

Anlage 3e

Nachweis der Parameter für die Berechnung der Sollkostenhochrechnung

Hinweis:

In der hiesigen Darstellung wird der Ausgleich der Aufwendungen der Koveb bzw. Betreiberin für die Vorhaltung, Unterhaltung und den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur behandelt wie alle anderen Kosten- und Aufwandsgrößen der nach dem öDA geschuldeten Leistungen. Tatsächlich sind aber Vorgaben des Aufgabenträgers in Bezug auf den Bau und die Vorhaltung von Infrastruktur und die dafür geschuldeten Ausgleichsleistungen nicht Gegenstand der VO (EG) 1370/2007. Insofern ist noch zu klären, wie im hiesigen Fall konkret verfahren werden soll. Aus Gründen der Stringenz der ökonomischen Planung der Koveb und der Regelungen zu Preisanpassungen und Revisionen erscheint es aber zielführend, den Ausgleich für die Leistungen bezüglich der Infrastruktur analog zu regeln.

Um bereits über die Festlegung der Ausgleichsparameter eine übermäßige Ausgleichsleistung an die Betreiberin zu vermeiden, dürfen die berücksichtigungsfähigen Kosten nicht allein im Nachhinein anhand der tatsächlichen Kosten der Betreiberin gemäß Kostenrechnung/GuV ermittelt werden, sondern diese müssen sich zusätzlich an vorab festzulegenden objektiv angemessenen Soll-Kosten für die zu erbringende Personenbeförderungsleistung bemessen lassen.

Die Soll-Kosten stellen dabei die maximal zulässige Grenze für den Ausgleich von Defiziten aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Betreiberin dar.

Für die Feststellung des maximal ausgleichsfähigen Betrages gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) i) VO (EG) Nr. 1370/2007 soll daher eine Berechnung der Soll-Kosten anhand einer analytischen Parametrisierung nach den geforderten Leistungsmengen und den diesbezüglichen Qualitätsvorgaben wie folgt erfolgen:

I. Definitionen der Leistungsgrundlagen und Abgrenzung von Eigenleistungen der Betreiberin und von Leistungen der Unterauftragnehmer (UA)

Zur Ermittlung der Soll-Kosten gem. Abschnitt II und zur Abrechnung der Leistungen sind unterschiedliche Bezugsgrößen der Leistungserstellung maßgeblich. Im Rahmen dieses ÖDA werden die Bezugsgrößen wie folgt definiert und ermittelt:

- Wagen-Kilometer (Wagen-km) sind alle Laufleistungen von zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugen (Regelbusse in verschiedenen Größen, sonstige Fahrzeuge zur Personenbeförderung, also bspw. Kleinbusse und Taxis). Die Menge der Wagen-km wird ermittelt anhand der korrespondierenden Aufschriebe der jeweiligen Tachostände zum Jahresende.
- Nutz-Kilometer (Nutz-km) sind Laufleistungen von zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugen, die von den Fahrgästen genutzt werden können. Die Menge der Nutz-km wird ermittelt anhand der auf dem genehmigten Linienweg erbrachten Wagen-km.
- Fahrplan-Kilometer (Fpl-km) sind die Laufleistungen von zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugen, die von Fahrgästen genutzt werden können, jedoch nur soweit sie zur Erstellung der in den genehmigten Fahrplänen veröffentlichten Fahrten benötigt werden, ohne die im Fahrplan nicht dargestellten Fahrten wie z.B. notwendige Verstärkerfahrten, wie sie zur Sicherstellung der notwendigen Beförderungskapazität ggf. von der Betreiberin zusätzlich erbracht werden, und ohne für Fahrgäste nicht nutzbare Einsetz-/Aussetzfahrten, Werkstattfahrten o.a. nicht im Fahrplan veröffentlichte Fahrten. Die Menge der zu erbringenden Fahrplankilometer wird ermittelt anhand der Anzahl der im genehmigten Fahrplan veröffentlichten Fahrten und der jeweiligen Linienwege (Soll-Menge). Im Fahrplan veröffentlichte zusätzliche Fahrten sowie in Sonderfahrplänen veröffentlichte Fahrten (z.B. zu Veranstaltungen, wegen Umleitungen o.a.) fließen in die Menge der Fpl-km (Soll-Menge) ein.

