Anhang 2

zum Öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung der Leistungen im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) im Linienbündel „UH-Mitte Regional“ des Unstrut-Hainich-Kreises vom 21.05.2019

des

Unstrut-Hainich-Kreises und Kyffhäuserkreises (als Gruppe zuständiger Behörden / Auftraggeber StPNV)

c/o Unstrut-Hainich-Kreis

an die

Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH (RBG) (als Auftragnehmer und Verkehrsunternehmen)

Leistungsplanung und Planung der finanziellen Beiträge als Ausgleichsleistungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

Inhaltsübersicht

1 Planung der Leistungen

2 Herleitung der Ausgleichsparameter

3 Planung des gemeinwirtschaftlichen Finanzierungsbedarfs

4 Bonus-/Malus-Regelungen

1 Planung der Leistungen

Die Planungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen beruhen auf dem geltenden Nahverkehrsplan des Unstrut-Hainich-Kreises und einer Vorausschau auf dessen Fortschreibung ab 2022.

Es werden die folgenden Leistungsvolumina vereinbart, die im Wesentlichen durch einen Leistungserhalt nach Umsetzung ausgewählter Planungsmaßnahmen und eine weitere leichte Verschiebung der Anteile in Richtung Bedarfsverkehre charakterisiert sind:

Tabelle 1: Geplanter Leistungsumfang pro Jahr [1000 Vertrags-km]

Vertragsjahr (1)	Gesamt (2)	davon konventionell (3)	davon bedarfsabhängig angeboten (4)
12/2019	174,1	Mindestens 90,0 % eines jeden Jahreswertes nach Spalte 2 sind vorgegeben	Maximal 10,0 % eines jeden Jahreswertes nach Spalte 2 sind zulässig
2020	2.089,0		
2021	2.089,0		
2022	2.089,0		
2023	2.089,0		
2024	2.089,0		
2025	2.089,0		
2026	2.089,0		
2027	2.089,0		
2028	2.089,0		
01-11/2029	1.914,9		
Summe	20.890,0		

Der Anteil der bedarfsabhängigen Leistungen soll erhöht und – soweit verkehrlich und wirtschaftlich möglich und sinnvoll - als vollflexible Rufbusse angeboten werden, soweit dies weiterhin genehmigungsfähig ist. Ansonsten ist eine genehmigungsfähige Form zu wählen.

2 Herleitung der Ausgleichsparameter

Auf der Grundlage des geltenden Nahverkehrsplans und der Vorausschau auf eine Fortschreibung ab 2022 und der dort zugrunde gelegten voraussichtlichen Entwicklung der Beförderungsleistungen (Anhang 2 Tabelle 1) in Quantität und Qualität wurde die Aufwands- und Ertragsentwicklung anhand nachfolgender Parameter, im Sinne einer Plan-Trennungsrechnung vorausberechnet.

