

## **Anlage 4 aV**

### **Übersicht der Ausgleichszahlungen und Berechnungsverfahren**

Die Ermittlung der für die Ausgleichszahlungen maßgeblichen Soll-Kosten erfolgt gemäß Ziffer 3.1.2 der aV.

- 1) Ermittlung der Angemessenheitswerte
- 2) Vorläufiger ex-ante-Ausgleich
- 3) Berechnungsmethodik
- 4) Regelung zur Anpassung der Gewinnmarge bei Überschreitung des Angemessenheitswertes

#### **Zu 1) Ermittlung der Angemessenheitswerte**

Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung gelten folgende Kostensätze in Abhängigkeit zu den nachfolgend genannten Verkehrsarten. Für die Bestimmung der Verkehrsart kommt es darauf an, welcher Verkehrsart die vom Antragssteller erbrachten Verkehre im Gebiet der Geltung der allgemeinen Vorschrift überwiegend zuzuordnen sind (sog. Überwiegendheitsprinzip). Das richtet sich nach der Anzahl der Fahrplankilometer je Verkehrsart. Sofern der Unternehmer durch die Anwendung des Überwiegendheitsprinzip besondere Härte gelten macht, kann auf Antrag des Unternehmens auch eine Betrachtung der Einzelverkehrsart erfolgen, wobei die Kosten und Erlöse durch den Antragssteller nach Verkehrsarten differenziert im Rahmen der Trennungsrechnung dokumentiert werden müssen.

- Stadtbusverkehre sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von bis zu 26,99 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 23,00 fpl-km/h.
- Regionalbusverkehre sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von 27 fpl-km/h bis 35,99 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 33,25 fpl-km/h.
- Schnellbuslinien sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert ab 36 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 38,25 fpl-km/h.
- Bedarfsverkehre sind solche, die nach § 44 und/oder nach §§ 42, 2 Abs. 6, 7 PBefG genehmigt wurden. Die Vergütung richtet sich nach den Besetzkilometern welche mit dem Kilometerpreis (Tagespreis) nach der jeweils gültigen Taxisatzung des Kreises multipliziert wird. Der Verkehrsunternehmer im Nachweisverfahren die tatsächliche erbrachte Verkehrsleistung (Besetzkilometer) gegenüber dem Landkreis nachweisen. Der Nachweis umfasst mindestens Angaben zum Abrufungsgrad, den erbrachten Besetzkilometern und dem Besetzgrad je Fahrt.

#### **1.1 Vorgehen zur Ermittlung des Angemessenheitswerts im vorläufigen Ex-ante-Verfahren für das Ausgleichsjahr (n+1)**

Nachfolgende Schritte sind chronologisch durchzuführen.

### 1.1.1 Ermittlung des prognostizierten Basis-Angemessenheitswerts

Es wird je Verkehrsart der Ausgangswert aus dem Vorjahr (n-1) herangezogen:

Verkehrsarten	Ausgangswert des Jahres 2022
Stadtbusverkehr	5,19 €/km (2021: 4,62 €/km)
Regionalverkehre	4,26€/km (2021: 3,79€/km)
Schnellbusverkehre	4,07€/km (2021: 3,62€/km)
Bedarfsverkehre	Jeweils gültige Taxisatzung Kilometerpreis (Tag)

Die Fortschreibung (Prognose) des Ausgangswerts auf das Ausgleichsjahr n+1 wird anhand einer Indexentwicklung abgebildet. Für folgende Kostenarten kommen differenzierte Indexreihen mit folgender Gewichtung zur Anwendung:

Kostenart	Gewichtung
Personal	55,0 %
Treibstoff	20,0 %
Reparatur	15,0 %
Sonstiges	10,0 %

Die heranzuziehenden Indexreihen pro Kostenart sind dem Punkt 3.2 zu entnehmen.

Es wird die durchschnittliche Indexentwicklung (CAGR) der vergangenen 10 Jahre, basierend auf dem Jahr n-1, pro Kostenart herangezogen, um aufbauend auf dem Ausgangswert n-1 den prognostizierten Basis-Angemessenheitswert je Verkehrsart für das Ausgleichsjahr (n+1) zu ermitteln.

