



Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

Bearbeitung: Doris Drochner (E-Mail: doris.drochner@luebeck.de Telefon: 122-5908)

Finanzierung der Stadtumlandverkehre ab 2014

Beratungsfolge:

| Datum | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|------------|------------------------------------|-----------------|--------------------|
| 27.08.2014 | Senat | Nichtöffentlich | zur Senatsberatung |
| 15.09.2014 | Bauausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 16.09.2014 | Hauptausschuss | Öffentlich | zur Kenntnisnahme |
| 18.09.2014 | Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck | Öffentlich | zur Entscheidung |

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird beauftragt, mit den Umlandkreisen Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Segeberg Vereinbarungen zur anteiligen Finanzierung der ein- und ausbrechenden Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ab dem Jahr 2014 abzuschließen. Basis sind die jeweiligen Verkehrsverträge der Kreise mit den jeweils beauftragten Verkehrsunternehmen sowie die Betrauung/Direktvergabe der Hansestadt Lübeck.
2. Die Höhe der zu zahlenden Ausgleichsbeträge wird nach dem Territorialprinzip auf Basis der jeweils im anderen Hoheitsgebiet erbrachten Leistungen ermittelt.
3. Die Mittel zur Finanzierung werden jeweils rechtzeitig im Haushalt angemeldet.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

- a) Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH
- b) 1.203 - Beteiligungscontrolling
- c) 1.201 – Haushalt und Steuerung
- d) 2.020 – Fachbereichscontrolling
- e) 1.300 - Recht

Ergebnis:

- a) Einverstanden
- b) Zustimmung unter der Voraussetzung, dass das erforderliche und bisher nicht bekannte Budget im FB 5 abgedeckt ist und dem Stadtverkehr keine zusätzlichen Belastungen entstehen.
- c) Keine Zustimmung, da es sich um eine freiwillige Leistung handelt, die Aufwendungen verursacht.
- d) Zustimmung, unter der Voraussetzung, dass die Ausgaben haushaltsneutral sind.

e) Die Anregungen und Bedenken wurden in die Vorlage aufgenommen.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt: Ja
 Nein

Begründung:
Eine Beteiligung ist nicht erfolgt, da es sich um eine Finanzierungsregelung handelt, bei denen die Interessen von Kindern und Jugendlichen nicht direkt berührt werden.

Die Maßnahme ist: neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen: Nein
 Ja (Anlage 1)

Begründung:
Siehe Anlage 2

- Anlagen:**
1. Finanzielle Auswirkungen
 2. Begründung
 3. Muster für die Berechnung der anteiligen Kosten
 4. Basis für die Ermittlung der Kosten und der territorialen Anteile
 5. Muster Preisgleitung
 6. Muster Abrechnung

Senator/in F. - P. Boden

Bereich: 5.610 - Stadtplanung

Anlage zur Vorlage vom TT.MM.2014

Produkt: 547001 - Aufgabenträgerschaft ÖPNV VO-Nr.: VO 2014/1846

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

KONSUMTIV

| A Finanzielle Auswirkungen in € | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Erträge | 542.000,00 | 547.000,00 | 552.000,00 | 557.000,00 |
| Aufwendungen | -913.000,00 | -922.000,00 | -931.000,00 | -940.000,00 |
| Saldo Ergebnisplan | -371.000,00 | -375.000,00 | -379.000,00 | -383.000,00 |
| Einzahlungen | 542.000,00 | 542.000,00 | 552.000,00 | 557.000,00 |
| Auszahlungen | -913.000,00 | -922.000,00 | -931.000,00 | -940.000,00 |
| Saldo Finanzplan | -371.000,00 | -380.000,00 | -379.000,00 | -383.000,00 |

| B | 2014 | Ergebnisplan | Finanzplan | | |
|---------------------|-------------|--------------|------------|----------------|----------------|
| Mittel veranschlagt | -294.000,00 | -294.000,00 | | Ergebnisplan | Finanzplan |
| Zusätzl. zu ordnen | -77.000,00 | -77.000,00 | | Gesamtlaufzeit | Gesamtlaufzeit |
| Haushaltsbelastend | x | x | | x | x |
| Haushaltsentlastend | | | | | |
| Haushaltsneutral | | | | | |

