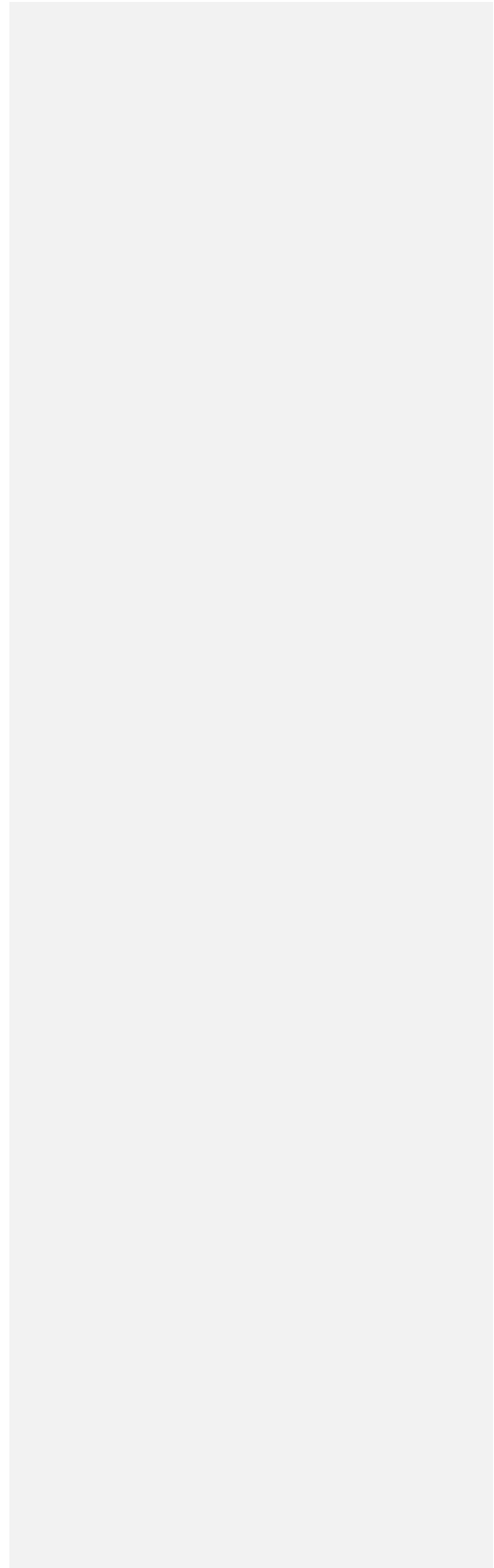


Anlage 2-3
zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 3
Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte
Fahrzeugqualitätsstandards



Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Beschreibung

Anlage 2/3-1

1 Definition

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

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

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

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

Erhebungsgrundlagen

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

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

Eine Doppelerfassung bei anderen Erhebungen ist auszuschließen.

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

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

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

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

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Beschreibung

Anlage 2/3-1

Erlöse (z. B. Werbeerlöse im Fahrzeugbereich, ~~Zuschüsse des Landes für~~ **Verhaltenskosten** nach z. B. § 11 ÖPNVG NRW) sind gegen-zurechnen und extra mit Vermerk auszuweisen.

Behandlung von Anlagen im Bau und Anzahlungen für diese:

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

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

2 Abfrageblätter

Abfrageblatt Vorhaltekosten für Fahrzeuge

In dieser Anlage werden die Kosten der Fahrzeuge abgefragt.

a) Kosten der Fahrzeuge pro Betriebszweige (Spalten)

je nach Betriebszweig: Sp. 4 bis 8

Negative Abgrenzung Fahrzeuge:

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

Bestandteile Fahrzeuge:

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

b) Kostenarten (Zeilen)

Die Nummerierung entspricht der Zeilenstruktur in den Abfrageblättern.

1) Abschreibungen

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

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

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

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

2) Zinsen

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

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

3 a) Leasing/Pacht

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

3 b) Anmietkosten für Fahrzeuge

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

Mieterträge für vermietete eigene Fahrzeuge sind von den Anmietkosten abzusetzen

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

4) Personalkosten

Tätigkeitsabgrenzung des Personals

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

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

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

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

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

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

5) Materialkosten

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

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

6) Fremdleistung

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

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

7) Energiekosten

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

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

8) Sonstige Kosten

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

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

Versicherungsentschädigungen im Zusammenhang mit Vorhaltekosten (Erträge) sind in den sonstigen Kosten gegen-zu-rechnen. Versicherungsentschädigungen für die Instandhaltung

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

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

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

9) Sekundärkosten

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

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

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

10) Allgemeine Overheadkosten

Leitungskosten

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

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

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

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

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

Overhead

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

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

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

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

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

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

11) Summe: Kontrollzeile, Summe der Kostenarten

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

12) Abzusetzende Erlöse

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

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

13) Summe Netto Fahrzeugkosten

Summe der um abzusetzende Erlöse bereinigten Fahrzeugkosten.

