



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Änderung der Anlagen der VRR-Finanzierungsrichtlinie			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	O/X/2024/0736	27.05.2024	14

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	19.06.2024	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	21.06.2024	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	26.06.2024	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

Das Finanzierungssystem des VRR, welches auf einer Finanzierungsübertragung der kommunalen Aufgabenträger auf die VRR AöR basiert, muss laufend an aktuelle Entwicklungen angepasst werden. Grundsätzlich kann am Grundgerüst der Bausteinsystematik festgehalten werden, jedoch müssen einzelne Anpassungen z. B. in Bezug auf Prozentsätze zu Anlastung und Mindestregie oder Umrechnungsfaktoren im Baustein 3 zu alternativen Antriebsarten angepasst/ergänzt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, folgenden Beschluss zu fassen: Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt den Änderungen der dieser Drucksache beigefügten Anlagen der VRR-Finanzierungsrichtlinie zu.

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Im VRR lagen bis einschließlich 2019 überwiegend Bestandsbetrauungen vor, deren Laufzeiten befristet waren. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zum 3. Dezember 2009 (im Folgenden: VO) waren mit Auslaufen der Übergangsregelungen in der Regel die Vergaberegeln des Art. 5 der VO anzuwenden. Vor diesem Hintergrund wurde die Finanzierungsrichtlinie bereits im Jahr 2014 und weiter im Jahr 2017 an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst. Das Finanzierungssystem des VRR, welches auf einer Finanzierungsübertragung der kommunalen Aufgabenträger auf die VRR AöR basiert, muss auch weiterhin laufend an aktuelle Entwicklungen angepasst werden.

Hintergrund sind insbesondere geänderte politische und finanzielle Rahmenbedingungen (u.a. die geänderte Nachfrage aus der Corona-Pandemie, die disruptive Kostenentwicklung aus dem Angriffskrieg gegen die Ukraine, aber auch politische Eingriffe in die Tarife (9-Euro-Ticket, Deutschlandticket), das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeug-BeschG)) und geänderte Anforderungen der lokalen zuständigen Behörden.

Im Rahmen der durchgeführten Direktvergaben hat eine Vielzahl der Aufgabenträger bereits bei der Planung und Festlegung des konkreten Leistungsangebots und der Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Angebots sowie bei der Festlegung der Inhalte des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) und den konkreten gemeinwirtschaftlichen

Verpflichtungen von Erweiterungsmöglichkeiten der Finanzierungsrichtlinie Gebrauch gemacht. Dies war auch möglich, da nicht wie bisher nur Finanzierungen einzelner gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei grundsätzlich eigenwirtschaftlichen Verkehren erfolgten, sondern im Rahmen der Direktvergaben gegebenenfalls erweiterte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren vorliegen.

Bestimmte Annahmen, die im Rahmen der Finanzierungsrichtlinie vor 2014 und der Änderung 2017 gemacht wurden, können mit dem Übergang zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren angepasst werden. Nur vereinzelt liegen noch eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im VRR vor, die i. d. R. nicht über die Finanzierungsbausteine der Richtlinie, sondern über allgemeine Vorschriften finanziert werden.

Somit ist grundsätzlich im Rahmen der bestehenden Betrauungen im VRR die Möglichkeit eröffnet, bestimmte – bislang restriktiv ausgelegte – Berechnungsparameter an die geänderten Finanzierungsanforderungen innerhalb der Finanzierungsrichtlinie anzupassen. Daher hat der VRR in Zusammenarbeit mit dem kleinen Arbeitskreis Finanzierung und unter gutachterlicher Begleitung durch die PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH Anpassungen der Berechnungsparameter erarbeitet.

Baustein 1 – Infrastrukturvorhaltekosten (Inhalte in „FinRL Anlage 2-1 BS 1 2024“)

In der Finanzierungsrichtlinie ist bislang vorgegeben, dass bei Finanzierung der Infrastruktur im Rahmen des Finanzierungssystems sicherzustellen ist, dass an den Infrastrukturbetreiber bezahlte Ausgleichs zur Kostenkompensation für den Bau, Betrieb und Vorhaltung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (nur bedingt wettbewerbsrelevant) nicht in Form einer verbilligten Überlassung von Wirtschaftsgütern an den die Infrastruktur nutzenden Fahrbetrieb überlassen werden. Dies führe nach Meinung der EU-Kommission zu einem beihilferelevanten Mitteltransfer in den im Wettbewerb stehenden Verkehrsbetrieb. Gemäß dem Weißbuch der Kommission vom 22. Juli 1998 ist ein gängiger vertretbarer Ansatz die Ermittlung von variablen, d. h. nutzungsabhängigen Kosten, die durch die Nutzung der Infrastruktur entstehen.

