



# Fachkundig beraten

**Erlass einer allgemeine Vorschriften  
für die Anwendung von Höchsttarifen im Landkreis Rotenburg (Wümme)  
Umsetzung der Rechtspflicht nach 7a NNVG**

**Jörg Niemann Rödl & Partner**

Rotenburg, 02.05.2018

## Ausgangssituation im Landkreis Rotenburg (Wümme)

- Der Landkreis gewährt **ca. 9 Mio. Euro pro Jahr** (Basis 2018 voll) an die Unternehmen:
  - **1,7 Mio. Euro** (Anteil des Landes nach § 7a NNVG) wird zunächst nicht fortgeschrieben
  - **7,3 Mio. Euro** (Eigenmittel des LK, DTV/HV)
- Der Ausgleich wird für die Anwendung des Höchsttarifs (ROW und VBN-Tarif) als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gewährt:
  - **Höchsttarif im Ausbildungsverkehr:** Rabattierung des Ausbildungsverkehrs (25% Rabatt Zeitfahrkarten des Ausbildungsverkehrs zu Zeitfahrkarten im Jedermann-Verkehr)
  - **Örtliche Höchsttarif (VBN/ROW):** Allgemeiner Tarifausgleich, da örtlicher Höchsttarif verbindlich angewendet werden muss und die Kosten des ÖPNV durch die Tarife nicht gedeckt werden können

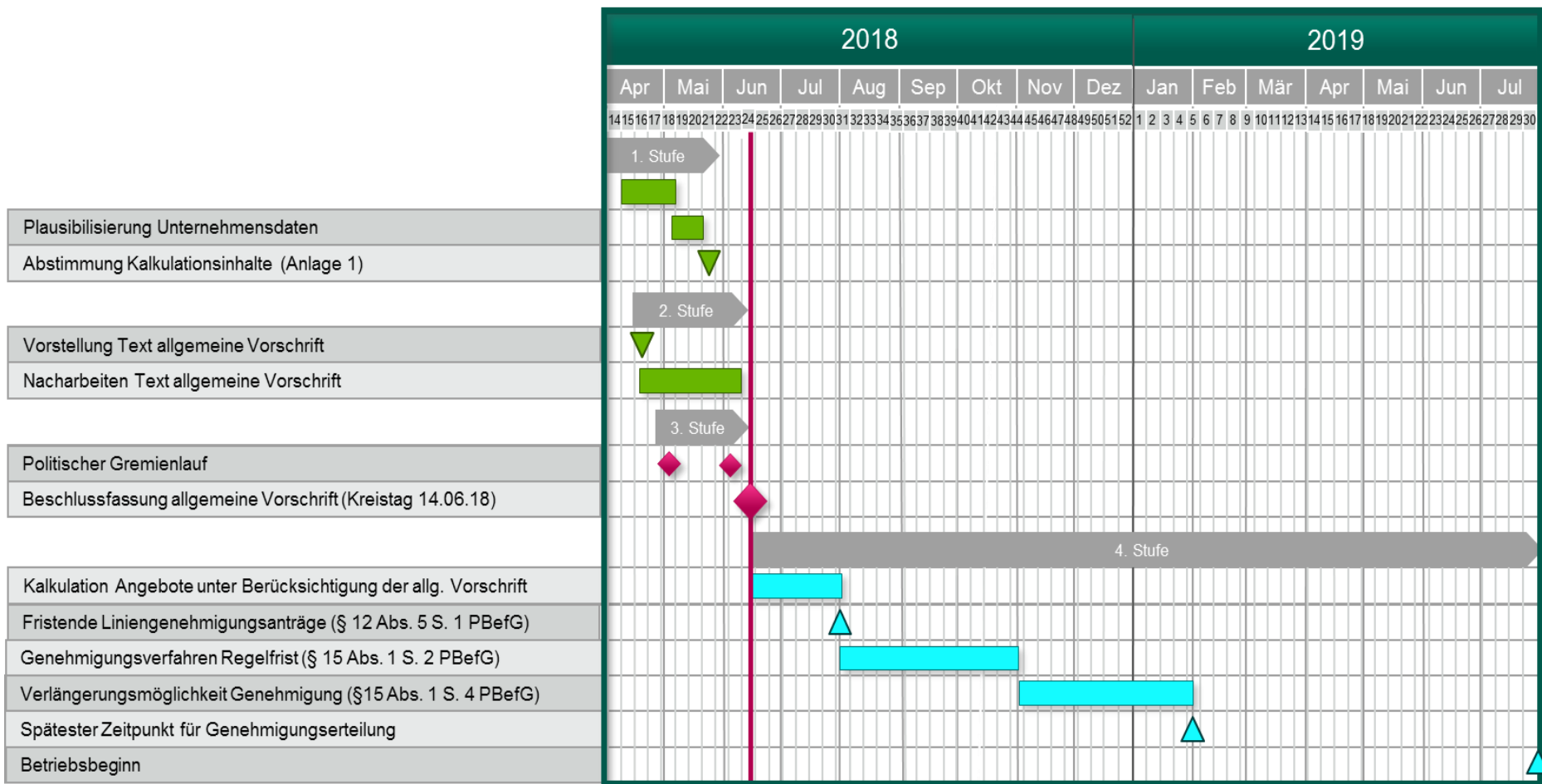
## Ausgangssituation im Landkreis Rotenburg (Wümme)

