Leitlinien

zur endgültigen Abrechnung des ÖPNV Rettungsschirms

für die Jahre 2020 und 2021

mit Änderung vom 15.06.2021

Diese Leitlinien dienen als Hilfestellung für die endgültige Antragstellung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie für die Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder Rechnungsprüfungsämter, die die Bescheinigungen für die endgültigen Anträge nach Nummer 6.3 der jeweiligen Muster-Richtlinie für die Jahre 2020 und 2021 erstellen. Ziel ist dabei ein möglichst bundesweit einheitliches Vorgehen. Die Leitlinien sind zwischen den Bundesländern abgestimmt.

1. Grundsätzliches

1.1. Es werden Einsparungen im Fahrbetrieb inkl. Prüfdienst, Zugbegleitung, Werkstatt, Disposition, Leitstelle und Kundenservice für die vom ÖPNV-Rettungsschirm erfassten Verkehre (Verkehre mit Straßenbahnen und Obussen, Linienverkehre gemäß § 42 PBefG bzw. EU-VO 1073/2009 bzw. bestellte Eisenbahnverkehre) berücksichtigt. Dabei werden nur fahrleistungs-, instandhaltungs- und vertriebsbezogene Kosten betrachtet, d. h. eine Verrechnung mit Effekten anderer Bereiche ist nicht zulässig.

1.2. Es werden nur in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger berücksichtigt (Beispiele siehe 5.4.1.5 und 5.4.2.5 der Muster-Richtlinie).

1.3. Gemäß Ziffer 6.3 Satz 1 der Muster-Richtlinie sind die Schäden durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder das Rechnungsprüfungsamt zu testieren. Auch an anderen Stellen der Muster-Richtlinie wird davon gesprochen, dass etwas durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder das Rechnungsprüfungsamt zu testieren ist. Zur Klarstellung, dass hier kein Bestätigungsvermerk zum Jahresabschluss („Testat“) gemäß § 322 HGB gefordert ist, werden in diesen Leitlinien anstelle der Begriffe „Testat“/“testieren“ die Begriffe „Bescheinigung“/“bescheinigen“ verwendet. Soweit andere Personen etwas bestätigen, wird von „Bestätigung“/“bestätigen“ gesprochen.

1.4. Für die Datenmengen zur Ermittlung der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen wird entweder der Vergleich zwischen 2019 und 2020 bzw. zwischen den Monaten Januar und Februar 2020 und den Monaten mit Einschränkungen im Fahrplanangebot verwendet, oder ein Einzelfallnachweis wird erbracht. Die Richtigkeit der Daten ist Bestandteil der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers/Steuerberaters/Rechnungsprüfungsamtes nach Nummer 6.3 der Muster-Richtlinie. Maßgeblich für den Vergleich sind die im Jahr 2020 bestehenden Umfänge, Kostensätze und Konditionen hinsichtlich Verkehrs- und Vertriebs- und Leistungsverträgen. Es wird auf die jeweiligen Ist-Daten abgestellt.

1.5. Mengen können entweder aus einer Systemauswertung erfolgen oder als Einzelfallnachweis erbracht werden.

1.6. Die Bescheinigungen gemäß Nummer der Muster-Richtlinie 6.3 sind grundsätzlich durch den Wirtschaftsprüfer, den Steuerberater bzw. das Rechnungsprüfungsamt zu erbringen. Es erfolgt bei den Bescheinigungen nach Nummer 6.3 Satz 1 der Muster-Richtlinie eine Belegprüfung, d. h. bereits von sachkundigen Dritten (z. B. Verbünde) bestätigte Einflussfaktoren müssen nicht nochmals untersucht werden.

1.7. Unternehmen können Bestätigungen über Fahrgeldeinnahmen im Haustarif bis 100.000 Euro alternativ durch den Steuerberater erbringen.

1.8. Bei der Berücksichtigung von Minderleistungen ist der Einzelnachweis anzustreben. Wo vertragliche Regelungen zur Berücksichtigung von Minderleistungen vorliegen, die sich eng an den tatsächlichen Einsparungen und den tatsächlichen Remanenzkosten orientieren können diese verwendet werden (sog. Minderkilometerpreis). Evtl. berechnungsfreie Leistungen sind hierbei nicht zu berücksichtigen, sodass ab dem ersten Kilometer der Effekt anzurechnen ist (keine Bagatellgrenze). Es sind dabei die auf das Jahr 2020 bzw. 2021 fortgeschriebenen Einzelkostensätze aus der Angebotskalkulation zu verwenden. Eine Saldobetrachtung in derselben Kostenposition ist möglich.