Aufwandsparameter

- Ausgangspunkt der Aufwandsberechnung ist das für 2016 und 2017 festgestellte und für 2018 und 2019 vorausgeschätzte Kostenniveau für die Durchführung der beauftragten Leistung.
- Die Fortrechnung der Personalkosten erfolgte auf der Grundlage eines gleichbleibenden Personalbedarfs, hergeleitet aus Leistungskonstanz und stabilen Leistungsanteilen von Unterauftragnehmern, und
- mit einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg der Personalvergütungstarife ab 2019 um +2,54 %, auch durch die Tarifbindung, (vorvertraglich und bis 2020/2021 auch wesentlich höher, längerfristig abgeschwächt), wobei eine bisher unterstellte verminderte Wirksamkeit durch altersbedingte Fluktuation aufgrund des bestehenden Personalmangels zumindest bis einschl. 2023 nicht mehr kalkuliert werden kann. Die Fortrechnung erfolgt in Vorausschau der weiteren Entwicklung des TV-N THR und abgeglichen mit den Entwicklungsreihen vergleichbarer Unternehmen im räumlichen Umfeld des Bedienungsgebietes.
  Sofern eine Neuverhandlung des angewendeten Personalvergütungstarifs für das Auftragsjahr 2020 zu einer Unterkompensation führt, wird die zuständige Behörde einmalig für das Auftragsjahr 2020 den Betrag der Unterdeckung zusätzlich in dem Maße ausgleichen, wie dieser den Wert gemäß Tabelle 2 Position „Nettoeffekt“ übersteigt und das Unternehmen den ursächlichen Zusammenhang zur Tarifentwicklung nachweist. Eine zusätzliche Zahlung für Wagnis und Gewinn entfällt in diesem Fall. Die Ausgleichszahlung erfolgt spätestens 2 (zwei) Monate nach dem bestätigten und von der zuständigen Behörde anerkannten Nachweis der Unterkompensation.
- Der kalkulierte Preisanstieg für Unterauftragnehmerleistungen entspricht mindestens der Aufwandsentwicklung der RBG, weil alle Aufwandsindizes vergleichbar wirken und ggf. zusätzliche Nachholbedarfe wirken (Tarifbindung, Fahrzeuganforderungen).
- Die Kraftstoffkosten (DK) liegen nach Niedrigpreisen 2015 und 2016 im Einstandsniveau aktuell noch immer deutlich unter den Werten aus 2012 – 2014, sind aber ab Mitte 2017 und im Jahr 2018 wieder angestiegen. Es werden weitere Anstiege nach 2018 um durchschnittlich annähernd +2,0 %/a, ab 2022/2023 abgeschwächt, kalkuliert.
- Die Aufwandszunahme durch die Preisentwicklung für Material (ohne Kraftstoffe), Investitionsgüter (einschl. Busse) und bezogene Leistungen (ohne Subunternehmerleistungen im Linienverkehr) beträgt durchschnittlich +1,85 %/a, darunter (vorvertraglich) bis 2018 maximal +1,45 %/a.
- Die Investitionen in das Anlagevermögen folgen der Investitionsplanung laut Nahverkehrsplan, die bis 2029 fiktiv fortgeschrieben wird. Bei Bussen wird dabei von einem relativ stabilen Niveau bei den Abschreibungen ausgegangen, weil zwar Preissteigerungen durch zusätzliche Ausrüstungen wie z. B. Fahrerassistenzsysteme oder erhöhte Komfortanforderungen, jedoch keine Umbruchsituationen (Flottenumstellung hinsichtlich Antriebssysteme) noch drastische generelle Preisveränderungen zu erwarten sind. Sollte eine schrittweise Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeugantriebe beschlossen werden, ist die Kostenplanung zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Bei groben Abweichungen von den preisbedingt kalkulierten Aufwandsparametern (Sprungkosten) kommt die Wertsicherungsklausel gemäß § 6 Abs. 7 des öDA zusätzlich zum Tragen. In

besonders schwerwiegenden Fällen eintretender Abweichungstatbestände kann eine Revision der Kalkulation durch die zuständige Behörde erforderlich werden.