---

- **Teilnetze Nord und Mitte** werden vrs. an die kommunale Tochter Omnibusbetrieb von Ahrenschildt (OvA) direkt vergeben (öffentliche Dienstleistungsauftrag), die Vorabbekanntmachung ist erfolgt
- **Für die 3 Teilnetze im Süden** ist der Erlass einer allgemeine Vorschrift zur Festsetzung von Höchsttarifen (hier: VBN-Tarif im Teilnetz ROW-Süd1, ROW-Tarif in den Teilnetzen ROW-Süd 2 und 3) beabsichtigt
  - Verkehrsverträge in den drei südlichen Teilnetzen zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreis enden zum **31.07.2019**
  - Genehmigungslaufzeit endet zum selben Zeitpunkt, die Genehmigungen nach § 42 stehen zur Neu-/Wiedererteilung an. Nach § 12 Abs. 6 PBefG haben die Unternehmen die Genehmigungsanträge 12 Monate vor der Betriebsaufnahme bei der Genehmigungs-behörde zu stellen (bis 31.7.2019)

# Zeitplan

## Beschlüsse ein Jahr vor Geltung notwendig



# Was ist eine allgemeine Vorschrift?

## Rechtswirkungen einer allgemeinen Vorschrift

---

- **Rechtswirkungen im Zusammenhang mit allgemeinen Vorschriften**
  - Der Ausgleich aufgrund einer allgemeinen Vorschrift ist keine Vergabe. Die Ausgleichsgewährung führt daher nicht zur Anwendung des **NTVergG**
  - **Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit:** Liniengenehmigungen sind eigenwirtschaftlich, wenn die Verkehre sich nur über Tariferlöse und Ausgleichszahlung aus der allgemeinen Vorschrift finanzieren, § 8 Abs. 4 PBefG
  - **Im Genehmigungswettbewerb** trifft die Genehmigungsbehörde die Auswahlentscheidung. Die Auswahlentscheidung kann über Vorgaben des Landkreises (z.B. Nahverkehrsplan und ggf. Vorabbekanntmachung) gesteuert werden
  - **Überkompensationskontrolle** erfolgt über den Anhang (WP des Unternehmens testiert die Angaben)
  - **Kein Anspruch auf Vollaussgleich** aufgrund einer allgemeinen Vorschrift (bisherige Rechtsprechung, aber Verfahren BVerwG, Entscheidung erwartet für 11/2018)

# Was ist eine allgemeine Vorschrift?

## Voraussetzungen gem. Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO 1370

### Tatbestandsvoraussetzungen: Allgemeine Vorschrift

- **rechtsverbindliche Maßnahme** (= Richtlinie, Satzung, Vertrag)
- die **diskriminierungsfrei** (= für alle VU gilt das gleiche methodische Verfahren)
- für alle **Personenverkehrsdienste** (= ÖPNV)
- **derselben Art** (= z.B. regionale Buslinien, Stadtbus, Straßenbahn)
- in einem bestimmten **geografischen Gebiet** (= mögliche auch für Teilnetze)
- das sich im **Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde** befindet
- Anwendung findet (= z.B. gesamtes Gebiet des AT oder Stadt)
- findet NUR Anwendung bei Festlegungen von **Höchsttarifen** (= z.B. kein Ausgleich für Taktverdichtung oder besondere Fahrzeug-Standards, etc.)
- **Überkompensationsprüfung**: Der zulässige Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bestimmt sich im Rahmen der Überkompensationskontrolle aus der **Differenz zwischen den Ist-Kosten und Ist-Erlösen** des Unternehmens, **zzgl. eines angemessenen Gewinns**