| C Haushaltsjahr | Produktsachkonten | | Ergebnisplan |
|------------------------|--------------------|--|--------------------|
| 2014 | Bezifferung | Bezeichnung | Betrag in € |
| (Minder) Erträge: | | | |
| (Mehr) Erträge: | 547001 000 4142000 | Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zwecke Gemeinden | 542.000,00 |
| (Mehr) Aufwendungen: | 547001 000 5315000 | Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zwecke verb. Untern. | -306.000,00 |
| (Mehr) Aufwendungen: | 547001 000 5312000 | Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zwecke Gemeinden | -607.000,00 |
| | | Saldo Ergebnisplan | -371.000,00 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| (Minder) Einzahlungen: | | | |
| (Mehr) Einzahlungen: | 547001 000 6142000 | Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zwecke Gemeinden | 542.000,00 |
| (Mehr) Auszahlungen: | 547001 000 7315000 | Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zwecke verb. Untern. | -306.000,00 |
| (Mehr) Auszahlungen: | 547001 000 7312000 | Aufgabenträgerschaft ÖPNV Zuw.u.Zusch.f.lfd.Zwecke Gemeinden | -607.000,00 |
| | | Saldo Finanzplan | -371.000,00 |

Begründung:

I. Hintergrund und Sachstand

Die HL und die Kreise jeweils in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind zuständig für die Bestellung und Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im ÖPNV für ihren räumlichen Zuständigkeitsbereich (Territorialprinzip). Die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr ist somit Aufgabe des jeweiligen Aufgabenträgers (AT) für sein/ihr Territorium.

Die Definition der ausreichenden Bedienung erfolgt im jeweiligen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP).

Mit der Erbringung der ausreichenden Leistungen im Gesamtnetz „Region Lübeck“ hat die Hansestadt Lübeck (HL) die Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) und die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) im Wege einer Betrauung/Direktvergabe beauftragt. In der Betrauung ist auch die Bedienung der sogenannten ausbrechenden Verkehre in den Umlandkreisen geregelt.

In den Kreisen wurden nach erfolgten Ausschreibungen zwischen den jeweiligen Kreisen und den mit der Erbringung der Verkehrsleistung beauftragten Verkehrsunternehmen sogenannte „Verkehrsverträge“ geschlossen.

Die Betrauung/Direktvergabe und die Verkehrsverträge regeln Art, Umfang, Qualität und Finanzierung der zu erbringenden Leistungen.

Um die Beteiligung der Kreise bzw. der HL an den für die auf dem Gebiet der Kreise bzw. der HL erbrachten Leistungen, entfallenden Kosten zu regeln (Refinanzierung) bedarf es vertraglicher Regelungen in dem die Modalitäten der Finanzabwicklung zwischen der HL und den Kreisen festgelegt werden.

Seit 2012 gibt es zwischen den Kreisen Stormarn (OD), Segeberg (SE) und Herzogtum Lauenburg (RZ) und der Hansestadt Lübeck (HL) Vereinbarungen zur Mitfinanzierung der Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), soweit diese auf dem Territorium des jeweils anderen Aufgabenträgers erbracht werden, sogenannte ein- und ausbrechende Verkehre.

Die Bürgerschaft hat hierzu entsprechende Entscheidungen am 23.03.2012 (TOP 13.11, Drs.-Nr.: 602) und am 27.09.2012 (TOP 13.5, Drs. Nr: 11) getroffen und eine grundsätzliche Verpflichtung zur Mitfinanzierung anerkannt. Auf die Ausführungen/Begründungen in den jeweiligen Vorlagen wird hiermit nachrichtlich verwiesen.

Für die Jahre 2012 und 2013 wurden die zu zahlenden Beträge als pauschalierte Beträge festgelegt.

Die bisher zwischen den Kreisen RZ und OD mit der Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL) abgeschlossenen Verträge zur anteiligen Mitfinanzierung der Leistungen für die Linien 7 und 4 wurden zum Ende des Jahres 2012 beendet, da die Verträge künftig auf der Ebene der Aufgabenträger abgeschlossen werden sollen. Die Finanzierung der anteiligen Kosten für die Leistungen in den Umlandkreisen ist aktuell nicht geregelt und damit auch nicht gesichert.

Nach erfolgter Beschlussfassung durch die Bürgerschaft und Abschluss der entsprechenden Verträge werden die Zahlungen für die Linien 4 und 7, für die es bisher Regelungen zwischen SL/LVG und den Kreisen gab, von der Stadt vereinnahmt und anschließend an SL/LVG weiter geleitet.

