

**Allgemeine Vorschrift des Kreises Herford  
für die Ausbildungspauschale  
nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW  
und die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW  
in der Fassung der 4. Änderungssatzung  
des Kreistages vom 30.06.2017**

## **Präambel**

Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) erhalten ab dem Jahr 2011 eine jährliche Ausbildungsverkehr-Pauschale vom Land Nordrhein-Westfalen nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW. Gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW soll die Verwendung eines Teils dieser Mittel auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Nach Art. 2 lit. I) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist eine allgemeine Vorschrift eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet gilt, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt.

Als allgemeine Vorschrift in diesem Sinne regelt diese Satzung die Einzelheiten der Weiterleitung der dem Kreis als Aufgabenträgern des ÖPNV zugewiesenen Ausbildungsverkehr-Pauschale an die in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW. Damit gewährt der Kreis gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW einen Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Weiterleitung dieser Mittel dient der nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV (Schulwegnutzen).

In Ergänzung hierzu hat der Kreis Herford beschlossen, für Schüler und Auszubildende eine Nutzung des ÖPNV auch in der Freizeit, d.h. außerhalb der Schulzeit bzw. Schulwege, sicherzustellen und den Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für die hierdurch entstehenden Kosten zu gewähren. Die Ausgleichsmittel für den „Freizeitnutzen“ werden aus der allgemeinen ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für Schüler und Auszubildende sollen künftig auch über einen einheitlichen Zeitfahrausweis für diese Nutzergruppe sichergestellt werden. Dieser einheitliche Zeitfahrausweis, der den „Schulwegnutzen“ und den „Freizeitnutzen“ für Schüler und Auszubildende beinhaltet, liegt der Weiterleitung für die Mittel aus der allgemeinen ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zugrunde.

Der Kreistag des Kreises Herford hat aufgrund des § 5 Abs. 1 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 durch Beschluss am 14. 7. 2011 folgende Satzung erlassen, zuletzt geändert durch die 4. Änderungssatzung in der Sitzung des Kreistages am 30.06.2017:

## **Teil 1: Allgemeine Bestimmungen**

### **1 Rechtsgrundlagen, Rechtsform, Zuständigkeit**

#### **1.1 Rechtsgrundlagen**

Diese allgemeine Vorschrift beruht auf § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW i.V.m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.

#### **1.2 Rechtsform**

Diese allgemeine Vorschrift ergeht als Satzung des Kreises gemäß § 5 Abs. 1 KrO NRW.

#### **1.3 Zuständigkeit / Aufgabenträger als zuständige Behörde**

Zuständige Behörde i.S.d. Art. 2 lit. b) und I) VO (EG) Nr. 1370/2007 für den Erlass und die Durchführung der allgemeinen Vorschrift ist der Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Soweit in dieser Satzung von der zuständigen Behörde die Rede ist, ist damit der Kreis als der diese Satzung erlassende Aufgabenträger gemeint.

#### **1.4 Zuständigkeit infolge Delegation**

Soweit der hiesigen zuständigen Behörde künftig im Rahmen von Delegationsvereinbarungen gemäß § 23 Abs. 1 1. Alt. GkG NRW die Zuständigkeit nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und / oder § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW bezogen auf bestimmte Linien/Linienabschnitte oder ein bestimmtes Gebiet übertragen wird, gelten die Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend.

Soweit die hiesige zuständige Behörde künftig im Rahmen von Delegationsvereinbarungen gemäß § 23 Abs. 1 1. Alt. GkG NRW die Zuständigkeit nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und / oder § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW bezogen auf bestimmte Linien/Linienabschnitte oder ein bestimmtes Gebiet auf eine andere Behörde überträgt, finden die Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift darauf keine Anwendung.

## **2 Geltungsbereich**

### **2.1 Geografischer Geltungsbereich**

Diese allgemeine Vorschrift gilt im gesamten Gebiet (räumlicher Zuständigkeitsbereich) des Kreises.

### **2.2 Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten und Definition der Leistungseinheiten sowie Linienbündel**

#### **2.2.1 Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten.**

Diese allgemeine Vorschrift gilt für alle Linienverkehre nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde (Ziff. 2.1), soweit es sich dabei um öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG handelt. Hiervon umfasst sind auch Linienverkehre, die als Bedarfsverkehre betrieben werden. Maßgeblich ist die im jeweiligen Genehmigungsbescheid ausgewiesene Verkehrsform.

Hinsichtlich der durch Delegation begründeten Zuständigkeit bezieht sich die Geltung der allgemeinen Vorschrift auf die in Ziff. 1.4 genannten Verkehre.

#### **2.2.2 Definition der Leistungseinheiten**

Im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift werden die einbezogenen Verkehrsdienste eines Betreibers (Ziff. 2.2.1) getrennt nach unterschiedlichen Leistungseinheiten betrachtet, d.h. sowohl die Berechnung der Anteile an Mitteln nach § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW (Ziff. 6) als auch die Parametrisierung (Ziff. 7) und Überkompensationskontrolle (Ziff. 8) werden für diese Leistungseinheiten getrennt vorgenommen. Die Leistungseinheit wird für diese Zwecke wie folgt definiert:

- Gemeinwirtschaftliche Linienverkehre, für die der Betreiber einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 erhalten hat und für die er Inhaber der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse bzw. der Betriebsführer ist (vgl. Ziff. 4.1), stellen jeweils eine zusammenhängende Leistungseinheit dieses Betreibers dar.
- Eigenwirtschaftliche Linienverkehre des Betreibers innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der hiesigen zuständigen Behörde werden als zusammenhängende Leistungseinheit des Betreibers angesehen.

#### **2.2.3 Definition „Linienbündel“ und „Linie“ bzw. „einzelne Linien“**

##### **2.2.3.1 Linienbündel**

Im Rahmen des Antrags- und Bewilligungsverfahrens nach Ziff. 10 und 17 erfolgt die Aufschlüsselung der maßgeblichen Daten für die einzelnen Leistungseinheiten (Ziff. 2.2.2), differenziert nach Linienbündeln / Linien. Linienbündel / Linien werden für diese Zwecke wie folgt definiert:

a) Linienbündel im engeren Sinne

Ein Linienbündel liegt in folgenden Fällen vor:

- wenn dem Betreiber Genehmigungen nach § 9 Abs. 2 PBefG „gebündelt“ erteilt wurden oder

- wenn der maßgebliche Nahverkehrsplan Linienbündel definiert und das jeweilige Bündel ausschließlich von einem Betreiber bedient wird, der für alle Linien des Bündels Inhaber der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse bzw. der Betriebsführung ist (vgl. Ziff. 4.1). Als ein Betreiber gilt auch eine Gemeinschaft mehrerer Unternehmen, wenn die fraglichen Verkehre aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen bedient werden (vgl. Ziff. 4.1).

#### b) Vorhandene Netze als Linienbündel im weiteren Sinne

Definiert der maßgebliche Nahverkehrsplan keine Linienbündel bzw. liegt keine „gebündelte“ Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG vor, so wird ein vorhandenes Verkehrsnetz als ein Linienbündel behandelt, insbesondere bei Linien, die wirtschaftliche und/oder verkehrliche Verflechtungen i. S. d. § 9 Abs. 2 PBefG aufweisen. In diesem Fall legt der Betreiber mit Antragstellung (Ziff. 10.1 und 17.1) die Bündelung der betreffenden Linien dar. Wenn die zuständige Behörde dem nicht binnen vier Wochen widerspricht, gilt ihre Zustimmung zu dieser gebündelten Betrachtung als erteilt. Buchstabe c) gilt auch für diesen Fall.

#### c) Teile von Linienbündeln

Bei gemischten Linienbündeln (Bedienung eines Linienbündels bzw. eines vorhandenen Netzes durch mehrere Betreiber) werden die jeweils von einem Betreiber bedienten Linien dieses Bündels als ein Linienbündel behandelt.

### 2.2.3.2 Einzelne Linien

Liegt kein Linienbündel i.S.d Ziff. 2.2.3.1 lit. a) bis c) vor, werden die Linienverkehre eines Betreibers jeweils einzeln betrachtet.

## 3 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber

Gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. a) VO (EG) Nr. 1370/2007 wird die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber in dieser allgemeinen Vorschrift wie folgt definiert:

### 3.1 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung: Höchsttarif für Zeitfahrausweise für Auszubildende

Alle Betreiber im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift sind verpflichtet, bei den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs die nachstehenden Höchsttarife nicht zu überschreiten. Der Höchsttarif ergibt sich als Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach den Festlegungen der Ziffer 3.2 bzw. 3.5. Er gilt für die Fahrgastgruppe der Auszubildenden (Ziff. 3.4).

### 3.2 Festlegung des Höchsttarifs / Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs

Der Höchsttarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs wird wie folgt festgelegt:

Es gelten die jeweiligen im Tarif „Der Sechser“ ([http://www.owlverkehr.de/owlv/dl/-tarifbedingungen/01\\_Tarifheft.pdf](http://www.owlverkehr.de/owlv/dl/-tarifbedingungen/01_Tarifheft.pdf)) gemäß Ziff. 6.9 der Tarifbestimmungen festgelegten Preise der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs einschließlich des Semestertickets gemäß Ziff. 7.4 der Tarifbestimmungen als einzuhaltender Höchsttarif. Sofern der Tarif „Der Sechser“ durch einen anderen Tarif ersetzt wird oder in diesem aufgeht („Westfalentarif“), treten an die Stelle der in Satz 2 genannten Ziffern 6.8 und 7.4 der Tarifbestimmungen „Der Sechser“ diejenigen Bestimmungen des Folgetarifs, die inhaltlich diesen beiden Ziffern entsprechen. Soweit in dieser allgemeinen Vorschrift auf Tarifbestimmungen oder Bestandteile des Tarifs „Der Sechser“ Bezug genommen wird, gilt der vorstehende Satz entsprechend bzw. sinngemäß.

