

Anlage 2.1
zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Stuttgart

**Verfahrensbeschreibung zur Erstellung der Trennungsrechnung
der Stuttgarter Straßenbahnen AG und zur Ermittlung der Aus-
gleichsparameter**

Inhaltsverzeichnis

1. Abstimmungsprozess zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Stuttgarter Straßenbahnen AG	3
2. Berechnung des Soll-Ausgleichs	3
3. Erstellung der Trennungsrechnung	8
4. Aufstellung der Ausgleichsleistungen	17
5. Ausgleichsmechanismus	18
6. Überkompensationskontrolle und beihilfenrechtliche Nebenrechnung	19
7. Abrechnung des Anreizsystems	19

Glossar

Ausgleichsleistungen: Entsprechend der VO 1370/2007 handelt es sich hierbei um „jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird“.

Ausgleichsfähiger Betrag: Bezogen auf den unterjährigen Soll-Ausgleich entspricht der ausgleichsfähige Betrag dem Plan-Ergebnis gemäß Plan-Trennungsrechnung, bezogen auf den finalen Ausgleich entspricht er dem Ergebnis der Ist-Trennungsrechnung, beide jeweils gedeckelt auf den finanziellen Nettoeffekt.

Ausgleichsparameter: Im öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwingend im Vorhinein festzulegende Berechnungssystematik/-grundlage für den Soll-Ausgleich. Er muss demzufolge objektiv und transparent aufgestellt werden.

Beihilfenrechtliche Abrechnung: Im Rahmen der jährlichen Überkompensationskontrolle (ex post) vorzunehmende jährliche Abrechnung des ausgleichsfähigen Betrags (Soll-Ausgleich). Dieser ist mit dem Ist-Ausgleich abzugleichen und Abweichungen zu erläutern.

DAWI: Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Begriff wird für Aufgaben der Daseinsvorsorge außerhalb des ÖPNV verwendet.

Finanzieller Nettoeffekt: Beihilfenrechtliche Obergrenze gemäß der gesetzlichen Definition in Ziff. 2 Anhang VO 1370/2007 Differenz aus den Kosten und den Einnahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistung (ggf. unter Abzug positiver Effekte innerhalb des Netzes).

LHS (= zuständige Stelle): Die zuständige Stelle bei der Landeshauptstadt Stuttgart ist das Referat Wirtschaft, Finanzen und Beteiligungen (Stadtkämmerei).

Nettokosten: Gemäß der gesetzlichen Definition in Art. 5 Beschluss 2012/21/EU die Differenz aus den Kosten und Einnahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus DAWI.

NÖDLA: Leistungen außerhalb eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

ÖDLA: Öffentlicher Dienstleistungsauftrag bzw. Leistungen innerhalb eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

PJ: Personenjahr.

PT: Personentage.

Soll-Ausgleich: Ausgleichsbetrag, der sich aus dem ex ante aufgestellten Ausgleichsparameter (gemäß den im ÖDLA fixierten Regelungen) ergibt.

Trennungsrechnung: Die Trennungsrechnung dient zur transparenten Darstellung der Aufwendungen und Erträge in Differenzierung nach gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie sonstigen Leistungen (Drittgeschäfte). Gemäß Ziffer 5 des Anhangs VO 1370/2007 muss ein Verkehrsunternehmen eine Trennungsrechnung aufstellen, wenn es neben der betrauten gemeinwirtschaftlichen Leistung noch Drittgeschäfte (z. B. Gelegenheitsverkehr, Beteiligungen, etc.) erbringt.

1. Abstimmungsprozess zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Stuttgarter Straßenbahnen AG

Die der Erstellung der Plan-Trennungsrechnung und damit der Ermittlung der Ausgleichsparameter zugrunde liegenden Prämissen (Rahmenbedingungen, Mengenentwicklung, Fortschreibungsprämissen etc.) werden im Rahmen der jährlichen Erstellung des Wirtschaftsplans durch die SSB ausführlich dokumentiert. Der entsprechend aufgestellte Wirtschaftsplan wird im Aufsichtsrat genehmigt. Die Erstellung der Plan-Trennungsrechnung erfolgt zeitlich parallel zur Wirtschaftsplanerstellung.

Dabei ist das Abstimmungsverfahren gemäß SSB-Satzung § 14 Absatz 4 vom 2. Dezember 2015 i. V. m. dem Public Corporate Governance Kodex der LHS Teil B, Punkt 1.1 vom 27. Oktober 2011 über die Laufzeit des ÖDLA zwingend einzuhalten.

Des Weiteren ist nach erfolgter Genehmigung des Wirtschaftsplans durch den Aufsichtsrat von der SSB über die Laufzeit des ÖDLA eine Bestätigung der Plan-Trennungsrechnung durch das Teilnehmendenmanagement der LHS bis spätestens 31. Dezember des jeweiligen Vorjahres einzuholen. Die Bestätigung der Plan-Trennungsrechnung wird durch das Referat Wirtschaft, Finanzen und Teilnehmenden der LHS schriftlich erteilt.

Die Ist-Trennungsrechnung der SSB ist der LHS im Folgejahr vorzulegen. Nach Vorlage kann durch die LHS innerhalb einer zweimonatigen Frist widersprochen werden.

2. Berechnung des Soll-Ausgleichs

Die Berechnung des Soll-Ausgleichs umfasst die Festlegung der jeweiligen Ausgleichsparameter für die gemeinwirtschaftliche Leistung Bus und Schiene gemäß VO 1370/2007 und DAWI sowie die der Ermittlung des Soll-Ausgleichs zugrunde zu legenden Fortschreibungsregeln.

2.1. Festlegung der Ausgleichsparameter zur Ermittlung des Soll-Ausgleichs

Die vorab definierten Ausgleichsparameter stellen die Basis für Ausgleichsleistungen der LHS an die SSB dar. Hierbei sind entsprechend der zugrunde liegenden Rechtsakte zur beihilfenrechtlichen Absicherung zwei Ausgleichsparameter zu ermitteln. Ein Ausgleichsparameter umfasst die gemeinwirtschaftliche Leistung der ÖPNV-Leistungen (Bus und Schiene), die im Rahmen einer Direktvergabe nach der VO 1370/2007 erbracht werden. Der zweite Ausgleichsparameter umfasst die DAWI Killesbergbahn und Straßenbahnwelt/historischer Fahrbetrieb. Maßgeblich für die Zuordnung einzelner Leistungen zum jeweiligen Ausgleichsparameter sind die Definitionen gemäß ÖDLA.

Als Ausgleichsparameter sind das Plan-Ergebnis der gemeinwirtschaftlichen Leistung in Differenzierung nach Bus und Schiene sowie das Plan-Ergebnis der DAWI definiert. Für die Vorabfestlegung der jährlichen Ausgleichsleistungen sind Planaufwendungen und Planerträge in der Plan-Trennungsrechnung anzusetzen. Der Aufbau der Plan-Trennungsrechnung gemäß dieser Verfahrensbeschreibung bildet die Vorabfestlegung gemäß Art. 4 Abs. 1 VO 1370/2007. Im Plan-Ergebnis sind alle geplanten Ausgleichsleistungen enthalten.