Ab 2014 sollen die Beträge auf der Basis, der im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) gültigen Berechnungsmethode ermittelt werden (siehe hierzu Ausführungen unter Pkt. IVa).

II. Anpassung/Abstimmung der Verkehrsleistungen

Bei den in das Stadtgebiet einbrechenden Verkehrsleistungen aus den Umlandkreisen handelt es sich somit um Leistungen, die nicht von der HL als Aufgabenträgerin bestellt worden sind. Dies gilt grundsätzlich im Umkehrschluss für die Leistungen die von SL/LVG in den Kreisen erbracht werden.

Da die derzeitigen Verkehrsleistungen der Kreise im Stadtgebiet vor deren Ausschreibung/Beauftragung nicht mit der Hansestadt Lübeck abgestimmt worden sind, war/ist zu prüfen ob diese Leistungen im Interesse der Hansestadt Lübeck und/oder der Kreise erforderlich sind.

Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass es zu keinen unverhältnismäßigen Verschlechterungen für die Fahrgäste und/oder einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes insgesamt kommt und der jeweilige Aufwand gegenüber möglichen Kosteneinsparungen in einem angemessenen Verhältnis steht.

Für die Leistungen, die von SL/LVG auf den jeweiligen Kreisgebieten erbracht werden, erfolgte eine Entscheidung im jeweiligen Kreis in Abstimmung mit den bedienten Gemeinden.

Diese Überprüfungen haben zwischenzeitlich mit Unterstützung eines externen Gutachters und unter Berücksichtigung aktueller Fahrgastdaten stattgefunden, mit folgenden Ergebnissen:

➤ Ab dem 09.12.2012 wurden die aus dem Kreis OD kommenden Verkehre der Linien 8130 (alt 8131) und 8150 in den Nebenverkehrszeiten reduziert. Die Linien enden nunmehr teilweise direkt hinter der Stadtgrenze und die Fahrgäste müssen in Linien von SL/LVG umsteigen. Nicht betroffen hiervon sind die Schülerverkehre in den Hauptverkehrszeiten. Die Anzahl der Umsteiger bewegt sich im einstelligen Bereich. Die Umstellung ist problemlos erfolgt und hat zu Kostenreduzierungen sowohl für die HL als auch den Kreis OD geführt.

Weitere Anpassungen sind aus den vorgenannten grundsätzlichen und aus verkehrlichen Gründen nicht zweckmäßig.

➤ Eine Reduzierung der einbrechenden Verkehre aus dem Kreis SE mit der Linie 7650 ist nicht sinnvoll. Es handelt sich hierbei um eine auch für Lübecker sinnvolle schnelle Verbindung, da nicht an allen Haltestellen gehalten wird. Ein „Brechen“ der Verkehre am Stadtrand ist auf Grund der Fahrgastzahlen nicht sinnvoll, da die Anzahl der Umsteiger relativ hoch wäre und von den Fahrzeugen der SL/LVG zumindest teilweise nicht aufgenommen werden könnten und daher bei SL/LVG zusätzliche Leistungen bestellt und von der HL finanziert werden müssten.

➤ Eine Überprüfung der einbrechenden Verkehre aus dem Kreis RZ mit diversen Linien hat folgendes ergeben:

Netz RZ 9 (Linien 8720, 8741, 8770, 8771, 8780, 8781):

Mit der Linie 8720, wird die ÖPNV-Anbindung im Lübecker Ortsteil Kronsforde sichergestellt, Kronsforde wird von SL/LVG nicht angefahren. Bei einem Wegfall dieser Anbindung müssten zusätzliche Verkehrsleistungen durch die HL bestellt werden. Zusätzlich werden in Kronsforde drei weitere Linien (Zubringerverkehre = Linien 8741, 8770, 8780) mit der Linie 8720 verknüpft. Mit diesen Linien fahren aus den umliegenden Ortschaften insbesondere die Schüler, aber auch Berufspendler bis nach Kronsforde, um von dort mit der Linie 8720 nach Lübeck gebracht werden. Die Linien 8770 und 8780 übernehmen zusätzlich Verstärkerfahrten für die Linie 8720, da diese zu den Hauptschulzeiten nicht ausreicht.