Die Aufteilung der Menge der Fpl-km zwischen der Betreiberin (Eigenleistungen) und möglichen Unterauftragnehmern (UA) (vgl. § 2 Kostensätze P I und PIV) erfolgt im Verhältnis der Anteile der Betreiberin ($Fpl\text{-}km_{(Betr.)}$) zu den UA-Anteilen ($Fpl\text{-}km_{(UA)}$). Die Betreiberin ist berechtigt, unter Wahrung der Vorgaben des ÖDA hiervon abweichend Leistungen von Unterauftragnehmern zu beziehen oder Leistungen selbst zu erbringen.

Die Betreiberin nimmt die Leistungen von Unterauftragnehmern nach eigenen Erwägungen der technisch-betrieblichen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile sowie nach verfügbaren Angeboten von geeigneten Unternehmen in Anspruch. Zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme ist dies nicht geplant, ohne dass damit eine dauerhafte Festlegung diesbezüglich getroffen wäre.

Wenn und soweit die Betreiberin zu einem späteren Zeitpunkt mehr oder weniger Leistungen selbst erbringt bzw. erbringen will oder muss, weil sie zum Beispiel keine geeigneten Angebote von möglichen Auftragsunternehmen mit ausreichender Qualität und Leistungsfähigkeit erhält, wird sie die Stadt darüber unverzüglich informieren. Die Betreiberin wird die resultierenden Folgen für die Kostensätze P I und P IV ökonomisch korrekt ermitteln und der Stadt als angepasstes Angebot übersenden. Der Stadt ist es überlassen, das Angebot so anzunehmen oder darüber auch in Bezug auf Änderungen am Leistungsvolumen und/oder an der Leistungsqualität mit der Betreiberin in Verhandlungen zu treten.

Die Differenz von Wg-km und Nutz-km wird von Leer-, Verbindungs- und Werkstattfahrten bestimmt. Die Differenz von Nutz-km und Fpl-km wird positiv bestimmt von Verstärkerfahrten, die eine Regelfahrt mit nicht ausreichender Kapazität durch eine ergänzende Fahrt verstärken; die Differenz von Nutz-km und Fpl-km wird negativ bestimmt von im Fahrplan angebotenen Fahrten bzw. Teilfahrten bzw. Teillängen von Fahrten, die im bedarfsgesteuerten Verkehr von den Fahrgästen nicht abgefordert werden.

II. Soll-Kosten

- (1) Zur Ermittlung der Höhe des zulässigen Ausgleichs gem. ÖDA werden zunächst die maximal ausgleichsfähigen Soll-Kosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorab festgelegt. Folgende Soll-Kostensätze werden im Einzelnen zugrunde gelegt:

(1)P I Fahrleistungsabhängige Soll-Kosten der Betreiberin

Die fahrleistungsabhängigen Soll-Kosten der Betreiberin nehmen Bezug auf das Volumen der Fpl-km, welches von der Betreiberin selbst erbracht wird ($Fpl\text{-}km_{(\text{Betr.})}$) und enthalten sämtliche fahrleistungsbezogenen Kosten. Der von der Betreiberin erbrachte Anteil der Leistungserstellung ergibt sich aus § 1 Satz 1 dritter Spiegelstrich. Darunter fallen insbesondere die Kosten für Kraftstoffe, Hilfsstoffe, Verschleiß- und Ersatzteile sowie die fahrleistungsabhängige Instandhaltung. Zusätzlich sind hier die Kosten der Vertriebstechnik verrechnet. Diese Kosten sind pro Fahrplankilometer kalkuliert, d.h. die Aufwendungen für sämtliche Wagen-km einschließlich Leer-, Verbindungs- und Werkstattfahrten sind in diesem Soll-Kostensatz eingerechnet. Die Soll-Kosten P I ermitteln sich wie folgt:

$$P I = Fplkm_{(\text{Betr.})} \times SK I \text{ [€/Fpl-km]}$$

(2) P II Fahrzeitabhängige Soll-Kosten der Betreiberin:

Den zeitabhängigen Soll-Kosten sind sämtliche fahrzeitabhängige Kosten (Kosten für das Fahrpersonal) zugeordnet. Diese Kosten sind pro Fahrplan-Stunde (Fpl-h), wie sie von der Betreiberin selbst erbracht werden (Fpl-h_(Betr.)), kalkuliert, d.h. sämtliche zu vergütende Dienstzeiten im Rahmen des Fahrdienstes (inkl. Werkstatt- und Verwaltungsfahrern und ohne Abststellungen des Fahrdienstes für sonstige betriebliche Aufgaben) wie Vorbereitungs- und Abschlusszeiten, Wendezeiten, Leer- und Verbindungsfahrten, Ausbildungs- und Schulungszeiten, Reservedienste etc. sind in diesem Sollkostensatz eingerechnet. Die Soll-Kosten P II ermitteln sich wie folgt:

$$P II = Fpl-h_{(Betr.)} \times SK II \text{ [€/Fpl-h]}$$

(3) P III Fahrzeugabhängige Soll-Kosten der Betreiberin:

Den fahrzeugabhängigen Soll-Kosten sind sämtliche direkt zurechenbaren Fix-Kosten für die Vorhaltung und Bereitstellung der für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte inkl. Fahrzeugreserve zugeordnet; Maßstab ist die Anzahl aller Fahrzeuge, wie sie von der Betreiberin selbst eingesetzt werden [Fzg_(Betr.)]. Dazu gehören insbesondere Abschreibung/Miete/Leasing, Versicherungen sowie die laufleistungsunabhängigen Instandhaltungsaufwendungen. Diese Kosten sind pro Fahrzeug und Jahr kalkuliert. Im Fall von Leistungsmehrungen und –minderungen sind die jeweils effektiv zusätzlich oder geringer anfallenden Aufwendungen der Fahrzeugflotte unter Ansatz der jeweils aktuellen Beschaffungskosten und Förderbedingungen bzw. kostenwirksam entfallenden Abschreibungen/Mieten/Leasinggraten etc. anzusetzen. Die Soll-Kosten P III ermitteln sich wie folgt:

$$P III = Fzg_{(Betr.)} \times SK III \text{ [€/Fzg]}$$

(4) P IV Soll-Kosten der eingesetzten Unterauftragsnehmer:

Diese Soll-Kosten enthalten alle Kosten der Leistungserstellung der von der Betreiberin eingesetzten Unterauftragnehmer (UA) im Bedienungsgebiet der Betreiberin. Der von Unterauftragnehmern erbrachte Anteil der Leistungserstellung ergibt sich aus § 1 Satz 1 dritter Spiegelstrich. Die Soll-Kosten werden branchenüblich als Kostensatz je Fpl-km_(UA) der Unterauftragsnehmer abgebildet. In dem Kostensatz sind alle betriebs- und umlaufspezifischen Effekte, wie sie für die Kostenhöhe und die Kostenstruktur maßgeblich sind, abgebildet. Die Kalkulation der Unterauftragnehmer hat auch die spezifischen Kalkulationszuschläge für Leer-, Verbindungs- und Werkstattfahrten sowie für das eigene Ein- und Ausrücken zur ersten Haltestelle sowie Art und Größe der Fahrzeuge zu berücksichtigen. Die Unterauftragnehmer haben im Rahmen ihrer Angebote an die Betreiberin alle Teilkosten abschließend zu kalkulieren, inkl. den Overheads sowie einem Anteil

bzw. Zuschlag für Wagnis und Gewinn. Die Soll-Kosten P IV ermitteln sich wie folgt:

$$P\ IV = Fpl\text{-}km_{(UA)} \times SK\ IV\ [€/Fpl\text{-}km_{(UA)}]$$

(5) P V Soll-Kosten betriebliche Steuerung, Service und Vertrieb sowie Overhead:

Die Soll-Kosten der betrieblichen Steuerung, für Service und Vertrieb sowie für den Overhead errechnen sich als Jahrespauschalbetrag je Fahrplankilometer, multipliziert mit den bestellten Fahrplankilometern in Gänze, $Fpl\text{-}km_{ges} = Fpl\text{-}km_{(Betr.)} + Fpl\text{-}km_{(UA)}$, und decken die Kosten, welche durch die entsprechenden Bedarfe entstehen und die nicht in den Parametern P I bis P IV sowie P VI abgebildet sind. Die Soll-Kosten P V ermitteln sich wie folgt:

$$P\ V = Fpl\text{-}km_{ges} \times SK\ V\ [€/Fpl\text{-}km_{ges}]$$

(6) P VI Soll-Kosten Haltestelleninfrastruktur:

Die Soll-Kosten aus der Vorhaltung und Unterhaltung sowie aus dem Ausbau der Haltestelleninfrastruktur (inkl. Wartehäuschen) werden zum weit überwiegenden Anteil aus zukünftigen Aufwendungen für die Planung und den Ausbau der Infrastruktur bestimmt. Sie können daher nicht parametrisiert abgebildet werden und werden folglich nach der jeweiligen laufenden und gültigen Planung bemessen. Ausgenommen von dieser Bemessung nach der laufenden Planung sind die Soll-Kosten für den Personalaufwand der dafür beschäftigten Personale der Betreiberin, die in P V inkludiert sind. Die Soll-Kosten P VI ermitteln sich demnach wie folgt:

$$P\ VI = SK\ VI_{(Plan\ Betr.)}\ [€]$$

Die Soll-Kosten $P_{(ges.)}$ stellen sich in Summe wie folgt dar:

$$P_{(ges.)} = P\ I + P\ II + P\ III + P\ IV + P\ V + P\ VI$$

- (2) Die Höhe der Soll-Kosten-Bestandteile P I bis P VI wird zunächst durch eine unabhängige fachgutachterliche Kostenanalyse der Ist-Kosten der Betreiberin für das Jahr 2019 sowie die Planungen der Betreiberin für die Jahre 2020 und 2021 auf der Basis der Kostenrechnung des Unternehmens, wie sie Gegenstand der BWA und des Jahresabschlusses sind, Cent-genau für alle Kostenkomponenten differenziert

ermittelt. Demnach entspricht die Summe der Soll-Kosten über alle Kostenbestandteile P I bis P VI für das Jahr 2021 den geplanten Kosten der Betreiberin für das benannte Jahr. Die Ermittlung der Höhe der Soll-Kosten ist zunächst auf der Grundlage eines unabhängigen fachkundigen Gutachters gemäß der Vorgabe in Art. 4 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Vermeidung einer übermäßigen Ausgleichsleistung für das Basisjahr 2021 bezogen auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Betreiberin ab Betriebsaufnahme zum Jahreswechsel im Dezember 2020 zu ermitteln. Die Methodik und Vorgehensweise zur Bestimmung der Soll-Kosten und die dabei erforderlichen Abgrenzungen und Bewertungen sind in **Anlage 3d** in einem gesonderten Vermerk dokumentiert.

- (3) Die Soll-Kosten gemäß Absatz 1 werden zugunsten der Betreiberin um einen angemessenen Gewinn gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 erhöht. Als angemessener Gewinn in vorstehendem Sinne wird eine Umsatzrendite in Höhe von 2% für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr, berechnet als Aufschlag in Höhe von 2,041% auf die vorab kalkulierten Kosten P I bis P V im Rahmen der Abrechnung angesetzt. Dieser wird im Folgenden als Wagnis- und Gewinnzuschlag bezeichnet.
- (4) Der nach Absatz 3 festgelegte Wagnis- und Gewinnzuschlag wird bei Bedarf, spätestens jedoch im Jahr 2023 mit Wirkung ab dem 01.01.2022 im Zusammenhang mit der ersten turnusmäßigen Revision der Soll-Kosten (Ziffer II. Nr. 1 lit. a) der Anlage 2) von dem nach Ziffer II. Nr. 1 lit. a) (2) der Anlage 2 beauftragten Gutachter auf seine Angemessenheit und die Übereinstimmung mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 überprüft und ggf. neu festgelegt.

III. Jährliche Fortschreibung der Soll-Kosten

- (1) Die Soll-Kosten nach § 2 Abs. 1 werden jährlich wie folgt an die Preisentwicklung angepasst. Dabei ermittelt sich der Soll-Kosten-Satz des jeweiligen Jahres $n+1$ auf der Basis des Soll-Kosten-Satzes für das Jahr n , multipliziert mit dem indizierten Preisanstieg des Jahres n . Die anfänglich bestimmten Soll-Kosten zum Preisstand für das Jahr 2021 stellen das Basisjahr 0 dar. Eine Anpassung für diesen Preisstand erfolgt rückwirkend mit Bekanntwerden der realen Kostensteigerungen im Vergleich zu den eingerechneten Annahmen für die Preissteigerungen zum Zeitpunkt der Ermittlung der Soll-Kosten für das Jahr 2021 bzw. mit der ersten turnusmäßigen Revision gem. Anlage 2, Abschnitt II. Nachweis der Soll-Kostenhochrechnung.