## Häufig gestellt Fragen

### Besteht ein umsatzsteuerliches Risiko?

Die „Steuerbarkeit“ von Ausgleichszahlungen ist höchstrichterrechtlich nicht geklärt:

- **Preis-Preis-Modell**

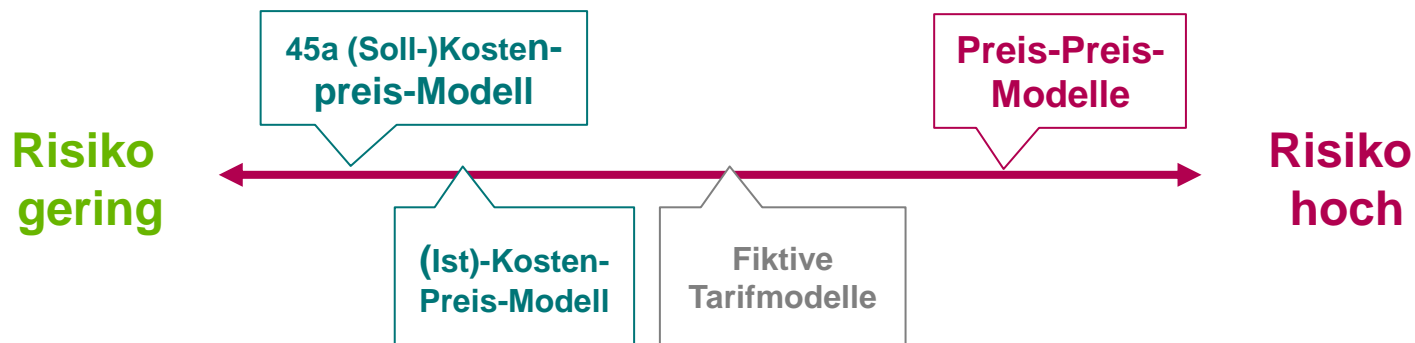
Steuerbarkeit wohl zu bejahen, wenn eine „Preisauffüllung“ erfolgt

- **Kosten-Preis-Modell**

Steuerbarkeit wohl zu verneinen, bei einer Erstattung aus Kosten-Erlösen

→ 45a-Ausgleich ist ein (Soll)Kosten-Preis-Modell

→ **Grundlage der Ausgleichsregelung sollte ein Kosten-Preis-Modell sein** (keine Erhöhung des Umsatzsteuerrisikos zum Status quo)



