

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) **Tabelle A** Tabelle „Angemessenheitswert“
- 2) **Tabelle B** Tabelle „ex-ante vorläufig 2023 im Kreisgebiet“

- 3) **Berechnungsmethodik**

- 4) **Regelung zur Anpassung der Gewinnmarge bei Überschreitung des Angemessenheitswertes**

Zu 1: Tabelle A „Angemessenheitswert“

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 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 23,00 fpl-km/h (2023).
- **Regionalbusverkehre** sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von 27 fpl-km/h bis 35 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 33,25 fpl-km/h (2023).
- **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 (2023).
- **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.

Der erforderliche Personalaufwand pro Kilometer variiert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, da das Fahrpersonal für die gleiche Strecke unterschiedlich lange eingesetzt werden muss. Der Kilometersatz wird daher an die tatsächliche, im Antrag von dem Verkehrsunternehmen erklärte Ist-Reisegeschwindigkeit angepasst.

Dies erfolgt durch die Ermittlung eines Zu- bzw. Abschlags auf den Basis-Angemessenheitswert.

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). Die Gewichtung der unternehmensindividuellen Kosten ergibt sich aus der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
- die unternehmensindividuelle durchschnittliche Ist-Reisegeschwindigkeit (= Ø Geschwindigkeit VU).
- der Basis-Angemessenheitswert (= Kostensatz) bei durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart (= Ø Geschwindigkeit Verkehrsart).

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

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

Verkehrsarten	Basis-Angemessenheitswert bei durchschnittlicher fahrplanmäßiger Reisegeschwindigkeit für das Jahr 2022
Stadtbusverkehre	4,62 €/km bei 23,00 fpl-km/h
Regionalbusverkehre	3,79 €/km bei 33,25 fpl-km/h
Schnellbusverkehre	3,62 €/km bei 38,25 fpl-km/h
Bedarfsverkehre	Jeweils gültige Taxisatzung Kilometerpreis (Tag)

Erfolgt auf Grundlage der Regelungen nach Ziffer 3.3 eine Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs, wird der Angemessenheitswert für das entsprechende Jahr ebenfalls rückwirkend korrigiert. Hierzu wird der Angemessenheitswert nach Berücksichtigung des unternehmensindividuellen Zu- bzw. Abschlags proportional zur Anpassung der Soll-Kosten, die sich im Rahmen der Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs ergibt, angepasst.

Zu 2: Tabelle B „ex-ante vorläufig 2023 im Kreisgebiet“

Die Tabelle ist vom Aufgabenträger jährlich anzupassen und zu veröffentlichen.

Kreis	Linie/Bündel	Verkehrsart	Km-Leistung	Gesamtkilometer	Ex-ante- Ausgleich	
					Vorläufiger Ausgleich Jedermannstarif 2023 (Euro)	Vorläufiger Ausgleich Ausbildungstarif 2023 (Euro)
Nr.	- Einzellinien - Linienbündel	- Stadtbus - Regionalbus - Schnellbus - Bedarfsverkehr	Fplkm/a	(nachrichtlich)		
1						
2						
3						
Gesamtausgleich					Euro	Euro

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 Antragsjahr (n), berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorjahres, 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 Jedermannarif)“) 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 (Tarifhöhe) 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 Einnahmenaufteilung 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.

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 Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten – Lange Reihen Blatt: „4.1.1_D-Mon-Jahr; Index der tariflichen Monatsverdienste ohne Sonderzahlungen nach Jahren und ausgewählten Wirtschaftszweigen Verkehr u. Lagerei (Index H)
Treibstoff	Statistisches Bundesamt Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) – Preise für leichtes Heizöl, Motorenbenzin und Dieselkraftstoff Blatt: „Diesel Großverbraucher“; Preise für Dieselkraftstoff ab 1968 bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle
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 Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 Blatt: „GP Nr. 29-33“; GP = 29 10 4 – Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken
sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; andere bezogene Leistungen; andere Abschreibungen	Statistisches Bundesamt Index der Großhandelsverkaufspreise nach Wirtschaftszweigen des Großhandels – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 6 Blatt: „WZ 46.2“; Gesamtindex, Gewicht 1000 °/°
Fahrzeughaftpflicht und Kaskoversicherung	Statistisches Bundesamt Verbraucherpreisindizes für Deutschland – Fachserie 17, Reihe 7 Kraftfahrerpreisindex, Kraftfahrzeugversicherung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

