

**Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW)
Stadt Wuppertal**

Modell zur Berechnung des Ausgleichsanspruchs (Anlage 2)

- streng vertraulich -

Stand: 15. August 2006

BSL
Management Consultants
GmbH & Co. KG

Inhalt

1. Vorbemerkungen	4
2. Betrauungsregelung zwischen der Stadt Wuppertal und der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft	4
3. Schema zur Berechnung des Ausgleichsbetrages	5
4. Herleitung der Einzelgrößen für die Kalkulation des Ausgleichsbetrages	6
4.1 Ermittlung marktorientierter Kosten Bus	7
4.1.1 Rahmenbedingungen des Verkehrsgebietes	7
4.1.2 Fahrdienst	8
4.1.3 Fahrleistungen der Subunternehmer	9
4.1.4 Fahrzeuginstandhaltung	9
4.1.5 Fahrfertigmachen	10
4.1.6 Treibstoffkosten	10
4.1.7 Fahrzeugkapitalkosten	10
4.1.8 Klassischer Overhead	10
4.1.9 Verkehrs- und Betriebsmanagement	11
4.1.10 Kundenmanagement, Infrastruktur und Gebäude	11
4.2 Ermittlung marktorientierter Kosten Schwebbahn	12
4.2.1 Fahrdienst	12
4.2.2 Weitere Funktionen	12
4.3 Rendite	12
4.4 Regelmäßige Kalibrierung der Eingangswerte	13
4.5 Erlöse	13
4.6 Anpassung des Ausgleichsbetrages aufgrund von Leistungsänderungen	13
4.7 Anpassung des Ausgleichsbetrages aufgrund von Änderungen der geforderten Qualität	14
4.8 Anpassung des Ausgleichsbetrages aufgrund von Änderungen des allgemeinen Preisniveaus und anderen Effekte	15
4.8.1 Kraftstoff	15
4.8.2 Personalkosten	15
4.8.3 Fahrzeuge	15

4.8.4 Weitere Preisanpassungen	15
4.8.5 Einnahmenaufteilung	15
5. Ausweis der Restrukturierungskosten	16
6. Berechnung des Ausgleichsbetrags mit Hilfe eines Excel-basierten Berechnungstools	16
6.1 Im Berechnungstool hinterlegte Parameter	16
6.2 Häufigkeit der Anwendung des Berechnungstools	17
7. Grundlage für das Monitoring	17

1. Vorbemerkungen

Im Rahmen der generellen Neuausrichtung der WSW ist die Betrauungsregelung für den ÖPNV ein wichtiger Baustein. Im Grundsatzbeschluss der Stadt Wuppertal zur Neuausrichtung der WSW wurde eine Direktvergabe an die WSW bzw. die ÖPNV-Gesellschaft als zu realisierendes Vergabeverfahren festgelegt. Die vorliegende Betrauung ergänzt das VRR-Finanzierungsmodell.

Als beihilferechtliche Anforderungen bezüglich der Finanzierung des ÖPNV in der Stadt Wuppertal sind die 4 Kriterien des EuGH-Urteil von 24. Juli 2003 in der Rechtssache "Altmark-Trans" zu beachten.

Das zweite Kriterium des EuGH-Urteils vom 24. Juli 2003 fordert eine Vorab-Transparenz über die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird. Zu diesem Zweck werden im folgenden die Parameter erläutert, mit deren Hilfe BSL das marktorientierte Kostenniveau "*durchschnittlicher, gut geführter Unternehmen*" unter den Rahmenbedingungen eines bestimmten Verkehrsgebietes analytisch ableitet.

Diese analytische Ableitung als Maßstabsermittlung dient der Einhaltung des 4. Kriteriums des EuGH-Urteils.

Darüber hinaus soll das für Wuppertal zu entwickelnde Verfahren aufwärtskompatibel zu den Anforderungen an eine Direktvergabe gemäß EU-Verordnung zur Novellierung der EU-VO 1191/69 gestaltet werden, die bisher im Entwurf vom Juni 2006 vorliegt.