Auf Grund der hohen strategischen Bedeutung und des bestehenden Nachfragepotentials wäre eine Aufgabe dieser direkten Anbindung des Lübecker Stadtzentrums und des Hauptbahnhofes kontraproduktiv zu der übereinstimmenden Zielsetzung der beiden ÖPNV-Aufgabenträger, perspektivisch neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Deshalb wird ein „Brechen“ der Verkehre auch in den nachfrageschwachen Zeiten auch vom, mit einer Einschätzung beauftragten Gutachter, nicht befürwortet.

Die Linien 8741 und 8781 befördern Kinder aus Kronsforde und Krummesse (Lübecker Kinder) zu den Schulen in Krummesse/Berkenthin. Diese Verkehrsleistungen werden somit auch im Interesse der Stadt erbracht.

Das derzeitige Angebot entspricht somit dem Bedarf und auch den Interessen der HL.

Netz RZ 8 (Linie 8710):

Mit dieser Linie von Mölln über Ratzeburg, Groß Grönau nach Lübeck/ZOB erfolgt u. a. die Anbindung der Gemeinde Groß Grönau an Lübeck. Bei Wegfall dieser Verbindung und/oder einer Reduzierung des derzeitigen Angebotes müsste die HL zumindest in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Leistungen beim Stadtverkehr bestellen, um die Fahrgäste (Schüler, Pendler und Besucher) nach Lübeck weiter zu befördern. Ein „Brechen“ der Verkehre an der Stadtgrenze ist, auch nach Einschätzung des Gutachters, sowohl verkehrlich als auch betrieblich mit Nachteilen verbunden und daher weder wirtschaftlich noch im Sinne eines guten ÖPNV-Angebotes angebracht.

Selbst in den verkehrlichen Randzeiten mit wenigen Fahrgästen, die umsteigen müssten, wird ein „Brechen“ der Verkehre vom Gutachter letztendlich nicht empfohlen. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass ein Umsteigezwang an der Haltestelle St. Hubertus für die Fahrgäste, die zur Universität/UNI-Klinik wollen, erhebliche Nachteile hätte.

III. Künftige Leistungen und Finanzierungsanteile

a) Ermittlung der Leistungs- und Finanzierungsanteile

Basis für die abrechnungsrelevanten Mengen bildet der Fahrplan, der den Verkehrsverträgen in den Kreisen bzw. der Betrauung (= Basisverträge) zu Grunde liegt. Die Basisverträge beinhalten sämtliche Kosten der jeweiligen Verkehrsunternehmen zur Erbringung der Verkehrsleistungen.

Mit Hilfe eines Mengenermittlungsprogramms (METN) werden die Mengen Kilometer, Stunden und Fahrzeuge aus dem Fahrplan für das gesamte Netz errechnet, eine territoriale Zuordnung erfolgt an dieser Stelle nicht.

Die Aufteilung des Angebotspreises der Verkehrsunternehmen in den Kreisen bzw. der Kosten von SL/LVG auf die Mengen (Kilometer, Stunden, Fahrzeuge) und die Ermittlung der Verrechnungssätze für Mengenänderungen werden entsprechend der Festlegungen vorgenommen (Anlage 4).

Die territoriale Ermittlung der Leistungsmengen von Kilometern und Stunden erfolgt für die auf dem jeweiligen Territorium erbrachten Leistungen mittels qualifizierter Schätzung. Der Fahrzeugbedarf wird nach den territorialen Stunden berechnet.

Bei Leistungsänderungen werden die anteiligen Kosten über die Fahrplanmengen neu ermittelt. Finanzielle Konsequenzen einer Zu-, Ab- oder Umbestellung von Leistungen können auf dieser Basis im Vorfeld bewertet werden.

Über mögliche Leistungsänderungen erfolgt künftig im Vorwege eine Abstimmung zwischen den Kreisen und der HL, bei der Einvernehmen zu erzielen ist.

Den ermittelten Kosten für die jeweiligen Leistungen werden die kreisgrenzen- und linien-scharf ermittelten bzw. eingeschätzten Einnahmen jeweils gegengerechnet.

b) Leistungen der SL auf Kreisgebieten/Finanzierungsanteile der Kreise

Die SL erbringen aktuell Leistungen auf dem Gebiet des Kreises OD mit der Linie 7 und auf dem Gebiet des Kreises RZ mit den Linien 4 und 16.