2. Fahrgeldausfälle und Umsatzsteuer

2.1. Soweit Fahrgeldausfälle durch die Verkehrsverbünde, Tarifgemeinschaften oder sonstige Stellen, die Einnahmenaufteilungen vornehmen, zugeschieden werden, müssen die in den Antrag übernommenen Daten nicht bescheinigt werden.

2.2. Mindereinnahmen aus allgemeinen Vorschriften und aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind einzeln je Vertrag sowie aufgabenträgerspezifisch bzw. nach allgemeiner Vorschrift anzugeben. Entsprechen diese Mindereinnahmen den Bestätigungen der gewährenden Stellen, müssen diese nicht bescheinigt werden.

2.3. Fahrgeldausfälle aus Haustarifen sind zu bescheinigen.

2.4. Schäden bezogen auf Erstattungsleistungen nach SGB IX sind durch den Empfänger zu berechnen. Die Berechnung setzt auf die für die Ermittlung der Fahrgeldausfälle herangezogenen, auf 2020 (bzw. 2021) hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 und die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2020 (bzw. 2021), die nach dem SGB IX erstattungsfähig sind, auf. Die nach SGB IX nicht erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen (unter anderem 1. Klasse, Fahrradkarten) sind abzuziehen. Werden individuelle Vomhundertsätze verwendet, sind diese nachzuweisen.

2.5. Bei der Schadensberechnung nehmen die Verkehrsverbünde, Tarifgemeinschaften oder sonstigen Stellen für die gesamten Fahrgeldeinnahmen eine Hochrechnung von 2019 auf 2020 auf Bruttobasis vor. Durch die Bewertung der Ticketmenge 2019 (Verkaufs-, Erhebungsdatensätzen bzw. sonstigen Mengen) mit dem Preis für 2020 entstehen fiktive Brutto-Einnahmen 2020. Das Ergebnis der Hochrechnung - getrennt für die Zeiträume März bis Juni 2020 und Juli bis Dezember 2020 - ist auf die Partner der Einnahmenaufteilung zu verteilen. Verglichen werden die fiktiven Bruttoeinnahmen 2020 mit den tatsächlichen Bruttoeinnahmen des Jahres 2020, um den Bruttofahrgeldschaden zu bestimmen. Die Umrechnung von Brutto- in Nettofahrgeldausfälle erfolgt anhand des unternehmensindividuellen

Umsatzsteuersatzes des Jahres 2020 für den jeweiligen Zeitraum. Sie erfolgt i. d. R. durch die Empfänger. In entsprechender Weise ist auch für das Jahr 2021 zu verfahren.

3. Eingesparte Personalkosten

3.1. Es werden nur Effekte in Anrechnung gebracht, die direkt mit Corona (ab 01.03.2020) im Fahrbetrieb inkl. Prüfdienst, Zugbegleitung, Werkstatt, Disposition, Leitstelle und Kundenservice in Verbindung stehen. Weitere indirekte Funktionen (allgemeiner Overhead) werden nicht in die Betrachtungen einbezogen.

3.2. Die Effekte werden aus den EDV-Systemen (z.B. Dispositionsprogramm, Zeitkonten) ermittelt. Alternativ kann ein Einzelnachweis über die nachfolgend genannten Positionen erbracht werden.

3.3. Kurzarbeitergeld wird gemäß gültigem Bescheid zum Kurzarbeitergeld angesetzt.

3.4. Der Nachweis der Veränderung von Überstunden des in Ziffer 3.1 definierten Personenkreises erfolgt durch einen Einzelnachweis. Alternativ wird er durch einen Vorher – Nachher Vergleich je Lohngruppe erbracht. Für das Jahr 2020 wird die Summe der Stundenkonten zum 29.02.2020 mit der Summe der Stundenkonten 31.12.2020 verglichen. Für das Jahr 2021 wird die Summe der Stundenkonten zum 31.12.2020 mit der Summe der Stundenkonten 31.12.2021 verglichen.

3.5. Die Bewertung der so ermittelten auf- und abgebauten Überstunden erfolgt mit dem Ist-Arbeitgeberbruttolohn je Stunde und je o. g. Lohngruppe bzw. einem individuellen Kostensatz.