### 3.3 Referenztarife und Ermäßigungen

Als Referenztarif für das Monatsticket des Ausbildungsverkehrs wird das Monatsticket Jedermann festgelegt. Die zu gewährende Ermäßigung des Monatstickets des Ausbildungsverkehrs beträgt mindestens 20,01 % gegenüber den Preisen des Monatstickets Jedermann der jeweiligen Preisstufe.

Die Nutzungsbedingungen des Monatstickets des Ausbildungsverkehrs (zeitliche und räumliche Gültigkeit) sind identisch.

Andere Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs haben unter Berücksichtigung von Nutzbarkeitsunterschieden eine Ermäßigung von mindestens 22,01 % zu gewähren.

Nutzbarkeitsunterschiede sind in einem Vermerk dargelegt (Anlage), in dem nachvollziehbar nachgewiesen ist, dass die geforderte Mindestermäßigung für die dort aufgeführten Tickets im Vergleich zum Referenzticket erfüllt ist.

Soweit die zuständige Behörde feststellt, dass die Ermäßigung nicht eingehalten wird, wird ein Ausgleich nur insoweit gewährt, als Tarife, die den Anforderungen an die Mindest-Ermäßigung entsprechen, nicht überschritten werden.

Die Mindest-Ermäßigung bezieht sich auf den Referenztarif in der jeweiligen Preisstufe.

### **3.4 Begünstigter Personenkreis/Bestimmung des Kreises der Auszubildenden**

Als Auszubildende gelten die im Tarif „Der Sechser“ zum jeweils gültigen Stand zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Personen gem. 6.9.1 der Tarifbestimmungen.

### **3.5 Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife**

Für Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife der Verkehrsunternehmen, die außerhalb des Geltungsbereichs des Verbundtarifs „Der Sechser“ angeboten werden, gelten die vorgenannten Bestimmungen sinngemäß.

Der hierbei für die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs in Bezug genommene Referenztarif muss marktfähig sein. Dies ist dann gewährleistet, wenn er für vergleichbar lange Strecken und vergleichbaren Nutzungsmöglichkeiten keine höheren Preise vorsieht als der Verbundtarif „Der Sechser“. Andernfalls hat das Verkehrsunternehmen die Marktfähigkeit vollumfänglich zu beweisen. Gelingt dies nicht, so ist der Referenztarif auf ein marktfähiges Niveau zu begrenzen.

### **3.6 Nachweis von Mindestermäßigungen**

Mit Antragstellung (Ziff. 10.1) hat der Betreiber der zuständigen Behörde seine Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs zu nennen und das Bestehen von Mindest-Ermäßigungen nachzuweisen. Die zuständige Behörde legt die hierfür maßgeblichen Referenztarife und Mindest-Ermäßigungen fest und prüft die Einhaltung der Bestimmungen dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziff. 3.3.

## **4 Weitere Voraussetzungen für die Gewährung der Mittel**

### **4.1 Kreis der Antragsberechtigten / Betreiber**

Antragsberechtigt sind Verkehrsunternehmer nach § 3 PBefG, die Verkehre i.S.d. Ziff. 2.2.1 betreiben (Betreiber). Betreiber ist die natürliche oder juristische Person, die Inhaber von Liniengenehmigungen oder einstweiligen Erlaubnissen nach PBefG ist oder die Betriebsführer gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist.

Im Fall von Gemeinschaftskonzessionen sind die Gemeinschaftskonzessionäre jeweils anteilig entsprechend ihres Leistungsanteils in Wagenkm antragsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.

Im Fall der Betriebsführungsübertragung ist nur der Betriebsführer, nicht auch der Genehmigungsinhaber antragsberechtigt.

### **4.2 Anwendung/Anerkennung von Gemeinschafts-, Übergangs- und landesweiten Tarifen**

Der Ausgleich wird gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 Halbs. 1 ÖPNVG NRW nur Betreibern gewährt, die auf ihren Linienverkehren in dem Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bevolligungsjahr), die

gültigen Gemeinschaftstarife in ihrer jeweils geltenden Fassung (insbesondere Tarif „Der Sechser“ der OWL Verkehr GmbH) und Übergangstarife sowie den landesweiten Tarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder - vorbehaltlich der Regelung in Ziff. 13 dieser allgemeinen Vorschrift - zumindest anerkennen. Sollte in dem betreffenden Jahr die dem Betreiber erteilte Genehmigung bzw. Erlaubnis (Ziff. 4.1) nicht während des gesamten Jahres gelten, so gilt die Anforderung nach Satz 1 nur für die Dauer der jeweiligen Genehmigung bzw. Erlaubnis. Für die Weiterleitung der Pauschalmittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW gelten auch die zusätzlichen Voraussetzungen gemäß Ziff. 13 dieser allgemeinen Vorschrift.

#### **4.3 Weitere Anforderungen**

##### **4.3.1 Anreizregelung**

Gemäß der Anreizregelung nach Ziff. 9 setzt die Gewährung von Mitteln nach dieser allgemeinen Vorschrift voraus, dass die Fahrgäste der Betreiber auf den vom Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Linienverkehren die Mobilitätsgarantie NRW nutzen können.

##### **4.3.2 Verkehrsdienste gemäß personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen**

Voraussetzung für die Gewährung des Ausgleichs ist ferner, dass der Betreiber die von ihm betriebenen und vom Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift umfassten Linienverkehre im Bewilligungsjahr gemäß den ihm erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen einschließlich Zustimmungen zum Fahrplan durchführt.

### **Teil 2: Bestimmungen für den Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW**

## **5. Ausgleich**

### **5.1 Gewährung eines finanziellen Ausgleichs**

Nach Maßgabe des 2. Teils dieser allgemeinen Vorschrift werden den Betreibern gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW Mittel als Ausgleich zu den Kosten gewährt, die bei der Beförderung von Personen mit Zeiffahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, und zwar zur Kompensation der finanziellen Auswirkungen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach Ziff. 3 zurückzuführen sind (Gewährleistung des Schulwegnutzens).

Der Ausgleich wird jeweils auf ein Kalenderjahr bezogen bewilligt (Bewilligungsjahr = Durchführungszeitraum).

### **5.2 Kein Anspruch auf Vollkompensation**

Dieser 2. Teil der allgemeinen Vorschrift begründet keinen Anspruch auf Vollkompensation des finanziellen Nettoeffekts nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007. Ferner besteht nach dem 2. Teil dieser allgemeinen Vorschrift kein Anspruch auf Vollausgleich der Kosten nach Ziff. 5.1.

### **5.3 Begrenzung des Ausgleichs**

Als Ausgleich (Ziff. 5.1) erhält der Betreiber maximal den sich aus § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW ergebenden Betrag gemäß Ziff. 6, soweit dieser die beihilfenrechtliche Obergrenze nicht überschreitet, die sich aus der Festlegung der Parameter nach Ziff. 7 sowie der Überkompensationskontrolle nach Ziff. 8 in Verbindung mit dem Anreizsystem nach Ziff. 9 ergibt (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3).

## **6 Berechnung nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW**

### **6.1 Weiterleitung von Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW**

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 2 ÖPNVG NRW werden vorbehaltlich der in Ziff. 5.3 genannten Einschränkungen und unter den weiteren Voraussetzungen dieser allgemeinen Vorschrift an die Betrei-

ber die auf sie jeweils entfallenden Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW als Ausgleich nach Ziff. 5.1 weitergeleitet.

## **6.2 Hierfür bereitgestelltes Budget**

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW stellt die zuständige Behörde hierfür 87,5 % der auf sie nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW entfallenden Mittel bereit. Die zuständige Behörde legt ab dem Jahr 2012 den für das jeweilige Kalenderjahr bereitgestellten Betrag durch gesonderten Beschluss fest, soweit dieser mehr als 87,5 % betragen soll.

Wenn Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen sowie ggf. bei Dritten vereinnahmte Zinsen gemäß § 11 Abs. 4 Satz 3 ÖPNVG NRW dazu führen, dass das nach Sätzen 1 bzw. 2 bestimmte Budget unter 87,5 % der Summe aus den Mitteln nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW zuzüglich den jeweiligen Zinsen liegen würde, erhöht sich das Budget um den jeweiligen Differenzbetrag, sodass gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW insgesamt 87,5 % der Gesamtmittel aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift ausgekehrt werden.

## **6.3 Maßstab für die Weiterleitung der Mittel**

Die Ermittlung der Anteile der Betreiber an diesem Budget (Ziff. 6.2) erfolgt gemäß § 11a Abs. 2 Sätze 4 und 5 ÖPNVG NRW (vgl. Ziff. 6.4 bis 6.7). Die Anteile eines Betreibers werden getrennt nach den von ihm erbrachten Leistungseinheiten ausgewiesen (vgl. Ziff. 2.2.2).