# allgemeine Vorschrift

## Braunschweiger Modell: Grundidee

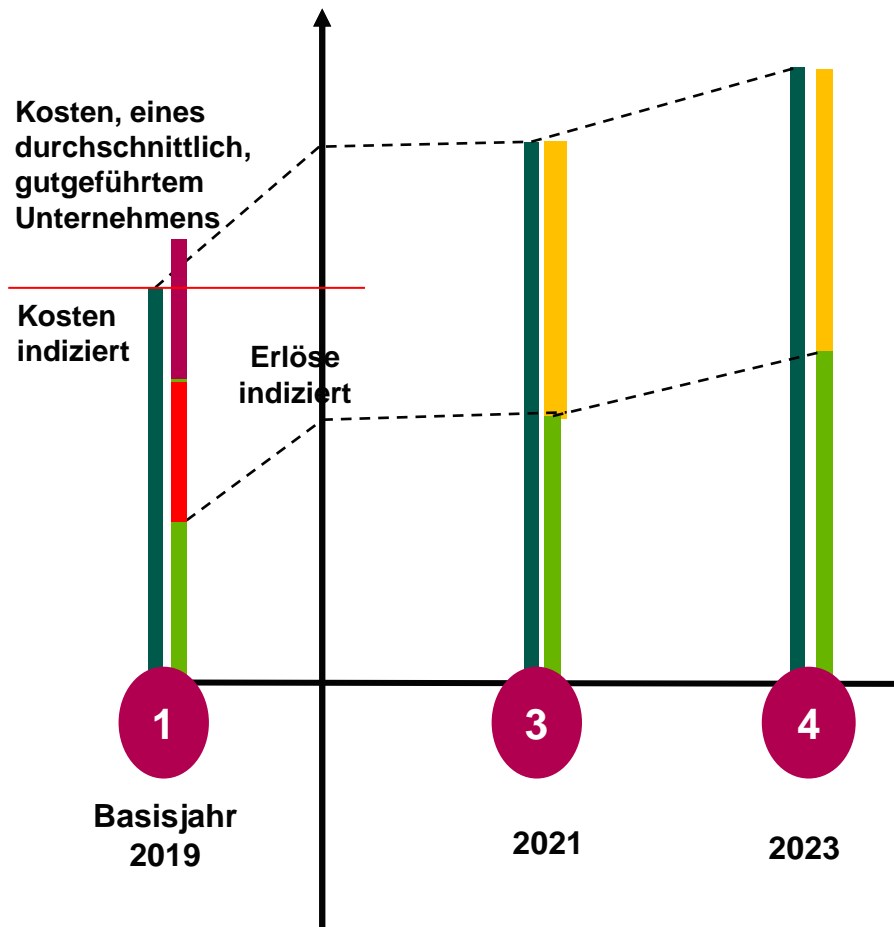
---

### „Braunschweiger Modell“ als Kosten-Preis-Modell

- **Idee: Gleichklang von ex post-Kontrolle und ex ante-Ermittlung**
- Der ex post-Wert aus der Überkompensationskontrolle (unternehmensindividuelle Kosten-Erlös-Betrachtung) bildet den fortgeschriebenen maximalen ex-ante Wert für das übernächste Ausgleichsjahr
- Kosten/Erlöse vor der Einführung werden mit der Situation nach der Einführung des Höchsttarifs (bei gleichem Umfang / Qualität und einer durchschnittlichen Kostenentwicklung) verglichen
- Ausgleichsfähig ist der Differenzbetrag, der ungedeckten Kosten/Mindererträge, die sich aus der Einführung des Höchsttarifs begründet



# „Braunschweiger Modell“ vereinfachte Prinzipdarstellung

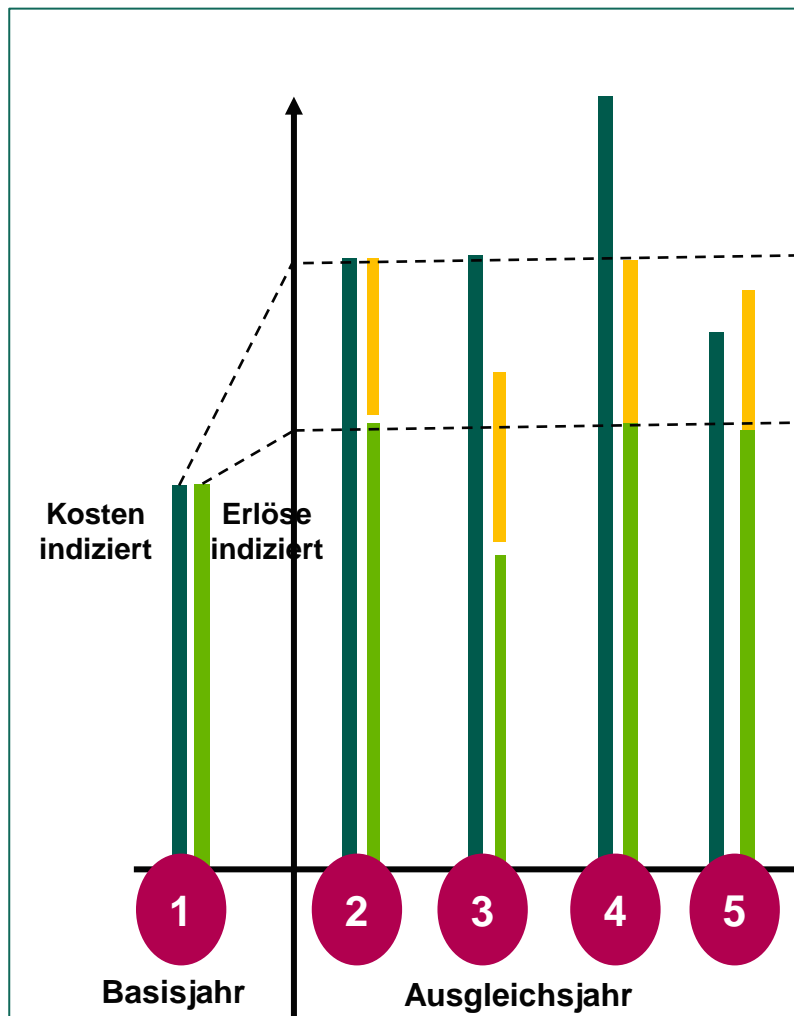


## Idee: „Braunschweiger Modell“

Der ex post-Wert aus der Überkompensationskontrolle (unternehmensindividuelle Kosten-Erlös-Betrachtung) bildet den fortgeschriebenen maximalen ex-ante Wert für das übernächste Ausgleichsjahr