### 1.1.2 Ermittlung des prognostizierten unternehmensspezifischen Angemessenheitswerts

Der erforderliche Personalaufwand pro Kilometer variiert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, da das Fahrpersonal für die gleiche Strecke unterschiedlich lange eingesetzt werden muss. Der Angemessenheitswert wird daher an die unternehmensspezifische Reisegeschwindigkeit angepasst. Dies erfolgt durch die Ermittlung eines Zu- bzw. Abschlags auf den Basis-Angemessenheitswert, wobei pro Verkehrsart eine eigene Trennungsrechnung vorab durch das Verkehrsunternehmen zu erstellen ist, sodass der Kostenanteil vom Fahrpersonal verkehrsartenspezifisch berechnet werden kann.

Die Berechnung erfolgt auf Grundlage einer Kombination aus Durchschnittswerten und unternehmensindividuellen Angaben. Hierzu finden Anwendung:

- der unternehmensindividuelle Anteil des Personalaufwands für Fahrpersonal an den Gesamtkosten, den das Verkehrsunternehmen im Antrag nachweist (= Kostenanteil Fahrpersonal VU). Zusätzlich sind hierbei die Kosten für Fahrpersonal von Subunternehmern voll ansetzbar. Sie sind sodann zu dem unternehmensindividuellen Anteil des Personalaufwands für Fahrpersonal des VU hinzuzuaddieren. Falls letzterer Wert nicht konkret vorliegt, kann hilfsweise auf die prozentuale Verteilung der Kostenarten aus 1.1.1 zurückgegriffen werden. Die Gewichtung der unternehmensindividuellen Kosten ergibt sich aus der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
- die unternehmensindividuelle durchschnittliche Ist-Reisegeschwindigkeit des Ausgangsjahres (n-1) (= Ø Geschwindigkeit VU).
- Der prognostizierte Basis-Angemessenheitswert des Ausgangsjahres (n-1) (= Kostensatz) bei vorab festgelegter durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart (= Ø Geschwindigkeit Verkehrsart).

Der Zu- bzw. Abschlag auf den Basis-Angemessenheitswert ergibt sich gemäß nachfolgender Formel:

$$\text{Zu-/Abschlag} = \text{Kostenanteil Fahrpersonal VU} * \text{Kilometersatz} * \left[ 1 - \frac{\emptyset \text{ Geschwindigkeit VU}}{\emptyset \text{ Geschwindigkeit Verkehrsart}} \right]$$

Das Ergebnis ist der prognostizierte unternehmensspezifische Basis-Angemessenheitswert. Er kommt im Rahmen der vorläufigen ex-ante-Berechnung zum Einsatz.

## 1.2 Vorgehen zur Ermittlung des Angemessenheitswerts im korrigierten vorläufigen Ex-ante-Verfahren für das Ausgleichsjahr (n+1)

Erfolgt auf Grundlage der Regelungen nach Ziffer 3.3 nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs, wird der Angemessenheitswert für das entsprechende Jahr ebenfalls rückwirkend korrigiert. Erfolgt keine Korrektur, gilt der ermittelte prognostizierte unternehmensspezifische Angemessenheitswert aus 1.1.2 für das Ausgleichsjahr. Die Korrektur ist wie folgt chronologisch durchzuführen:

### 1.2.1 Ermittlung des unternehmensspezifischen Angemessenheitswerts

Es wird der prognostizierte Basis-Angemessenheitswert aus Ziff. 1.1.1 je Verkehrsart herangezogen und sodann das Verfahren zum unternehmensspezifischen Zu- oder Abschlag aus Ziff. 1.1.2 angewendet. Dabei sind alle bisherigen Input-Parameter des Ausgangsjahres durch die Ist-Werte des Ausgleichsjahres zu ersetzen. Es gilt erneut, dass verkehrsartenspezifisch der Kostenanteil für das Fahrpersonal anhand von Trennungsrechnungen je Verkehrsart zu berechnen ist.