a) P I Fahrleistungsabhängige Soll-Kosten:

Fortschreibung der fahrleistungsabhängigen Kosten anteilig gemäß der Entwicklung des Jahreswertes des Index „Erzeugerpreise gewerblicher Produkte“ des Statistischen Bundesamtes für „Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher“ (Fachserie 17, Reihe 2) als Index $P I_{(Energie)}$; für die laufleistungsabhängigen Kosten für die Unterhaltung der Fahrzeuge Fortschreibung der Personalkosten durch

wertgleiche Übernahme des Tarifergebnisses für den VAV (Index $P I_{(Personal)}$) sowie gemäß Index „Teile und Zubehör für Kraftwagen und Verbrennungsmotor“ (Index $P I_{(Teile)}$), Fortschreibung sonstiger Kostenbestandteile gemäß Index „Gewerbliche Erzeugnisse insgesamt“ (Index $P I_{(Erzeugn)}$). Der Gesamtindex Index $P I$ ermittelt sich aus den gewichteten Einzelindizes durch Addition wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Index } P I_{(n)} = & W\% \times \text{Index } P I_{(Energie)} + X\% \times \text{Index } P I_{(Personal)} \\ & + Y\% \times \text{Index } P I_{(Teile)} + Z\% \times \text{Index } P I_{(Erzeugn)} \end{aligned}$$

Damit errechnet sich dann die Anpassung der Soll-Kosten $P I$ wie folgt:

$$P I_{(n+1)} = P I_{(n)} \times \text{Index } P I_{(n)}$$

b) P II Fahrzeitabhängige Soll-Kosten:

Fortschreibung der Personalkosten der Betreiberin durch wertgleiche Übernahme des Tarifergebnisses des VAV wie folgt; Maßstab für die Indizierung Index $P II_{(n)}$ ist im jeweiligen Jahr n die Anpassung der Ecklohngruppe. Die Fortschreibung der zeitabhängigen Soll-Kosten $P II$ gestaltet sich wie folgt:

$$P II_{(n+1)} = P II_{(n)} \times \text{Index } P II_{(n)}$$

c) P III Fahrzeugabhängige Soll-Kosten:

Fortschreibung der Fahrzeugkosten anteilig gemäß der Entwicklung des Jahreswertes des Index „Erzeugerpreise gewerblicher Produkte“ des Statistischen Bundesamtes für „Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken“ (Fachserie 17, Reihe 2) (Index $P III_{(Produkte)}$); Fortschreibung der lauleistungsunabhängigen Kosten für die Unterhaltung der Fahrzeuge gemäß Index „Teile und Zubehör für Kraftwagen und Verbrennungsmotor“ (Index $P III_{(Teile)}$); Fortschreibung der personalabhängigen Kostenkomponenten durch wertgleiche Übernahme des Tarifergebnisses des VAV (Index $P III_{(Personal)}$); Fortschreibung sonstiger Kostenbestandteile gemäß Index „Gewerbliche Erzeugnisse insgesamt“ (Index $P III_{(Erzeugn)}$). Der Gesamtindex Index $P III$ ermittelt sich aus den Einzelindizes durch Addition der gewichten Teilindizes wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Index } P III_{(n)} = & A\% \times \text{Index } P III_{(Produkte)} + B\% \times \text{Index } P III_{(Teile)} \\ & + C\% \times \text{Index } P III_{(Personal)} + D\% \times \text{Index } P III_{(Erzeugn)} \end{aligned}$$