## **6.4 Maßgebliche Erträge im Ausbildungsverkehr**

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 4 ÖPNVG NRW sind für die Ermittlung des Ausgleichs die Netto-Erträge der Betreiber im Ausbildungsverkehr maßgeblich. Diese Erträge sind wie folgt bestimmt:

- 6.4.1 Anzusetzen sind alle Erträge i.S.d. Ziff. 6.4.2 und 6.4.3 des Bewilligungsjahres aus Linienverkehren gemäß § 42, § 43 Nr. 2 PBefG, auch soweit die Verkehre als Bedarfsverkehre durchgeführt werden.
- Hierunter fallen nicht Erträge aus Freistellungsverkehren, Schwimmbadfahrten u.ä.
  - Einzubeziehen sind auch Erträge aus die Landesgrenzen überschreitenden Linienverkehren. Für diese aber gilt: Anzusetzen sind nur die innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen erzielten Erträge. Erträge, die auf die außerhalb NRWs verlaufenden Linienabschnitte entfallen, sind nicht einzubeziehen. Vielmehr sind diese nach einer branchenüblichen, anerkannten Methodik (insbesondere zunächst nach dem geltenden Einnahmenaufteilungsverfahren) abzugrenzen. Der Betreiber muss der zuständigen Behörde im Einzelnen nachprüfbar darlegen, nach welcher Methodik er die Erträge auf der betreffenden Linie aufgeteilt hat (vgl. Ziff. 8.1.2).
- 6.4.2 Anzusetzen sind nur Erträge des Bewilligungsjahres aus Fahrgeldeinnahmen d.h. Einnahmen aus dem Verkauf der Fahrausweise nach Ziff. 6.4.3 . Nicht einbezogen sind hiernach insbesondere
- Zuschüsse o.a. zusätzliche Zahlungen von Schulträgern, Schulen, Gemeinden o.a. öffentlichen Stellen;
  - Einnahmen aus Fahrzeug-Werbung o.ä. mit dem Linienverkehr (mittelbar) erzielte Erträge;
  - Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr anderer Länder (bei grenzüberschreitenden Linien);
  - Nachzahlungen für das Bewilligungsjahr, die nach dem Stichtag 31. 3. des zweiten auf das Bewilligungsjahr folgenden Jahres (Nr. 10.3.3 lit c, 2. Absatz) erfolgen. Solche Nachzahlungen werden in dem Jahr berücksichtigt, in dem sie dem Betreiber zufließen.

- 6.4.3 Erträge im Ausbildungsverkehr sind die tariflichen Erträge aus dem Verkauf von sämtlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (vgl. Ziff. 3.2) unabhängig davon, ob die Tickets vom Schulträger oder von den Auszubildenden (bzw. ihren Erziehungsberechtigten) oder von beiden bezahlt werden.
- 6.4.4 Maßgeblich sind sämtliche von einem Betreiber in Nordrhein-Westfalen erzielten Ausbildungsverkehrs-Erträge im vorgenannten Sinne unabhängig davon, im Gebiet welcher zuständigen Behörde sie erzielt wurden; zur Zuordnung auf die jeweiligen zuständigen Behörden siehe Ziff. 6.5.
- 6.4.5 Maßgeblich sind nicht die kassentechnischen Einnahmen, sondern die den Betreibern nach dem Ergebnis der Einnahmenaufteilung in den jeweiligen Verkehrsverbünden/-gemeinschaften zugeschiedenen Erträge im Ausbildungsverkehr (siehe Ziff. 10.3.2. lit. c).

### **6.5 Ermittlung der Ausbildungsverkehrs-Erträge je Betreiber und Leistungseinheit im Gebiet der jeweiligen zuständigen Behörde (Wagenkm)**

Die Zuordnung der Erträge im Ausbildungsverkehr gemäß § 11a Abs. 2 Sätze 5 bis 7 ÖPNVG NRW wird unbeschadet, ob der Betreiber im Gebiet eines oder mehrerer zuständiger Behörden tätig ist - ggfs. bezogen auf eine Leistungseinheit - wie folgt vorgenommen:

- 6.5.1 Sämtliche Erträge im Ausbildungsverkehr, die ein Betreiber im Bewilligungsjahr erzielt hat (vgl. Ziff. 6.4) werden gemäß der von diesem Betreiber im Bewilligungsjahr landesweit (in Nordrhein-Westfalen) erbrachten Wagenkilometer (Wagenkm) auf die zuständigen Behörden in Nordrhein-Westfalen verteilt, in deren Gebieten der jeweilige Betreiber im Bewilligungsjahr tätig war. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung der Erträge jeweils gesondert vorzunehmen.“
- 6.5.2 Maßgeblich sind die im Linienverkehr nach § 42, § 43 Nr. 2 PBefG im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erbrachten Wagenkm. Dies schließt die auf grenzüberschreitenden Linien in NRW erbrachte Wagenkm ein. Nicht berücksichtigt werden Bedarfsverkehre nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, sind ausschließlich die Wagenkm des öffentlichen Dienstleistungsauftrags maßgeblich.
- 6.5.3 Wagenkilometer sind die tatsächlich erbrachten – und soweit es sich um Linienverkehr nach § 42 PBefG handelt: fahrplanmäßigen – Betriebsleistungen einschließlich Verstärkerfahrten. Ein- und Aussetzfahren werden nicht berücksichtigt.
- 6.5.4 Eine Gewichtung der Wagenkm findet nicht statt. Eine Ausnahme stellen Wagenkm-Leistungen von Stadtbahnen in Doppeltraktion dar; diese werden doppelt gewertet.
- 6.5.5 Erläuterung der Zuordnung der Erträge:

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW ist für die Zuordnung der Erträge wie folgt vorzugehen: Ausgangspunkt ist zum einen die Summe aller im Ausbildungsverkehr erzielten Erträge eines Betreibers (Ziff. 6.4) und zum anderen die Summe aller von diesem Betreiber erbrachten Wagenkilometer (Ziff. 6.5.1 – 6.5.4). Hieraus ist zu ermitteln, welchen Ertrag im Ausbildungsverkehr (Euro) pro Wagenkm dieser Betreiber erzielt (Durchschnittsbetrachtung). Dieser Satz (Euro je Wagenkm) ist mit den im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagenkm dieses Betreibers zu multiplizieren. Hieraus ergeben sich die der zuständigen Behörde zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr dieses Betreibers. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, werden ausschließlich die Erträge und Wagenkilometer des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu Grunde gelegt.

### **6.6 Rechnerischer Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW**



Der Anteil des jeweiligen Betreibers an dem Budget nach Ziff. 6.2 wird vorbehaltlich Ziff. 6.7 wie folgt errechnet:

Die zuständige Behörde addiert sämtliche ihr nach Ziff. 6.5 zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr (Ziff. 6.4).

Sie errechnet sodann die Anteile der Betreiber an dieser Summe anhand der jeweiligen Ausbildungsverkehrs-Erträge der Betreiber.

Schließlich multipliziert sie den Anteil des jeweiligen Betreibers mit dem nach Ziff. 6.2 bereit gestellten Budget. Dies ergibt vorbehaltlich Ziff. 6.7 den rechnerischen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW.

Erbringt ein Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde verschiedene Leistungseinheiten (vgl. Ziff. 2.2.2), erfolgt die Ermittlung des Anteils dieses Betreibers getrennt für die jeweilige Leistungseinheit.

### **6.7 Vorbehalt / Korrektur des Anteils**

Die Weiterleitung des gemäß vorstehenden Regelungen berechneten Anteils an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW (Ziff. 6.6) an den jeweiligen Betreiber steht unter dem Vorbehalt, dass sich aus den weiteren Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zur Überkompensation kein niedrigerer Betrag ergibt (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3); insofern handelt es sich bei der Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW um einen Höchstbetrag (Obergrenze nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Soweit die Überkompensationsprüfung bei einem Betreiber bzw. bei einer Leistungseinheit des Betreibers dazu führt, dass der Ausgleich bis zur Grenze der Überkompensation auf einen niedrigeren Betrag als den sich nach Ziff. 6.6 ergebenden rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW abgesenkt werden muss, wird der Differenzbetrag zwischen dem rechnerischen Anteil dieses Betreibers bzw. der jeweiligen Leistungseinheit dieses Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW und dem für ihn gemäß der Überkompensationsprüfung festgesetzten Ausgleichsbetrag entsprechend Ziff. 6.6 auf die übrigen Betreiber unter Einbeziehung der übrigen Leistungseinheiten des betreffenden Betreibers verteilt, allerdings in Bezug auf die jeweiligen Betreiber bzw. Leistungseinheiten nur bis zu der für sie jeweils ermittelten Grenze der Überkompensation (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3 sowie 10.3.3).

## **7 Grundlegende Regelungen zum Überkompensationsverbot und zur Parametrisierung nach VO (EG) Nr. 1370/2007**

### **7.1 Systematik**

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist der Ausgleich (Ziff. 5.1) auf den finanziellen Nettoeffekt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu begrenzen (Ziff. 5.3). Zur Wahrung dieses Überkompensationsverbots sind eine Vorab-Parametrisierung sowie eine nachträgliche Überkompensationskontrolle wie folgt durchzuführen:

Zunächst werden die Ausgleichsparameter gemäß Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (Obergrenze nach Parametern) so gebildet, dass eine Überkompensation ausgeschlossen wird. Der durch die Parameter bestimmte Betrag ist der maximal mögliche Ausgleich; siehe dazu Ziff. 7.5 und 7.6.

Bei der nachträglichen Überkompensationskontrolle gemäß Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt eine Spitzabrechnung auf Grundlage der maßgeblichen Kosten und der maßgeblichen Einnahmen. Der Ausgleich ist danach begrenzt auf den Differenzbetrag aus den maßgeblichen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns und den maßgeblichen Einnahmen; siehe dazu Ziff.8.

Für diese beiden Schritte zur Wahrung des Überkompensationsverbots gelten die folgenden grundsätzlichen Regelungen der Ziffern Ziff. 7.2 bis 7.4.

### **7.2 Vorrang der Regelungen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags**

Soweit für einen Linienverkehr (Ziff. 2.2) ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (z.B. Betrauung oder Verkehrsvertrag i.S.v. Art. 8 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007) besteht, der für diesen Verkehr Ausgleichsparameter i.S.d. Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestimmt und nach dem die Mittel aufgrund der hiesigen allgemeinen Vorschrift in die jährliche Abrechnung zur Wahrung des Überkompensationsverbots einbezogen werden, sind ausschließlich und abschließend die entsprechenden Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Parametrisierung sowie im Falle des Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auch für die nachträgliche Überkompensationskontrolle maßgeblich; es erfolgt keine Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift.