Im Zuge der beihilfenrechtlichen Abrechnung sind jeweils der finanzielle Nettoeffekt nach dem Anhang der VO 1370/2007 bzw. das Ist-Ergebnis der gemeinwirtschaftlichen Leistung im ÖPNV (ÖDLA) und die Nettokosten aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Art. 5 Beschluss 2012/21/EU aus den DAWI im Rahmen der Erstellung der Ist-Trennungsrechnung zu ermitteln und mit dem vorab festgelegten Soll-Ausgleich abzugleichen.

Die Festlegung der Ausgleichsparameter sowohl für die gemeinwirtschaftliche Leistung Bus und Schiene (VO 1370/2007) als auch für die DAWI erfolgt im Rahmen der Erstellung der Erfolgsplanung und der daraus abgeleiteten Plan-Trennungsrechnung. Hierbei werden die der Wirtschaftsplanung der SSB zugrunde liegenden Planungsprämissen anerkannten Indizes zur Preisentwicklung bzw. statistischen Kennzahlen gegenübergestellt und plausibilisiert. Die Plausibilisierung findet jeweils differenziert für die beiden Parameter statt, wobei für DAWI der Schwerpunkt auf den Plan-Ist-Abgleich gelegt wird. Abweichungen über 5 % (bezogen auf den indizierten Wert) sind zunächst darzulegen und zu begründen. Es ist dabei darzustellen, weshalb die festgestellten Abweichungen nicht durch den Indexwert abgebildet werden können. Sollten sich hierbei ggf. nicht plausible Ergebnisentwicklungen zeigen, die von der LHS nicht akzeptiert werden, werden diese durch die jeweiligen Indexwerte ersetzt und die Planung entsprechend angepasst. Die Auslegung der Plausibilität liegt in der Verantwortung der LHS.

Nach diesem Plausibilisierungsprozess liegt die finale Plan-Trennungsrechnung vor und die festgelegten Ausgleichsparameter für die gemeinwirtschaftliche Leistung Bus und Schiene (VO 1370/2007) und der DAWI können dieser entnommen werden. Die Feststellung, Abstimmung und Bestätigung der Ausgleichsparameter durch die LHS muss bis zum 31. Dezember des Vorjahres erfolgen.

Darüber hinaus wird von der SSB zu Plausibilisierungszwecken eine rollierende Mehrjahresplanung erstellt. Die Entwicklung des Ergebnisses im Zeitverlauf wird wiederum zur jährlichen Plausibilisierung der Plan-Trennungsrechnung herangezogen. Dieses Plausibilisierungsverfahren wird zu informatorischen Zwecken durchgeführt.

Die Trennungsrechnungen im Plan und Ist sind entsprechend der in dieser Verfahrensbeschreibung festgelegten Grundsätze, die als Berechnungsvorschriften zu beachten sind, zu erstellen. Für die Vorabfestlegung der Ausgleichsparameter muss der für die Plan-Trennungsrechnung maßgebliche Wirtschaftsplan (Erfolgsplan) ebenfalls entsprechend der dargestellten Grundsätze aufgestellt werden.

2.2. Effizienzregel

Bei der Fortschreibung der Planung bzw. der Ausgleichsparameter sind grundsätzlich auch Produktivitätssteigerungen und Effizienzverbesserungen zu berücksichtigen und anzustreben, die insbesondere anhand der nachfolgend definierten Kennzahlen Betreuungsquote, Planungseffizienz und Gesamteffizienz gemessen werden sollen.

- Die Betreuungsquote ist der Quotient aus Nutzkilometern und Personalkapazitäten der SSB gesamt und gibt an, wie viele Kilometer zur Fahrgastbeförderung (= produktive Kilometer) durch eine Personalkapazität statistisch geleistet werden.
- Die Planungseffizienz errechnet sich aus der Beförderungszeit geteilt durch die Dienstplanzeit und gibt somit den Anteil der Fahrgastbeförderung (= produktive Zeit) an den bezahlten Dienstplanstunden an.
- Die Gesamteffizienz ist das Verhältnis aus Umsatzerlösen zu Personalaufwand. Sie gibt an, welcher Umsatzerlös in € je eingesetztem Personalaufwand erzielt wird.

2.3. Prämissen zur Fortschreibung von Erträgen und Aufwendungen im Rahmen der Aufstellung des Wirtschaftsplans zur Ermittlung der Ausgleichsparameter

Zur Ermittlung der Ausgleichsparameter für die gemeinwirtschaftliche Leistung Bus und Schiene und die DAWI im Zuge der Erstellung der Plan-Trennungsrechnung prognostiziert die SSB die wesentlichen Erträge und Aufwendungen für das Planjahr sowie die Entwicklung der Betriebsleistung gegenüber dem voraussichtlichen Ist des vorangegangenen Geschäftsjahres.

Die der Wirtschaftsplanung der SSB zugrunde liegenden Planungsprämissen werden anerkannten Indizes zur Preisentwicklung bzw. statistischen Kennzahlen gegenübergestellt und auf diese Weise plausibilisiert. Für den Bereich der DAWI erfolgt eine Orientierung soweit möglich an den für die DAWI geeigneten Indizes und einem Plan-Ist-Abgleich, wobei Abweichungen zu erläutern sind.

Nachfolgende Zusammenstellung zeigt alle Aufwands- und Ertragspositionen, die in die Plausibilisierung einzubeziehen sind. Hierbei werden den Planungsprämissen der SSB die heranzuziehenden Vergleichsindizes bzw. Maßstäbe gegenübergestellt.

Ertrags-/Aufwandsart	Planungsprämissen der SSB	Vergleichsindizes von DESTATIS bzw. Kennzahlen zur Plausibilisierung
<u>Wesentliche Erträge</u>		
Beförderungsentgelte	Tarif: Verbundtarifanpassung in %, bezogen auf den Ticketmix des Vorjahres Menge: Mengeninduziertes Ertragswachstum des Vorjahres über Tarifieranpassung hinaus	Fortschreibung an der Planung der Verkehrsunternehmen im VVS (Mischverbund) und den dort zugrunde gelegten Prämissen orientiert
Abgeltungszahlungen		
nach § 45a PBefG	Gemäß gesetzlicher Regelungen entsprechend ÖPNVG BW	Plausibilisierung entfällt aufgrund gesetzlicher Fixierung
für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste	Gemäß vertraglicher Vereinbarungen	Entfällt aufgrund vertraglicher Fixierung
nach § 148 SGB IX	Aktueller anerkannter betriebsindividueller Erstattungssatz	Plausibilisierung durch jeweils aktuelle Ergebnisse der Schwerbehinderten-erhebung
Sonderverkehr	Aufgrund des geringen Umfangs der Betriebsleistung der Sonderverkehre, sind die Sonderverkehre als unwesentlich einzustufen, eine gesonderte Plausibilisierung ist daher nicht erforderlich	
Zinsen und ähnliche Erträge	Aufgrund geringen Umfangs unwesentlich, Plausibilisierung entfällt	
Sonstige betriebliche Erträge	Planung durch Fachabteilung	Plausibilisierung über Vorjahresvergleich der wesentlichen Positionen der sbE