Einnahmenparameter

- Die Ermittlung der Verkehrserlöse erfolgt einerseits auf der Grundlage einer bis 2019 weitgehend als stabil anzunehmenden Fahrgastnachfrage (laut Nahverkehrsplan bisher -0,7 % nach 2018 bis 2021). Danach wird allerdings ein schrittweiser Rückgang beim Schülerverkehr infolge der Altersstrukturentwicklung und ein noch etwas stärkerer Rückgang der Nachfrage im Jedermannverkehr kalkuliert. Anforderungsbrüche etwa durch Schulschließungen werden nicht unterstellt.
- Als weiteres Element der Vorausberechnung der Verkehrserlöse wurde die Fortentwicklung der Beförderungstarife zugrunde gelegt (Annahme: durchschnittlich +1,25 %/a). Die Anpassung wird zwar zyklisch (alle 2 bis mindestens alle 3 Jahre) sein, wird – da nicht planbar – aber formal jährlich angesetzt.
- In der Kalkulation der Erlöse ist die Fortführung des Azubi-Tickets Thüringen ab 2020 nicht berücksichtigt. Die Anwendung möglicher weiterer Tarife mit sozialer Intention ist nicht kalkuliert.
  Auch Umbrüche im Tarifsystem, wie durch Erprobung/ Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV, ein Verbundtarifsystem oder andere Formen werden nicht kalkuliert, weil gegenwärtig zu spekulativ. Entsprechende Maßnahmen könnten allerdings zu drastischen Durchtarifierungsverlusten führen, mit der Folge einer erforderlichen Anpassung des ÖDA.
- Die Einnahmen aus Erlössurrogaten (§ 45a PBefG Schülerverkehr; SGB IX Schwerbehinderte) werden als leicht ansteigend bzw. stabil angenommen. Bei den Mitteln nach § 45a PBefG folgt dies dem Schülerverkehrsaufkommen, der mittleren Reiseweite im Schülerverkehr (ohne Unterschreitung der Mindestwerte) und der Entwicklung des Ausgleichssatzes. In Summe steigen diese bis 2022 an, gehen danach bis etwa 2027 zurück und stabilisieren sich im Folgenden auf dem dann erreichten Niveau. Das System der Austarierung mit den Finanzhilfen („kommunizierende Röhren“) ist ab 2017 aufgehoben. Mit dem eintretenden Rückgang des Schülerverkehrsaufkommens wird der Anteil der Schwerbehinderten am Fahrgastaufkommen wieder ansteigen.
- Hinsichtlich der Finanzhilfen des Freistaats wird nach abgeschlossener Revision der Mittelzuführungen nach dem Regionalisierungsgesetz von grundsätzlich gesicherten und entsprechend der festgelegten Dynamisierung ansteigenden Volumina ausgegangen. Das System der Austarierung mit den Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG („kommunizierende Röhren“) ist ab 2017 aufgehoben (siehe vorstehend). Damit entfallen sprunghafte Entwicklungen aus den zurückliegenden Jahren. Nach Rückholeffekten in den Jahren 2017 bis 2019 wird von einer Weitergabe der dynamisierten Zuführung um +1,8 %/a ausgegangen.
- Die investive Landesförderung aus Entflechtungs- und Regionalisierungsmitteln unterliegt erheblichen Kalkulationsrisiken. Dies wird durch die ab sofort erfolgende stärkere Inanspruchnahme von Regionalisierungsmitteln für die Budgetierung der Finanzhilfen noch verstärkt. Dennoch werden die bisherigen Förderanteile als weitgehend konstant angenommen.

- Modifizierungen aus Bonus-/Malus-Regelungen sind in der Finanzierungsplanung nicht kalkuliert. Diese ergeben sich nach dem Verfahren gemäß Ziffer 4 und der Ist-Trennungsrechnung gemäß Anhang 3.

Aus den vorstehenden Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung werden die nachstehenden Kalkulationseckwerte abgeleitet: nach Vertragsjahren [TEUR, Rundungsdifferenzen]