2. Betrauungsregelung zwischen der Stadt Wuppertal und der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft

Die Betrauungsregelung zwischen der Stadt Wuppertal und der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft muss die oben erwähnten 4 Kriterien erfüllen. Daher wird ein Verfahren realisiert, das folgende Merkmale besitzt:

- Das Kalkulationsverfahren ist mit vorab festgelegtem transparenten Parametern (Kosten- und Mengentreibern) hinterlegt. Somit ist für die Stadt Wuppertal und die WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft nachvollziehbar, wie der Ausgleichsbetrag inhaltlich zustande kommt.
- Der Wert je Mengeneinheit im System wird durch einen Gutachter (BSL) abgeleitet und mit der Stadt Wuppertal sowie der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft abgestimmt. Sollten sich die

Rahmenbedingungen zukünftig ändern, so sind die entsprechenden Parameter bzw. deren Werte anzupassen.

- Es sind Verfahrensregeln für die Anwendung des Kalkulationsverfahrens festgelegt, so dass die WSW bzw. die ÖPNV-Gesellschaft sinnvolle Freiräume für das operative Geschäft auch weiterhin behält. So werden (vereinbarte) Leistungsänderungen über das Ermittlungsverfahren abgebildet und führen zu veränderten Ausgleichszahlungen.
- Das Verfahren zur Ermittlung des Betrages ist grundsätzlich ausschließlich der Stadt sowie der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft zugänglich. Im Bedarfsfall kann das Verfahren jederzeit zum Nachweis der Transparenzkriterien vorgelegt werden.

Die Stadt Wuppertal und die WSW gehen davon aus, dass das Ermittlungsverfahren den rechtlichen Anforderungen differenziert und flexibel nachkommt. Durch das im folgenden dokumentierte Verfahren wird nicht nur den rechtlichen Transparenzanforderungen, sondern auch denen des Bestellers entsprochen.

3. Schema zur Berechnung des Ausgleichsbetrages

Der jährliche Ausgleichsbetrag ergibt sich aus der Verrechnung folgender jährlicher Größen:

- Marktorientierte Kosten für die selbst erstellte Leistung
(inkl. politischer Vorgaben)
- + Restrukturierungskosten
 - + Rendite
 - + Preisanpassungen
 - + Kosten der Subunternehmerleistung
 - Erlöse
 - Fördermittel (soweit nicht durch Ist-Kosten berücksichtigt)
 - + liquiditätswirksame Auflösung von Rückstellungen
 - liquiditätswirksame Zuführung von Rückstellungen
 - = Ausgleichsbetrag

4. Herleitung der Einzelgrößen für die Kalkulation des Ausgleichsbetrages

Bei der Berechnung der marktorientierten Kosten sind die Anforderungen der vier Kriterien des EuGH-Urteils vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache "Altmark Trans" zu beachten.

Eine sachgerechte Ermittlung der marktorientierten Kosten erfordert das Verwenden von Bandbreiten und nicht etwa den Ansatz punktgenauer "best-cost"-Werte. Denn die auf punktgenauen "best-cost"-Werten basierende Höhe eines Preises - ermittelt über die Summe der Zielkosten je Funktion - ist höchstwahrscheinlich von keinem Verkehrsunternehmen erreichbar, da üblicherweise kein Unternehmen in allen Bereichen Spitzenwerte erzielt. Die verwendeten Bandbreiten reflektieren damit die erforderlichen Aufschläge für "good-cost" auf die "best-cost"-Werte je Wertschöpfungsbereich.¹

Die angesetzten Werte werden unabhängig vom Geschäftsmodell der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft gewählt. Das heißt, dass die Organisationsstruktur oder die Wertschöpfungstiefe eines Unternehmens keine Begründung für Zuschläge auf die "best-/good-cost"-Werte

¹ Zumal auch das EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 von "durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen" spricht.

liefern dürfen. Beispielsweise kann eine hohe Fremdleistungsquote im Werkstattbereich grundsätzlich kein Argument für einen Kostenaufschlag liefern.

BSL berechnet das erwartete, regionale Marktniveau auf analytischem Wege, und zwar auf Basis von empirischen "best-/good-practice"-Werten für die einzelnen Kostentreiber je Wertschöpfungsbereich.