### 1.2.2 Ermittlung des korrigierten unternehmensspezifischen Angemessenheitswerts

Im letzten Schritt wird der unternehmensspezifische Angemessenheitswert proportional zur Anpassung der Soll-Kosten die sich im Rahmen der Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs ergeben (d.h. prozentuale Veränderung aus Soll-Kosten im Verfahren vorläufiger ex-ante-Antrag zu Soll-Kosten im Verfahren korrigierter vorläufiger ex-ante-Antrag), angepasst.

## 1.3 Ermittlung des Ist-Basis-Angemessenheitswert für das nächste Ausgleichsjahr (n+2)

Während des Ausgleichsjahres (n+1) ist auf objektive Weise der Ist-Basis-Angemessenheitswert zu berechnen. Dieser dient als Basis für das Verfahren zur Ermittlung des prognostizierten unternehmensspezifischen Angemessenheitswert (Ziffer 1.1.2) im Folgejahr.

Es ist der Ausgangswert des Ausgangsjahres aus Ziff. 1.1.1 je Verkehrsart heranzuziehen. Zur Fortschreibung auf das Folgejahr finden folgende Kostenarten mit Gewichtung Anwendung:

Kostenart	Gewichtung
Personal	55,0 %
Treibstoff	20,0 %
Reparatur	15,0 %
Sonstiges	10,0 %

Die zu verwendende Indexreihe pro Kostenart sind Ziff. 3.2 zu entnehmen.

Es wird die tatsächliche Indexentwicklung vom Ausgangsjahr (n-1) zum Antragsjahr (n) pro Kostenart herangezogen, um aufbauend auf dem Ausgangswert den Ist-Basis-Angemessenheitswert je Verkehrsart für das nächste Ausgleichsjahr (n+2) zu ermitteln.

**Zu 2) Vorläufiger ex-ante-Ausgleich****Tabelle „ex-ante vorläufig n+1 im Kreisgebiet“**

Die Tabelle ist vom Aufgabenträger jährlich anzupassen und zu veröffentlichen.

<b>Kreis</b>	<b>Linie/Bündel</b>	<b>Verkehrsart</b>	<b>Km-Leistung</b>	<b>Gesamtkilometer</b>	<b>Ex-ante-Ausgleich</b>	
Nr.	- Einzellinien - Linienbündel	- Stadtbus - Regionalbus - Schnellbus	Fplkm/a	(nachrichtlich)	Vorläufiger Ausgleich Jedermannstarif n+1 (Euro)	Vorläufiger Ausgleich Ausbildungstarif n+1 (Euro)
<b>Gesamtausgleich</b>					<b>Euro</b>	<b>Euro</b>

---

### Zu 3) Berechnungsmethodik

#### 3.1 Berechnung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Vorjahr, dem Antrags-jahr ( $n$ ), berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres, dem Ausgangsjahr ( $n - 1$ ). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

##### Ermittlung der Soll-Kosten

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ). Wird erstmals ein Verkehr erfasst, ist der Angemessenheitswert maßgeblich. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den Angemessenheitswert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen.
- Die unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben.
- Die Kostenfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Kosten stellen die Soll-Kosten dar.

##### Ermittlung der Soll-Erlöse

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ).
- Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben. Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung: „Ausgleich Kreis Wesel (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung Jedermannentarif)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.
- Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden angerechnet.

Die Fortschreibung der Erlöse erfolgt in Bezug auf die erwartete Tarifentwicklung (Tarif-höhe) und der erwarteten Nachfrage:

- Die Erlösfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Bevölkerungsentwicklungen: diese werden individuell nach den vorliegenden Prognosen für den jeweiligen Kreis angesetzt und zugeordnet.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

##### Ermittlung des Wagnisaufschlags

Für die Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs wird ein Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschriebenen Umsatzes im Fahrgastmarkt eingeräumt.

Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs:

- Der vorläufige ex-ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 4.1 der aV kann eine Anpassung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplan-kilometer erfolgen.

Zuordnung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs zur Verkehrsleistung

- Die Zuordnung des ermittelten vorläufigen ex ante-Ausgleichs zur Verkehrsleistung (Linie, Linienbündel, etc.) erfolgt entsprechend dem Anteil der Verkehrsleistung (km) an der Gesamtleistung aller über die allgemeine Vorschrift ausgleichsfähigen Linienverkehre.
- Für Bedarfsverkehre wird von einem Abrufungsgrad von 5% der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr zugrunde gelegt.