3.6. Ergibt sich hieraus eine Lohnkosteneinsparung, ist dieser als Ersparnis einzubeziehen. Eine sich hieraus ergebende Lohnkostensteigerung ist hingegen nicht als Schaden ansetzbar.

3.7. Veränderungen bei der tatsächlichen Inanspruchnahme von Urlaub sind irrelevant, weil der Gesamtanspruch von Erholungsurlaub unverändert bleibt und eine abweichende zeitliche Inanspruchnahme damit keine ersparte Aufwendung darstellt

4. Einsparung durch reduzierte Verkehrsleistung eigener Fahrzeuge

Es wird der Zeitraum 01. März bis 31. Dezember 2020 bzw. das Jahr 2021 betrachtet.

4.1. Eingesparte Kilometer

4.1.1. Berücksichtigt werden die Fahrten, welche Corona bedingt nicht stattgefunden haben z.B. entfallene Verstärkerfahrten, Ferienfahrplan, ausgefallene Spätfahrten. Leerkilometer werden nicht berücksichtigt.

4.1.2. Die eingesparten Kilometer werden aus den EDV-Systemen (z.B. Fahr- und Dienstplanprogramm) ermittelt. Die Ermittlung der nicht erbrachten Verkehrsleistung erfolgt durch einen Vergleich des Soll-Fahrplanangebots mit der tatsächlich erbrachten Leistung. Alternativ kann ein Einzelnachweis erbracht werden.

4.1.3. Sofern im Zuge reduzierter Fahrplanleistungen die Kapazitäten einzelner Fahrten erhöht wurden und dadurch bei Doppel- statt Einzeltraktionen Mehrkilometer entstanden sind, können die Mehrkilometer dieser zusätzlichen Kapazitäten gegengerechnet werden. Mehrleistungen in Folge von Angebotsausweitungen sind nicht ansetzbar.

4.2. Bus

4.2.1. Es wird grundsätzlich nach Fahrzeugtyp differenziert. Soweit dies nicht möglich ist, kann eine Mischkalkulation vorgenommen werden.

4.3. Straßenbahn

4.3.1. Es wird grundsätzlich nach Fahrzeugtyp differenziert und die Behängung über die Anwendung von Wagenkilometern berücksichtigt. Soweit dies nicht möglich ist, kann eine Mischkalkulation vorgenommen werden.

4.4. Eisenbahn

4.4.1. Die Zugkilometer werden vertragsscharf ermittelt.

4.4.2. Die vertraglich festgelegten Kapazitätsarten sind zu berücksichtigen

5. Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen

5.1. Die Ermittlung der Einsparung erfolgt durch die Multiplikation der eingesparten Kilometer eigener Fahrzeuge (ohne Subunternehmereinsatz) mal dem Durchschnittsverbrauch mal dem jeweiligen Kostensatz. Durchschnittsverbräuche und Kostensätze sind zu bescheinigen.

5.2. Sofern im Zuge reduzierter Fahrplanleistungen die Kapazitäten einzelner Fahrten erhöht wurden, können daraus resultierende Energiemehrkosten gegengerechnet werden.

5.3. Im Falle einer differenzierten Betrachtung sind Einzelnachweise zu erbringen. Wird eine Mischkalkulation vorgenommen, wird der Kostensatz (z.B. für Kraftstoff, Stromkosten, …) gemäß statistischem Bundesamt (Fachserie 17 Reihe 2) oder ein unternehmensindividueller zu bescheinigender Wert (z.B. anhand der Einkaufspreise) verwendet. Hierbei wird im Linienverkehr mit Kraftomnibussen ein Durchschnittsverbrauch von 35 Liter/100 km bei den eingesparten Kilometer angesetzt.

5.4. Zur Ermittlung der eingesparten Energie- und Kraftstoffkosten ist ein Einzelnachweis anzustreben. Wenn im Verkehrsvertrag ein Durchschnittsverbrauch und / oder ein Kostensatz für Energie und Kraftstoff vorliegt, kann dieser kapazitätsscharf nach Ziffer 5.1 verwendet werden.

6. Nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen

6.1. Die ersparten Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen werden über einen Einzelnachweis dargelegt. Wenn im Verkehrsvertrag ein Kostensatz für variable Instandhaltungskosten vorliegt, kann dieser verwendet werden. Wenn er verwendet

wird, geschieht dies ohne Berücksichtigung einer Bagatellgrenze. In den anderen Fällen wird wie weiter dargestellt verfahren.