Für die analytische Ableitung dieser Werte nutzt BSL folgende Datenquellen:

- Erfahrungswerte aus zahlreichen Projekten im in- und ausländischen ÖPNV-Markt,
- konkrete Quervergleichsdaten aus mehreren Benchmarking-Projekten,
- erhobene Marktinformationen aus Nordrhein-Westfalen.

Aus der vom EuGH in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 angelegten Parallelität von Ausschreibung und dem "durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen" wird nach Einschätzung von Juristen deutlich, dass in die Datenbasis nicht nur kommunale Unternehmen oder solche mit vergleichbarer Kostenstruktur einzubeziehen sind, sondern alle Verkehrsunternehmen, die

- sich bei einer hypothetischen Ausschreibung der konkreten Leistung als Bieter beteiligen würden und
- mit hinreichender Aussicht auf Erfolg auch den Zuschlag erhalten könnten.

Zu diesem Kreis zählen in erster Linie private Omnibusunternehmen aus der betreffenden Region sowie national und international agierende Konzerne wie etwa DB-Stadtverkehr, Abellio, Connex, Rhenus Keolis, Arriva u. ä.

4.1 Ermittlung marktorientierter Kosten Bus

4.1.1 Rahmenbedingungen des Verkehrsgebietes

Bei der analytischen Ableitung werden die spezifischen Rahmenbedingungen des Verkehrsgebietes des betrachteten Verkehrsunternehmens berücksichtigt. Dabei wird der Frage nachgegangen: *"Was würde ein anderes Verkehrsunternehmen für einen ("Markt-") Preis verlangen müssen, wenn es die Verkehrsleistung in dem Verkehrsgebiet eines anderen Unternehmens erbringen will?"*

Als spezifische "Produktionsbedingungen" zu berücksichtigende Parameter sind:

- Struktur der Fahrzeugflotte (Anteil von Gelenkbussen, besondere Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge, Förderung von Fahrzeugbeschaffungen mit GVFG-Mitteln)
- Umlaufgeschwindigkeit
- Laufleistung der Fahrzeuge
- Verteilung der Fahrplanleistung im Tages- und Wochenverlauf (als ein Bestimmungsmaß für die Personalkosten im Fahrdienst)
- Topographie.

Als maßgeblicher Tarifvertrag zur Kalkulation der Personalkosten im Busbereich wird grundsätzlich der TV-N (Tarifvertrag Nahverkehr) in den Eingangsstufen verwendet.

4.1.2 Fahrdienst

Für die Funktion Fahrdienst werden "best-/good-practice"-Werte für folgende Parameter genutzt, um analytisch das regionale Marktniveau abzuleiten:

- Effektivstunden je Fahrer und Jahr
- Personalkosten je Fahrer und Jahr auf Basis des TV-N in den Eingangsstufen.

Für die anderen zur Kalkulation notwendigen Größen (z.B. Fahrplanwirkungsgrad) wird auf Ist-Zahlen der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft zurückgegriffen.

Die Effektivstunden leiten sich aufgrund tariflicher und tatsächlich realisierter Parameter ab:

- Bruttoarbeitsstunden
- Urlaub
- Krankheit
- Wochenfeiertage
- Sonstige Absenzzzeiten (z.B. Schulungen, Freistellungen).

Bei der analytischen Kalkulation der Personalkosten wird die WSW-spezifische Dienststruktur (bzw. die der ÖPNV-Gesellschaft) berücksichtigt, die sich aus der Fahrplanmasse ergibt.

4.1.3 Fahrleistungen der Subunternehmer

Für die Kosten, die die Subunternehmer außerhalb des Gesellschaftereinflusses der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft für die Fahrleistungen (im wesentlichen reiner Fahrdienst) in Rechnung stellen, werden die jährlichen Ist-Werte übernommen, da es sich hierbei um ausgeschriebene Leistungen handelt, für die folglich die Ist-Kosten bereits das Marktniveau darstellen, so dass keine kalkulatorische Ableitung des Marktniveaus erforderlich ist.