Jahresgesamtwerte

Tabelle 2: Eckwertkalkulation

Kenngröße	2020	2021	2022	2023	2024
Personalaufwand	-3.383,4	-3.446,0	-3.500,8	-3.547,0	-3.593,1
Material und bezogene Leistungen	-1.275,3	-1.291,8	-1.310,6	-1.328,3	-1.346,2
Abschreibungen und sonstige Aufwendungen	-1.104,2	-1.112,8	-1.123,3	-1.131,3	-1.137,2
Summe Aufwand	**-5.762,9**	**-5.850,6**	**-5.934,6**	**-6.006,5**	**-6.076,5**
Fahrausweiserlöse und EBE	1.906,5	1.925,4	1.945,9	1.959,8	1.971,9
Einnahmen aus Erlössurrogaten	1.165,0	1.173,7	1.176,2	1.177,8	1.168,8
Sonstige Erlöse/Erträge	980,0	995,0	1.010,0	1.015,0	1.020,0
Summe Erträge ohne Ausgleich ÖDA UH	**4.051,5**	**4.094,1**	**4.132,1**	**4.152,6**	**4.160,7**
Unterdeckung (Ausgleichsbedarf)	-1.711,4	-1.456,5	-1.802,5	-1.854,0	-1.915,8
Zuschlag Wagnis/Gewinn (2,0 % vom Aufwand)	-115,3	-117,0	-118,7	-120,1	-121,5
Geplanter Ausgleich ÖDA UH, Nettoeffekt	**1.826,7**	**1.873,5**	**1.921,2**	**1.974,1**	**2.037,3**
davon Finanzhilfen Land, einschl. LBL	377,2	381,4	385,8	390,3	394,8
Zuständige Behörde	1.449,5	1.492,1	1.535,4	1.583,8	1.642,5
Kenngröße	2025	2026	2027	2028	2029
Personalaufwand	-3.639,8	-3.695,5	-3.741,7	-3.790,3	-3.836,2
Material und bezogene Leistungen	-1.364,4	-1.382,8	-1.401,4	-1.420,4	-1.439,5
Abschreibungen und sonstige Aufwendungen	-1.144,2	-1.144,2	-1.144,3	-1.144,3	-1.144,3
Summe Aufwand	**-6.148,4**	**-6.222,5**	**-6.287,4**	**-6.355,0**	**-6.420,0**
Fahrausweiserlöse und EBE	1.980,0	1.980,0	1.976,9	1.974,9	1.971,9
Einnahmen aus Erlössurrogaten	1.155,0	1.144,0	1.145,5	1.145,5	1.146,5
Sonstige Erlöse/Erträge	1.025,0	1.030,0	1.035,0	1.040,0	1.045,0
Summe Erträge ohne Ausgleich ÖDA UH	**4.160,0**	**4.154,0**	**4.157,4**	**4.160,4**	**4.163,4**
Unterdeckung (Ausgleichsbedarf)	-1.988,5	-2.068,6	-2.130,0	-2.194,6	-2.256,6
Zuschlag Wagnis/Gewinn (2,0 % vom Aufwand)	-123,0	-124,4	-125,7	-127,1	-128,4
Geplanter Ausgleich ÖDA UH, Nettoeffekt	**2.111,5**	**2.193,0**	**2.255,7**	**2.321,7**	**2.385,0**
davon Finanzhilfen Land, einschl. LBL	399,5	404,2	409,0	414,0	419,0
Zuständige Behörde	1.712,0	1.788,8	1.846,7	1.907,7	1.966,0

3 Planung des gemeinwirtschaftlichen Finanzierungsbedarfs

Tabelle 3: Gesamtausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

Vertragsjahr (1)	1000 Euro (2)	nachr.: EUR/Nutz-km (3)
12/2019	123,5	0,709
2020	1.826,7	0,874
2021	1.873,5	0,897
2022	1.921,2	0,920
2023	1.974,1	0,945
2024	2.037,3	0,975
2025	2.111,5	1,011
2026	2.193,0	1,050
2027	2.255,7	1,080
2028	2.321,7	1,111
01-11/2029	2.186,3	1,142
Summe / Durchschnitt	20.824,5	0,997

Die Ausgleichsbeträge ergeben sich aus einer Mischkalkulation pro Vertrags-km aus konventionellen Linienverkehrsleistungen sowie linien-/korridorgebundenen und (soweit zutreffend) vollflexiblen bedarfsabhängigen Leistungen. Als vereinbart gelten die aufgeführten absoluten Jahresbeträge. Die zusätzlich aufgeführten Kilometersätze sind nachrichtlich und dienen als Orientierung für die Berechnung der Vergütung von Mehr- bzw. Minderleistungen. Notwendige Abweichungen davon sind mit der Kalkulation des Unternehmens gemäß § 3 Abs. 2 des ÖDA besonders nachzuweisen.

Der Gesamtausgleich nach Tabelle 3 umfasst aufgewendete eigene Haushaltsmittel sowie dem Aufgabenträger zufließende und an das Unternehmen weitergeleitete Finanzhilfen des Landes nach der StPNV-Finanzierungsrichtlinie, einschl. der Mittel zur Förderung von Relationen des Landesnetzes.