Ertrags-/Aufwandsart	Planungsprämissen der SSB	Vergleichsindizes von DESTATIS bzw. Kennzahlen zur Plausibilisierung
<u>Wesentliche Aufwendungen</u>		
Bezugskosten für Dieseldieselkraftstoff	Gemäß Dieselpreisabsicherung	Anteile der Aufwendungen, die über Verträge oder Absicherung fixiert sind, werden nicht indiziert. Indizierung des verbleibenden Anteils: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 19 20 26 005 2
Bezugskosten für Fahrstrom	Gemäß Fahrstrompreisabsicherung	Anteile der Aufwendungen, die über Verträge oder Absicherung fixiert sind, werden nicht indiziert. Indizierung des verbleibenden Anteils: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 35 11 15
Reparaturmaterial		
Stadtbahnen	Planung durch Fachabteilung	Regelinstandhaltung und Sondermaßnahmen: hochgerechnetes indiziertes Ist des Vorjahres gegenüber Plan Index: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 30 20 4
Omnibusse	Planung durch Fachabteilung	Gesamtinstandhaltung: hochgerechnetes indiziertes Ist des Vorjahres gegenüber Plan Index: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 29 3
Infrastruktur	Planung durch Fachabteilung	Gesamtinstandhaltung: hochgerechnetes indiziertes Ist des Vorjahres gegenüber Plan Index: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 30 20 4

Ertrags-/Aufwandsart	Planungsprämissen der SSB	Vergleichsindizes von DESTATIS bzw. Kennzahlen zur Plausibilisierung
betriebsnotwendige Immobilien	Planung durch Fachabteilung	hochgerechnetes indiziertes Ist des Vorjahres gegenüber Plan Index: Fachserie 17, Reihe 4
Werkstatt- & Verwaltungskosten mit Gebäudeenergie	Planung durch Fachabteilung	hochgerechnetes indiziertes Ist des Vorjahres gegenüber Plan Index: Fachserie 17, Reihe 7
Aufwandsvergütung VVS	1,38% der Fahrausweiserlöse (vertragliche Fixierung)	Siehe Beförderungsentgelte
Personalaufwand		
Entgelte	Tarifsteigerung gemäß Tarifvertrag	Fortschreibung orientiert sich an den Tarifsteigerungen gemäß Tarifvertrag
Personalbestandsentwicklung	Gemäß Stellenplanung	Planung orientiert sich an der Personalbedarfsplanung der Fachbereiche
Fremdleistungen durch Subunternehmer (Anmietkosten)	Planung durch Fachabteilung	Differenzierte Betrachtung nach Kostenarten gemäß unten beschriebener Vorgehensweise
Abschreibungen	Wirtschaftsplanung zu Bestand und Investitionen	Planung der Abschreibungen orientiert sich an den historischen Anschaffungs- und Herstellkosten und den sich daraus ergebenden Abschreibungen
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	Wirtschaftsplanung ausgehend von Liquiditäts- und Kapitalbedarfsplan	Planung der Zinsen orientiert sich am Liquiditäts- und Kapitalbedarf
Sonstige betriebliche Aufwendungen	Planung durch Fachabteilung	Plausibilisierung über Vorjahresvergleich der wesentlichen Positionen der sbA

Die Fortschreibung der in o. a. Tabelle angeführten Indizes des Statistischen Bundesamtes (jeweils aktuelle Veröffentlichungen der Jahreswerte auf www.destatis.de) erfolgt mit Hilfe der Excel-Trendfunktion. Die so ermittelten Trendwerte werden schließlich zum Abgleich mit den Planungsprämissen der SSB herangezogen. Abweichungen über 5 % sind von der SSB zu erläutern.

2.4. Plausibilisierung der Anmietkosten

Zur Plausibilisierung der Anmietkosten im Busbereich werden die hochgerechneten Anmietkosten des Vorjahres kostenartenspezifisch unter Verwendung des folgenden Schlüssels fortgeschrieben:

- a) Personalkosten: 58 %
- b) Kosten Dieselkraftstoff: 12 %
- c) Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen): 12 %
- d) Materialkosten: 8 %
- e) Sonstige Kosten: 10 %

Die Fortschreibung der einzelnen Kostenarten erfolgt mittels der Trendwerte für die o. a. Indizes:

- a) Personalkosten: Fortschreibung mit der tarifvertraglichen Steigerungsrate. Grundlage der zu ermittelnden Steigerungsrate ist der für die Subunternehmer maßgebliche Tarifvertrag.
- b) Kosten Dieselkraftstoff: Trendwert des Index für Dieselkraftstoff: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 19 20 26 005 2
- c) Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen): konstant
- d) Materialkosten: Trendwert des Index für Materialkosten: Fachserie 17, Reihe 2, GP-Nr. 29 3
- e) Sonstige Kosten: Trendwert des Verbraucherpreisindex gesamt: Fachserie 17, Reihe 7

Die absoluten Kosten der Kostenarten a und b können bei größeren Leistungsanpassungen auf Basis der Betriebsleistung in Nutzwagen-km leistungsproportional fortgeschrieben werden¹.

Durch die leistungsproportionale Fortschreibung werden auch Mengeneffekte bei der Entwicklung einzelner Kostenarten abgebildet.

3. Erstellung der Trennungsrechnung

Die SSB entwickelt aus ihrer Erfolgsplanung jährlich eine Plan-Trennungsrechnung (Basis für die Ausgleichsparameter, siehe auch Kapitel 2) und aus ihrer Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) eine Ist-Trennungsrechnung (Ermittlung des Ist-Ergebnisses) als Basis für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes. Der über die Plan-Trennungsrechnung ermittelte Soll-Ausgleich wird dem finanziellen Nettoeffekt in Differenzierung nach Schiene und Bus (VO 1370/2007) einerseits und DAWI andererseits gegenübergestellt.

Die Ist-Trennungsrechnung dient somit auch zur jährlich stattfindenden beihilfenrechtlichen Abrechnung, die in das Formular integriert ist. Auf ein gesondertes Formular zur beihilfenrechtlichen Abrechnung wird verzichtet.

¹ Dazu werden die Kosten auf die angemieteten Nutzwagen-km des hochgerechneten Vorjahres bezogen und mit den für die Anmietleistung geplanten Nutzwagen-km des betrachteten Plan-Jahres multipliziert. Die sich ergebende Summe der Anmietkosten wird den bei SSB geplanten Anmietkosten gegenübergestellt.

3.1. Grundsätze zur Erstellung der Trennungsrechnung

In den Trennungsrechnungen sind Aufwendungen und Erträge der gemeinwirtschaftlichen Leistung (Bus und Schiene) nach der VO 1370/2007, der DAWI (Killesbergbahn und Straßenbahnwelt/historischer Fahrbetrieb) sowie der Leistungen außerhalb der gemeinwirtschaftlichen Leistung (Drittgeschäfte) gesondert auszuweisen.

Echte Drittgeschäfte sind Leistungen außerhalb der gemeinwirtschaftlichen Leistung, die einen Personaleinsatz von über 0,25 PJ oder sonstige Aufwendungen über 30 T€ p. a. oder für die jeweilige Leistung spezifische Investitionen erfordern. Erträge und Aufwendungen der echten Drittgeschäfte werden direkt über Kostenstellen bzw. Verrechnungen ermittelt. Echte Drittgeschäfte mit einem Umsatz über 100 T€ werden in der Trennungsrechnung separat ausgewiesen.