Für das Jahr 2014 wurden von SL/LVG auf der vorgenannten Basis folgende Finanzierungsanteile für die Kreise ermittelt:

| | |
|----------|--------------|
| Linie 7 | 25.000,00 € |
| Linie 4 | 281.000,00 € |
| Linie 16 | 236.000,00 € |
| Summe | 542.000,00 € |

ermittelt.

c) Leistungen der Kreise auf dem Stadtgebiet und Finanzierungsanteile der Stadt

Die Kreise OD, RZ und SE erbringen aktuell Leistungen mit den Linien 8130/8150 (OD), 8720/8710 u. a. (RZ) und 7650 (SE) auf dem Lübecker Stadtgebiet.

Für diese Leistungen entstehen nach den aktuellen Kosten- und Einnahmeschätzungen jeweils nachfolgend aufgeführte Finanzierungsanteile:

| | |
|-------------------------|--------------|
| Linie 8130/8150 | 10.000,00 € |
| RZ 8 (Linie 8710) | 169.000,00 € |
| RZ 9 (Linien 8720 u.a.) | 371.000,00 € |
| Linie 7650 | 57.000,00 € |
| Summe | 607.000,00 € |

d) Finanzierung

Die vereinnahmten Finanzierungsanteile für die Linien 4 und 7 werden zunächst von der Stadt vereinnahmt und anschließend an die SL/LVG weiter geleitet, da diese Einnahmen die bisherigen aus den Verträgen zwischen den Kreisen OD / RZ und SL/LVG ersetzen (s. hierzu Ausführungen unter Punkt I).

Die Finanzierung für die Linie 16 erfolgt wie bisher im Rahmen der bestehenden Finanzierungsregelung gemäß der Betrauung/Direktvergabe. Die vereinnahmten Finanzierungsanteile für die Linie 16 dienen zur Deckung der von der Stadt zu tragenden Finanzierungsanteile für die einbrechenden Verkehre. Die darüber hinaus erforderlichen Mittel werden wie bisher im städtischen Haushalt bereit gestellt.

Voraussichtliche Kosten/Einnahmen in 2014:

| | |
|----------------------------|-----------------|
| Gesamtkosten (s. Punkt. c) | 607.000,00 Euro |
| Einnahmen | 542.000,00 Euro |
| Weiterleitung an SL/LVG | 306.000,00 Euro |
| Kommunale Mittel | 371.000,00 Euro |

Die erforderlichen Haushaltsmittel zur Finanzierung stehen im Haushalt 2014 bisher in Höhe von 294T€ zur Verfügung. Die fehlenden Mittel in Höhe von 77T€ können durch Reduzierung der Ausgaben bei den Zuschüssen für kommunale Sonderrechnungen bereit gestellt werden (siehe Anlage 1).

Die hier bisher eingeplanten Mittel für Zuschüsse im Rahmen der Fortschreibung des Schleswig-Holstein-Tarifs werden in 2014 nicht benötigt.

Ob für die Folgejahre eine Finanzierung im Rahmen des bisherigen Budgets möglich ist, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

Eine Reduzierung der anteiligen Kommunalisierungsmittel, die bisher an SL/LVG weitergeleitet werden, ist nicht vorgesehen.

IV. Verträge

Mit den Umlandkreisen werden die erforderlichen Vereinbarungen zur Fortsetzung der bisherigen Finanzierungsverträge verhandelt und rückwirkend zum 01.01.2014 abgeschlossen.

Die Verträge werden zunächst für die Laufzeit der „Basisverträge“ (Verkehrsverträge/Betrauung/Direktvergabe) abgeschlossen. Sie können mit Austausch der Anlagen für die Laufzeit eines Folgevertrages zum Basisvertrag verlängert werden. Eine Kündigung der Verträge ist bis spätestens 01.05. eines jeden Jahres mit Wirkung zum Fahrplanwechsel im Dezember des gleichen Jahres möglich.

Bei Leistungsänderungen stimmen sich die jeweiligen Vertragspartner ab und erzielen Einvernehmen. Änderungen, die Leistungen von SL betreffen, werden zusätzlich im Vorwege mit SL abgestimmt.

Die bestehenden vertraglichen und sonstigen Regelungen zwischen den Aufgabenträgern und den jeweiligen Verkehrsunternehmen (Verkehrsverträge/Betrauung/Direktvergabe) werden hiervon nicht berührt, da es sich lediglich um die Modalitäten der Finanzabwicklung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern handelt.

