

Anhang 2

zum Öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung der Leistungen im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) im Linienbündel „MHL-Stadt“ 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

**Stadtbus-Gesellschaft Mühlhausen
und Sondershausen mbH (SBG)**

**(als Auftragnehmer und
Verkehrsunternehmen)**

**Stand der Revision der Kalkulation vom 10.08.2022
als 2. Anpassung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA)**

<p style="text-align: center;">Leistungsplanung und Planung der finanziellen Beiträge als Ausgleichsleistungen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung</p>

Inhaltsübersicht

- 0 Vorbemerkungen
- 1 Planung der Leistungen
- 2 Herleitung der Ausgleichsparameter
- 3 Planung des gemeinwirtschaftlichen Finanzierungsbedarfs
- 4 Bonus-/Malus-Regelungen

0 Vorbemerkungen

Die Vertragspartner haben in § 6 Abs. 14 und 15 des zwischen ihnen bestehenden ÖDA vom 21.05.2019 vereinbart, im Falle einer dort definierten schwerwiegenden und dauerhaften Über- oder Unterkompensation des Nettoeffekts aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durch die Ausgleichszahlungen der zuständigen Behörde, die insbesondere auch durch Anwendung der Wertsicherungsvereinbarung gemäß § 6 Abs. 7 des ÖDA nicht ausgeglichen werden kann, eine Revision der Kalkulation des ÖDA für Folgejahre zu veranlassen. Im Falle einer voraussichtlichen Unterkompensation, die mit einem Wirtschaftsplan nachgewiesen wird, kann eine Revision auch ab einem laufenden Auftragsjahr erfolgen.

Das Unternehmen hat die Revision beantragt. Die notwendigen Voraussetzungen dafür sind nach Prüfung durch die zuständige Behörde erfüllt. Die Revision wird ab dem Vertragsjahr 2022 wirksam.

Das Jahr der Wirksamkeit dieser Revision bildet das neue erste Basisjahr einer ggf. nachfolgend erforderlichen Revision der Kalkulation bzw. eines Anpassungsbegehrens zur Wertsicherung gemäß § 6 Abs. 7, 14, 15 des ÖDA.

Grundlage dieser Revisionsfassung als 2. Anpassung des ODA ist die Mittelfristige Erfolgsplanung des Unternehmens 2021 bis 2026 und deren Fortschreibung bis 2029 in der Fassung der Endverhandlung vom 10.08.2022. Als Anreiz zur Aktivierung von Effizienzreserven und zur Einhaltung höchstausgleichsfähiger Kosten sowie der Zulässigkeit der Änderung eines laufenden Auftrags gemäß § 132 GWB erfolgt ein Ausgleich der Differenz des neu geplanten zum bisherigen Stand des geplanten Nettoeffekts je Auftragsjahr ab 2023 nur zu 75 % bis 80,0 %.

1 Planung der Leistungen

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

Es werden die folgenden Leistungsvolumina vereinbart, die im Wesentlichen durch einen Leistungserhalt charakterisiert sind. Die Bestellung geringer Anteile von Bedarfsverkehren sollte erfolgen, wird jedoch nicht vorgegeben.

Vertragsjahr	Gesamt	davon konventionell	davon bedarfsabhängig angeboten
(1)	(2)	(3)	(4)
12/2019	36,25	36,25	-
2020	435,0	435,0	-
2021	435,0	435,0	-
2022	435,0	435,0	-
Vertragsjahr	Gesamt	davon konventionell	davon bedarfsabhängig angeboten

(1)	(2)	(3)	(4)
2023	435,0	435,0	-
2024	435,0	435,0	-
2025	435,0	435,0	-
2026	435,0	435,0	-
2027	435,0	435,0	-
2028	435,0	435,0	-
01-11/2029	398,75	398,75	-
Summe	4.350,0	4.350,0	-

In geringfügigem Umfang können bedarfsabhängige Leistungen angeboten werden, um das Gesamtangebot erhalten zu können.

2 Herleitung der Ausgleichsparameter

Auf der Grundlage des geltenden Nahverkehrsplans und der Vorausschau auf eine Fortschreibung ab 2023 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 bis 2021 festgestellte tatsächliche Kostenniveau für die Durchführung der beauftragten Leistung sowie das im Rahmen einer mittelfristigen Erfolgsplanung (Stand Mai 2022) für 2020 und den Zeitraum bis einschließlich 2026 vorausgeschätzte Kostenniveau.
- Die Fortrechnung der Personalkosten erfolgte auf der Grundlage eines gleichbleibenden Personalbedarfs, hergeleitet aus Leistungskonstanz und stabilen Leistungsanteilen von Unterauftragnehmern, und
- mit einem weiteren jährlichen Anstieg der Personalvergütungstarife ab Juli 2022 von +7,0 %, ab April 2023 weiteren +2,5 % und ab 2024 zwischen +2,25 % und +2,0 % pro Jahr (tendenziell rückläufig), auch durch die Tarifbindung, 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.
- Der kalkulierte Preisanstieg für Unterauftragnehmerleistungen - soweit solche vergeben werden - entspricht mindestens der Aufwandsentwicklung der SBG, weil alle Aufwandsindizes vergleichbar wirken und ggf. zusätzliche Nachholbedarfe wirken (Tarifbindung, Fahrzeuganforderungen).