6.2. Es gilt eine Grenze von 3 % der Soll-Verkehrsleistung pro Jahr oder 50.000 Fahrplankilometer pro Jahr, unterhalb der kein Ansatz von eingesparten Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten erfolgt, da in dieser Größenordnung i. d. R. keine Veränderung der Intervalle bei der Werkstattplanung erfolgt (z. B. Bei Ölwechsel Material und Arbeitszeit), jedoch z. B. Abschreibungen oder die zeitabhängigen Instandsetzungsarbeiten wie z.B. HU weiterhin anfallen.

6.3. Ist ein unternehmensindividueller Nachweis nicht möglich, wird ein Pauschalsatz von laufleistungsabhängigen Einsparungen im Bus-Bereich (Material, Instandhaltungskosten) in Höhe von 10 Cent/km angewandt. Der unternehmensindividuelle Nachweis muss bescheinigt werden.

7. Verkaufsprovisionen im Sinne von Ziffer 5.4.1.5 bzw. 5.4.2.5

7.1. Es werden nur die Corona bedingten Veränderungen der Verkaufsprovisionen bzw. provisionsähnlichen Positionen als Einsparungen in Anrechnung gebracht, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen. Nicht berücksichtigt werden nicht coronabedingte Vertragsänderungen (z.B. Änderungen des Provisionssatzes, Ausweitung / Reduktion des personenbedienten Vertriebsnetzes).

7.2. Die Ermittlung der Differenz der Verkaufsprovision erfolgt durch einen Vergleich des Zeitraums in den Jahren 2020 bzw. 2021 mit dem entsprechenden Zeitraum im Jahr 2019. Aus Vereinfachungsgründen kann hierbei auf eine Hochrechnung auf das Jahr 2020 bzw. auf das Jahr 2021 auf Basis des Jahres 2019 verzichtet werden, wenn der damit verbundene Aufwand nicht vertretbar wäre; ggf. kann auch auf belastbare Planungen aufgesetzt werden. Soweit noch keine endgültige Ermittlung der Verkaufsprovisionen des Jahres 2019 durch die Verkehrsverbünde, Tarifgemeinschaften oder sonstigen Stellen, die Einnahmenaufteilungen durchführen, erfolgt ist, kann diese Ermittlung durch eine vorläufige Ermittlung der Verkaufsprovisionen durch die o. g. Stellen erfolgen.

7.3. Als Ergebnis der Berechnung sind eingesparte Gesamt-Verkaufsprovisionen als ersparte Aufwendungen anzusetzen. Nicht erhaltene Gesamt-Verkaufsprovisionen können nicht als Schaden geltend gemacht werden. Nicht betroffen sind auf Grund pandemiebedingt geringerer Nachfrage verringerte Ausgleichszahlungen an das Verkehrsunternehmen aus Vertriebsanreizregelungen bzw. Vertriebs- bzw. Aufwandspauschalen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der VO (EG) 1370/2007 (Ziffern 2 Buchstabe a), 5.4.2.1 Muster-Förderrichtlinie).

7.4. Die Berechnungen der Ziffern 7.1 bis 7.3 gelten auch für die Fälle, in denen die Verkaufsprovisionen bzw. provisionsähnliche Positionen in die Einnahmenaufteilung eingebettet sind bzw. mit Fahrgeldeinnahmen verrechnet werden.

7.5. Vertriebsmehraufwendungen, z.B. durch Zusatzpersonal, dürfen den Einsparungen nicht gegengerechnet werden.

8. Eingesparte Infrastrukturnutzungsentgelte

8.1. Findet nur bei Eisenbahnverkehren Anwendung

9. Eingesparte Zähl- und Testierungs-/Bescheinigungskosten

9.1. Nicht entstandene Kosten für nicht durchgeführte Erhebungen zur Ermittlung des betriebsindividuellen Schwerbehindertenquotienten sind anzusetzen. Geleistete Stornogebühren können gegengerechnet werden.

9.2. Nicht entstandene Kosten für eigenes Erhebungspersonal sind bei nicht durchgeführten Zählungen ebenfalls anzusetzen.

9.3. Nicht entstandene Kosten für die Testierung/Bescheinigung von nicht durchgeführten Zählungen sind ebenfalls anzusetzen. Ist eine Verkehrserhebung lediglich verschoben und verringert sich die Gesamtzahl der Zählungen dadurch nicht, stellen die im jeweiligen Jahr der Verschiebung eingesparten Aufwendungen keine Kostenersparnis dar.