Bei allen unter IV genannten Zahlen handelt es sich um vorläufige Beträge, da eine Endabrechnung erst nach Vorliegen der endgültigen Abschlussrechnungen, insbesondere der Einnahmeaufteilungsberechnung für die Einnahmen aus dem Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) möglich ist. Bisher ist die mit dieser Aufgabe betraute Nahverkehr Schleswig Holstein GmbH (NSH) noch nicht in der Lage eine abschließende kreisgrenzen- und linienscharfe Zuordnung der Fahrgeldeinnahmen durchzuführen. Derzeit erfolgt im Rahmen der Einnahmeaufteilung im SH-Tarif die Abrechnung für das Jahr 2009. Eine zusätzliche Unsicherheit entsteht dadurch, dass es zwischen der Abrechnung 2009 und den jetzt einzuschätzenden Einnahmen Veränderungen bei den Leistungen und den Linienverläufen gegeben hat. Hierdurch kann es zu einem späteren Zeitpunkt zu Nach-/ oder Rückzahlungen für die Beteiligten kommen.

Eine weitere Unsicherheit hinsichtlich der Höhe der zu leistenden Zahlungen besteht unter steuerlichen Gesichtspunkten. Für die auf der Grundlage der „Basisverträge“ erbrachten Leistungen besteht derzeit keine Umsatzsteuerpflicht. Entsprechende Formulierungen zur Regelung möglicher künftiger Änderungen sind in den Verträgen vorgesehen.

Anlagen:

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Begründung
3. Muster für die Berechnung der anteiligen Kosten
4. Basis für die Ermittlung der Kosten und der territorialen Anteile
5. Muster Preisgleitung
6. Muster Abrechnung

Muster

Ermittlung der territorialen Anteile der HL/des Kreises XX am Leistungsangebot

Vorgehensweise

- (1) Der zwischen den Vertragspartnern abgestimmte, und vom Auftragnehmer eingereichte Fahrplan (Anlage X), welcher Bestandteil der Betrauung/des Verkehrsvertrages ist, bildet die Basis für die Ermittlung der abrechnungsrelevanten Mengen.
- (2) Mit Hilfe eines Mengenermittlungsprogramms (METN) werden die abrechnungsrelevanten Mengen Kilometer, Stunden und Fahrzeuge für das gesamte Netz/Teilnetz errechnet (Anlage xx). Eine territoriale Zuordnung erfolgt an dieser Stelle nicht.
- (3) Die Aufteilung des Angebotspreises auf die Mengen (Kilometer, Stunden, Fahrzeuge) und die Ermittlung der Verrechnungssätze für die Mengenänderungen sind aus der Anlage x ersichtlich.
- (4) Eine territoriale Ermittlung der Leistungsmengen von Kilometern und Stunden erfolgt für den Kreis XX/ die HL gemäß Anlage 4b. Der Fahrzeugbedarf des Netzes wird dem Kreis XX/die HL nach den territorialen Stunden zugerechnet.
- (5) Die sich jährlich aus der zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Fahrtenanzahl und den nach Anlage xx vorgegebenen territorialen Anteile pro Fahrt ergebenden Leistungsmengen werden mit den Verrechnungssätzen gemäß Anlage x bewertet und ergeben zzgl. der Preisgleitung nach Anlage x den territorialen Kostenanteil des Kreises XX/die HL an den Gesamtkosten.

Basis für die Ermittlung der territorialen Anteile

Grundlage sind sämtliche Kosten der Verkehrsunternehmen für die Erbringung der Verkehrsleistung.

Hierzu gehören:

- **Kilometerabhängige Kosten** für die Fahrzeuge (Treibstoff, andere Verbrauchsstoffe, Reinigung, anteilige Werkstattkosten),
- **Zeitabhängige Kosten** für die Fahrzeuge (Fahrerkosten, inkl. Nebenkosten, Personalgemeinkosten und sonstige Verwaltungskosten),
- **Fahrzeugabhängige** (Verzinsung, Abschreibung/Miete/Leasing für Fahrzeuge, Versicherungen, Garage, anteilige Werkstatt).

Bei den kilometer- und den fahrzeugabhängigen Kosten erfolgt eine Berücksichtigung des Einsatzes von Gelenkbussen über einen Kostenmultiplikator.

Die Menge der **Fahrplan-Kilometer** ergibt sich aus der Kombination von der Menge der Fahrten gemäß Fahrplanvorgabe mit den Haltestellenabständen.

Die **Menge Fahrplan-Stunden** ergibt sich aus der fahrtweise Zugrundelegung der Fahrzeiten. Die Zeiten werden in Stunden mit Dezimalkomma errechnet und dargestellt.