Drittgeschäfte, deren Aufwendungen unterhalb der genannten Schwellenwerte liegen, werden als Randnutzung betrachtet. Eine Randnutzung liegt vor, wenn für die Erfüllung des ÖDLA ohnehin vorhandene Sachanlagen und Einrichtungen zur Erzielung von Deckungsbeiträgen zum ÖDLA verwertet werden, ohne dass eigene Leistungen für Dritte erstellt werden müssen (z. B. Mitbenutzung der ohnehin vorhandenen Kantine durch Dritte, Vermietung der Fahrzeugflächen für Werbung an Dritte). Erfordert die Verwertung, dass eigene Leistungen für Dritte erstellt werden, so liegt dennoch eine Randnutzung vor, wenn

- der Personalaufwand kleiner bzw. gleich 0,25 PJ (Basis 220 PT/p.a.), unabhängig von der Kapazität und dem Umsatz auf der Kostenstelle ist sowie
- geringfügige Sachkosten (kleiner bzw. gleich 30 T€ p.a.) und keine zusätzlichen Investitionen erforderlich sind.

Aufwendungen der Randnutzungen sind entsprechend in den Aufwendungen der gemeinwirtschaftlichen Leistung und der DAWI enthalten, Erträge werden in den jeweiligen Positionen der gemeinwirtschaftlichen Leistung und den DAWI ausgewiesen.

Nach den Anforderungen von § 108 Abs. 1 Nr. 2 GWB (sog. Wesentlichkeitskriterium) muss der Umfang echter Drittgeschäfte mit echten Dritten unter 20 % der gesamten Tätigkeiten der SSB liegen.

Die Zuordnung der Aufwendungen und Erträge zur gemeinwirtschaftlichen Leistung nach VO 1370/2007 (Bus und Schiene) sowie DAWI in Abgrenzung von den echten Drittgeschäften erfolgt auf Grundlage der Kostenrechnung nach anerkannten und stetigen Grundsätzen wie:

- a) Aufwendungen und Erträge sind direkt zuzurechnen, wenn sie nach dem Verursachungsprinzip ausschließlich einem Leistungsbereich zuzurechnen sind.
- b) Schlüsselungen oder Zuordnungen sind für alle GuV-Posten vorzusehen. Ein entsprechender Abgleich des Berichtswesens mit der GuV ist in die Trennungsrechnung zu integrieren.
- c) Eine geschlüsselte Zuordnung erfolgt subsidiär nach verursachungsgerechten Schlüsseln.

Die Trennungsrechnung im Plan und Ist muss den Anforderungen des Anhangs der VO 1370/2007 gerecht werden und mit der Erfolgsplanung und der GuV (gemäß testiertem Jahresabschluss) des Gesamtunternehmens abstimbar sein. Abweichungen, insbesondere der Ist-Trennungsrechnung von der GuV, müssen zum Zwecke der Transparenz durch einen Korrekturposten gesondert ausgewiesen werden.

Die SSB stellt die GuV nach dem Gesamtkostenverfahren auf (§ 275 Abs. 2 HGB). Die GuV-Positionen sind der gemeinwirtschaftlichen Leistung (VO 1370/2007) sowie der DAWI und/oder den echten Drittgeschäften zuzuordnen. Ausgehend von der gemeinwirtschaftlichen Leistung nach VO 1370/2007 sind die Erträge und Aufwendungen auf die Sparten Bus und Schiene aufzuteilen. Die DAWI ist nach Killesbergbahn und Straßenbahnwelt/historischer Fahrbetrieb zu differenzieren.

Bei den echten Drittgeschäften, die in der Trennungsrechnung ertrags- und aufwandsseitig von der gemeinwirtschaftlichen Leistung (VO 1370/2007) und der DAWI abgegrenzt werden, handelt es sich derzeit u. a. um die folgenden Sachverhalte:

- Vermietete Liegenschaften,
- Vermietete Läden,
- Carrier,
- Gelegenheitsverkehr,
- Werkstatteleistungen UB K,
- S2 Verlängerung/Betrieb,
- Fahrausweisprüfung Region,
- Beteiligungen,
- Eisenbahnbetriebsleiter,
- Waldaupark,
- Mitarbeiterüberlassung,
- Sonstige echte Drittgeschäfte (Werkstatteleistungen UB W, Stellung sachkundiger Personen UB T)

Die Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen sowie die dahinter liegenden Zuordnungsprinzipien auf die gemeinwirtschaftliche Leistung (ÖDLA) und die Aktivitäten außerhalb der gemeinwirtschaftlichen Leistung (echte Drittgeschäfte) und die Zuordnung innerhalb des ÖDLA auf die Sparten Bus, Schiene und DAWI werden anhand der Verfahrensschritte zur Erstellung der Trennungsrechnung erläutert.

3.2. Verfahrensschritte zur Aufstellung der Trennungsrechnung

Die Verfahrensschritte zur Erstellung der Trennungsrechnungen der SSB werden im Folgenden zunächst in aggregierter Form im Überblick dargestellt. Sie werden sowohl bei der Erstellung der Plan-Trennungsrechnung als auch bei der Erstellung der Ist-Trennungsrechnung durchlaufen, sodass beiden Instrumenten ein konsistentes Verfahren zugrunde liegt.

- Schritt 1:** Direkte Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) und in GuV-Struktur (in Differenzierung nach Kostenarten) zu den Unternehmensbereichen der SSB.
- Schritt 2:** Kostenstellenbasierte Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen zu ÖDLA und NÖDLA.
- Schritt 3:** Sekundärverrechnung einzelner Sachverhalte zur Zuordnung zwischen ÖDLA und NÖDLA innerhalb und zwischen den einzelnen Unternehmensbereichen.
- Schritt 4:** Konsolidierung der einzelnen Unternehmensbereiche auf Ebene des Gesamtunternehmens SSB.
- Schritt 5:** Innerhalb ÖDLA-Leistungen: Umlage der allgemeinen Overheadkosten auf Bus und Schiene.
- Schritt 6:** Abschließender Abgleich der Trennungsrechnung mit der Gewinn- und Verlustrechnung.

3.3. Beschreibung der einzelnen Verfahrensschritte zur Erstellung der Trennungsrechnung

Nachfolgend werden das Verfahren zur Aufstellung der Trennungsrechnungen im Ist und Plan sowie die konzeptionellen Grundlagen anhand der Verfahrensschritte erläutert.

- Schritt 1:** Direkte Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) und in GuV-Struktur (in Differenzierung nach Kostenarten) zu den Unternehmensbereichen der SSB.

Die Ausgangsbasis zur Erstellung der Trennungsrechnung bildet im Plan die Erfolgsplanung und im Ist die GuV. Als Datengrundlage zur Erstellung der Trennungsrechnungen werden die entsprechend korrespondierenden Buchungen der Finanzbuchhaltung im ERP-System der SSB zugrunde gelegt.

