

Covid-19: Ermittlung des Jahresverlustes im Rahmen der Kosten- und Leistungsrechnung

1 Ausgangslage

Während der Covid-19-Pandemie und der Lockdown-Zeit im Frühling 2020 haben die Transportunternehmen auf behördliche Verordnung das Angebot teilweise deutlich reduziert, und/oder gewisse Angebote wie zum Beispiel den touristischen Verkehr ganz eingestellt. Auf gewissen Linien kam es zudem zu Mehrleistungen, um die Distanzregelungen einhalten zu können. Für Transportunternehmen, welche in ihrem Kostenrechnungsmodell Deckungsdifferenzen kennen, stellt sich die Frage, wie die Differenz zwischen Plan- und Ist-Leistungen an die verschiedenen Produkte und Sparten verrechnet werden sollen.

Die Kommission Finanzen hat sich in ihrer Sitzung vom 17. August 2020 zu diesem Thema ausgetauscht. Das BAV wies die Kommission darauf hin, dass diese offene Frage nach der Verteilung von Kosten und Erlösen in der Ist-Rechnung 2020 in der Branche zu klären ist und ein Lösungsvorschlag präsentiert werden soll.

Der Lösungsvorschlag gilt sowohl für den touristischen Verkehr als auch für den Ortsverkehr.

2 Lösungsvorschläge KFin

Die Kommission Finanzen hat zwei Lösungsvorschläge, ein Ist-Kosten-Modell (RhB) und ein Plankosten-Modell (Postauto), unter die Lupe genommen und dazu die wichtigsten Kostenblöcke aufgelistet. Die Kommission schlägt zwei in sich konsistente Lösungsansätze vor; die Transportunternehmen müssen dasjenige Modell anwenden, welches ihren Grundsätzen der Vollkostenrechnung am nächsten kommt. Es handelt sich bei den präsentierten Lösungsvorschlägen um Beispiele. Abweichende Regelungen sind nicht ausgeschlossen. Grundsätzlich liegt die Kosten- und Leistungsrechnung in der Verantwortung der Unternehmung, fallweise sind Rücksprachen mit den Bestellern nötig. Die Rechnungslegungsgrundsätze beziehen sich auf das finanzielle Rechnungswesen.

In beiden Modellen ist sicherzustellen, dass:

- jeder Entscheid subventionskonform in der Betriebsbuchhaltung umgesetzt werden kann.
- Transparenz und Nachvollziehbarkeit gewährleistet werden muss.
- die IST-Verrechnung nach den Vorgaben nach Art. 13 RKV weitergeführt werden kann und am Periodenende die aufgelaufenen Deckungsdifferenzen oder remanente Kosten verursachergerecht und transparent verrechnet werden.
- die Ertragseinbussen wie angefallen ersichtlich sind.
- die Linien mit Leistungsreduktion im Umfang eines nachvollziehbaren Deltas Plan-IST nachbelastet werden.

2.1 Modell Ist-Kosten (RhB)

Kostenblock	Kosten für	Verrechnung	Deckungsdifferenz
Fahrleistungen Personal	Lokführer	Ist-Leistungen * Plantarif sowie fixer %-Anteil an Unproduktivität	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
	Zugbegleiter	Ist-Leistungen * Plantarif	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
	Rangierarbeiter	Ist-Leistungen * Plantarif	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
Rollmaterial	Triebfahrzeuge (variable Kosten)	Ist-Kosten auf Basis Ist-Leistungen	-
	Triebfahrzeuge (fixe Kosten)	Ist-Kosten auf Basis Plan-Leistungen	-
	Anhängfahrzeuge (fixe und variable Kosten)	Ist-Kosten auf Basis Ist-Leistungen	-
Andere Leistungen	Trassenpreis	Auf Basis Ist-Leistungen & Ist-Erträge (DB) * Tarife gem. Vorgaben BAV	-
	Vertriebs-Gemeinkosten	Ist-Kosten auf Basis Ertrag oder Expertenschlüssel ¹	-
	Verwaltungs-Gemeinkosten	Ist-Kosten auf Basis Betriebsaufwand	Auf Basis Ist-Leistungen