Der Betreiber hat bei Antragstellung bzw. im Rahmen seiner Mitwirkungspflichten (Ziff. 10.3.3 lit. c) entsprechende öffentliche Dienstleistungsaufträge vorzulegen. Soweit die zuständige Behörde selbst den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben hat, reicht dessen Benennung. Der Betreiber hat ferner der zuständigen Behörde das jeweilige Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle mitzuteilen (siehe Ziff. 10.3.3), soweit diese nicht von der zuständigen Behörde selbst durchgeführt wurde oder ihr die prüfende Behörde das Ergebnis zur Verfügung stellt.

Soweit kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, der den Anforderungen nach Satz 1 genügt, erfolgt die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift.

### **7.3 Bezugspunkt für die Prüfung einer Überkompensation**

Die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beziehen sich jeweils auf die in Ziffer 2.2.2 genannten Leistungseinheiten.

Die Prüfung bezieht sich hierbei auf die gesamten Kosten und Einnahmen für die Bedienung dieser Leistungseinheiten im jeweiligen Bewilligungsjahr.

### **7.4 Anteilsberechnung bei grenzüberschreitenden Verkehren**

Bei Leistungseinheiten, die die Gebietsgrenzen der hiesigen zuständigen Behörde zu anderen Aufgabenträgern überschreiten (grenzüberschreitende Leistungseinheiten) erfolgt die Zuordnung der Kosten und Einnahmen auf das Gebiet der hiesigen zuständigen Behörde analog den Regelungen in Ziffer 7.6.1 u. 7.6.2.

### **7.5 Parameter gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) i) VO (EG) Nr. 1370/2007**

Der Betreiber hat mit Antragstellung (Ziff. 10.1) für jede Leistungseinheit (Ziff. 2.2.2), differenziert nach Linienbündeln / Linien (Ziff. 2.2.3), eine Vorabkalkulation der Kosten und Erträge einzureichen; er hat dazu ein vorgegebenes Formblatt zu verwenden.

### **7.6 Erstellung der Vorabkalkulation**

Kosten und Einnahmen sind jeweils netto, also ohne die jeweilige Mehrwertsteuer auszuweisen.

#### **7.6.1 Vorab-Kostenkalkulation**

Der Betreiber entwickelt die Vorabkalkulation (Ziff. 7.5) aus den Gesamtkosten seines Unternehmens wie folgt:

- die Zuordnung der Kosten zu der Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (getrennte Rechnungslegung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe einheitlich für alle Leistungen für die Laufzeit der Liniengenehmigungen an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird.
- Für die Abschnitte von Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten, erfolgt die Zuordnung der Kosten auf die Abschnitte der Linie in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden sachgerecht, nachvollziehbar und einheitlich nach den gleichen objektiven

Maßstäben.

- Der Betreiber erstellt seine Kalkulation nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kostenentwicklung mithilfe sachgerechter Annahmen über die Entwicklung dieser Kosten für das Bewilligungsjahr. Der Betreiber erstellt diese Herleitung der Kostenkalkulation für alle Leistungen einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Herleitung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Kostenherleitung zurückgeführt.

#### 7.6.2 Vorab-Ertragskalkulation

Der Betreiber entwickelt die Vorabkalkulation (Ziff. 7.5) aus den Gesamterträgen seines Unternehmens wie folgt:

- Die Zuordnung der Erträge zu der Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe einheitlich für alle Leistungen für die Laufzeit der Liniengenehmigungen an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird. Folgende Einnahmenpositionen sind mindestens zu berücksichtigen:
  - Abgeschätzte Fahrgelderlöse nach „Einnahmen im Ausbildungsverkehr“ und „Jedermann-einnahmen“ getrennt
  - Abgeschätzte gesetzliche Ausgleichsleistungen nach § 145 SGB IX
  - Abgeschätzte sonstige Einnahmen und/oder sonstige beantragte bzw. erwartete Ausgleichsleistungen/ Förderungen
  - Kapitalerträge und –verzinsung (vgl. 8.2.3)

#### 7.6.3 Grundsätze / Testate

Der Betreiber weist durch Eigenerklärung und auf Verlangen durch Testat eines von ihm beauftragten Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Kosten / Erträge nach objektiven Maßstäben zu der Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien sind erfüllt; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (getrennte Rechnungslegung);
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Leistungen einheitlich angewendet;
- für die Abschnitte von allen Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreite, ist die Aufteilung der Kosten / Erträge sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf die Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden erfolgt;
- die Kalkulation ist nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten / Erträgen mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kosten-/Ertragsentwicklung erstellt;
- die Herleitung der Kosten-/Ertragskalkulation erfolgt für alle Leistungen des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Herleitung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Herleitung der Kosten-/Ertragskalkulation nachvollzogen werden kann.

## 7 Durchführung der Überkompensationskontrolle gemäß Anhang VO 1370

### 8.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten und Einnahmen

Kosten und Einnahmen sind jeweils netto, also ohne die jeweilige Mehrwertsteuer auszuweisen.

#### 8.1.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten

Die Ermittlung der tatsächlichen Kosten erfolgt für jede Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien des Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde (Ziff. 7.3).

Die tatsächlichen Kosten werden aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens ermittelt und der Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien, nach dem gleichen Verfahren wie bei der Vorabkalkulation (Ziff. 7.6) zugeordnet.

Der Betreiber weist durch Testat eines von ihm beauftragten Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters die Einhaltung dieser Anforderungen entsprechend Ziff. 7.6 nach.

#### 8.1.2 Ermittlung der tatsächlichen Einnahmen

Die Einnahmen aus dem Betrieb der Verkehre stehen den Betreibern zu.

Maßgeblich sind die vom Betreiber mit der Leistungseinheit (Ziff. 2.2.2) tatsächlich erzielten Einnahmen.

Diese Einnahmen werden wie folgt ermittelt:

1. Zu ermitteln sind sämtliche im Zusammenhang mit der Leistung in der jeweiligen Leistungseinheit (Ziff. 2.2.2), erzielten Einnahmen bezogen auf das Bewilligungsjahr, differenziert nach Linienbündeln / Linien. Dies sind insbesondere:
  - a) alle Einnahmen gemäß Einnahmenaufteilung als Anspruch zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 10.3.3 lit. c),
  - b) tatsächlich im Bewilligungsjahr zugeflossene Mittel aus Ausgleichszahlungen nach §§ 145 ff. SGB IX,
  - c) alle sonstigen, dem Linienverkehr zuzurechnenden Erträge, z.B. aus Werbung, zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 10.3.3 lit. c),
  - d) Zuschüsse u.a. Zahlungen von Aufgabenträgern, Kommunen o.a. öffentlichen Stellen (z.B. Schulträger, kreisangehörige Gemeinden, Mittel nach § 11 Abs. 2 bzw. § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW),
2. Soweit Fahrzeuge oder sonstige Betriebsmittel oder Anlagen gefördert wurden, die für die jeweilige Leistungseinheit eingesetzt werden, und die Kosten der geförderten Betriebsmittel und Anlagen in der Höhe der Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) abgeschrieben werden sowie die Förderung über die Bildung von Sonderposten bilanziert wird, ist die Auflösung dieser Sonderposten als Ertrag zu berücksichtigen. Andernfalls wird die Förderung kostenmindernd berücksichtigt.

Die dem Betreiber auf der Grundlage von Bewilligungsakten der zuständigen Behörde zugeflossenen Ausgleichszahlungen nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW sind hier noch nicht zu berücksichtigen.

Der Betreiber errechnet die auf die Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien, entfallenden tatsächlichen Einnahmen aus den tatsächlichen Gesamteinnahmen seines Unternehmens wie folgt:

- Die Zuordnung der tatsächlichen Einnahmen zur Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien, (einschließlich der Abgrenzung der Einnahmen auf Landesgrenzen überschreitenden Linien, Ziff. 6.4.1) erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Trennungsrechnung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe für alle Leistungen, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, für die Laufzeit der jeweiligen Liniengenehmigungen einheitlich an.

- Für die Abschnitte von allen Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten, erfolgt die Zuordnung der Einnahmen sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf alle Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden.
- Der Betreiber ermittelt die Zuordnung seiner tatsächlichen Einnahmen für alle Leistungen im Linienverkehr einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Zuordnung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Zuordnung zurückgeführt. Der Betreiber erstellt diese Herleitung der Kostenkalkulation für alle Leistungen einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Herleitung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Kostenherleitung zurückgeführt.

Der Betreiber weist durch Testat eines von ihm zu beauftragenden Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Einnahmen nach objektiven Maßstäben auf die Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien sind erfüllt;
- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Einnahmen bei grenzüberschreitenden Linien auf die Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden sind erfüllt;
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Leistungen einheitlich angewendet; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (Trennungsrechnung);
- die Zuordnung der Einnahmen erfolgt für alle Leistungen des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Zuordnung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Zuordnung der Einnahmen nachvollzogen werden kann;

## **8.2 Maßstab der Überkompensationskontrolle: Differenz Kosten – Einnahmen im Bereich der zuständigen Behörde**

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird geprüft, inwieweit alle maßgeblichen Kosten (Ziff. 8.2.1) zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung (Ziff. 8.2.3) über allen maßgeblichen Einnahmen (Ziff. 8.2.2) des Antragstellers und im Bereich der zuständigen Behörde liegen. Der Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW ist begrenzt auf diesen Differenzbetrag (Ziff. 5.3). Liegen die maßgeblichen Einnahmen über den tatsächlichen Kosten zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung, wird kein Ausgleich gewährt (Ziff. 10.3.4).

Erbringt der Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde verschiedene Leistungseinheiten (vgl. Ziff. 2.2.2), erfolgt die Überkompensationskontrolle entsprechend der zuvor beschriebenen Vorgehensweise für jede dieser Leistungseinheiten getrennt.