Die Buchungen der Finanzbuchhaltung erfolgen in Differenzierung nach Sachkonten bzw. Kostenarten. Darüber hinaus enthalten diese kostenrechnerische Merkmale (Kostenstellen oder Aufträge). Diese Buchungen erfolgen zum einen direkt auf Kostenstellen und zum anderen in einem Zwischenschritt zunächst auf Aufträge, die dann wiederum auf die Kostenstellen abgerechnet werden. Auf diese Weise werden alle Aufwendungen und Erträge vollständig auf Kostenstellen abgebildet.

Die Aufwendungen und Erträge der SSB als Gesamtunternehmen werden anhand der beschriebenen kostenrechnerischen Merkmale für die weiteren Verfahrensschritte zunächst auf Ebene der einzelnen Unternehmensbereiche der SSB dargestellt.

Die Ermittlung der unternehmensbereichsspezifischen GuV erfolgt auf Basis der oben dargestellten und analog in der Kostenrechnung hinterlegten Struktur nach Kostenstellen und Kostenarten.

- Schritt 2:** Kostenstellenbasierte Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen zu ÖDLA und NÖDLA.

Nach Differenzierung der Aufwendungen und Erträge nach den einzelnen Unternehmensbereichen der SSB (Schritt 1) erfolgt innerhalb des zweiten Arbeitsschritts eine erste Aufteilung der Aufwendungen und Erträge auf die gemeinwirtschaftliche Leistung Bus und Schiene und die DAWI (= ÖDLA) und das echte Drittg Geschäft (= NÖDLA).

Die Kategorien ÖDLA und NÖDLA werden durch Unterkategorien weiter differenziert. Als Unterkategorien wird innerhalb des ÖDLA zunächst zwischen den Sparten Bus und Schiene sowie zwischen Overhead und DAWI (Killesbergbahn sowie Straßenbahnwelt/historischer Fahrbetrieb) unterschieden. Im Bereich NÖDLA erfolgt eine Unterkategorisierung zunächst zwischen Liegenschaften und sonstigen echten Drittgeschäften. Letztere enthalten die Summe aller weiteren echten Drittgeschäfte.

Innerhalb dieses Schrittes werden zunächst jene Aufwendungen und Erträge den einzelnen Unterkategorien zugeordnet, die eindeutig und vollständig zugeordnet werden können. Diese eindeutige und vollständige Zuordnung erfolgt auf Basis der Kostenstellen. Für jeden Sachverhalt, der innerhalb der Trennungsrechnung separat ausgewiesen wird, ist (mindestens) eine Kostenstelle vorhanden. Zur eindeutigen Zuordenbarkeit werden Kostenstellen in einer solchen Differenzierung betrachtet, die eine vollständige und direkte Zuordnung der Aufwendungen und Erträge ermöglicht.

Eine im Zeitverlauf stetige und verursachungsgerechte Zuordnung der Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Erstellung der Plan- und Ist-Trennungsrechnungen wird durch diese eindeutig definierte Kostenstellenzuordnung sichergestellt. Anhang 1 enthält eine aktuelle Übersicht der Kostenstellen.

Im Falle der nicht eindeutigen Zuordenbarkeit einzelner Positionen erfolgt eine Sekundärverrechnung, die im Verfahrensschritt 3 erläutert wird.

Schritt 3: Sekundärverrechnung einzelner Sachverhalte zur Zuordnung zwischen ÖDLA und NÖDLA innerhalb und zwischen den einzelnen Unternehmensbereichen.

Nicht direkt zuordenbare Aufwendungen und Erträge werden über eine Sekundärverrechnung innerhalb und zwischen den Unternehmensbereichen ÖDLA und NÖDLA zugeordnet. Diese Sekundärverrechnung beinhaltet auch die Verrechnung des klassischen Overheads auf die DAWI und die Drittgeschäfte. Sie erfolgt über Stundensätze, die auf Basis eines Kalkulationsschemas jährlich ermittelt werden. Dieses Kalkulationsschema wird nachfolgend erläutert.

Kalkulationsschema zur Ermittlung der Stundensätze für die Sekundärverrechnung

Echte Drittgeschäfte und DAWI-Leistungen sind zu Vollkosten, Randnutzungen zu internen Vollkosten zu verrechnen.

Das unten aufgeführte Kalkulationsschema (Tabelle 1) zur Sekundärverrechnung zeigt die beiden wesentlichen Komponenten der Kalkulation: Die Ermittlung der kostenstellen-spezifischen Primärkosten und das Baukastensystem zur Ermittlung der Vollkostensätze. Die Primärkosten werden direkt von der zu kalkulierenden Kostenstelle übernommen und kostenartengenau aufgelistet. Die Summe aller Primärkostenarten der jeweils betrachteten Kostenstelle bildet die Basis des Primärkostensatzes.

Zur Ermittlung des Vollkostensatzes wird ein Baukastensystem angewandt. Dieses System berücksichtigt jene Kostenbestandteile, die nicht direkt auf der Kostenstelle angefallen sind (u. a. Aufgaben im Personalbereich, Verrechnung der IT-Arbeitsplätze, Umlage Gebäudekosten). Innerhalb des Kalkulationsschemas zur Ermittlung der Vollkosten ist zwischen einem internen Satz (zur Verrechnung der Randnutzung) und einem externen Satz zu unterscheiden. Letzterer enthält zusätzlich einen Aufschlag (Verwaltungs-, Vertriebskosten und Zinsen), der bei Tätigkeiten angesetzt wird, die bei echten Drittgeschäften und an die DAWI verrechnet werden.

Nachfolgend wird das Kalkulationsschema zur Ermittlung des Stundensatzes auf Basis von Vollkosten für ein Drittgeschäft basierend auf Plan-Werten schematisch dargestellt:

<i>in Tsd. Euro</i>		Muster	
Datenstand: 20.10.2015	Kosten	Stundensatz	
5. Gesamtleistung			
6. Materialaufwand und Fremdlsto.			
7. Rohergebnis			
8. Personalaufwand	171		107,55
9. Abschreibungen	1		0,63
10. Sonstige Betriebliche Aufwendungen	16		10,06
Summe Primärkosten	188		118,24
Summe Sekundärkosten			
KAPA	1,00		
Stunden pro KAPA	1.590		
Gebäudekosten			3,92
Küche, Kantine, Waldheim, Personaldienste			0,38
Aus- und Fortbildung			0,62
Personaltätigkeiten			0,84
Everybody IT-Kosten			3,25
ÖPNV-IT-Kosten			1,13
Bereichsoverhead			
Vollkostensatz intern			128,37
Verwaltungskosten			5,71
Vertriebskosten			
Zinsen			1,49
Vollkostensatz			135,57

Tabelle 1: Kalkulationsschema der Stundensätze zur Primär- und Sekundärverrechnung

Der Betrag der zu verrechnenden Vollkosten ergibt sich aus dem nach oben dargestellten Kalkulationsschema ermittelten Kostensatz (€ pro Stunde) multipliziert mit der Summe der zu verrechnenden Stunden. Die zu verrechnenden Stunden werden durch die Unternehmens- bzw. Fachbereiche erhoben und dokumentiert.