Ausgangslage resp. Voraussetzungen:

- Kosten-/Leistungsrechnung ist auf einen Normalbetrieb ausgerichtet.
- Personal und Fahrzeugressourcen sind auf Normalbetrieb ausgerichtet.
- Aufgrund Betriebsstopp resp. -reduktion nur beschränkte Kosteneinsparungen möglich, z.B. bei Unterhalt Rollmaterial oder Trassenpreis.
- Für den Monat April wurde Kurzarbeitsentschädigung gewährt (bei 100% Lohnzahlung). Ab Mai wurde sehr dediziert auf Zeitabbau (Ferien, Über- und Mehrzeiten) gearbeitet, zwecks Kostenreduktion soweit möglich.
- Die Kurzarbeitsentschädigung wird auf diejenigen Kostenstellen verbucht, welche die Kurzarbeit geleistet haben (Reduktion der Fixkosten resp. Personalkosten).
- Bei den Triebfahrzeugen gibt es bisher keine standardisierte Unterscheidung in fixe und variable Kosten, dafür steht einen pragmatischen Weg für die Aufteilung im Vordergrund (z.B. Abschreibungen = fix, restliche Kosten = variabel).

¹ Sofern die Verrechnung auf Basis Ertrag (Basis-Variante) keine «faire» und transparente Ergebnisse liefert, können begründete Anpassungen und Verrechnungen gemäss dokumentierte Schätzungen von internen Spezialisten (Experten und Kenner des Themas) angewendet werden.

2.2 Modell Plankosten – Kapazitätsorientierung (Postauto)

Kostenblock	Kosten für	Monatliche Verrechnung ²	Deckungsdifferenzen
Betrieb	Betriebsmitarbeiter National, Gebiet und Zone (Teamleiter)	Anzahl Fahrzeuge gem. Offerte Plan-tarif resp. Bezugsbasis Betriebskosten Zone	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
Fahrpersonal	Löhne Fahrpersonal inkl. übrige Personalkosten FP	Ist-Menge (Fahrplanstunden Fahrpersonal) * Plantarif	Verteilung DD auf nicht erbrachter geplanter Leistung ³
Fahrzeuge	Variable Fahrzeugkosten	Ist-Menge (prod. Km) * Plantarif	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
	Treibstoffkosten	Kalkulierte Menge (Liter) ⁴ * Plantarif	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
	Fixe Fahrzeugkosten, Abschreibungen, Fremdkapitalzinsen	Anzahl Fahrzeuge gem. Offerte * Plantarif	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
Kontrollpersonal	Kostenkontrollpersonal inkl. Infrastruktur	Plan-Menge ⁵ (Kontroll-Std.) * Plantarif ⁶	Proportionale Nachbelastung auf Kostenträger
Overhead	Marketing Management (Leitung, Strategie, Innovation etc.)	Umlage Ist-Kosten zu Ist-Bezugsbasis	N/A
	Vertrieb	Umlage Ist-Kosten zu Ist-Bezugsbasis (Verkehrseinnahmen)	N/A

Ausgangslage:

- Kosten-/Leistungsrechnung ist auf einen Normalbetrieb ausgerichtet.
- Personal und Fahrzeugressourcen sind auf Normalbetrieb ausgerichtet.
- Kosteneinsparungen wurden vor allem bei den variablen (KM abhängigen) Kosten wie z.B. Treibstoff realisiert.
- Ohne Berücksichtigung allfälliger Kurzarbeitsentschädigungen bleiben die Fahrpersonalkosten auf einem ähnlichen Niveau wie zum Normalbetrieb.
- Fahrpersonalkosten, welche durch Minderleistung nicht reduziert werden können, werden als Fixkosten betrachtet.
- Durch die temporär veränderte Kostenallokation auf Basis der vorgehaltenen Kapazitäten soll verhindert werden, dass das weiterhin geleistete Grundangebot in den konzessionierten Verkehren übermässig belastet wird.