### **8.2.1 Maßgebliche Kosten**

Anzusetzen sind die tatsächlichen Kosten gemäß Ziff. 8.1.1, es sei denn, diese übersteigen die sich aus den vorab festgelegten Parametern und den tatsächlichen Mengen im Bewilligungsjahr ergebenden Kosten gemäß Ziff. 7.5 und 7.6; in diesem Fall sind die tatsächlichen Kosten nur bis zu dem sich aus der Vorabkalkulation ergebenden Betrag anzusetzen (maßgebliche Kosten).

### **8.2.2 Maßgebliche Einnahmen**

Maßgeblich sind die tatsächlichen Einnahmen gemäß Ziff. 8.1.2.

### **8.2.3 Angemessene Kapitalverzinsung**

Sofern der Betreiber keinen Nachweis im Sinne von Satz 3 bis Satz 5 erbringt, kann vom Betreiber in der Regel die zulässige Höhe des angemessenen Gewinns bzw. der angemessenen Kapitalverzinsung

sung pauschalierend bezogen auf die Leistungseinheit entsprechend einer Umsatzrendite von bis zu 4,75 % berechnet werden. Der Betrag wird dann als Anteil in Höhe von bis zu 4,99 % der maßgeblichen Kosten ermittelt.

Auf Nachweis kann der Betreiber auch einen höheren angemessenen Gewinn bzw. eine höhere angemessene Kapitalverzinsung für sein Gesamtangebot im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers einschließlich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zugrunde legen. Der entsprechende Nachweis gilt als erbracht, wenn der Betreiber der zuständigen Behörde für seine Linien im Gebiet der zuständigen Behörde bezogen auf vergleichbare Netze anhand konkreter, aktueller aussagekräftiger Einzeldaten oder alternativ anhand aktueller Marktstudien oder auf andere geeignete objektive Weise konkret einen abweichenden branchenüblichen angemessenen Gewinn bzw. eine angemessene Kapitalverzinsung für den maßgeblichen Bussektor in vergleichbaren Märkten darlegt. Der angemessene Gewinn bzw. die angemessene Kapitalverzinsung wird als Anteil der maßgeblichen Kosten dargestellt. Die Darlegungen des Betreibers müssen durch die zuständige Behörde nachprüfbar sein; hierbei sind wegen der Vergleichbarkeit die tatsächlichen Strukturen anhand eines objektiven Maßstabs zu beurteilen. Zu- und Abschläge aufgrund der jeweiligen Risikostruktur, Effizienz der Kostenstruktur und Nachfrageentwicklung, soweit sie auf die Verkehrsbedienung zurückzuführen ist, sowie Qualität der Fahrzeuge und Anlagen werden berücksichtigt, wenn diese der zuständigen Behörde vom Betreiber schlüssig und nachvollziehbar begründet werden.

### **8.3 Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation**

Ergibt die Prüfung nach Ziff. 8.2 bzw. die gemäß Ziff. 7.2 durchgeführte Überkompensationsprüfung nach Maßgabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, dass der sich nach Ziff. 6.5 ergebende rechnerische Anteil des Betreibers bzw. einer Leistungseinheit eines Betreibers (vgl. Ziff. 2.2.2) an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW zu einer Überkompensation führen würde, dann ist im Rahmen der endgültigen Bewilligung (Ziff. 10.3.3) der Ausgleich gemäß Ziff. 6.6 bis zur jeweiligen Grenze der Überkompensation abzusenken.

Soweit Teilzahlungen/Abschläge aufgrund vorläufiger Bewilligungsakte zu einer Überschreitung dieser Grenze geführt haben, sind diese Überzahlungen rückabzuwickeln (Ziff. 10.3.3 lit. d)

## **9 Anreizsystem gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007**

Gemäß Ziffer 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung in der allgemeinen Vorschrift einen Anreiz dafür geben, dass der Betreiber einer wirtschaftlichen Geschäftsführung aufrechterhält oder entwickelt, und dass die Personenverkehrsdienste in ausreichend hoher Qualität erbracht werden.

Mittel aus dieser allgemeinen Vorschrift können nur Betreiber für die Linienverkehre in Anspruch nehmen, in denen die Fahrgäste die Mobilitätsgarantie NRW nutzen können. Die Mobilitätsgarantie NRW setzt den erforderlichen Anreiz zur Einhaltung von Pünktlichkeitsstandards als zentraler Qualitätsanforderung.

## **10 Antrags- und Bewilligungsverfahren, Mitwirkungspflichten und Prüfrechte**

### **10.1 Antrag**

Der Ausgleich (Ziff. 5) wird nur auf Antrag gewährt.

#### **10.1.1 Antrag – Form**

Der Antrag kann nur schriftlich je Leistungseinheit durch vollständige Ausfüllung des Antragsformblattes bei der zuständigen Behörde gestellt werden. Dabei können alle Leistungseinheiten des Betreibers aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung in einem Antragsformblatt zusammengefasst werden. Soweit der Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde mehrere Leistungseinheiten erbringt (vgl. Ziff. 2.2.2), erfolgt eine Aufschlüsselung der im Antragsformblatt abgefragten Daten auf diese Leistungseinheiten, differenziert nach Linienbündeln / Linien (Ziff. 2.2.3). Ein unvollständiger Antrag wird abgelehnt, wenn der Betreiber nicht binnen einer von der zuständigen Behörde gesetzten Frist von maximal vier Wochen ab Eingang einer entsprechenden Aufforderung die von der zu-

ständigen Behörde geforderten Unterlagen einreicht (Versagung, Ziff. 10.3.4).

#### 10.1.2 Antrag – Frist

Die Anträge sind bis zum 31.12. des jeweiligen Vorjahres zu stellen.

Wenn ein Betreiber nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift tätig wird (d.h. erstmals Linienverkehre im Gebiet der zuständigen Behörde aufnimmt), hat er seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme zu stellen.

Maßgeblich ist der Eingang des Antrags bei der zuständigen Behörde. Verspätet eingegangene Anträge werden nicht berücksichtigt (Ausschlussfrist)

### 10.2 Bewilligung – Form

Die Gewährung bzw. Versagung des Ausgleichs erfolgt durch Verwaltungsakt (Bewilligungs- bzw. Versagungsakt).

### 10.3 Bewilligungsakt und -verfahren

#### 10.3.1 Grundsätzliche Inhalte und Nebenbestimmungen

„Im Bewilligungsakt wird die Höhe des Ausgleichs getrennt für die jeweiligen Leistungseinheiten eines Betreibers (Ziff. 2.2.2) festgelegt und die Gewährung der Ausgleichszahlung geregelt, sofern nicht der Ausgleich versagt wird (Ziff. 10.3.4). Hierzu ergeht zunächst ein nur vorläufiger Bewilligungsakt (Ziff. 10.3.2). Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Bewilligungsakt (Ziff. 10.3.3).

Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziff. 3 sowie die Einhaltung der Voraussetzungen nach Ziff. 4.2 werden im Bewilligungsakt zur Bedingung für den Ausgleich gemacht.

Die Einhaltung der weiteren Anforderungen gemäß Ziff. 4.3 wird im Bewilligungsakt zur Auflage gemacht.

In dem Bewilligungsakt werden ferner Regelungen, z.B. in Form von Auflagen und/oder Widerrufs vorbehalten, zur Durchsetzung der weiteren Verpflichtungen der Betreiber nach dieser allgemeinen Vorschrift, insbesondere zur Durchsetzung der Nachweis- und Kooperationspflichten nach Ziff. 10.3 bis 10.6 getroffen.

Außerdem enthält der Bewilligungsakt Regelungen für den Fall seiner vollständigen oder teilweisen Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) sowie – insbesondere im Fall der Nichterfüllung von Bedingungen und für den Fall der Überkompensation – für die Rückabwicklung des Ausgleichs und von Überzahlungen.

#### 10.3.2 Vorläufiger Bewilligungsakt

Auf den Antrag des Betreibers ergeht nach Eingang aller für den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vollständig und fristgerecht eingereichten Anträge gemäß Ziff. 10.1 ein vorläufiger Bewilligungsakt für das Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr). Der Bewilligungsakt soll dem Antragsteller spätestens zum 15. 5. des Bewilligungsjahres zugehen, aber nicht vor Rechtskraft des Bewilligungsbescheides des Landes NRW an den Aufgabenträger.

Mit dem vorläufigen Bewilligungsakt wird der voraussichtliche Bewilligungsbetrag als Ausgleich vorläufig festgesetzt und es werden auf dieser Grundlage Teilzahlungen/Abschläge geregelt (Ziff. 11.1). Der vorläufige Bewilligungsakt steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Bescheidung (10.3.3).

Der voraussichtliche Bewilligungsbetrag wird aufgrund einer Prognose bezüglich des voraussichtlichen Anteils des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6 für das Bewilligungsjahr bestimmt.

#### a) Voraussichtliche Wagenkm

Die hierfür maßgeblichen, vom jeweiligen Betreiber im Bewilligungsjahr voraussichtlich zu erbringenden Wagenkm (vgl. Ziff. 6.5) sind aus den dem Betreiber für das Bewilligungsjahr erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen und geltenden Fahrplänen für die Linienverkehre des Betreibers abzuleiten. Maßgeblich sind – vorbehaltlich lit. c) – die im Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Genehmigungen bzw. Erlaubnisse und Fahrpläne.

#### b) Voraussichtliche Erträge im Ausbildungsverkehr

Die voraussichtlichen Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr (vgl. Ziff. 6.4) sind vom Betreiber für die nach Ziff. 10.3.2 lit. a) voraussichtlich zu erbringenden verkehrlichen Leistungen vorab zu kalkulieren und mit dem Antrag anhand von Vergangenheitswerten, soweit vorhanden, plausibel dazulegen. Hierbei sind, soweit vorhanden, Einnahmenprognosen der jeweiligen Verkehrsverbünde und -gemeinschaften zu berücksichtigen und mit Antragstellung vorzulegen.