Damit errechnet sich dann die Anpassung der Soll-Kosten $P III$ wie folgt:

$$P_{III(n+1)} = P_{III(n)} \times \text{Index } P_{III(n)}$$

d) P IV Soll-Kosten der eingesetzten Unterauftragnehmer

Die Soll-Kosten der eingesetzten Unterauftragnehmer werden entsprechend der tatsächlichen Preissteigerung der Leistungen aus allen Unterauftragnehmerverträgen der Betreiberin, wie sie über alle Verträge des Unternehmens im Durchschnitt gelten, fortgeschrieben. Berücksichtigung finden jedoch nur diejenigen Leistungen und Verträge, die von der Betreiberin im Rahmen von förmlichen Vergabeverfahren im Wettbewerb vergeben wurden. Wenn und soweit nicht alle Preise bzw. Leistungen nach den gleichen Bedingungen fortgeschrieben werden, so werden die Preise nach dem nach den Fahrplankilometern gewichteten Durchschnitt der Einzelfortschreibungen fortgeschrieben. In den förmlichen Vergabeverfahren der Betreiberin entspricht diese Vorgabe für die Preisfortschreibung den Leistungen der Unterauftragnehmer, die entweder der Preisentwicklung vergleichbarer Leistungen im regionalen Umfeld entsprechen und unabhängig dokumentiert sind oder die den gewichteten Kostenanteilen der Komponenten der Leistungserstellung der Unterauftragnehmer, jeweils fortgeschrieben mit öffentlich dokumentierten Preisindizes je Komponente, entsprechen. Im Zweifelsfall gelten die Indizes, wie sie für die Preisfortschreibung der Soll-Kosten-Komponenten P I bis P III der Betreiberin genannt sind, als maßgeblich. Die Fortschreibung der Soll-Kosten der eingesetzten Unterauftragnehmer P IV errechnet sich wie folgt:

$$P_{IV(n+1)} = P_{IV(n)} \times \text{Index } P_{IV(n)}$$

e) P V Soll-Kosten der betrieblichen Steuerung, Service und Vertrieb sowie Overhead

Für die indizierbaren Kostenanteile des Index P V Fortschreibung der Personalkosten durch wertgleiche Übernahme des Tarifergebnisses des VAV (Index $P_{V(\text{Personal})}$) und Fortschreibung sonstiger Kostenbestandteile gemäß Index „Gewerbliche Erzeugnisse insgesamt“ (Index $P_{V(\text{Erzeugn})}$). Der Gesamtindex Index P V errechnet sich wie folgt:

$$\text{Index } P_{V(n)} = G\% \times \text{Index } P_{V(\text{Personal})} + H\% \times \text{Index } P_{V(\text{Erzeugn})}$$

Die Fortschreibung der Soll-Kosten errechnet sich wie folgt:

$$P_{V(n+1)} = P_{V(n)} \times \text{Index } P_{V(n)}$$

Darüber hinaus gilt für die inhaltlich gleichen Indizes:

$$\text{Index P I}_{(\text{Personal})} = \text{Index P II}_{(\text{Personal})} = \text{Index P III}_{(\text{Personal})} = \text{Index P V}_{(\text{Personal})}$$

$$\text{Index P I}_{(\text{Erzeug})} = \text{Index P III}_{(\text{Erzeug})} = \text{Index P V}_{(\text{Erzeug})}$$

- (2) Eine Fortschreibung des Soll-Kosten-Bestandteils P VI für die Haltestelleinfrastruktur erfolgt nur mit der Fortschreibung der jeweiligen Planungen für den Ausbau der Infrastruktur.
- (3) Die Fortschreibung der Soll-Kosten-Bestandteile P I bis P V erfolgt gemäß Absatz 1 im Rahmen der Abrechnung mit Wirkung für das gesamte Geschäftsjahr für das Jahr n, auf das sich die Abrechnung bezieht. Grundlage der Anpassung sind die zum Zeitpunkt der Aufstellung der Abrechnung verfügbaren Daten der Preissteigerung des Jahres n. Liegen zu diesem Zeitpunkt der oder die Jahresindizes für das jeweilige Geschäftsjahr noch nicht vor, so tritt als Bezugsgröße an dessen Stelle der durchschnittliche Wert aller veröffentlichten Monatsindizes. Abweichend hiervon erfolgt die Anpassung der Sollkosten „P II Zeitabhängige Sollkosten“ ggf. unterjährig anteilig für den Zeitraum seit Inkrafttreten des Tarifabschlusses. Werden die Sollkosten nach Maßgabe der vorstehenden Sätze angepasst, findet zugleich eine vorläufige Korrektur der Sollkostenbasis für die laufende Abrechnung des jeweiligen Geschäftsjahres und für die Folgejahre statt.