Grundlage zur Ermittlung des Anlastungsbetrages sind die in Baustein 1 erhobenen Infrastrukturvorhaltekosten zu Vollkosten. Diese werden in vorhaltebedingte (fixe) und nutzungsabhängige (variable) Kosten unterteilt. Des Weiteren wird die jeweilige Wettbewerbsrelevanz der Infrastrukturbereiche betrachtet.

Mit Inkrafttreten der vorliegenden Direktvergaben können sich bereits jetzt abweichend aus

öffentlichen Aufträgen andere Sätze ergeben.

Gemeinsam mit dem Arbeitskreis wurde vorgeschlagen, die von den ÖDA abgedeckten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Infrastrukturbereich insoweit zu erweitern, als die Anlastungsbeträge, die vom Betrieb zu tragen sind, einheitlich angepasst werden sollen. Die Anpassung der Anlastung wird auf

einheitlich 10 % für alle Betriebszweige vorgenommen.

Sofern Verkehrsunternehmen (VU) auf der Grundlage der ÖDA auch Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für Investitionen erhalten, deren Abschreibungsdauer über das Ende der Laufzeit dieses ÖDA hinausreicht oder deren Abschreibung erst nach dem Laufzeitende dieses ÖDA beginnt, entsteht den VU ggf. ein wirtschaftlicher Vorteil. Für diesen Fall sind in den ÖDA so genannte Endschaftsregelungen (z. B. Anschluss-ÖDA, Rückkauf durch zuständige Behörde, Zurverfügungstellung gegen Entgelt) vorzusehen.

Baustein 2 - Regie- und Vertriebskosten (Inhalte in „FinRL Anlage 2-2 BS 2 2024“)

Auch bei den Regie- und Vertriebskosten wurden bislang nicht verbund- und/oder aufgaben-trägerbezogene, also betrieblich notwendige, Kosten in den Bereichen Regie- und Vertriebskosten als sogenannte Mindestregie/Mindestvertrieb vom Finanzierungsbetrag abgezogen. Dies erfolgte – sofern von den Unternehmen keine Angaben hierzu gemacht werden konnten – pauschal über einen einheitlichen Anteil von 25 % der Vertriebskosten.

Die Anlastung der betrieblich notwendigen Mindestregie und des Mindestvertriebs erfolgte bisher individuell, sofern plausible Angaben des Verkehrsunternehmens vorliegen. Stellte das Verkehrsunternehmen keine Werte zur Verfügung, erfolgte der Abzug 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.

Mit Inkrafttreten der Direktvergaben haben sich auch in diesen Bereichen die Anforderungen und Vorgaben zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erweitert, sodass die/der Mindestregie/Mindestvertrieb aus Finanzierungsgesichtspunkten auf pauschal

10 % für alle Betriebszweige

angepasst wird, sofern nicht aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen andere

Werte definiert werden.

Baustein 3 – Fahrzeugmehrqualität (Inhalte in „FinRL Anlage 2-3 BS 3 2024“)

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

Ziel der anstehenden Anpassung ist eine möglichst zielgenaue Anpassung der Finanzierungsrichtlinie in Bezug auf Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben und die Aktualisierung der Äquivalenzziffern. Hierbei sollen insbesondere die unterschiedlichen Finanzierungs- und Fördermodalitäten sowie etwaige Unterschiede zwischen Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass auch bei einem Fortschreiten der Marktreife oder bei einer Anpassung von Fördermodalitäten die Mechanismen der Finanzierungsrichtlinie anwendbar bleiben.

Bislang ist in der Richtlinie für die Abgeltung von qualitätsbedingten Mehrkosten eine vorgegebene VRR-einheitliche Altersstruktur für Fahrzeuge hinterlegt. 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.

Hier können individuell andere Vorgaben geregelt werden.