#### c) Zu berücksichtigende Leistungs- und Ertragsänderungen

Soweit der Betreiber während des Bewilligungsjahres Verkehre aufnehmen, erweitern, reduzieren oder einstellen wird, ist dies bei der Ermittlung der Wagenkm sowie bei der Prognose der Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr grundsätzlich zu berücksichtigen, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung (Ziff. 10.1) die entsprechenden (Änderungs-)Genehmigungen bzw. Fahrplanzustimmungen bestandskräftig sind bzw. durch Fristablauf enden bzw. (Teil-)Entbindungen bestandskräftig vorliegen bzw. einstweilige Erlaubnisse erteilt wurden.

Sofern der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt der Erstellung der vorläufigen Bewilligung eine rechtskräftige Genehmigung oder eine einstweilige Erlaubnis vorliegt, können die im Vergleich zum Zeitpunkt der Antragstellung (Satz 1) entsprechenden Leistungs- und Einnahmeveränderungen im Rahmen der vorläufigen Bewilligung berücksichtigt werden.

Abweichend von den Sätzen 1 und 2 können unterjährige Leistungs- und Einnahmenveränderungen insbesondere dann berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zum Zeitpunkt der Erstellung ihrer vorläufigen Bewilligung Anhaltspunkte dafür hat, dass dem Betreiber für Verkehre in ihrem Zuständigkeitsbereich keine oder eine geänderte Anschlussgenehmigung erteilt werden wird. In diesem Fall gelten folgende Grundsätze:

- Im Rahmen der vorläufigen Bewilligung geht die zuständige Behörde zunächst davon aus, dass unterjährig auslaufende Liniengenehmigungen dem Betreiber wiedererteilt werden, der diese Genehmigungen zum Zeitpunkt der Antragstellung innehat. Der vorläufige Bewilligungsbetrag, der auf die Berücksichtigung dieser Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, wird im Rahmen der vorläufigen Bewilligung gesondert ausgewiesen.
- Wird die Anschlussgenehmigung im Anschluss an die vorläufige Bewilligung einem anderen als dem bisherigen Betreiber erteilt, wird der vorläufige Bewilligungsbescheid des bisherigen Betreibers in der Weise geändert, dass der vorläufige Bewilligungsbetrag um den nach Maßgabe des vorstehenden Satzes gesondert ausgewiesenen Teilbetrag reduziert wird.
- Wird die Anschlussgenehmigung an einen anderen Betreiber erteilt, dem bereits eine vorläufige Bewilligung nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift erteilt wurde, wird der vorgenannte Teilbetrag durch entsprechende Anpassung dessen vorläufiger Bewilligung auf diesen übertragen.
- Wird die Anschlussgenehmigung an einen anderen Betreiber erteilt, dem bislang noch keine vorläufige Bewilligung nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift erteilt wurde, wird der vorgenannte Teilbetrag auf Antrag durch eine vorläufige Bewilligung auf diesen übertragen.
- Sollten die entsprechenden Verkehrsleistungen nach unterjährigem Auslaufen der Liniengenehmigungen gänzlich entfallen, weil sie entweder nicht wiedergenehmigt werden oder weil der neue Betreiber keinen Antrag nach Ziff. 10.1.2 Satz 2 gestellt hat, wird der vorgenannte gesondert ausgewiesene Teilbetrag durch Anpassung der vorläufigen Bewilligungen entsprechend Ziff. 6.7 auf alle Betreiber im Gebiet der hiesigen zuständigen Behörde verteilt.



- Eine Auszahlung des nach vorstehender Maßgabe gesondert ausgewiesenen Teilbetrags an den bisherigen oder den neuen Betreiber erfolgt erst nach Bestandskraft der entsprechenden Anschlussgenehmigung.
- Sofern die Verkehrsleistungen gänzlich entfallen, erfolgt die Auszahlung der Anteile des gesondert ausgewiesenen Teilbetrags an die Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde nach Bestandskraft der entsprechend geänderten vorläufigen Bewilligungen.

Eine unterjährige Anpassung der vorläufigen Bewilligung bei anderen unterjährigen Leistungs- bzw. Einnahmenveränderungen findet nicht statt.

#### d) Voraussichtlicher Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW

Der voraussichtliche Anteil des Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wird auf dieser Grundlage – gegebenenfalls getrennt nach den von ihm erbrachten Leistungseinheiten (vgl. Ziffer 2.2) - von der zuständigen Behörde nach Ziff. 6.6 ermittelt.

#### e) Voraussichtlicher Bewilligungsbetrag und Teilzahlungen/Abschläge

Aus den vorstehenden Regelungen ergibt sich der voraussichtliche Bewilligungsbetrag. Auf diesen werden nach Maßgabe des vorläufigen Bewilligungsaktes Teilzahlungen in Form von Abschlägen geleistet. Diese sind gemäß Ziff. 11.1 auf einen Bruchteil des voraussichtlichen Bewilligungsbetrags begrenzt.

#### f) Vorbehalte und nachträgliche abschließende Entscheidung

Die Festsetzungen und Regelungen des vorläufigen Bewilligungsaktes sind nur vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung durch den endgültigen Bewilligungsakt nach Ziff. 10.3.3. Eine Korrektur (Erhöhung oder Reduzierung) des Bewilligungsbetrags durch den endgültigen Bewilligungsakt sowie eine Rückabwicklung etwaiger Überzahlungen durch die mit dem endgültigen Bewilligungsakt vorzunehmenden Schlussrechnung bleibt ausdrücklich vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich nicht nur z.B. aus der Einnahmenaufteilung (vgl. Ziff. 6.4.5 und Ziff. 10.3.3), sondern unter anderem auch bei unterjährigen Leistungsänderungen und z.B. auch durch Hinzukommen oder Ausscheiden von weiteren Betreibern während des Bewilligungsjahres Veränderungen ergeben können.

Ferner bleibt eine Änderung des vorläufigen Bewilligungsaktes für den Fall vorbehalten, dass der Betreiber Linienverkehre im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vor Ablauf des Bewilligungsjahres ganz oder teilweise endgültig oder vorübergehend einstellt, ohne dass dies bereits nach vorstehender lit. c) berücksichtigt worden ist. In diesem Fall kann der vorläufige Bewilligungsakt durch einen weiteren vorläufigen oder durch den endgültigen Bewilligungsakt ersetzt werden, und es können der vorläufige Bewilligungsbetrag neu festgesetzt und ggf. noch ausstehende Teilzahlungen/Abschläge geändert werden.

#### 10.3.3 Endgültiger Bewilligungsakt / Schlussabrechnung

Mit dem endgültigen Bewilligungsakt wird die Höhe des Bewilligungsbetrags als Ausgleich (Ziff. 5) endgültig festgesetzt. Ferner werden unter Berücksichtigung der Teilzahlungen / Abschläge ggf. noch zu leistende Nachzahlung bzw. die Rückabwicklung von Überzahlungen geregelt (Schlussabrechnung).

##### a) Zeitlicher Ablauf

Der endgültige Bewilligungsakt erfolgt, nachdem die erforderlichen Daten zur

- Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach § 11a ÖPNVG NRW (vgl. Ziff.6) und
- zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Ziff. 8) sowie

endgültig vorliegen, spätestens aber zum 30. 9. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres.

## b) Vorgehensweise/Datengrundlage

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW – gegebenfalls nach den von ihm erbrachten Leistungseinheiten (vgl. Ziffer 2.2) – nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift und setzt diesen Betrag als Ausgleich endgültig fest.

Hierbei legt sie die gemäß lit. c) vom Betreiber zu erbringenden Nachweise bzw. die gemäß lit. c) von ihr festgelegten Werte zugrunde. Soweit hiernach keine endgültigen Daten vorliegen, wird der endgültige Betrag auf der Basis der vorläufigen Daten ermittelt. Soweit keine vorläufigen Daten vorliegen oder diese mit erheblichen Unsicherheiten belastet sind, kann die zuständige Behörde eine eigene Schätzung der betreffenden Werte vornehmen und auf dieser Basis den Betrag endgültig festlegen. Eine nachträgliche Korrektur dieses Betrags auf der Basis später verfügbarer Daten, insbesondere wegen nachträglicher Ergebnisse der Einnahmenaufteilung, findet nicht statt.

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Bewilligungsbetrag wie folgt: Zunächst errechnet sie auf Basis der vorgenannten Datengrundlage für alle Betreiber – ggf. getrennt nach den von ihnen erbrachten Leistungseinheiten (vgl. Ziff. 2.2.2) – den jeweiligen rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6.6. Sodann führt sie für alle Betreiber bzw. Leistungseinheiten, für die das nach Ziff. 7.2 erforderlich ist, gemäß Ziff. 8 die Überkompensationskontrolle unter Beachtung der Parameter nach Ziff. 7 sowie unter Berücksichtigung des Anreizes nach Ziff. 9 durch. Wenn die Überkompensationskontrolle gemäß Ziff. 7.2 auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt, legt die zuständige Behörde das Ergebnis dieser Prüfung zugrunde (vgl. lit. c). Soweit hiernach bei einem Betreiber bzw. einer von ihm erbrachten Leistungseinheit der rechnerische Anteil nach Ziff. 6.6 die Grenze der Überkompensation (Ziff. 8.2) überschreitet, wird der Ausgleich für diesen Betreiber bzw. für die entsprechende von ihm erbrachte Leistungseinheit auf den der Grenze der Überkompensation entsprechenden Betrag festgesetzt (Ziff. 8.3). Die verbleibende Differenz wird, sobald der Rückforderungsbescheid rechtskräftig und der zurückgeforderte Betrag eingegangen ist, gemäß Ziff. 6.7 auf die übrigen Betreiber unter Einbeziehung der übrigen Leistungseinheiten des betreffenden Betreibers – jeweils bis zur Grenze der Überkompensation – verteilt.