Sekundärverrechnung zwischen ÖDLA und NÖDLA

Drittgeschäfte, deren Aufwendungen und Erträge auf Basis der Kostenstellenbetrachtung im Arbeitsschritt 2 nicht direkt und vollständig dem Bereich NÖDLA bzw. ÖDLA-sonstige (= DAWI) zugerechnet werden konnten, werden in diesem Arbeitsschritt durch eine weiter differenzierte Betrachtung vom Bereich ÖDLA in den Bereich NÖDLA verrechnet bzw. innerhalb des ÖDLA den DAWI zugerechnet.

Diese Sekundärverrechnung zwischen ÖDLA und NÖDLA bzw. innerhalb des ÖDLA wird sowohl innerhalb eines Unternehmensbereichs als auch bereichsübergreifend angewandt. Es ist sicherzustellen, dass die mit der Verrechnung einhergehenden Be- und Entlastungen in der gleichen Größenordnung erfolgen, so dass eine Verprobbarkeit mit der GuV sichergestellt ist.

Die Sekundärverrechnungen haben bei der Erstellung der Plan- und Ist-Trennungsrechnung sowie im Zeitverlauf stetig nach der o. a. Verfahrensweise zu erfolgen. Innerhalb der Trennungsrechnungsstruktur werden die Verrechnungen in Summe dargestellt.

Schritt 4: Konsolidierung der einzelnen Unternehmensbereiche auf Ebene des Gesamtunternehmens SSB.

In den zuvor dargestellten Arbeitsschritten 1 bis 3 erfolgt die Zuordnung der Aufwendungen und Erträge zur gemeinwirtschaftlichen Leistung und den Drittgeschäften jeweils auf Ebene der einzelnen Unternehmensbereiche. Diese unternehmensbereichsbezogenen Daten sind nun auf Ebene der SSB als Gesamtunternehmen zu konsolidieren.

Im Rahmen der Konsolidierung werden die einzelnen Unternehmensbereiche zu einer SSB-Gesamtsumme aufaddiert. Binnenumsätze sind in dieser Gesamtsicht auf Ebene der SSB nicht vorhanden. Durch die dargestellten Be- und Entlastungen zwischen den Unternehmensbereichen neutralisieren sich die Verrechnungen in Summe.

Die Konsolidierung auf Ebene der SSB findet in weiterer Differenzierung statt, sodass ein Ausweis der einzelnen in der Trennungsrechnung darzustellenden Sparten (Bus, Schiene, Overhead, DAWI und echte Drittgeschäfte) möglich ist. Für die einzelnen Sparten werden jeweils die Primär- und Sekundärkosten sowie die Gesamtkosten aufgeführt.

Schritt 5: Innerhalb ÖDLA-Leistungen: Umlage der allgemeinen Overheadkosten auf Bus und Schiene.

In den Verfahrensschritten 1 bis 4 wird der Overhead als eigenständige Sparte innerhalb des ÖDLA behandelt. Hierbei werden die auf echte Drittgeschäfte (NÖDLA) und DAWI entfallenden Overheadkosten bereits anteilig über die Sekundärverrechnung verrechnet (siehe Schritt 3). Demzufolge entfällt der verbleibende Betrag des „Overhead“ auf die Sparten Bus und Schiene.

Aus Gründen der Transparenz ist die bisher separat dargestellte Sparte „Overhead“ auf die Sparten Bus und Schiene umzulegen. Zur Umlage der Overheadkosten sind verursachungsgerechte Schlüsselungen im Zeitverlauf stetig anzuwenden, d. h. diese Schlüsselungen sind ebenso konsistent bei der Erstellung der Plan- und Ist-Trennungsrechnung anzuwenden.

Die Umlage des Overheads auf die Sparten Bus und Schiene erfolgt innerhalb der Trennungsrechnungsstruktur.

Die verbleibenden Elemente des Overheads werden folgend für jeden Unternehmensbereich separat auf die Sparten Bus und Schiene umgelegt. Der „Overhead“ der Unternehmensbereiche, die eindeutig und vollständig Leistungen für die Sparte Schiene erbringen – derzeit die Unternehmensbereiche Technische Infrastruktur (T) und Schienenfahrzeuge (W) – sind vollständig der Sparte Schiene zuzurechnen. Analog sind jene Unternehmensbereiche, die ausschließlich Leistungen für die Sparte Bus erbringen, vollständig der Sparte Bus zuzuordnen. Dies trifft derzeit auf den Unternehmensbereich Kraftfahrzeugwerkstätten (K) zu.

Weitere Unternehmensbereiche - derzeit Betrieb (B), Informationstechnik (I), Liegenschaften (L), Marketing und Vertrieb (M), Personal (P), Zentrale kaufmännische Services (Z) sowie der Vorstand (inklusive Stabsstellen) und der Betriebsrat – erbringen Leistungen für beide Sparten (Bus und Schiene), sodass jeweils eine verursachungsgerechte Schlüsselung vorzunehmen ist. Hierbei wird auf vorhandene Schlüsselgrößen zurückgegriffen (z. B. Platzkilometer, Personalschlüssel, Bereichsinformationen). Die nachfolgende Übersicht zeigt die anzuwendenden Schlüssel auf die Sparten Bus und Schiene sowie eine Indikation über das jeweilige Volumen (in Mio. €):

Schlüsselung des Overheads

Bsp. 2014

	UB	in Mio. €	Schlüssel auf Bus/Schiene	Schlüssel		in Mio. €	
				Bus	Schiene	Bus	Schiene
Vorstand mit Stabstellen	Vorst.	7 Mio. €	PlatzKM	20%	80%	1,4 Mio. €	5,6 Mio. €
Betriebsrat	BR	1 Mio. €	Personalschlüssel	35%	65%	0,4 Mio. €	0,7 Mio. €
Verkehrs- und Betriebsmanagement z.B. Produktplanung, Leitstelle, Prüfpersonal, Verkehrsmeister	B	22 Mio. €	Meldung aus Bereich für jede K.st	40%	60%	8,8 Mio. €	13,2 Mio. €
IT mit Afa Hard-u. Software	I	12 Mio. €	Schlüssel von I, Zuordnung der Software auf die UB; dann UB auf Sparten geschlüsselt	23%	77%	2,8 Mio. €	9,2 Mio. €
Gebäude für SSB	L	15 Mio. €	Aufteilung Bahn/Bus 73:27 Basis ehem. Centerverr. fortgeschrieben	27%	73%	4,1 Mio. €	11,0 Mio. €
Vertrieb und Marketing	M	12 Mio. €	PlatzKM	20%	80%	2,4 Mio. €	9,6 Mio. €
Personal	P	6 Mio. €	Personalschlüssel	35%	65%	2,1 Mio. €	3,9 Mio. €
Küche Kantinen; Erträge saldiert	P	1 Mio. €	Personalschlüssel	35%	65%	0,4 Mio. €	0,7 Mio. €
Controlling, Finanzbuchhaltung	Z	3 Mio. €	PlatzKM	20%	80%	0,6 Mio. €	2,4 Mio. €
Einkauf	Z	2 Mio. €	Schlüssel ermittelt und fortgeschrieben anhand Mitarbeiterzuordnung	30%	70%	0,6 Mio. €	1,4 Mio. €
Zentrale Administration	Z	1 Mio. €	PlatzKM	20%	80%	0,2 Mio. €	0,8 Mio. €
Werkstattlager	Z	2 Mio. €	Mitarbeiterzuordnung	12%	88%	0,2 Mio. €	1,8 Mio. €

Der Overhead der UB T und W ist in der Sparte Schiene enthalten; der Overhead von UB K in der Sparte Bus

Tabelle 2: Übersicht der Schlüsselgrößen des Overheads – Geschätztes Volumen und Anteile Bus/Schiene

Die o. a. in Ansatz zu bringenden Schlüssel stellen eine sachgerechte Aufteilung der nicht direkt zuordenbaren Aufwendungen sicher.