4 Bonus-/Malus-Regelungen

Die Kontrolle der quantitativen und qualitativen Auftragsdurchführung erfolgt im Wesentlichen über die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vereinbarte Übergabe statistischer Daten und Berichte durch das Unternehmen an den Landkreis. Daraus resultierende Feststellungen zur Vollständigkeit der Leistungserbringung, zur Unter- oder Überschreitung von Qualitätsvorgaben führen zur Umsetzung der nachstehenden Bonus-/Malus-Regelungen:

Folgende Malusregelungen für die Nichterfüllung quantitativer und qualitativer Leistungsvorgaben werden festgelegt:

1. Bei Unterschreitung der pro Auftragsjahr vorgegebenen Gesamtleistung, unter Berücksichtigung der zulässigen Toleranz von 3,0 %, entfällt der für das entsprechende Jahr vereinbarte Zuschuss je Fahrplan-km im Umfang der Unterschreitung abzüglich 3,0 %, in dem Maße, wie das Unternehmen die Unterschreitung nicht mit der vertragsgemäßen Berichterstattung als nicht zu vertreten begründen kann.

2. Bei Überschreitung der Ausfallquote von 1,5 ‰ (gemäß Ziffer 4.1 der Leistungsbeschreibung) wird für jede 0,5 Promillepunkte Überschreitung ein Abschlag von 10.000 Euro auf die im Auftragsjahr zustehende Ausgleichszahlung festgelegt.

3. Für die Überschreitung des höchstzulässigen Dienstalters oder der maximal zulässigen Laufleistung der Omnibusse (gemäß Ziffer 4.4 der Leistungsbeschreibung) wird je Fahrzeug und Überschreitungsjahr bzw. 50.000 km Laufleistungsüberschreitung ein Abschlag von 2.500 Euro auf die im Auftragsjahr zustehende Ausgleichszahlung festgelegt.

4. Für das Nichtbedienen einer Haltestelle trotz ein- bzw. aussteigewilliger Fahrgäste wird ein Abschlag von 50,00 Euro je Vorfall festgelegt. Ausgenommen davon ist die Verweigerung des Einstiegs, wenn die Aufnahmefähigkeit des Fahrzeugs nicht mehr gegeben war. Ausgenommen davon sind Vorfälle bei denen sich Fahrgäste oder andere Personen nicht an die gesetzlichen Bestimmungen halten (gesetzwidrige Behinderung der Betriebsdurchführung).

5. Das Benutzen von Mobiltelefonen ohne Freisprecheinrichtung und das Rauchen während der Fahrt durch den Fahrer wird mit einem Abschlag von jeweils 50,00 Euro je Feststellung geahndet. Diese Malusregelung ist unabhängig von behördlicher Ahndung.

In der Summierung sind die Festlegungen des § 6 Abs. 12 des ÖDA zu beachten.

Folgende Bonusregelungen für die Sicherung der Qualität werden vereinbart:

1. Bei Unterschreitung der Ausfallquote von 1,5 ‰ (gemäß Ziffer 4.1 der Leistungsbeschreibung) wird für jede 0,5 Promillepunkte Unterschreitung ein Zuschlag von 5.000 Euro auf die im Auftragsjahr zustehende Ausgleichszahlung gewährt.

2. Für die Überbietung des mindestens einzuhaltenden Pünktlichkeitsgrades von 95,0 % (entspricht maximal 5,0 % Verspätungsquote gemäß Ziffer 4.1 der Leistungsbeschreibung) erhält das Verkehrsunternehmen bei quartalsweisem Nachweis je vollen Prozentpunkt einen Zuschlag von 1,0 % des rechnerisch auf ein Quartal entfallenden Ausgleichsbetrages.

3. Für die Durchführung zusätzlicher Kundenzufriedenheitsanalysen gegenüber der Vorgabe laut § 5 Abs. 12 des ÖDA erhält das Verkehrsunternehmen einen Zuschuss von 1.000,00 Euro je Linie für das betreffende Jahr, begrenzt auf einen Gesamtbetrag von maximal 3.000 Euro pro Jahr.

In der Summierung sind die Festlegungen des § 6 Abs. 12 des ÖDA zu beachten.