14) Davon außerplanmäßige AfA/Sonderabschreibungen/ erhöhte Abschreibungen

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

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Abfrageblätter

Anlage 2/3-2

15) außerordentliche Aufwendungen/Erstattungen

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

16) Davon aperiodische Kosten

Hier sind aperiodische Kosten mit Begründung jeweils gesondert anzugeben.

17) Restbuchwerte des entsprechenden Jahres

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

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

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

Sonstige Einnahmen/Zuschüsse

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

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

Abfrageblätter „Fahrzeugbestand und Rechnungswagen“

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

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

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-qualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

1	Baustein 3 - Vorhaltekosten für Fahrzeuge			VU-Nr.:		Jahr:		
	Lfd. Nr.	EDV-Nr.	3	Unternehmen:		4		
				Straßenbahn (100) TEUR	Stadtbahn (200) TEUR	Betriebszweig		
						5	6	7
				9				
	2		Beträge in T-Euro ohne Nachkommastellen eingeben !!!					
		Ermittlung der Fahrzeugkosten						
		Weite Sicht inkl. anteiligem Overhead zu Vollkosten						
		Kostenstellen (EDV-Nr.)						
	1	FZKA 1010	Abschreibungen					0
	2	FZKA 1020	Zinsen					0
	3a	FZKA 1030	Leasing/Pacht (ohne Annmietkosten für Fahrzeuge)					0
	3b	FZKA 1035	Annmietkosten/Mieterträge für Fahrzeuge					0
	4	FZKA 1040	Personalkosten					0
	5	FZKA 1050	Materialkosten					0
	6	FZKA 1060	Fremdleistungen					0
	7	FZKA 1070	Energiekosten					0
	8	FZKA 1080	Sonstige Kosten					0
	9	FZKA 1090	Sekundärkosten					0
	10	FZKA 1100	Allgemeine Overheadkosten					0
	11	FZKA 1110	Summe Vollkosten	0	0	0	0	0
	12	FZKA 1120	abzusetzende Erlöse					0
	13	FZKA 1130	Kosten-Erlöse	0	0	0	0	0
	14	FZKA 1160	davon außerplanmäßige Afa, Sonder-Afa, erhöhte Afa*					0
	15	FZKA 1170	davon außerordentliche Aufwendungen/ ggf. Erstattungen*					0
	16	FZKA 1180	davon aperiodische Aufwendungen*					0
	17	FZKA 1200	Restbuchwerte zum 31.12. des Erhebungsjahres					0
	18	FZKA 1210	Restbuchwerte der Anlagen im Bau zum 31.12. des Erhebungsjahres					0
		* mit Begründung angeben/detaillierte Aufstellung						
		Datum:						
		Bearbeiter/In:						
		Telefon:						

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

Kommentiert [WT1]: + EDV-Nummer 40 "Rampe"

