würden. Das Standardfahrzeug im VRR ist in Anlehnung an die Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wie folgt definiert</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bus: 0,9 - Stadtbahn: 1,0 - Straßenbahn: 1,0 - O-Bus: 0,6 - Schwebbahn: 1,7 <p>Mehrqualitäten betreffen demnach sowohl das Platzangebot für die Fahrgäste und damit verbundene Umweltfreundlichkeit durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen (dafür weniger kleine Fahrzeuge) sowie Ausstattungsmerkmale wie z. B. Klimaanlage, Videoüberwachung, Abgasreinigungssysteme, etc.</p>	<p>Anlage 2-3, letzter Absatz</p> <p>zu 4) Die Abgeltung von qualitätsbedingten Mehrkosten berücksichtigt eine vorgegebene VRR-einheitliche Altersstruktur für Fahrzeuge. Ältere, bereits abgeschriebene Fahrzeuge werden nicht finanziert. Die Altersgrenze beträgt VRR-einheitlich im Busbereich 12 Jahre, für die Straßenbahn, Stadtbahn und den O-Bus 24 Jahre, <u>soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist</u>. Die Schwebbahn unterliegt keiner Altersgrenze.</p> <p>zu 5) Zur Berechnung der Kosten für Mehrqualitäten werden diejenigen Kosten der Verkehrsunternehmen eliminiert, die durch die Bedienung mit einem einheitlich definierten Standardfahrzeug anfallen würden. Das Standardfahrzeug im VRR ist in Anlehnung an die Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (<u>gültig bis 2015</u>) wie folgt definiert</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bus: 0,9 - Stadtbahn: 1,0 - Straßenbahn: 1,0 - O-Bus: 0,6 - Schwebbahn: 1,7 <p>Mehrqualitäten betreffen demnach sowohl das Platzangebot für die Fahrgäste und damit verbundene Umweltfreundlichkeit durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen (dafür weniger kleine Fahrzeuge) sowie Ausstattungsmerkmale wie z. B. Klimaanlage, Videoüberwachung, Abgasreinigungssysteme, etc.</p> <p><u>Ergänzungen zu den Definitionen dieser Anlage können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben und werden entsprechend berücksichtigt.</u></p>
<p>Anlage 2/4 6. Baustein 4c</p> <p>Es gibt zwei Fallgruppen: Mehrkosten aufgrund räumlicher</p>	<p>Anlage 2/4 6. Baustein 4c</p> <p>Es gibt zwei Fallgruppen: Mehrkosten aufgrund räumlicher</p>

<p>Schichtungen und weiterer sozialpolitischer Vorgaben.</p> <p>Bei den räumlichen Schichtungen handelt es sich um Angebotsvorgaben, bestimmte Linien (bzw. bestimmte Linienabschnitte) zusätzlich zu bedienen, die nicht durch entsprechende Einnahmen abgedeckt sind. Darunter fallen sog. Streckenvorgaben, die analog Baustein 4a zu Grenzkosten abzüglich Grenzerlösen abgegolten werden.</p> <p>Unter die weiteren sozialpolitischen Vorgaben fallen die Ausbildung über Bedarf oder Mehrkosten aus bestehenden Vereinbarungen zur betrieblichen Altersversorgung (Ruhegeldordnungen).</p> <p>Die Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die grundsätzliche Berechnungsmethodik der Parameter und das Verfahren analog Baustein 4a bzw. Baustein 4b angewandt wird.</p> <p>Die Ergebnisse sind durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen und dürfen nicht zu einer Überkompensation führen.</p> <p>Sonstige Nachteile, selbst wenn sie nachgewiesen sind, sind nicht ausgleichsfähig.</p>	<p>Schichtungen und weiterer sozialpolitischer Vorgaben.</p> <p>Bei den räumlichen Schichtungen handelt es sich um Angebotsvorgaben, bestimmte Linien (bzw. bestimmte Linienabschnitte) zusätzlich zu bedienen, die nicht durch entsprechende Einnahmen abgedeckt sind. Darunter fallen sog. Streckenvorgaben, die analog Baustein 4a zu Grenzkosten abzüglich Grenzerlösen abgegolten werden.</p> <p>Unter die weiteren sozialpolitischen Vorgaben fallen die Ausbildung über Bedarf oder Mehrkosten aus bestehenden Vereinbarungen zur betrieblichen Altersversorgung (Ruhegeldordnungen).</p> <p>Die Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die grundsätzliche Berechnungsmethodik der Parameter und das Verfahren analog Baustein 4a bzw. Baustein 4b angewandt wird.</p> <p>Die Ergebnisse sind durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen und dürfen nicht zu einer Überkompensation führen.</p> <p>Sonstige Nachteile, selbst wenn sie nachgewiesen sind, sind nicht ausgleichsfähig.</p> <p><u>Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich ausgeglichen werden.</u></p> <p><u>Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.</u></p>
---	---

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.

Fortschreibung der Parameter

Die Parameter werden kostenseitig über festgelegte statistische Preisindizes fortgeschrieben, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist. Bei wesentlichen finanzierungsrelevanten Strukturänderungen (Leistungs- und/oder Kostenänderungen) kann der Parameter gemäß Nachweiserbringung (z. B. im Rahmen eines separaten Nachweises) angepasst werden. Hinweise können sich hierbei auch aus den Verwendungsnachweisen des Vorjahres ergeben.

Neben dieser Preisfortschreibung werden die Parameter im VRR in einem 3-jährigen Turnus unter Berücksichtigung von Effizienzgewinnen innerhalb des VRR und der Vergleichswerte und Anpassungen an die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen neu ermittelt und einer Angemessenheitsprüfung gemäß dem 4. Kriterium sowie einer Prüfung der wirtschaftlichen Geschäftsführung unterzogen, soweit in den öffentlichen Aufträgen nichts Weiteres definiert ist.

Der so ermittelte Parameter wird ex-ante für die Folgeperioden festgelegt.