Schritt 6: Abschließender Abgleich der Trennungsrechnung mit der Gewinn- und Verlustrechnung.

Als abschließender Schritt erfolgt ein finaler Abgleich zwischen der auf Basis der vorhergehend beschriebenen Schritte erstellten Trennungsrechnung mit der GuV gemäß dem Erfolgs-/ Wirtschaftsplan (Plan-Trennungsrechnung) bzw. dem testiertem Jahresabschluss (Ist-Trennungsrechnung).

Hierbei ist sicherzustellen, dass eine vollständige Zuordnung aller Aufwendungen und Erträge innerhalb der Trennungsrechnung gewährleistet wird. Wird eine Differenz festgestellt, ist diese durch eine Überleitungsrechnung quantitativ herzustellen und zu erläutern.

3.4. Berechnung des finanziellen Nettoeffektes bzw. der Nettokosten und Ermittlung des ausgleichsfähigen Betrages

Im Zuge der jährlichen Erstellung der Ist-Trennungsrechnung sind die tatsächlichen finanziellen Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch Berechnung des finanziellen Nettoeffektes zu ermitteln. Hierbei ist für Bus und Schiene folgendes Berechnungsschema ausgehend von den Vorgaben der VO 1370/2007 zugrunde zu legen:

Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistung
+/- Korrekturposten ²
- Einnahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistung
- Positive Effekte innerhalb des Netzes
= Finanzieller Nettoeffekt

Für die DAWI-Aktivitäten ist das gleiche Schema anzuwenden zur Berechnung der Nettokosten gemäß Art. 5 Beschluss 2012/21/EU.

Unter Berücksichtigung des ermittelten finanziellen Nettoeffektes/den Nettokosten und des zuvor festgelegten Soll-Ausgleichs (Plan-Ergebnis der gemeinwirtschaftlichen Leistung) wird der ausgleichsfähige Betrag ermittelt. Die Ausgleichsleistungen sind begrenzt auf die Differenz (finanzieller Nettoeffekt) zwischen den der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zuzurechnenden Aufwendungen und Erträgen gemäß Ist-Trennungsrechnung.

Der Soll-Ausgleich wird in der Plan-Trennungsrechnung ermittelt. Die Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes/Nettokosten sowie der erforderliche jährliche Abgleich wird in die Ist-Trennungsrechnung integriert, da in der Ist-Trennungsrechnung die erforderlichen Daten zusammengeführt werden.

3.5. Datengrundlagen und -quellen zur Erstellung der Trennungsrechnung

Betriebswirtschaftliche Daten

Es ist zu gewährleisten, dass die den Trennungsrechnungen zugrunde liegenden Daten mit der vom Aufsichtsrat genehmigten Erfolgsplanung (Plan-Trennungsrechnung) und GuV gemäß testiertem Jahresabschluss (Ist-Trennungsrechnung) verprobbar sind. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass jeweils Quellen herangezogen werden, die im Zeitverlauf eine Erstellung der Trennungsrechnung nach stetigen Prinzipien ermöglichen.

Für beide Trennungsrechnungen (Plan und Ist) werden die Daten aus den Systemen des Finanz- und Rechnungswesens zugrunde gelegt. Die Datenquelle bildet jeweils das ERP-System der SSB.

Betriebliche Daten

Neben den o. a. betriebswirtschaftlichen Daten der SSB wird in der Trennungsrechnung die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistung erbrachte Betriebsleistung ausgewiesen. Es wird hierbei die geplante Betriebsleistung in der Plan-Trennungsrechnung und die tatsächlich erbrachte Ist-Betriebsleistung in der Ist-Trennungsrechnung ausgewiesen.

² Die Korrekturposten bei der Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes kommen dann zum Tragen, wenn bspw. Abweichungen der GuV vom internen Rechnungswesen festgestellt werden. Sie dienen somit zur Erläuterung und Herstellung der GuV-Überleitung – wenn erforderlich.

Plan-Betriebsleistung

Es erfolgt eine eindeutig differenzierte Darstellung der geplanten Nutzwagenkilometer für Linienverkehre (Eigen- und Gesamtleistung), freigestellte Schülerverkehre und Waldheimverkehre. Hierbei findet eine Unterscheidung zwischen den Sparten Bus und Schiene statt. Als Datenquelle wird das Fahrplanungssystem der SSB zugrunde gelegt, so dass eine im Zeitverlauf stetige Ermittlungsmethodik für die Plan-Betriebsleistung gewährleistet ist.

Ist-Betriebsleistung

Die Ermittlung der Ist-Betriebsleistung erfolgt analog zu dem zuvor beschriebenen Verfahren in Bezug auf die Plan-Betriebsleistung. Die Ist-Betriebsleistung der SSB wird für die gemeinwirtschaftliche Leistung ermittelt und differenziert nach den Betriebszweigen Bus und Schiene ausgewiesen. Die Ist-Betriebsleistung wird nach Ablauf des Bezugsjahres auf Basis des Fahrplanungsprogramms der SSB ermittelt. Nach Ablauf des Bezugsjahres sind dabei bereits alle unterjährigen Fahrplanänderungen berücksichtigt.

3.6. Struktur und Aufbau der Trennungsrechnung

Die Trennungsrechnung im Plan und im Ist wird entsprechend der in Anhang 2 gezeigten Struktur erstellt. Hierbei wird in der Plan-Trennungsrechnung der Soll-Ausgleich ermittelt. In der Struktur der Ist-Trennungsrechnung wird darüber hinaus der Bonus bzw. Malus aus dem Anreizsystem ausgewiesen und in die Berechnung der Ist-Ergebnisse aufgenommen. Der nach dem Anhang der VO 1370/2007 ermittelte finanzielle Nettoeffekt bzw. das Ist-Ergebnis der gemeinwirtschaftlichen Leistung im ÖPNV (ÖDLA) und die Nettokosten aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Art. 5 Beschluss 2012/21/EU aus den DAWI werden in der Ist-Trennungsrechnung ermittelt und mit dem vorab festgelegten Soll-Ausgleich abgeglichen.

Sofern aus zukünftigen neuen echten Drittgeschäften weitere Abgrenzungssachverhalte resultieren, sind diese entsprechend zusätzlich in der Trennungsrechnung zu berücksichtigen.

4. Aufstellung der Ausgleichsleistungen

Im Rahmen der beihilfenrechtlichen Abrechnung, die im Zuge der Erstellung der Ist-Trennungsrechnung (und damit im Trennungsrechnungsformular) erfolgt, sind gemäß Art. 2 lit. g) der VO 1370/2007 sämtliche gewährten Ausgleichsleistungen aufzuführen. Hierbei sind neben Leistungen für den Verlustausgleich auch sämtliche weiteren mittelbaren und unmittelbaren Vorteile darzustellen.