Zuordnung des Finanzierungsanteils im Ausbildungsverkehr

- Die Zuordnung der Erstattungen für den Ausbildungsverkehr (§ 11a ÖPNVG NRW) erfolgt entsprechend dem Anteil der Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres im Gebiet des Aufgabenträgers. Hierzu wird im Rahmen des vorläufigen ex ante-Ausgleichs eine Prognose auf der Grundlage der vormaligen Erlöse im Ausbildungsverkehr erstellt. Hierzu werden die Zahlen der letzten verfügbaren Einnahmen-aufteilung herangezogen.
- Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger, erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an dem vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern.

Nachweis der Mindestermäßigung im Ausbildungsverkehr

Mit Antragstellung hat der Betreiber der zuständigen Behörde seine Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs zu nennen und das Bestehen von Mindest-Ermäßigungen nachzuweisen. Die zuständige Behörde legt die hierfür maßgeblichen Referenztarife und Mindest-Ermäßigungen fest und prüft die Einhaltung der Bestimmungen dieser allgemeinen Vorschrift.

### 3.2 Indizes zur Kosten- und Erlösfortschreibung

Wird eine der unten näher bezeichneten Indexreihen nicht aktualisiert oder fortgeführt, ist diese durch eine möglichst vergleichbare Indexreihe zu ersetzen.

Kostenposition	Index
Personal	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 62231-01 Indizes der Tarifverdienste, Wochenarbeitszeit: Deutschland, Jahre, Wirtschaftszweige (Index d. tarifl. Monatsverdienste ohne Sonderzahl.), „WZ08-H Verkehr und Lagerei“
Treibstoff	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61241-03 Index Preise für ausgewählte Mineralölerzeugnisse, Dieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle, GP09-1920260052: Dieselkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher
Bezogene Leistungen für Fahrleistungen (insb. Subunternehmer)	Mischindex (Annahme gleicher Kostenzusammensetzung bei Subunternehmern wie beim jeweiligen Verkehrsunternehmen) Gewichtung der Indizes anhand der unternehmensspezifischen Anteile der anderen Kostenpositionen (Personal, Treibstoff etc.)
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61241-0004 Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Monate, Güterverzeichnis: Lkw, Straßenzugmaschinen, Fahrgestelle
Sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; andere bezogene Leistungen; andere Abschreibungen	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61281-0001 Index der Großhandelsverkaufspreise: Deutschland, Jahre
Fahrzeughaftpflicht- und Kaskoversicherung	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61111-0005 Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre, Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums, „CC13-1254100100: Beitrag zur Kraftfahrzeugversicherung“
Reparatur (nur relevant für Ermittlung Angemessenheitswert)	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank 61241-0004, Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Monate, Güterverzeichnis „GP19-33 Reparatur, Instandh. von Maschinen, Ausrüstungen“
Sonstiges	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61121-0001 Harmonisierter Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre

Erlösposition	Index
Fahrscheinverkauf (Verkehrseinnahmen); SGB IX-Mittel (Schwerbehindertenverkehre)	
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Verbraucherpreisindex – Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-5-Steller Hierarchie) Personenbeförderung im Straßenverkehr (CC13-0732)
Effekt 2 (Demografie)	Landesbetrieb IT-NRW Bevölkerungsvorausberechnung für kreisfreie Städte und Kreis / Land
Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten; Erträge nach 11a ÖPNVG NRW; Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	Konstante Fortschreibung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

### 3.3 Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

Eine Korrektur der Vorauszahlung (ex-ante-Ausgleichs) kann bei außergewöhnlichen Indexentwicklungen erfolgen.

Die Vorauszahlung für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Antragsjahr ( $n$ ) berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ). Bei der Hochrechnung der Kosten und Erlöse handelt es sich um Prognosewerte.

Stellt sich nach Ablauf des Ausgleichsjahres ( $n + 2$ ) – aber vor der Überkompensationsprüfung – heraus, dass die tatsächliche Indexentwicklung im Ausgleichsjahr von der prognostizierten Indexentwicklung im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs um mehr als 2 Prozentpunkte je Indexreihe abweicht, erfolgt nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur der betroffenen Indexreihe, indem die tatsächliche Entwicklung zur Berechnung des vorläufigen Ausgleichs für die Indexreihe rückwirkend zu Grunde gelegt wird.