4.1.4 Fahrzeuginstandhaltung

Bei den Kosten der Fahrzeuginstandhaltung werden folgende Parameter der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft berücksichtigt:

- Flottenstruktur (insb. Anzahl Fahrzeuge je Fahrzeugtyp, Alter der Fahrzeuge)
- Laufleistungen
- Fahrzeugausstattungsmerkmale.

Aus diesen Angaben kann die Anzahl der Fahrzeugeinheiten I berechnet werden.

Für die analytische Ableitung marktorientierter Kosten für die Leistungen dieses Funktionsbereiches werden weitere Parameter genutzt:

- "best-/good-practice" für die Materialkosten je Fahrzeugeinheit I
- "best-/good-practice" für die Materialgemeinkosten
- "best-/good-practice" für die Reservequote
- "best-/good-practice" für die Betreuungsquote pro Fahrzeugeinheit I (operative Werkstattmitarbeiter und Werkstattadministration)
- Jahrespersonalkosten der Werkstattmitarbeiter, differenziert nach operativer Instandhaltung und Werkstattadministration auf Basis des TV-N in den Eingangsstufen
- Berücksichtigung der Ist-Anzahl an Mitarbeitern im Bereich Unfall- und Vandalismusbeseitigung².

² Der Aufwand für diese Tätigkeiten ist von den einzelnen Verkehrsunternehmen schwer zu beeinflussen, so dass davon auszugehen ist, dass auch mögliche Wettbewerber der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft einen entsprechenden Aufwand in vergleichbarer Höhe hätten, würden sie die Verkehrsleistung der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft über-

Neben den Personal- und Materialkosten sind die Positionen "Abschreibungen" und "Sonstiges" bei den Gesamtkosten zu berücksichtigen. Hierfür wird der Ist-Wert der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft fortgeschrieben.

4.1.5 *Fahrfertigmachen*

Die Funktion Fahrfertigmachen beinhaltet die Fahrzeugreinigung und das Rangieren auf den Betriebshöfen. Als Maßstab für die Produktivität und Wirtschaftlichkeit wird die Summe aus Material- und Personalkosten pro Fahrzeugeinheit II erachtet. Die Anzahl Fahrzeugeinheiten II unterscheidet sich von den im Instandhaltungsbereich verwendeten Werten (Fahrzeugeinheit I), weil für das Fahrfertigmachen insbesondere die Grundfläche und nicht die Fahrzeugausstattung etc. bedeutsam ist.

Darüber hinaus werden die Jahrespersonalkosten auf Basis des TV-N in den Eingangsstufen berücksichtigt.

4.1.6 *Treibstoffkosten*

Es wird jeweils der Ist-Wert angesetzt. Es ist zu beachten, dass gerade die Einkaufskonditionen der Treibstoffe in erheblichem Maße von Faktoren abhängen, die außerhalb des Einflussbereiches der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft sind.

4.1.7 *Fahrzeugkapitalkosten*

Für die Reservequote werden *'best-/good-practice'*-Werte angesetzt. Für die Anschaffungskosten werden die Beschaffungspreise der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft übernommen.

Unter diesen Annahmen und bei Berücksichtigung der Fahrzeugausstattungsmerkmale und Flottenstruktur der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft wird der Zielkostensatz errechnet.

4.1.8 *Klassischer Overhead*

In die Ableitung marktorientierter Kosten durch BSL für den klassischen Overhead gehen folgende Parameter des Verkehrsbereiches der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft ein:

- Mitarbeiterbestand,
- Gesamtaufwand ohne Aufwand für Subunternehmer,

nehmen. Daher wird für diesen Bereich den Ist-Wert der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft übernommen.

- Investitions- und Einkaufsvolumen und
- Vorgaben in relevanten Gesetzestexten.

Im Gegensatz zu den Funktionen Fahrdienst und Fahrzeuginstandhaltung übt das Tarifniveau im klassischen Overhead kaum einen Einfluss auf den Kostensatz je Nutzwagenkilometer aus. Für das Kostenniveau entscheidend sind vielmehr die jeweilige Situation am regionalen Arbeitsmarkt, das „best/good-practice“-Produktivitätsniveau und das „best/good-practice“-Leistungsspektrum im Overhead.