Die **Mengeneinheit Fahrzeuge** wird über den „Fahrzeugbedarfsindikator“ abgebildet. Dieser ergibt sich als rechnerisch maximaler Fahrzeugbedarf auf Basis des Abrechnungsfahrplanes. Der maximale Fahrzeugbedarf in diesem Sinne ist die Anzahl der maximal gleichzeitig stattfindenden, für Fahrgäste nutzbaren Fahrten gemäß Abrechnungsfahrplan. Die konkrete Umlaufoptimierung und Leerfahrten bleiben dabei unberücksichtigt.

Kostensteigerungen während der Vertragslaufzeit werden über eine Preisgleitklausel berücksichtigt. Die Preisgleitung wird über die Preisentwicklung von Dieselkraftstoff und Löhnen fortgeschrieben. Maßgeblich sind jeweils die Entwicklungen von Indices des Statistischen Bundesamtes aus dem abzurechnenden Jahr im Verhältnis zum Jahr 2010.

Initiativen zu **Angebotsänderungen** können sowohl von den Auftraggebern, als auch vom Auftragnehmer ausgehen. Angebotsänderungen können bestellt, akzeptiert, toleriert oder untersagt werden. Die Vertragspartner haben die Möglichkeit, Leistungen abzubestellen. Zubestellungen sind in der Regel unbegrenzt möglich. Hierzu wurden Verrechnungssätze gebildet, die eine finanzielle Bewertbarkeit der neuen Leistung nach einer Zu-, Ab- oder Umbestellung ermöglichen. Die Gesamtkosten wurden dafür auf drei Blöcke verteilt (stundenbezogene Kosten, kilometerbezogene Kosten und fahrzeugbezogene Kosten) und durch die Anzahl der jeweiligen Fahrplanleistung geteilt (siehe Grafik).

Stunden- und kilometerbezogene Kosten können bei Leistungsänderungen somit leicht über die Fahrplanmengen neu ermittelt werden. Fahrzeugbezogene Kosten sind jedoch vom zeitlichen Maximaleinsatz der Fahrzeuge abhängig.

Die Aufgabenträger können somit die finanziellen Konsequenzen einer Zu-, Ab- oder Umbestellung im Vorfeld bewerten.

Der **territoriale Anteil** von bestimmten Linien- oder Fahrtenabschnitten kann durch die vorangegangene Methodik ebenfalls über den Anteil der stunden-, kilometer- und fahrzeugbezogenen Mengen berechnet werden, wobei für die fahrzeugbezogenen Mengen das gleiche Verhältnis wie bei den stundenbezogenen Mengen herangezogen wird.

fiktive Beispielrechnung

| | | | |
|--|--|--------------------------------|----------------------------------|
| | Geamtpreis (p.a.) 6,5 Mio. € | | |
| Verteilung auf Kostenblöcke | fahrzeugb. 1,7 Mio. € | stundenb. 2,8 Mio. € | kilometerb. 2,0 Mio. € |
| Fahrplanmengen | Fzg. (max) 38 | FP-Std. 70.000 | FP-Km 2,5 Mio. |
| Verechnungssätze | Fzg. 44.736,84 € | FP-Std. 40,00 € | FP-Km 0,80 € |

Muster - Preisgleitklausel

Die Preisgleitung findet jahresbezogen Anwendung auf die „Vertragssumme netto“ der Anlage 6 - Jahresabrechnung. Damit unterliegen das Basisangebot sowie die bestellten und akzeptierten Angebotsänderungen der Preisgleitung.

| |
|---|
| $\text{Bruttoauftragswert} = \left\{ \begin{array}{l} + \text{ Basisangebot} \\ + \text{ Zubestellungen} \\ - \text{ Abbestellungen} \\ \hline = \text{ Summe aus Vertrag netto} \end{array} \right\} \times \text{Preisgleitfaktor}$ |
|---|

Die Vertragssumme wird ab 2015 über die Preisentwicklung von Diesel (10,0% der Vertragssumme netto) und Löhnen (60,0% der Vertragssumme netto) fortgeschrieben.