## c) Mitwirkungspflicht des Betreibers

Eine erneute Antragstellung seitens des Betreibers ist für den endgültigen Bewilligungsakt nicht erforderlich.

Der Betreiber hat bis zum 15.04. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise (vgl. Ziff. 10.4) zu übergeben. Hierfür sind die erforderlichen Daten mit Stichtag zum 31.03. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres anzugeben.

Im Fall von Ziff. 7.2 hat er das Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mitzuteilen, soweit die Überkompensationskontrolle nicht von der hiesigen Behörde selbst durchgeführt wurde oder ihr die prüfende Behörde das Ergebnis zur Verfügung stellt.

Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Angaben überprüfen. Soweit der Betreiber seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachkommt, wird die zuständige Behörde die entsprechenden Daten aufgrund eigener Bewertungen festlegen und den Ausgleich auf dieser Grundlage festsetzen. Alternativ kann die Behörde den Ausgleich ganz oder teilweise versagen (Ziff. 10.3.4).

## d) Schlussabrechnung

Ausgehend von dem endgültig festgesetzten Bewilligungsbetrag stellt die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der dem Betreiber gewährten und zugeflossenen Teilzahlungen/Abschläge fest, inwieweit eine Unter- oder Überzahlung erfolgt ist (Schlussabrechnung). Im endgültigen Bewilligungsakt wird dementsprechend eine ggf. erforderliche Nachzahlung gewährt oder die Rückabwicklung einer ggf. erfolgten Überzahlung geregelt (vgl. Ziff. 11.2).

#### 10.3.4 Versagung des Ausgleichs

Wenn nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift der beantragte Ausgleich versagt wird, etwa im Fall der Verfristung (Ziff. 10.1) oder der Verletzung von Mitwirkungspflichten (z.B. Ziff. 10.3.3) oder weil die Voraussetzungen für eine Ausgleichsgewährung nicht vorliegen, ergeht eine Versagung durch Verwaltungsakt. Soweit bereits (Über-)Zahlungen aufgrund eines vorläufigen Bewilligungsaktes erfolgt sind, werden diese rückabgewickelt (vgl. Ziff. 11.2). Dasselbe gilt im Fall der Nichterfüllung von im Bewilligungsakt geregelten Bedingungen sowie im Fall der Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Bewilligungsaktes.

#### 10.4 Darlegungs- und Nachweispflicht des Betreibers

Der Betreiber trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Er erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere bei Antragstellung (Ziff. 10.1) und durch seine Mitwirkungspflichten gemäß Ziff. 10.3.3. lit. c). Hierzu legt er der zuständigen Behörde insbesondere die nachstehend genannten Daten vor. Weitergehende Nachweispflichten können sich außerdem aus Ziff. 10.6 ergeben.

##### 10.4.1 Antragstellung

Mit Antragstellung weist der Betreiber der zuständigen Behörde in Bezug auf das jeweilige Bewilligungsjahr nach

- den ggf. für eine Leistungseinheit (Ziff. 2.2.2) vorhandenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Ziff. 7.2),
- das ggf. nach § 9 Abs. 2 PBefG genehmigte Linienbündel (Ziff. 2.2.3.1 lit. a),
- ggf. die Zugehörigkeit der Linien des Betreibers zu einem Linienbündel, in dem bestimmte Linien von anderen Betreibern bedient werden (Ziff.-2.2.3.1 lit. c), bzw.
- ggf. vorhandene wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtungen der von ihm betriebenen Linien (Ziff. 2.2.3.1 lit. b).

Betreiber, die Übergangs-, Anerkennungs- und/oder Haustarife gemäß Ziff. 3.5 anwenden, teilen der zuständigen Behörde mit Antragstellung die bei ihnen geltenden Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs mit. Der Betreiber weist nach, dass die Tarife den Anforderungen an die Mindest-Ermäßigung entsprechen (Ziff. 3.5).

Ferner teilt der Betreiber der zuständigen Behörde mit Antragstellung für das jeweilige Bewilligungsjahr mit

- die Anzahl der voraussichtlich vom Betreiber in NRW zu fahrenden Wagenkilometer im Linienverkehr (Ziff. 10.3.2. lit. a),
- die Anzahl der voraussichtlich vom Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde zu fahrenden Wagenkilometer im Linienverkehr (10.3.2. lit. a) bezogen auf Leistungseinheiten, differenziert nach Linienbündeln / Linien,
- die Höhe der voraussichtlich von ihm erzielten Netto-Erträge im Ausbildungsverkehr in NRW (10.3.2. lit. b),

Mit dem Antrag übermittelt der Betreiber der zuständigen Behörde bezogen auf seine jeweiligen Leistungseinheiten (Ziff. 2.2.2), differenziert nach Linienbündeln/ Linien / (Ziff. 2.2.3) für das jeweilige Bewilligungsjahr außerdem

- die Vorabkalkulation der Kosten und Erträge gemäß Formblatt (Ziff. 7.5) sowie

- eine Eigenerklärung und auf Verlangen ein Testat eines Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters, das die Einhaltung der für die Erstellung der Vorabkalkulation der Kosten geltenden Anforderungen bestätigt (Ziff. 7.6)

#### 10.4.2 Mitwirkungspflicht im Rahmen der endgültigen Bewilligung

Für die endgültige Bewilligung (Ziff. 10.3.3) gibt der Betreiber der zuständigen Behörde im Rahmen seiner Mitwirkungspflicht nach Ziff. 10.3.3 lit. c) für das Bewilligungsjahr an:

- die vom Betreiber tatsächlich erzielten Netto-Erträge im Ausbildungsverkehr in NRW (Ziff. 6.4), ggf. aufgeschlüsselt nach den von ihm erbrachten Leistungseinheiten, differenziert nach Linienbündeln/Linien.
- die vom Betreiber tatsächlich im Antragsjahr in NRW insgesamt sowie im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagenkilometer im Linienverkehr je Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln / Linien einschließlich der in NRW auf grenzüberschreitenden Linien erbrachten Wagenkilometer; gesondert ausgewiesen werden die hiervon ggf. auf Stadtbahnen in Doppeltraktion entfallenden Wagenkilometer (Ziff. 6.5).

Soweit nicht aufgrund Ziff. 7.2 die Regelungen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Überkompensationskontrolle maßgeblich sind, gibt der Betreiber der zuständigen Behörde bezogen auf seine Leistungseinheiten (Ziff. 2.2.2), gegebenenfalls differenziert nach Linienbündeln / Linien (Ziff. 2.2.3) für die Durchführung der Überkompensationskontrolle an:

- die Höhe der tatsächlichen Kosten (Ziff. 8.1.1-4) zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung (Ziff. 8.2.3) und die Höhe der tatsächlichen Einnahmen (Ziff. 8.1.2).

Durch Testat eines Wirtschaftsprüfers/ Steuerberaters bestätigt der Betreiber hierbei die Einhaltung der für die Ermittlung der tatsächlichen Kosten geltenden Anforderungen gemäß Ziff. 8.1.1 und die Einhaltung der für die Ermittlung der tatsächlichen Einnahmen geltenden Anforderungen gemäß Ziff. 8.1.2, die Einhaltung der Anforderungen an die angemessene Kapitalverzinsung gemäß Ziff. 8.2.3 sowie die Höhe der tatsächlichen Kosten und Einnahmen.

Der Betreiber weist der zuständigen Behörde zudem nach, dass

- im Bewilligungsjahr die Verkehre vom Betreiber gemäß den erteilten Genehmigungen/Erlaubnissen/Fahrplänen durchgeführt worden sind (Ziff. 4.3.1).
- die Fahrgäste im Antragsjahr die Mobilitätsgarantie NRW in Anspruch nehmen konnten (Ziff. 9),

#### 10.5 Anforderung weiterer Unterlagen und Prüfungsrecht der zuständigen Behörde

Die zuständige Behörde kann die vom Betreiber nach dem 2. Teil dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate u.Ä. selbst oder durch einen von ihr bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten bzw. zu verpflichtenden Dritten prüfen lassen, wenn und soweit berechtigte Zweifel bestehen. Der Betreiber ist verpflichtet, auf Verlangen der zuständigen Behörde oder dem von ihr beauftragten Dritten Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

Gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW unterliegt die Verwendung der Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW durch die zuständigen Behörden der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Der Landesrechnungshof kann die Verwendung der an die Betreiber weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Betreibern prüfen. Der Betreiber ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof insbesondere den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Verpflichtungen des § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW auch für die Zeit nach Erlass des endgültigen Bewilligungsbescheids und im Fall eines Außerkrafttretens dieser allgemeinen Vorschrift fortgelten.

## **10.6 Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007**

Es wird darauf hingewiesen, dass die zuständige Behörde über die aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift bewilligten Ausgleichszahlungen berichtspflichtig nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist. Betreiber, denen ein Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen. Es liegt im Ermessen der zuständigen Behörde, den Bericht im Rahmen der Vorgaben des Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu gestalten und zu entscheiden, welche Informationen in welchem Detaillierungsgrad hierzu veröffentlicht werden. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, kann die zuständige Behörde Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Betreibern einfordern.

## **11 Abwicklung der Zahlungen**

### **11.1 Abschläge/Teilzahlungen**

Durch den vorläufigen Bewilligungsakt (Ziff. 10.3.2) werden Abschläge/Teilzahlungen wie folgt gewährt und durchgeführt:

- nach Bestandskraft des vorläufigen Bewilligungsakts 60 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag, frühestens zum 1. 6. des Bewilligungsjahres.
- Zum 15.10. des Bewilligungsjahres 35 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag.