Es werden die Kosten berücksichtigt, die in diesen Bereichen für die Fahrleistung im Konzern entfallen.

4.1.9 Verkehrs- und Betriebsmanagement

Das Betriebsmanagement beinhaltet u.a. die Unterfunktionen betrieblicher Overhead, Planung, Betriebslenkung sowie Disposition, die jeweils stark durch die Arbeitsteilung mit dem entsprechenden Aufgabenträger und der Einbindung in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie weitere regionsspezifische Einflussgrößen determiniert werden. Dies erschwert zum einen den Vergleich von verschiedenen Verkehrsunternehmen in dieser Funktion. Zum anderen ist daher die Vorgabe von detaillierten Benchmarks für diese Bereiche ohne Detailanalyse nur vereinzelt sachgerecht.

Der Kalkulation der Zielkosten für den Bereich Betriebsmanagement liegt die langjährige Markterfahrung von BSL zugrunde, dass gute Produktivitätswerte nur von entsprechend ausgebildeten Mitarbeitern erreicht werden können. Dieses Know-how verlangt eine entsprechend marktfähige Vergütung, um diese Mitarbeiter auch langfristig an das Unternehmen binden zu können.

Ferner berücksichtigt BSL bei der Berechnung der Zielkosten im Betriebsmanagement, dass ein möglicher Wettbewerber ggf. im Rahmen einer regionalen Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen bzw. durch seine anderen Betriebsstandorte in der Region kostenwirksame Synergieeffekte erzielen könnte.

Es werden auch die Kosten berücksichtigt, die in diesen Bereichen für bei Subunternehmern eingekaufte Fahrleistung entfallen.

4.1.10 Kundenmanagement, Infrastruktur und Gebäude

Es wird jeweils der jährliche Ist-Wert der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft übernommen. Dabei werden auch die Kosten berücksichtigt, die in diesen Bereichen für bei Subunternehmern eingekaufte Fahrleistung entfallen.

4.2 Ermittlung marktorientierter Kosten Schwebbahn

4.2.1 Fahrdienst

Für die Funktion Fahrdienst nutzt BSL "best-/good-practice"-Werte für folgende Parameter, um analytisch das regionale Marktniveau abzuleiten:

- Effektivstunden je Fahrer und Jahr
- Personalkosten je Fahrer und Jahr auf Basis des TV-N in den Eingangsstufen.

Für die anderen zur Kalkulation notwendigen Größen (z.B. Fahrplanwirkungsgrad) greift BSL auf Ist-Zahlen der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft zurück. BSL geht davon aus, dass andere Verkehrsunternehmen diese Größen - wenn überhaupt - nur marginal beeinflussen könnten.

Die Effektivstunden leiten sich aufgrund tariflicher und tatsächlich realisierter Parameter ab:

- Bruttoarbeitsstunden
- Urlaub
- Krankheit
- Wochenfeiertage
- Sonstige Absenzzzeiten (z.B. Schulungen, Freistellungen).

Bei der analytischen Kalkulation der Personalkosten wird die WSW-spezifische Dienststruktur (bzw. die der ÖPNV-Gesellschaft) berücksichtigt, die sich aus der Fahrplanmasse ergibt.

Der Dienstplanwirkungsgrad ist der Quotient aus Umlaufstunden und Fahrdienststunden. Er ermöglicht Aussagen über die Güte der Dienstplanung, die wiederum stark von tariflichen Parametern beeinflusst wird.

4.2.2 Weitere Funktionen

Für die weiteren Wertschöpfungsbereiche werden die jährlichen Ist-Kosten der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft übernommen.

4.3 Rendite

Das EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 lässt explizit die Zahlung einer Rendite zu.

Die Summe der marktorientierten Kosten dient als Basis für die Ermittlung einer Umsatzrendite, für die 5% angesetzt werden.