Der ex-ante-Ausgleichsbetrag und der Gesamtausgleich sind sodann zu korrigieren.

### 3.4 Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (erstes Ausgleichsjahr)

Die Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgt anhand einer Vergleichsbetrachtung der Erlöse nach dem Höchstarif und den fiktiven Erlösen auf der Grundlage eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs. Die Berechnung des Referenztarifs erfolgt nach entsprechender Anwendung des § 39 PBefG unter Berücksichtigung sonstiger Ausgleichsleistungen (z. B. Mittel nach § 11a ÖPNVG, Schülerzeitkarten und Erstattungen im Ausbildungsverkehr, SGB IX, Fahrzeugförderung) und der Ist-Kosten der Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung. Der Referenz-tarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus, welche zusammen die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans beschreiben.

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Folgejahr ( $n + 2$ ) berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

#### Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

- Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert des Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ) zugrunde gelegt wird.

#### Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

- Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ) bestimmt.

#### Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifanwendung handelt, in Abzug gebracht; die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungstarif werden angerechnet. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich daraus, dass der fiktive Tarifanspruch durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) geleisteten Fahrplankilometer dividiert wird.



Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

- Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeaufteilungsverfahren für das Ausgleichsjahr (n + 1) zustehenden Tarifierlöse durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr (n + 1) geleisteten Fahrplankilometer dividiert werden.

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (vor Abschmelzung)

- Der verbindliche ex-ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit den tatsächlich im Ausgleichsjahr (n + 1) geleisteten Fahrplankilometern multipliziert wird.

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (nach Abschmelzung)

- Sofern die Summe aller verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr (n + 1) den korrigierten Gesamtausgleich gem. Ziffer 1.9 aV übersteigt, erfolgt eine proportionale Abschmelzung der verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge.

**3.4.1 Musterberechnung vorläufiger ex ante-Ausgleich**

<b>Ausgangsjahr (n-1; Ist-Werte)</b>			
<b>Position</b>		<b>Betrag in €</b>	<b>Hinweise</b>
1	maßgebliche Einnahmen (Ist)		Unternehmensspezifische Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
1a	davon Ausgleich Kreis (Jedermann tariff)		
1b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt		
1c	davon sonstiges		
2	maßgebliche Kosten (Ist)		Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
3	Angemessenheitskosten		Verkehrsartenspezifischer Angemessenheitswert (AW) nach Zu-/Abschlag für durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für das Ausgangsjahr (n - 1)
4 = min( 2; 3)	maßgebliche Kosten		Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten, die ggf. auf den Angemessenheitswert zu begrenzen sind

<b>Ausgleichsjahr (n+1; Soll-Werte)</b>			
<b>Position</b>		<b>Betrag in €</b>	<b>Hinweise</b>
5	Soll-Erlöse		Ermittlung der Soll-Erlöse durch Fortschreibung der maßgeblichen Einnahmen des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
5a	davon Ausgleich Kreis (Jedermann tariff)		Der Ausgleich für die Anwendung des Jedermann tariffs wird auf Null gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein
5b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt		
5c	davon sonstiges		
6	Soll-Kosten		Ermittlung der Soll-Kosten durch Fortschreibung der maßgeblichen Kosten (angemessen) des Ausgangsjahres (n-1) auf das Ausgleichsjahr (n+1)

<b>Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)</b>			
<b>Position</b>		<b>Betrag in €</b>	<b>Hinweise</b>
7 = 4,75% *5b	Wagnisaufschlag		Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
8 = (6-5)+7	vorläufiger ex ante Ausgleich		Vorläufiger ex ante-Ausgleich als (positive) Differenz zwischen Soll-Kosten und Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags

**3.4.2 Musterrechnung verbindlicher ex ante-Ausgleich**

Verbindlicher ex ante-Ausgleich (erstes Ausgleichsjahr)

<b>Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
1	Tarifeinnahmen		Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des
2	Verkehrsleistung im Kreisgebiet		Verkehrsleistung in Fahrplankilometer
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent		Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Plan-Personenkilometer