Fahrzeugbestand und Rechnungswagen									
VU-NR:		im Falle einer Direktvergabe: maximales Alter der FZ gem. ÖDA:		Jahr					
Lfd. Nr.	EDV-Nr.	Fahrzeugtyp	UF	Fahrzeugbestand ⁷⁾	davon Alter bis 24 Jahre	davon Alter über 24 Jahre	Rechnungswagen Gesamt RW	Rechnungswagen bis 24 Jahre RW	Rechnungswagen über 24 Jahre RW
				Anzahl	Anzahl	Anzahl			
1	100 10	Einrichtung-4-Achse-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen) (ER-T)	1,00						
1a	100 20	Vollklimatisierung	0,10						
1b	100 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
1c	100 40	Rampe	0,05						
2	110 10	4-Achse-Behwagen (B 4)	0,50						
2a	110 20	Vollklimatisierung	0,10						
2b	110 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
2c	110 40	Rampe	0,05						
3	120 10	Einrichtung-Einfachgelenk-Triebwagen (ER - 1xGT)	1,10						
3a	120 20	Vollklimatisierung	0,10						
3b	120 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
3c	120 40	Rampe	0,05						
4	130 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen (ZR - 1xGT)	1,30						
4a	130 20	Vollklimatisierung	0,10						
4b	130 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
4c	130 40	Rampe	0,05						
5	140 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromtrieb (MN 6 C/D)	1,40						
5a	140 20	Vollklimatisierung	0,10						
5b	140 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
5c	140 40	Rampe	0,05						
6	150 10	Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromtrieb und Klapptrittstufen (MN 6 C/D-K)	1,50						
6a	150 20	Vollklimatisierung	0,10						
6b	150 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
6c	150 40	Rampe	0,05						
7	160 10	Einrichtung-Doppelgelenk-Triebwagen (ER - 2xGT)	1,20						
7a	160 20	Vollklimatisierung	0,10						
7b	160 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
7c	160 40	Rampe	0,05						
8	170 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen (ZR - 2xGT)	1,40						
8a	170 20	Vollklimatisierung	0,10						
8b	170 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
8c	170 40	Rampe	0,05						
9	180 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Schützensteuerung/Drehstromtrieb und Klapptrittstufen (ZS r1-K)	1,40						
9a	180 20	Vollklimatisierung	0,10						
9b	180 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
9c	180 40	Rampe	0,05						
10	190 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromtrieb (MN 8 C/D)	1,50						
10a	190 20	Vollklimatisierung	0,10						
10b	190 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
10c	190 40	Rampe	0,05						
11	200 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromtrieb und Klapptrittstufen (MN 8 C/D-K)	1,60						
11a	200 20	Vollklimatisierung	0,10						
11b	200 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
11c	200 40	Rampe	0,05						
12	210 10	Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromtrieb (MN 10 C/D)	1,70						
12a	210 20	Vollklimatisierung	0,10						
12b	210 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
12c	210 40	Rampe	0,05						
13	220 10	Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflerausführung (N 2xGT D-NF)	1,60						
13a	220 20	Vollklimatisierung	0,10						
13b	220 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
13c	220 40	Rampe	0,05						
14	230 10	Stadtbahnen, Typ B, fachsieg (K500) (B 6-80/100)	1,60						
14a	230 20	Vollklimatisierung	0,10						
14b	230 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
14c	230 40	Rampe	0,05						
15	240 10	Stadtbahnen, in Anlehnung an Typ B, fachsieg, in Niederflerausführung (B 6-80-NF)	1,60						
15a	240 20	Vollklimatisierung	0,10						
15b	240 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
15c	240 40	Rampe	0,05						
16	250 10	Blockbahnen, fachsieg (P 80/85)	1,50						
16a	250 20	Vollklimatisierung	0,10						
16b	250 30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
16c	250 40	Rampe	0,05						