² Alle monatlichen Verrechnungen kumuliert ergeben den Jahresabschluss (Linien- und Spartenrechnung)

³ Abweichung zu Blueprint/Standard

⁴ Aufgrund der Ist-Menge an km werden die pro Linie durchschnittlich verbrauchten Liter errechnet = kalkulierte Menge (Liter)

⁵ Die Verteilung nach Plan soll sicherstellen, dass alle Kostenträger die weiterhin bestehenden Kosten (insb. Lohnkosten) tragen, da eine Ist-Verteilung auf allenfalls verbleibenden Kostenstellen mit entsprechender Allokation der Deckungsdifferenzen genau zu einer nicht korrekten asymmetrischen Belastung geführt hätte. Allfällige Minderkosten durch Ausleihe und Kurzarbeit würden mittels DD denselben Linien gutgeschrieben.

⁶ Abweichung zu Blueprint/Standard

2.3 Übrige Transportunternehmen mit Modell IST-Kostenrechnung zu Vollkosten

Für Transportunternehmen, welche lediglich eine Kostenrechnung zu IST-Kosten nach dem Vollkostenprinzip anwenden, empfiehlt es sich, die Werteflüsse der Grundkosten inkl. der Fixkosten nicht proportional, wie die variablen Kosten zu verteilen, sondern aufgrund der Planbasis die Werteflüsse so anzupassen, dass infolge der Betriebsunterbrüche Quersubventionierungen vermieden werden.

3 Umgang mit Deckungsdifferenz

Entscheidend ist, dass ein bewusster, in sich konsistenter Umgang mit den Deckungsdifferenzen gefunden werden muss. Dabei muss berücksichtigt werden, dass

- bei einer leistungsbasierten IST Verteilung (z.B. aufgrund KM) der Fahrzeug-Fixkosten, keine Belastung auf der geplanten aber nicht erbrachten Leistung erfolgt. Die Fahrzeugressourcen sind auf einen Normalbetrieb ausgerichtet und die Fixkosten für die nicht erbrachten Leistungen können nicht kurzfristig abgebaut werden, daher ist bei den Deckungsdifferenzen aus «fixen Fahrzeugkosten» eine Belastung auf den nicht erbrachten Leistungen analog Normalbetrieb/Normalfahrplan vorzunehmen.
- nicht proportional zur Leistungsreduktion abbaubare Personalkosten (unter anderem nur durch Erhalt von Kurzarbeitsentschädigung oder Ferien- und Überzeitabbau möglich) einen Fixkostencharakter haben. Diese sind ebenfalls möglichst verursachergerecht auf die nicht erbrachten Leistungen zu belasten (Planleistungen).
- bei den Verwaltungs- und Vertriebsleistung keine Anpassungen notwendig sind, sofern diese mittels Zuschlagskalkulation erfolgen und die Basis der Verteilung (Betriebsaufwand oder Produktionskosten) anhand der Fixkostenbetrachtung im Betrieb, Fahrpersonal und den Fahrzeugen berücksichtigt wurde.
- bei direkter Zuteilung von Overheadkosten auf die Linien ebenfalls keine Anpassung vorzunehmen ist.
- bei einer Verteilung der Overheadkosten aufgrund der Erträge, ebenfalls geprüft werden muss, dass nicht Fixkosten aus dem unkonzessionierten Bereich den konzessionierten Sparten belastet wird.

4 Umsetzung

Das Vorgehen wurde zwischen VöV und BAV abgestimmt und die Kantone konsultiert. Die geltenden Vorgaben sollten im Anschluss durch das BAV an die Transportunternehmen kommuniziert werden.

5 Anhang

Datum	14.12.2020
Version	1.4
Verfasser	Kommission Finanzen VöV
Empfänger	BAV: z.H. Michel Jampen und Karin Salzmann VöV: Mitglieder Kommission Finanzen, Bernhard Adamek
Status	<input type="checkbox"/> in Arbeit <input checked="" type="checkbox"/> freigegeben/definitiv