- Durch eine veränderte Zuordnung werden Overhead-Leistungen der RBG für die SBG nicht mehr als Personalaufwand, sondern Sonstige Aufwendungen ausgewiesen, was zu einer Verschiebung zwischen diesen Positionen geführt hat.
- Die Kraftstoffkosten (DK und CNG) sind nach Niedrigpreisen 2015 bis 2017 im Einstandsniveau 2018 stark angestiegen und 2019 und 2020 sehr stark zurückgegangen. Außerordentlich ausgeprägt war der Anstieg 2021 und nunmehr auch 2022 um insgesamt etwa 70 % gegenüber den Planungen zur Vergabe des ÖDA. Es wird kalkuliert, dass das Preisniveau 2023 und 2024 gegenüber 2022 leicht zurückgeht, dennoch aber dauerhaft hoch bleibt. In der weiteren Planung werden ab 2025 erneute Anstiege um durchschnittlich ca. +2,0 bis 3,0 %/a kalkuliert.
- Die Aufwandszunahme durch die Preisentwicklung für Material (ohne Kraftstoffe), Investitionsgüter (einschl. Busse) und bezogene Leistungen (ohne Subunternehmerleistungen im Linienverkehr) beträgt - mit Ausnahme stärkerer Anstiege 2021/2022 - im Bereich von +2,25 bis +5,0 %/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 ohne Sonderposten ausgegangen, weil zwar Preissteigerungen durch zusätzliche Ausrüstungen wie z. B. Fahrerassistenzsysteme oder erhöhte Komfortanforderungen zu erwarten sind, eine erst längerfristig eintretende Umbruchsituation (Flottenumstellung hinsichtlich Antriebssysteme), zunächst aber weitestgehend durch eine Förderkulisse auf Bundes- und/oder Landesebene ausgeglichen wird. Sollte eine raschere Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeugantriebe ohne entsprechende Förderung 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 primär zur Anwendung. In besonders schwerwiegenden Fällen eintretender Abweichungstatbestände kann zusätzlich eine weitere 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. Insbesondere 2021 hat sich ein pandemiebedingter Rückgang der Fahrgeldeinnahmen gezeigt. Nach Ablauf des derzeit geltenden Nahverkehrsplans wird ein weiterer schrittweiser Rückgang beim Schülerverkehr infolge der Altersstrukturentwicklung und auch ein Rückgang der Nachfrage im Jedermannverkehr kalkuliert (weniger stark als im Regionalverkehr), der aber durch Erhöhung der Beförderungstarife kompensiert wird. 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 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 dazu noch Untersuchungen erfolgen. Entsprechende Maßnahmen könnten zu drastischen Durchtarifierungsverlusten führen, mit der Folge einer erforderlichen Anpassung des ÖDA.