<b>Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
4	Maßgebliche Kosten (Ist)		Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
5	Betriebsnotwendiges Kapital		Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
6 = 6,5% * 5	Kalkulatorische Zinsen		Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt		Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
8 = 4,75% * 7	Kalkulatorischer Gewinn		Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen		Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
10	Sonstige Erlöse		Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
11 = 4+6+8-9-10	Fiktiver Tarifanspruch		
12 = 11 / 2	Fiktives Tarifäquivalent		pro Plan-Personenkilometer

<b>Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalent (Ist & FT)		Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
14 = 13 * 2	Verbindlicher ex ante-Ausgleich		fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit der Verkehrsleistung

## Verbindlicher ex ante-Ausgleich (ab zweitem Ausgleichsjahr)

<b>Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
1	Tarifeinnahmen		Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des Ausgleichjahres (n + 1)
2	Plan-Personenkilometer		Planmäßige Personenkilometer
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent		Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen

<b>Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
4	Maßgebliche Kosten (Ist)		Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
5	Betriebsnotwendiges Kapital		Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
6 = 6,5% * 5	Kalkulatorische Zinsen		Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt		Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
8 = 4,75% * 7	Kalkulatorischer Gewinn		Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen		Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
10	Sonstige Erlöse		Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermannentarif) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
11 = 4+6+8-9-10	Fiktiver Tarifanspruch		
12 = 11 / 2	Fiktives Tarifäquivalent		Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifanspruch pro Plan-Personenkilometer

<b>Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalent (Ist & FT)		Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
14	Ist-Personenkilometer		
15 = 13 * min (2; 14)	Verbindlicher ex ante-Ausgleich		Verbindlicher ex ante-Ausgleich als Differenz zwischen fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit Minimum aus Plan- und Ist-Personenkilometern

**3.5 Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs** (ab dem zweiten Ausgleichsjahr)

Abweichend zu dem Verfahren im ersten Ausgleichsjahr erfolgt ab dem zweiten Jahr eine Berücksichtigung der Nachfrage. Dies erfolgt über den Ansatz der ermittelten Personenkilometer (Pkm) gem. Ziffer 3.2.2 aV.

Sofern über den VRR keine aktuellen empirischen Nachfragedaten für die jeweiligen Ausgleichsjahre bereitgestellt werden, sind die letzten verfügbaren Daten des VRR maßgeblich, sofern diese nicht älter als drei Jahre sind. Sind die Daten älter als drei Jahre verständigen sich der Kreis und das antragsstellende Unternehmen auf eine angepasste Berechnungsgrundlage.

---

#### **Zu 4) Anpassung der angemessenen Gewinnmarge**

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird eine Gewinnmarge von 4,75 % bezogen auf den Umsatz im Fahrgastmarkt des jeweiligen Ausgleichsjahres als angemessen festgesetzt.

Überschreiten die Ist-Kosten des Unternehmens den unternehmensspezifischen Angemessenheitswert des Ausgleichsjahres (n+1), der anhand der tatsächlichen Indexentwicklung vom Antragsjahr (n) zum Ausgleichsjahr (n+1) pro Kostenart ermittelt und um die unternehmens-spezifischen Zu- bzw. Abschläge modifiziert wird, so verringert sich die zulässige angemessene Gewinnmarge nachfolgendem Verfahren:

Überschreiten die Ist-Kosten den zutreffenden oben genannten Angemessenheitswert um einen Prozentpunkt, so reduziert sich die angemessene Gewinnmarge um den gleichen Prozentwert.

#### **Beispiel:**

Angemessenheitswert = 3,00 Euro

→ zulässige Gewinnmarge = 4,75 % Umsatz (Normfall)

Ist-Wert = 4,50 Euro

→ Überschreitung des Angemessenheitswertes um 50 %

→ Reduzierung der zulässigen Gewinnmarge um 50 % = 2,375 % Umsatz (dynamische Untergrenze)

Ist-Wert = 2,50 Euro

→ Unterschreitung des Angemessenheitswertes

→ Keine Anpassung der zulässigen Gewinnmarge = 4,75 % Umsatz (feste Obergrenze)