4.4 Regelmäßige Kalibrierung der Eingangswerte

Um mögliche Veränderungen des Marktniveaus (z.B. durch Effizienzsteigerungen) sachgerecht zu erfassen – ohne den damit verbundenen Aufwand kontinuierlich zu verursachen – werden die „best-/good-practice“-Werte alle zwei Jahre durch den Gutachter (BSL) kalibriert. Dabei werden dann gleichzeitig inflationsbedingte Veränderungen dieser Werte und Veränderungen in der Leistungsstruktur berücksichtigt, so dass auch in dieser Hinsicht eine hohe Genauigkeit erreicht wird.

4.5 Erlöse

Die jährlichen Ist-Werte folgender Erlöskategorien werden zugerechnet:

- sämtliche Fahrgelderlöse aus Fahrkartenverkauf nach Einnahmenaufteilung im VRR,
- Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt,
- Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG,
- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX sowie
- sonstige Einnahmen und Fördermittel, die mit den betrauten Tätigkeiten in direktem Zusammenhang stehen.

4.6 Anpassung des Ausgleichsbetrages aufgrund von Leistungsänderungen

Die Parameter (Kostentreiber) für die Anpassung des Ausgleichsbetrages nach Änderungen der Leistungsmenge sind:

- Nutzwagenkilometer je Bustyp bzw. Gelenktriebwagen Schwebbahn
- Anzahl erforderlicher Busse je Bustyp in der Hauptverkehrszeit
- Dienstplanstunden (differenziert nach Tageszeit und Mo-Fr/Sa/So)
- Besetzzeiten der Leitstelle.

Für den klassischen Overhead, das Kundenmanagement, Infrastruktur/Gebäude und Teile des Betriebsmanagements erfolgt keine

Anpassung des Leistungsanspruches, wenn sich die Leistungsmenge ändert, sondern deren Kosten werden als Fixkosten angesehen.

Die Kosten je Mengeneinheit dieser Kostentreiber bzw. die Höhe der Fixkosten sind für moderate Änderungen der Leistungsmenge konstant.

Eine große Veränderung der Leistungsmenge bei den ersten drei in diesem Abschnitt genannten Kostentreibern (größer als +/- 15%) würde wahrscheinlich ohnehin einen komplett neuen Fahrplan mit sich bringen, so dass die Werte je Kostentreiber vollständig neu zu berechnen und zu hinterlegen wären, weil sich z.B. Wirkungsgrade, Laufleistungen oder Geschwindigkeit spürbar verändern würden.

4.7 Anpassung des Ausgleichsbetrages aufgrund von Änderungen der geforderten Qualität

In der Betrauungsregelung zwischen Stadt Wuppertal und WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft sind die zu beachtenden Qualitätsanforderungen festgelegt.

Es ist geregelt, dass aus erhöhten Qualitätsanforderungen von Seiten des Aufgabenträgers (Stadt Wuppertal) oder des zuständigen Verkehrsverbundes (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr [VRR]) und aus Gesetzen oder anderen von der WSW bzw. der ÖPNV-Gesellschaft nicht zu vertretenden Gründen resultierende erhöhte Kosten bei der Berechnung des Ausgleichsbetrages berücksichtigt werden.

Bei Änderungen der Qualitätsstandards, welche die WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft unabhängig von Vorgaben des VRR oder des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal erfüllt, soll eine Abstimmung mit der Stadt Wuppertal erfolgen. Grundlage dafür ist eine Kalkulation der finanziellen Folgewirkungen.

Für die Anpassung des Ausgleichsanspruches aufgrund geänderter Qualitätsanforderungen soll auf dieses Verfahren aufgesetzt werden. Eine parametrisierte Anpassung des Ausgleichsbetrages ist für das Thema Qualität nicht möglich, weil die Qualität der Dienstleistung aus zahlreichen Einzelaspekten determiniert wird.

Anpassungen aufgrund veränderter Qualitätsanforderungen basieren damit auf individuellen Vereinbarungen der Partner der Betrauungsregelung.

4.8 Anpassung des Ausgleichsbetrages aufgrund von Änderungen des allgemeinen Preisniveaus und anderen Effekte

Der Ausgleichsanspruch für das vereinbarte Verkehrsangebot erhöht sich, wenn Kostenveränderungen eintreten, die außerhalb des Einflussbereiches der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft liegen.