- Ab 01.05.2023 wird ein bundesweit geltendes Deutschlandticket eingeführt. Nutzungs- und Anwendungskonditionen sind insbesondere in § 3 Abs. 3 Ziffer 11 des ÖDA geregelt.
- Die Einnahmen aus Erlössurrogaten (§ 45a PBefG Schülerverkehr; SGB IX Schwerbehinderte) werden jeweils als stabil angenommen. Bei den Mitteln nach § 45a PBefG folgt dies dem Schülerverkehrsaufkommen, der mittleren Reiseweite im Schülerverkehr und der Entwicklung des Ausgleichssatzes. In Summe sind diese 2021 zurückgegangen, stabilisieren sich aber in den Folgejahren mit einer leicht ansteigenden Tendenz. Mit dem eintretenden Rückgang des Schülerverkehrsaufkommens wird der Anteil der Schwerbehinderten am Fahrgastaufkommen wieder ansteigen.
- Bei den Sonstigen Erlösen und Erträgen ist 2022 ein drastischer Rückgang zu kalkulieren, der in den Folgejahren nur schrittweise abgemildert werden kann.
- 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 Ausrüstung mit den Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG („kommunizierende Röhren“) ist aufgehoben. 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.
- 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 Ausrüstung mit den Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG („kommunizierende Röhren“) ist ab 2017 aufgehoben. 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.
- Von der erhöhten Landesförderung für Landesbedeutsame Buslinien profitiert die SBG nicht.
- Die investive Landesförderung ist seit 01.01.2020 nach den Richtlinien zur Förderung kommunaler Infrastrukturinvestitionen (RL-KVI) und zur Förderung von Fahrzeugen und betrieblicher Infrastruktur (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung) geregelt und wird als mittelfristig stabil unterstellt. Die bisherigen Förderanteile werden 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					
Kenngroße	2020	2021	2022	2023	2024
Personalaufwand	-1.034,9	-1.057,7	-910,8	-958,4	-979,7
Material und bezogene Leistungen	-348,9	-355,9	-557,0	-539,0	-521,0
Abschreibungen und sonstige Aufwendungen (*)	-364,7	-369,9	-564,0	-572,0	-590,0
Summe Aufwand	-1.748,5	-1.783,5	-2.031,8	-2.069,1	-2.090,7
Fahrausweiserlöse und EBE (*)	526,0	528,3	416,0	422,0	425,0
Einnahmen aus Erlössurrogaten (*)	143,0	145,3	136,0	137,0	138,0
Sonstige Erlöse/Erträge	180,2	182,2	185,0	175,0	172,0
Summe Erträge ohne Ausgleich ÖDA UH	849,2	855,8	737,0	734,0	735,0
Unterdeckung (Ausgleichsbedarf)	-899,3	-927,7	-1.294,8	-1.335,1	-1.355,7
Zuschlag Wagnis/Gewinn (2,0 % vom Aufwand)	-35,0	-35,7	-40,6	-41,4	-41,8
Geplanter Ausgleich ÖDA UH, Nettoeffekt	934,3	963,4	1.335,4	1.312,1	1.316,1
davon Finanzhilfen Land	170,5	173,6	220,1	224,9	230,6
Zuständige Behörde	763,8	789,8	1.115,4	1.087,3	1.085,5
Kenngroße	2025	2026	2027	2028	2029
Personalaufwand	-999,3	-1.019,2	-1.039,6	-1.060,4	-1.077,8
Material und bezogene Leistungen	-538,2	-554,9	-569,4	-583,6	-595,3
Abschreibungen und sonstige Aufwendungen (*)	-601,0	-624,0	-629,0	-630,5	-632,0
Summe Aufwand	-2.138,4	-2.198,1	-2.238,0	-2.274,5	-2.305,5
Fahrausweiserlöse und EBE (*)	429,0	433,0	435,0	437,0	439,0
Einnahmen aus Erlössurrogaten (*)	139,0	139,0	140,5	141,5	143,0
Sonstige Erlöse/Erträge	172,0	175,0	178,9	180,0	183,0
Summe Erträge ohne Ausgleich ÖDA UH	740,0	747,0	754,4	758,5	765,0
Unterdeckung (Ausgleichsbedarf)	1.398,4	1.451,1	1.483,3	1.516,0	1.540,1
Zuschlag Wagnis/Gewinn (2,0 % vom Aufwand)	-42,8	-44,0	-44,8	-45,3	-45,7
Geplanter Ausgleich ÖDA UH, Nettoeffekt	1.353,2	1.400,1	1.429,7	1.460,1	1.483,6
davon Finanzhilfen Land	235,4	240,8	245,7	250,6	255,2
Zuständige Behörde	1.117,8	1.159,3	1.183,0	1.209,5	1.228,4

Die Beträge in der Zeile „Abschreibungen und sonstige Aufwendungen“ (*) erhöhen sich ab 2023 um nachgewiesene zusätzliche Aufwendungen für die Anwendung des Deutschlandtickets. Die Beträge in den Zeilen „Fahrausweiserlöse und EBE“ (*) und „Einnahmen aus Erlössurrogaten“ (*) vermindern sich ab 2023 um die nachgewiesenen Mindereinnahmen aus der Anwendung des Deutschlandtickets. Der gesamte, der zuständigen Behörde dafür zufließende Ausgleichsbetrag, geht de facto zusätzlich in die Position Finanzhilfen Land/Bund (vorletzte Zeile) ein.

3 Planung des gemeinwirtschaftlichen Finanzierungsbedarfs

Vertragsjahr (1)	1000 Euro (2)	nachr.: EUR/Nutz-km (3)
12/2019	69,5	1,918
2020	934,3	2,148
2021	963,4	2,215
2022	1.335,4	3,070
2023	1.312,1	3,016
2024	1.316,1	3,026
2025	1.353,2	3,111
2026	1.400,1	3,219
2027	1.429,7	3,287
2028	1.460,1	3,357
01-11/2029	1.360,0	3,411
Summe / Durchschnitt	12.933,9	2,973

Hinweis zu Tabelle 3: Die Beträge in Spalte (2) erhöhen sich ab 2023 de facto um den der zuständigen Behörde jährlich für den Nachteilsausgleich aus der Anwendung des Deutschlandtickets zufließenden Betrag. Analog dazu ändern sich die nachrichtlichen Angaben in Spalte (3).

Die Ausgleichsbeträge ergeben sich aus einer Mischkalkulation pro Vertrags-km aus konventionellen Linienverkehrsleistungen und (soweit zutreffend) bedarfsabhängigen Leistungen. Als vereinbart gelten die aufgeführten absoluten Jahresbeträge (auch in den Rumpffahren). 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 des Azubi-Tickets Thüringen (ATT).

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 Dienstaltes 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.