Erlösposition	Index
Fahrscheinverkauf (Verkehrseinnahmen); SGB IX-Mittel (Schwerbehindertenverkehre)	
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt Datenbank GENESIS-Online 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 Vergleichsbeurteilung der Erlöse nach dem Höchsttarif 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 Referenztarif 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 Tarifierhebung 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.**Vorläufiger ex ante-Ausgleich**

Ausgangsjahr (n - 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
1	maßgebliche Einnahmen (Ist)	105	Unternehmensspezifische Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
1a	davon Ausgleich Kreis (Jedermann tariff)	20	
1b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt	70	
1c	davon sonstiges	15	
2	maßgebliche Kosten (Ist)	110	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
3	Angemessenheitskosten	105	Verkehrsartenspezifischer Angemessenheitswert nach Zu-/Abschlag für durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für das Ausgangsjahr (n - 1)
4 = min (2 ; 3)	maßgebliche Kosten (angemessen)	105	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten, die ggfs. auf den Angemessenheitswert zu begrenzen sind
Ausgleichsjahr (n + 1; Soll-Werte)			
Position			Erläuterung
5	Soll-Erlöse	88	Ermittlung der Soll-Erlöse durch Fortschreibung der maßgeblichen Einnahmen des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
5a	davon Ausgleich Kreis (Jedermann tariff)	0	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	72	
5c	davon sonstiges	16	
6	Soll-Kosten	110	Ermittlung der Soll-Kosten durch Fortschreibung der maßgeblichen Kosten (angemessen) des Ausgangsjahres (n-1) auf das Ausgleichsjahr (n+1)
Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
7 = 4,75% * 5b	Wagnisaufschlag	3,4	Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
8 = (6 - 5) + 7	vorläufiger ex ante-Ausgleich	25,4	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)

Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
1	Tarifeinnahmen	65	Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des Ausgleichsjahres (n + 1)
2	Verkehrsleistung im Kreisgebiet	30	Verkehrsleistung in Fahrplankilometern
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent	2,17	Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Fahrplankilometer

Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
4	maßgebliche Kosten (Ist)	108	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
5	betriebsnotwendiges Kapital	45	Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
6 = 6,5 % * 5	kalkulatorische Zinsen	2,9	Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt	75	Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
8 = 4,75 % * 7	kalkulatorischer Gewinn	3,6	Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2,0	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
10	sonstige Erlöse	20	Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
11=4+6+8-9-10	fiktiver Tarifanspruch	92,5	
12 = 11 / 2	fiktives Tarifäquivalent	3,08	Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifanspruch pro Fahrplankilometer

Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,91	
14 = 13 * 2	verbindlicher ex ante-Ausgleich	27,3	Verbindlicher ex ante-Ausgleich als Differenz zwischen fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit der Verkehrsleistung

Verbindlicher ex ante-Ausgleich (ab zweitem Ausgleichsjahr)

Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
1	Tarifeinnahmen	65	Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des Ausgleichsjahres (n+1)
2	Plan-Personenkilometer	95	Planmäßige Personenkilometer
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent	0,68	Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Plan-Personenkilometer

Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
4	maßgebliche Kosten (Ist)	108	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
5	betriebsnotwendiges Kapital	45	Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
6 = 6,5 % * 5	kalkulatorische Zinsen	2,9	Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt	75	Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
8 = 4,75 % * 7	kalkulatorischer Gewinn	3,6	Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2,0	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
10	sonstige Erlöse	20	Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
11=4+6+8-9-10	fiktiver Tarifanspruch	92,5	
12 = 11 / 2	fiktives Tarifäquivalent	0,97	Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifanspruch pro Plan-Personenkilometer

Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,29	
14	Ist-Personenkilometer	90	
15 = 13 * min (2;14)	verbindlicher ex ante-Ausgleich	26,1	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 Angemessenheitswert nach Anpassung an die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (je Verkehrsart), so verringert sich die zulässige angemessene Gewinnmarge nachfolgendem Verfahren:

Überschreiten die Ist-Kosten den 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)