4.8.1 Kraftstoff

Zur Anpassung des Ausgleichsanspruches aufgrund veränderter Kraftstoffpreise wird folgender Parameter berücksichtigt: Index 2213 – 902 Dieselkraftstoffe bei Abgabe an gewerbliche Verbraucher der Fachserie 17 des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden.

4.8.2 Personalkosten

Zur Anpassung des Ausgleichsanspruches aufgrund veränderter Personalkosten wird die prozentuale Veränderung der TV-N Lohnnebenkosten, des Grundlohnes sowie sonstiger Zahlungen des TV-N in den Eingangsstufen genutzt.

4.8.3 Fahrzeuge

Bei den für die Anpassung des Ausgleichsbetrages zu berücksichtigenden Änderungen der Fahrzeugbeschaffungskosten ist der Index der Erzeugerpreise des Statistischen Bundesamtes für gewerbliche Produkte (Busse – Kennziffer 333) zu nutzen.

4.8.4 Weitere Preisanpassungen

Anpassungen des Ausgleichsbetrages aufgrund weiterer Preisanpassungen (außerhalb der Kosten für Kraftstoff, Personal und Fahrzeuge) berücksichtigen die Entwicklung des allgemeinen Preisniveaus ("Inflation"). Als Maßstab dient die Feststellung der allgemeinen Preisniveauentwicklung des Statistischen Bundesamtes (Harmonisierter Verbraucherpreisindex: Fachserie 17, Reihe 7).

4.8.5 Einnahmenaufteilung

Aus der Einnahmenaufteilung im VRR ergeben sich im Nachhineinsystembedingt zum Teil erhebliche Steigerungen der zu zahlenden Ausgleichsbeträge. Diese werden bei der Berechnung des Ausgleichs berücksichtigt.

5. Ausweis der Restrukturierungskosten

Die für einen bestimmten Zeitraum anfallenden Restrukturierungskosten ergeben sich als Differenz aus dem Marktpreis und den Ist-Kosten der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft (vgl. Abbildung 1). Sie erhöhen den Ausgleichsbetrag gemäß dem zwischen der Stadt Wuppertal und der WSW geschlossenen „Zukunftspakt“. Aktualisierungen des Restrukturierungsplans werden im Ausgleichsbetrag entsprechend berücksichtigt.