Maßgeblich ist die Entwicklung von Indices des Statistischen Bundesamtes aus dem Zeitraum Januar bis Dezember des abzurechnenden Jahres im Verhältnis zum Zeitraum Januar bis Dezember 2014 (Basisjahr).

| C ¹ | Index | Anteil | Basisjahr | 1. Jahr der Anwendung |
|----------------|---|--------|-----------|-----------------------|
| D | Statistisches Bundesamt, Genesis-Online Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte; Deutschland, Monate, Güterverzeichnis (GP 2009 ausgewählte 9-Stellen) GP09-1920260054; Dieselmkraftstoff , Abgabe an Großverbraucher | 10,0% | 2014 | 2015 |
| L | Indizes der Tarifverdienste, Wochenarbeitszeit : Deutschland, Quartale, Geschlecht, Wirtschaftszweige; Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten; Index der tariflichen Stundenverdienste, o. Einmalzahlungen, Deutschland; WZ08-49 Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen | 60,0% | 2014 | 2015 |

$$\text{Formel Preisgleitfaktor}_n = \text{PGF}_n = 0,60 \frac{L_1}{L_0} + 0,10 \frac{D_1}{D_0} + 0,30$$

Der Preisgleitfaktor wird mit fünf Nachkommastellen– Format: 0,00000 - errechnet und angewendet.

Die Indices des statistischen Bundesamtes unterliegen einer laufenden Weiterentwicklung. Mit Veränderungen während der Vertragslaufzeit ist zu rechnen.

Alle fünf Jahre findet eine **Umbasierung** statt. Am Inhalt und an der Entwicklung des Index ändert sich dadurch nichts.

Bei vielen Indices geht die Umbasierung häufig mit einer **Neubasierung** einher. Bei einer Neubasierung unterscheidet sich der formal gleiche Index geringfügig von seinem Vorgänger. Grund hierfür sind veränderte Gewichte, der in den Index eingehenden Größen.

Über die so genannte Verkettung² ist sichergestellt, dass weder Um- noch Neubasierung, eine Auswirkungen auf vergangene Entwicklungen, d.h. zurückliegende Abrechnungsjahre, haben.

Vereinbaren die Vertragspartner einen **Indexwechsel**, so wird dieser ebenfalls mit der so genannten Verkettung realisiert.

Die Verkettung erfolgt derart, dass bis zum letzten Jahr der Verfügbarkeit die „alte“ Index-Entwicklung Anwendung findet. Die Entwicklung des „neuen“ Index greift ab dem ersten Jahr der Nichtverfügbarkeit. Der Basiswert ist so umzurechnen, dass die Indexwerte für die Jahre bis zum Indexwechsel ohne Bruch an den neuen Indexwert anschließen. Im Preisgleitreechner der HVV GmbH ist die Verkettung realisiert.

Sofern eine der o.g. turnusmäßigen Um- oder Neubasierungen eintritt, wird sie den Vertragspartnern durch die HVV GmbH schriftlich angezeigt. Sofern dieser Anzeige nicht binnen vier Wochen widersprochen wird, gilt die Um- oder Neubasierung für diesen Vertrag als vereinbart. Der Austausch dieser Anlage ist nicht erforderlich.

Indexwechsel sind in jedem Fall zwischen den Parteien dieses Vertrages individuell zu vereinbaren.

¹ HVV interner Code, Bezug zum HVV-Preisgleitreechner Bus

² S. dazu auch www.destatis.de

Abrechnung M U S T E R

| | | | |
|----------------------------|--|-----------------|--|
| Teilnetz | | | |
| Abrechnungsjahr | | | |
| Ansprechpartner/in: | | Telefon: | |
| | | Fax: | |
| | | E-Mail: | |

Kostenanteil

€

| | |
|-------------------------------------|--|
| Basiskostenanteil gem. Anlage 5 | |
| Kostenanteil der Angebotsänderungen | |
| Kostenanteilssumme netto | |
| Preisgleitung gem. Anlage 6 | |
| Kostenanteilssumme brutto | |

Einnahmen

| | |
|--|--|
| Summe Fahrgelderlöse (netto, ohne Umsatzsteuer) nach HVV EA | |
| Summe Fahrgelderlöse (netto, ohne Umsatzsteuer) nach SH-Tarif EA | |
| Summe Fahrgelderlöse (netto, ohne Umsatzsteuer) Sonstige | |
| Summe aus gesetzlichen Ausgleichszahlungen § 148 SGB IX (netto) | |
| Einnahmensumme | |

Defizit

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

geleistete Abschläge

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

Restforderung/Guthaben

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

Zu überweisen auf Konto Nr.
EmpfängerBLZ
Verwendungszweck

Datum/Unterschrift