Zur Berechnung der Kosten für Mehrqualitäten werden diejenigen Kosten der Verkehrsunternehmen eliminiert, die durch die Bedienung mit einem einheitlich definierten Standardfahrzeug anfallen würden. Auf Basis der zu aktualisierenden Äquivalenzziffern soll das Standardfahrzeug im VRR **von 0,9 auf 1,0** aktualisiert werden und die aktuell eingesetzten Fahrzeuge mit neuen Technologien in Anlehnung an aktuelle **Vorgaben der VDV-Schriften und eine VRR-Definition für neue Antriebe** neu definiert werden.

Mehrqualitäten betreffen demnach auch künftig sowohl das Platzangebot für die Fahrgäste und damit verbundene Umweltfreundlichkeit durch den Einsatz von saubereren und größeren Fahrzeugen sowie Ausstattungsmerkmale wie z. B. Klimaanlage, Videoüberwachung, Abgasreinigungssysteme, etc..

Baustein 4 – Mehrkosten im Betriebsbereich (Inhalte in „FinRL Anlage 2-4 BS 4 2024“)

Im Rahmen der Betrauungen im VRR, die im Wesentlichen auf Basis des so genannten Altmark-Trans-Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) vom 24. Juli 2003 in Kraft traten, wurde im Betriebsbereich vorgegeben, dass lediglich angemessene Teilkosten unter Berücksichtigung einheitlicher Produktivitätsvorgaben finanziert werden können.

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

Hierzu wurde seinerzeit ein Faktor von 1,5 Fahrerstunden je Fahrplanstunde einheitlich vorgegeben.

Im Rahmen der Mehrjahresbetrachtungen der Finanzierung und vor dem Hintergrund veränderter tarifvertraglicher Vorgaben, des Arbeitskräftemangels, aber auch vor dem Hintergrund der Ausweitung von Verkehren auch in Randzeiten zeigt sich, dass der Faktor nicht mehr den Gegebenheiten vor Ort entspricht und angepasst werden muss. Hierfür wurde im Rahmen der aktuellen Vergleichs- und Richtwertanalysen auf Basis neuer Erkenntnisse **ein Faktor** in Höhe von 1,75 ermittelt.

Darüber hinaus kann auf Grund der heterogenen Gegebenheiten im VRR die Ermittlung des Ausgleichsbetrages für nicht lukrative Fahrten auf Grund zeitlicher Schichtung (Schwachverkehrszeit) entweder in einem vereinfachten, pauschalierten Verfahren (Pauschalverfahren) oder über eine detaillierte Ermittlung betriebsindividuell erfolgen (Individualverfahren). Dabei **wird die Schwachverkehrszeit künftig erweitert**. Im Pauschalverfahren wird je Tagesart und -zeitschicht ermittelt, ob die kalkulatorischen Kosten die betriebsindividuellen Erlöse übersteigen. Ist dies der Fall, wird diese Tagesart/-zeitschicht als Schwachverkehrszeit angesehen.

Die Ansätze des Pauschalverfahrens dürfen dabei nicht überschritten werden, sofern nicht infolge von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen andere Werte definiert werden.

Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können grundsätzlich zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ausgeglichen werden. Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietsspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.

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

Fortschreibung; Inhalte in „FinRL Anlage 9 Fortschreibung 2024“

Die Richtwerte der oben beschriebenen Bausteine werden kostenseitig über festgelegte statistische Preisindizes fortgeschrieben. In der Anlage 9 sind die einzelnen Indizes sowie die Fundstellen bei Destatis festgehalten. Da Destatis die einzelnen Indexreihen gelegentlich anpasst, wird auch die Anlage 9 aktualisiert.

Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis/; Inhalte in „FinRL Anlage 11 Formulare VN 2024“

Für die Ergebnisrechnung/den Verwendungsnachweis füllen die Verkehrsunternehmen einen Abfragekatalog aus. Dieser beinhaltet Formulare betreffend Aufwand und Ertrag sowie Bausteinmeldungen, die auch planmäßig, wie oben beschrieben, gemeldet werden.

Diese Formulare werden an aktuelle Gegebenheiten (z. B. neue Landesleistungen für den NRW eTarif oder XBusse) angepasst.

Anhangsabrechnung; Inhalte in „FinRL Anlage 12 Anhang_Formulare LEER 2024“

Gemäß der EU VO 1370/2007 sind von den Verkehrsunternehmen Daten zwecks einer Anhangsabrechnung testiert zu melden. Diese Formulare werden an aktuelle Gegebenheiten (z. B. neue Landesleistungen für den NRW eTarif oder XBusse) angepasst.