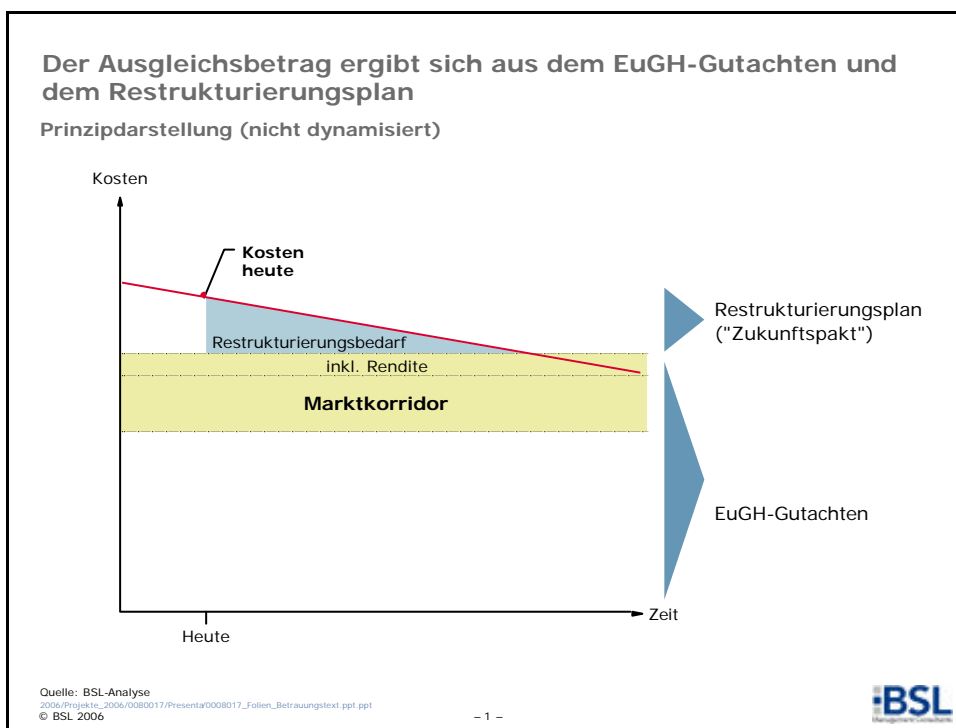


Abbildung 1

6. Berechnung des Ausgleichsbetrags mit Hilfe eines Excel-basierten Berechnungstools

6.1 Im Berechnungstool hinterlegte Parameter

Die wie oben beschrieben abgeleiteten Kosten je Mengeneinheit für die unter Abschnitt 4.6 genannten Kostentreiber sind inklusive der Ist-Mengen je Kostentreiber in einem Excel-basierten Berechnungstool hinterlegt bzw. zu hinterlegen. Dieses ist Bestandteil der Betrauungsregelung.

Die Kosten je Mengeneinheit, für die marktorientierte Kosten berechnet werden, die Rendite sowie die Ist-Mengen je Kostentreiber sind mit einem Schreibrschutz versehen und können daher nur durch den Gutachter angepasst werden.

Ferner sind dort jährlich durch die Stadt Wuppertal oder die WSW bzw. die ÖPNV-Gesellschaft einzugeben:

- die Fixkosten mit Übernahme des Ist-Wertes,
- die Kosten für die von den Subunternehmern in Rechnung gestellte Fahrleistung
- die Preisindizes
- die Erlöse (vgl. Abschnitt 4.4) und
- die liquiditätswirksamen Auflösungen von Rückstellungen.

Es besteht darüber hinaus für die Stadt Wuppertal und die WSW bzw. die ÖPNV-Gesellschaft die Möglichkeit, Veränderungen in den Mengeneinheiten je Kostentreiber im Tool einzugeben, welches dann den entsprechend veränderten Ausgleichsbetrag berechnet.

6.2 Häufigkeit der Anwendung des Berechnungstools

Eine Überprüfung des Ausgleichsbetrages mit Hilfe des Berechnungstools erfolgt mindestens jährlich durch die Stadt Wuppertal gemeinsam mit der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft. Dieser Rhythmus erscheint insbesondere zur Berücksichtigung von Inflationseffekten sinnvoll (vgl. Abschnitt 4.8).

Die Notwendigkeit einer unterjährlicher Überprüfung bzw. Anpassung des Ausgleichsbetrages ergibt sich insbesondere bei Veränderungen der Leistungsmenge. Diese Veränderungen sowie ihre Auswirkungen auf den Ausgleichsbetrag kann die Stadt Wuppertal und die WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft über das Berechnungstool abbilden (vgl. Abschnitt 4.6).

7. Grundlage für das Monitoring

Das vorgestellte Verfahren zur Ermittlung marktorientierter Preise und zur Anpassung des Ausgleichsbetrages bietet eine geeignete Grundlage für ein Monitoring des Restrukturierungserfolges der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft. Die in die Berechnung einfließenden Parameter und die Ergebnisse können in einem jährlich zu erstellenden Bericht dokumentiert werden und bilden die Grundlage für ein Monitoring des Restruktu-

rierungsverlaufes im Verkehrsbereich der WSW bzw. ÖPNV-Gesellschaft.

Da die Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanz durch vielfältige Effekte (z.B. Rückstellungen) schwer zu interpretieren sind, sollte das Monitoring wie auch das beschriebene Modell zur Berechnung des Ausgleichsanspruches auf der der WSW bekannten Funktionskostenanalyse aufsetzen. Durch eine Brückenrechnung kann der Zusammenhang mit der GuV abgebildet werden.

The Transport Management
Consultants of



Anlage 1

Seite 18

Modell_Berechnung_Ausgleichsanspruch_v6ohneEndnoten.doc