- Kosten
- Erlöse
- Maximaler ex ante Ausgleich
- Eigenanteil LK
- 45a-LNVG
- ⋮ Indizierung (z.B. Stat. Bundesamt)

# „Braunschweiger Modell“ Anreizwirkung



1	Kosten, Erlöse der testierten GuV je VU werden nach objektiven Indices fortgeschrieben: <b>Der ex post-Wert bildet den fortgeschriebenen ex-ante Wert</b>
2	Ist-Kosten-Erlöse entsprechen der Fortschreibung = ex ante-Ausgleich
3	Ist-Erlöse geringer als fortgeschriebene Soll-Erlöse = ausgleichsfähig ist nur die Differenz zw. fortgeschriebenen Soll-Kosten und Soll-Erlösen
4	Ist-Kosten übersteigen die Soll-Erlöse, Ist-Erlöse entsprechen Soll-Erlösen = ausgleichsfähig ist nur die Differenz zw. Ist-Erlösen und Soll-Kosten
5	Ist-Kosten sind geringer als Soll-Kosten = ausgleichsfähig ist die Differenz zw. Ist-Kosten und Ist-Erlösen zzgl. Gewinnaufschlag in Bezug auf die Kosteneffizienz

# „Braunschweiger Modell“: maximaler ex ante Ausgleich ergibt sich aus fortgeschriebener Gewinn- und Verlustrechnung

**Schritt 1:**  
Gewinn- und Verlustrechnung

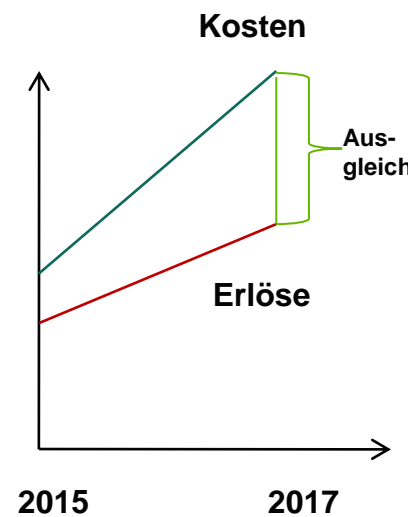
**Schritt 2:**  
Trennungsrechnung

**Schritt 3:**  
Indizierung 90% Kosten jeweils für 2 Jahre

**Schritt 4:**  
Gewinnaufschlag

Gesamtunternehm en (Einzugungen gemäß GuV)		Aufgabenträger	
<b>Umsatzerlöse</b>	100,00 €	Verbandsmitglied II	Verbandsmitglied II
<b>Material- und Personalaufwand</b>	71,00 €	Kommerzieller Verkehr	Gemeinwirtschaftlicher Verkehr
<b>Personalaufwand</b>	14,00 €	fahrzeitabhängige Kosten	fahrzeitabhängige Kosten
<b>Material- / sonstigen Aufwendungen und Abschreibungen</b>	57,00 €	kilometerabhängige / fahrzeuganzahlabhängige Kosten	kilometerabhängige / fahrzeuganzahlabhängige Kosten
<b>Sonstige</b>	8,00 €		

zzgl. Gewinnaufschlag



bezogen auf die Leistungen unter Anwendung des Höchstariffs

## Ihr Ansprechpartner



Jörg Niemann

Rödl & Partner Hamburg  
Kehrwieder 9  
20457 Hamburg  
Telefon +49 (40) 229 297 733  
Telefax +49 (40) 229 297 779  
joerg.niemann@roedl.com  
www.roedl.de

### Ausgewählte aktuelle Referenzen:

- BMVI: rechtliche Beratung zum Aufbau digitaler Infrastruktur für den ÖPNV (2018, laufend)
- BMVI: rechtliche Ausgestaltung des Rechtsrahmens für autonome Kleinfahrzeuge im ÖV (2017, laufend)
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen: Finanzierung des Ausbildungsverkehrs – landesrechtliche Neuregelung des 45a PBefG (2015/2016)
- Salzburger Verkehrsverbund: Errichtung einer die Staatsgrenzen-überschreitenden Verbundorganisation (2015 laufend)
- Stadt Gera: Direktvergabe nach der Insolvenz der Geraer Verkehrsbetriebe (2014/2016)
- Landtag NRW: Sachverständiges Mitglied der Enquete Kommission des Landtages zur Finanzierung des ÖPNV (2014-2016)
- AK Bahnpolitik : Ermittlung des Finanzierungsbedarfs im Rahmen der Revision der Regionalisierungsmittel (2012-2014)