Dementsprechend sind von der SSB alle gewährten Ausgleichsleistungen nachrichtlich aufzuführen, aus denen der SSB ein Vorteil (im Vergleich zu einem Wettbewerber, der diese ggf. nicht erhält) bei Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistung und/oder der DAWI erwächst. Dieser gewährte Vorteil muss in der entsprechenden Höhe in € dargestellt werden. Hierbei kann es sich u. a. um folgende Sachverhalte handeln:

- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG für den Ausbildungsverkehr einschließlich Nachfolgeregelung,
- Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter,
- Zuwendungen für verbundbedingte Belastungen,
- Investitionszuschüsse (in Differenzierung nach Fahrzeugen und Infrastruktur): Darstellung der Anschaffungs- und Herstellkosten, der Fördermittel (Zuschüsse) und ggf. der Aufwandsminderung (Afa-Minderung),
- Kapitalerhöhungen sowie
- Immobilienüberlassungen.

Die einzelnen Ausgleichsleistungen werden hierbei jeweils für die gemeinwirtschaftliche Leistung (VO 1370/2007) und DAWI untergliedert in die Kategorien „davon im Ergebnis enthalten“ und „davon nicht im Ergebnis enthalten“ dargestellt.

5. Ausgleichsmechanismus

5.1. Nachträgliche Anpassung des Soll-Ausgleichs

Im Zuge des regelmäßigen Abgleiches des Soll-Ausgleiches mit dem Ist-Ausgleich sind die nachfolgend dargestellten Maßnahmen zur unterjährigen Fortschreibung oder zur Begründung einer möglichen Abweichung heranzuziehen.

5.1.1. Unterjährige Qualitäts- und Mengenanpassungen

Die Abbildung unterjähriger Mengen- und Qualitätsanpassungen führt zu einer Anpassung des Soll-Ausgleichs, wenn sie aus Anforderungen des Aufgabenträgers resultiert und kurzfristig Auswirkungen auf die Kostenentwicklung hat. Die damit verbundenen Mehrkosten sind differenziert zu kalkulieren und nachzuweisen, damit sie bei dem Plan-/ Ist-Abgleich in der entsprechenden Höhe angesetzt werden können (nachträgliche Anpassung des Soll-Ausgleichs).

5.1.2. Spitzabrechnung für unvorhersehbare und unbeeinflussbare Sachverhalte

Bei der Spitzabrechnung können folgende Sachverhalte spitz, d. h. auf Basis der im Ist angefallenen Aufwendungen, abgerechnet werden. Hierbei handelt es sich um unvorhersehbare und unbeeinflussbare Elemente (und die damit in Verbindung stehenden positiv wie negativ wirkenden Zahlungsflüsse, ggf. auch in anderen Perioden) wie beispielsweise:

- Schäden aufgrund von höherer Gewalt (z. B. Naturereignis/-katastrophe, Pandemie),
- Gesetzesänderungen, hoheitliche/regulatorische Eingriffe,
- Schäden aufgrund krimineller Akte (z. B. Attentat), Unfälle und negativer Ereignisse sowie
- Ertragsminderungen aufgrund exogener Faktoren (z. B. Wegfall von Abgeltungszahlungen, Rücknahme von Zuschüssen).

Die damit verbundenen Mehrkosten oder Ertragsminderungen müssen im Ist in der tatsächlich angefallenen Höhe ermittelt werden. Der vorab festgelegte Soll-Ausgleich wird dementsprechend nachträglich angepasst.

5.2. Abgleich und Feststellung einer möglichen Überschreitung des ausgleichsfähigen Betrags

In der Plan-Trennungsrechnung sind die Planergebnisse der gemeinwirtschaftlichen Leistung in Differenzierung nach Bus und Schiene (VO 1370/2007) sowie der DAWI ersichtlich, aus denen sich der jeweilige Soll-Ausgleich ergibt. Diese werden nach Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres mit den Ist-Ergebnissen der gemeinwirtschaftlichen Leistung und der DAWI aus der Ist-Trennungsrechnung abgeglichen.

Die Ausgleichsleistungen sind auf den finanziellen Nettoeffekt begrenzt.

6. Überkompensationskontrolle und beihilfenrechtliche Nebenrechnung

Die Ausgleichsleistungen der LHS und sonstige von der öffentlichen Hand gewährten wirtschaftlichen Vorteile dürfen zu keiner Überkompensation der SSB führen. Die Überkompensationskontrolle erfolgt auf Grundlage der Ist-Trennungsrechnung.

Sollte es zu einer Überschreitung des maximal zulässigen Ausgleichs kommen, kann die Überschreitung innerhalb eines zusammenhängenden maximal dreijährigen Betrachtungszeitraums kompensiert werden. Der bis zu dreijährige Betrachtungszeitraum beginnt mit dem Jahr der Überschreitung. Bezogen auf den bis zu dreijährigen Betrachtungszeitraum dürfen dann die kumulierten Ist-Ausgleiche die kumulierten beihilfenrechtlich maximal zulässigen Ausgleichsleistungen nicht überschreiten.

Die festgestellte Überschreitung des maximal zulässigen Ausgleichs wird in ein Verrechnungskonto vorgetragen, um sie dann in den folgenden, maximal zwei Jahren mit eventuellen Unterkompensationen (Unterschreitung des Soll-Ausgleiches) zu verrechnen.

Die Nebenrechnung für DAWI wird in der Höhe auf maximal 10 % des durchschnittlichen jährlichen Ausgleichs begrenzt.

Misslingt die zuvor beschriebene Kompensation und kommt es zu einer Überschreitung der kumulierten maximalen Ausgleichsleistungen, hat die SSB den beihilferechtswidrigen Tatbestand zu beseitigen. LHS und SSB werden einvernehmlich festlegen, auf welchem Weg dies erfolgt.

7. Abrechnung des Anreizsystems

Das Anreizsystem wird nur auf die gemeinwirtschaftliche Leistung Bus und Schiene nach VO 1370/2007 angewandt.

Die sich aus dem Anreizsystem (siehe Anlage 2.2) für die gemeinwirtschaftliche Leistung (Bus und Schiene) ergebenden Bonus- und Malusbeträge werden jährlich ermittelt und über einen Zeitraum von drei Jahren abgerechnet. Innerhalb des Dreijahreszeitraumes werden sie vorge tragen.

In der Trennungsrechnung sind anfallende Boni nur nachrichtlich zur Berechnung des finanziellen Nettoeffektes auszuweisen, da die jährliche Ermittlung und die „Kontoführung“ sowie die Abrechnung nach drei Jahren in einem gesonderten Formular gemäß Anhang 1 der Anlage 2.2 erfolgt, das als Anlage der Trennungsrechnung beigelegt wird.

Anhänge zur Verfahrensbeschreibung

Anhang 1: Zuordnung der Kostenstellen zu den Unternehmensbereichen der SSB und zu Bus/Schiene/Overhead, DAWI und NÖDLA

Anhang 2: Schema der Trennungsrechnung