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Berechnungen

Anlage 2/3-3

17	260	10	Startbahnwagen, Typ B, 8achsrig (B 8-80100)	1,80						
17a	260	20	Vollklimatisierung	0,10						
17b	260	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
17c	260	40	Rampe	0,05						
18	265	10	Tango (Tango)	1,90						
18a	265	20	Vollklimatisierung	0,10						
18b	265	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
18c	265	40	Rampe	0,05						
19	270	10	Zweirichtungs-Vierachseltriebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflurbauweise (ON-GT-LDZ)	1,80						
19a	270	20	Vollklimatisierung	0,10						
19b	270	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
19c	270	40	Rampe	0,05						
20	275	10	Flexy Outlook (FO) / Flexy Classic (FC) / HF6	1,90						
20a	275	20	Vollklimatisierung	0,10						
20b	275	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
20c	275	40	Rampe	0,05						
21	280	10	Einrichtung-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflerausführung (RBG-NF 10)	2,00						
21a	280	20	Vollklimatisierung	0,10						
21b	280	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
21c	280	40	Rampe	0,05						
22	290	10	Einrichtung-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflerausführung (NF 6, NF 10 modifiziert)	1,80						
22a	290	20	Vollklimatisierung	0,10						
22b	290	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
22c	290	40	Rampe	0,05						
23	295	10	Einrichtung-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflerausführung (NF 6 U)	1,90						
23a	295	20	Vollklimatisierung	0,10						
23b	295	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
23c	295	40	Rampe	0,05						
24	300	10	Einrichtung-Doppeltgelenk-Triebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflurbauweise (ER2 GT 6 D-NF)	1,40						
24a	300	20	Vollklimatisierung	0,10						
24b	300	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
24c	300	40	Rampe	0,05						
25	310	10	Zweirichtungs-Doppeltgelenktriebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflerausführung (ZR-2xGT-6D-NF)	1,60						
25a	310	20	Vollklimatisierung	0,10						
25b	310	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
25c	310	40	Rampe	0,05						
26	315	10	Zweirichtungs-Doppeltgelenktriebwagen mit Drehstromtrieb in Niederflerausführung (ZR-2xGT-6D-NF) neu	1,90						
26a	315	20	Vollklimatisierung	0,10						
26b	315	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
26c	315	40	Rampe	0,05						
27	320	10	Schwebbahn	1,70						
27a	320	20	Vollklimatisierung	0,10						
27b	320	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
27c	320	40	Rampe	0,05						
28	330	10	H-Bahn	1,30						
28a	330	20	Vollklimatisierung	0,10						
28b	330	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
28c	330	40	Rampe	0,05						
29	340	10	Obus 3achsrig (OSL)	0,60						
29a	340	20	Vollklimatisierung	0,10						
29b	340	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
29c	340	40	Rampe	0,05						
30	350	10	Obus mit Niederflertechnik (OSL N)	0,70						
30a	350	20	Vollklimatisierung	0,10						
30b	350	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
30c	350	40	Rampe	0,05						
31	360	10	Gelenk-Obus (OSG)	0,90						
31a	360	20	Vollklimatisierung	0,10						
31b	360	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
31c	360	40	Rampe	0,05						
32	370	10	Gelenk-Obus mit Niederflertechnik (OSG N)	1,00						
32a	370	20	Vollklimatisierung	0,10						
32b	370	30	Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem	0,05						
32c	370	40	Rampe	0,05						
Summe Rechnungswagen										

) Fahrzeugbestand zum 31.12. des Berichtsjahres

aufgestellt am: _____ Bearbeiter/in: _____ Telefon: _____

Kommentiert [TW2]: Zuschlag für Niederflur und Gasantrieb entfernt. Zuschlag für Elektro- und Wasserstoffantrieb ergänzt.

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

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

**Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeug-
qualitätsstandards**

Berechnungen

Anlage 2/3-3

Berechnungen

Parameter:

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

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

Kommentiert [WT3]: Punkt "Eliminierung des §11 ÖPNVG NRW Anteils für Fahrzeug-Mehrqualitäten" entfernt

Kommentiert [BA4R3]: Nummerierung ist nicht angepasst

Kommentiert [WT5R3]: Nummerierung angepasst

zu 3)

Durch die verschiedenartigen Vertragsstrukturen mit den Auftragnehmern können die reinen Fahrzeugvorhaltekosten dieser nicht ermittelt werden. Aus diesem Grund werden diese in der Berechnung eliminiert und später über eine VRR-einheitliche kalkulatorische Methode (vgl. Punkt 8Z) berücksichtigt.

zu 4)

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

Baustein 3: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards

Berechnungen

Anlage 2/3-3

zu 5)

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

- Bus: ~~0,91,0~~
- Stadtbahn: 1,0
- Straßenbahn: 1,0
- O-Bus: 0,6
- Schwebbahn: 1,7

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

Ergänzungen zu den Definitionen dieser Anlage können sich aus den öffentlichen Aufträgen ergeben und werden entsprechend berücksichtigt.
~~zu 6)~~

~~Eliminierung der Anteile an den Vorhaltekosten gemäß der Richtlinie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, die für die errechnete „Mehrqualität“ bereits in BS 3 erstattet werden können.~~

zu ~~8~~7)

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

Um ein einheitliches Verfahren im VRR zur Abgeltung dieser Mehrqualitäten sicherzustellen, wird auf Grundlage der VU-individuellen eigenen Kosten für Fahrzeugmehrqualitäten (s. Ziff. ~~6~~7) kalkulatorisch ein Anteil für die Mehrqualität der Anmietung ermittelt. Dieser Anteil wird auf Basis der Anmietquote errechnet. Diese kalkulatorischen Anmietkosten werden mit der Differenz aus mittlerem Äquivalenzfaktor des VU und dem des Auftragnehmers multipliziert, um die Kosten für Mehrqualitäten bei den Auftragnehmern abzubilden.