Die übrigen 5 % werden analog zu dem im vorstehenden Spiegelstrich aufgeführten Termin auf ein durch den Betreiber eingerichtetes und der zuständigen Behörde mitgeteiltes Notar-Anderkonto geleistet. Eine Verrechnung des auf das Notar-Anderkonto eingezahlten Anteils der dritten Teilzahlung findet mit der Schlussabrechnung nach Ziff. 11.2 statt.

Auf die Einrichtung eines Notar-Anderkontos kann verzichtet und der Anteil auf das vom Verkehrsunternehmen benannte Konto ausgezahlt werden, insbesondere

- wenn der Anteil einen Betrag von 5.000 € unterschreitet, oder
- für einen Linienverkehr im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers (Ziff. 2.2) ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (z.B. Betrauung oder Verkehrsvertrag entsprechend Art. 8 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007) besteht.

Die Zahlung erfolgt mittels Überweisung auf ein vom Betreiber mit Antragstellung anzugebendes Konto.

### **11.2 Schlusszahlung bzw. Rückabwicklung**

Binnen zwölf Werktagen nach Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsaktes (Ziff. 10.3.3) erfolgt die Schlusszahlung, soweit dem Betreiber nach der Schlussabrechnung noch Mittel zustehen.

Soweit der Betreiber nach der Schlussabrechnung eine Überzahlung erhalten hat, kann diese mit (Abschlags-)Zahlungen aufgrund einer etwaigen weiteren (vorläufigen) Bewilligung von Mitteln verrechnet werden. Andernfalls hat der Betreiber die Mittel binnen einer im endgültigen Bewilligungsakt zu bestimmenden Frist an die zuständige Behörde mittels Überweisung auf das von der Behörde anzugebende Bankkonto zurückzuzahlen; Überzahlungen, die sich aufgrund einer Überkompensation ergeben, sind ab Zugang des Betrages beim Betreiber mit einem Zinssatz von 5 % über dem Basiszinssatz zu verzinsen.

Eine Verzinsung im Fall der Unterzahlung findet nicht statt.

## **Teil 3: Bestimmungen für den Ausgleich nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW**

### **12 Ausgleich**

## **12.1 Gewährung des finanziellen Ausgleichs**

Nach Maßgabe des 3. Teils dieser allgemeinen Vorschrift erhalten die Betreiber Ausgleichsmittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV. Die Weiterleitung der Ausgleichsmittel bezweckt die Gewährleistung des „Freizeitnutzens“ im Ausbildungsverkehr sowie die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots; der Ausgleich dient dabei als Kompensation der finanziellen Auswirkungen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auf die Kosten und die Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach Ziff. 3 zurückzuführen sind.

Der Ausgleich wird den Betreibern in entsprechender Anwendung der Regelungen des 2. Teils dieser allgemeinen Vorschrift gewährt, soweit in den nachfolgenden Regelungen des 3. Teils darauf verwiesen wird.

Dieser Ausgleich wird jeweils auf ein Kalenderjahr bezogen bewilligt (Bewilligungsjahr = Durchführungszeitraum).

## **12.2 Kein Anspruch auf Vollkompensation**

Dieser 3. Teil der allgemeine Vorschrift begründet keinen Anspruch auf Vollkompensation des finanziellen Nettoeffekts nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007. Ferner besteht nach dem 3. Teil dieser allgemeinen Vorschrift kein Anspruch auf Vollaussgleich der Kosten nach Ziff. 12.1.

## **12.3 Begrenzung des Ausgleichs**

Als Ausgleich (Ziff. 12.1) erhält der Betreiber maximal den sich aus § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß den Regelungen nach Ziff. 14 ergebenden Betrag, soweit dieser die beihilfenrechtliche Obergrenze nicht überschreitet, die sich aus der Überkompensationskontrolle nach Ziff. 15 in entsprechender Anwendung von Ziff. 8 in Verbindung mit dem Anreizsystem nach Ziff. 9 in entsprechender Anwendung von Ziff. 16 ergibt.

## **13 Weitere Voraussetzungen für die Gewährung der Mittel**

Die Pauschalmittel werden nach § 11 Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW nur Betreibern gewährt, die auf ihren Linienverkehren in dem Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr), den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW anwenden. Die Anwendung des vorgenannten Gemeinschaftstarifs wird daher zur Voraussetzung für die Weiterleitung der Pauschalmittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW gemacht; eine Anerkennung des Gemeinschaftstarifs ist für die Gewährung des Ausgleichs abweichend von Ziff. 4.2 dieser allgemeinen Vorschrift nicht ausreichend.

Voraussetzung für die Weiterleitung der Pauschalmittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW ist zudem, dass die einheitlichen Zeitfahrtausweise des Ausbildungsverkehrs, die den „Schulnutzen“ und den „Freizeitnutzen“ beinhalten (vgl. Anlage 1) - mit Ausnahme der Semestertickets -, angewendet werden.

## **14 Berechnung der Höhe des Ausgleichs**

### **14.1 Hierfür bereitgestelltes Budget**

Gemäß § 11 Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW leitet die zuständige Behörde im Jahr 2015 von den auf sie nach § 11 Abs. 2 Satz 1 bis 3 ÖPNVG NRW entfallenden Mitteln einen Anteil in Höhe von 173.350 € (nachfolgend als Budget bezeichnet) über den 3. Teil dieser allgemeine Vorschrift an die antragsberechtigten Betreiber weiter. Die zuständige Behörde legt ab dem Jahr 2016 das für das jeweilige Kalenderjahr bereitgestellte Budget durch gesonderten Beschluss fest, soweit dieses von dem o. g. Budget abweichen soll.

Soweit das zuvor genannte Budget nicht bzw. nicht vollständig über diese allgemeine Vorschrift an die Betreiber weitergeleitet werden kann, soll die zuständige Behörde eine Weiterleitung nach Maßgabe des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW auf anderer Grundlage vornehmen.

## **14.2 Maßstab für die Weiterleitung der Ausgleichsmittel und Anteil des jeweiligen Betreibers an dem Budget**

Der Anteil des jeweiligen Betreibers an dem Budget nach Ziff. 14.1 wird vorbehaltlich Ziff. 15 wie folgt errechnet:

Im ersten Schritt ermittelt die zuständige Behörde die Anzahl der im Bewilligungsjahr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verkauften einheitlichen Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, die den „Schulnutzen“ und den „Freizeitnutzen“ beinhalten (vgl. Anlage 1) – mit Ausnahme der Semestertickets -.

Im zweiten Schritt ermittelt die zuständige Behörde den Anteil eines jeden Betreibers an den verkauften einheitlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs, den sie aus der Anwendung dieser Tickets durch die Betreiber (vgl. Ziff. 13 Abs. 2) wie folgt ableitet:

- Bei den durch die Schulträger zur Verfügung gestellten einheitlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs legt die zuständige Behörde als Anteil für jeden Betreiber den Anteil zugrunde, der für diesen Betreiber im Rahmen der auf das Bewilligungsjahr bezogenen Einnahmenaufteilung für diese Zeitfahrausweise ermittelt worden ist.
- Bei den durch die Auszubildenden selbst bei den Betreibern gekauften einheitlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs legt die zuständige Behörde als Anteil für jeden Betreiber den Anteil zugrunde, der für diesen Betreiber im Rahmen der auf das für das dem Bewilligungsjahr vorausgehende Jahr bezogenen Einnahmenaufteilung für diese Zeitfahrausweise ermittelt worden ist.

Sofern die nach vorstehender Maßgabe für sämtliche Betreiber ermittelte Gesamtsumme das nach Ziffer 14.1 bereitgestellte Budget nicht überschreitet, erhält jeder Betreiber bezogen auf die jeweilige Leistungseinheit nach Ziff. 2.2.2 den Betrag, der sich aus der Multiplikation der nach oben stehender Maßgabe ermittelten Anteile an verkauften einheitlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs mit dem Bewertungsbetrag in Höhe von 4,65 € ergibt.

Überschreitet die Gesamtsumme das nach Ziff. 14.1 bereitgestellte Budget, errechnet die zuständige Behörde die Anteile der einzelnen Betreiber bezogen auf die jeweilige Leistungseinheit nach Ziff. 2.2.2 anhand des Verhältnisses der nach oben stehender Maßgabe ermittelten Anteile an verkauften einheitlichen Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr dieser Betreiber zu der Gesamtsumme der im Gebiet der Behörde verkauften Zeitfahrausweise nach Ziff. 14.2 Satz 2.

## **15 Durchführung der Überkompensationskontrolle**

Die Weiterleitung des nach Maßgabe von Ziff. 14 berechneten Anteils an den Mitteln nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW an den jeweiligen Betreiber steht unter dem Vorbehalt, dass sich im Rahmen der Überkompensationskontrolle kein niedrigerer Betrag ergibt. Die im 2. Teil enthaltenen grundlegenden Regelungen zur Durchführung der Überkompensationskontrolle (Ziff. 8) gelten entsprechend mit der Maßgabe, dass als maßgebliche Kosten i.S.v. Ziff. 8.2.1 in jedem Fall die tatsächlichen Kosten anzusetzen sind. Im Übrigen gilt: Im Rahmen der Überkompensationskontrolle für die Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind Mittel nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW in Höhe der zum Zeitpunkt der Überkompensationskontrolle geleisteten Abschläge/Teilzahlungen anzusetzen.

Die Regelungen Ziff. 8 des 2. Teils dieser allgemeinen Vorschrift gelten mit den nachfolgenden Ausnahmen / Änderungen entsprechend:

Ziff. 8.1.1 Satz 2 wird durch folgende Regelung ersetzt: „Die tatsächlichen Kosten werden aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens ermittelt und der Leistungseinheit, differenziert nach Linienbündeln bzw. Linien entsprechend des in Ziff. 7.6 beschriebenen Verfahrens zugeordnet. Hierfür sind die erforderlichen Daten mit Stichtag zum 28. 2. des ersten dem Bewilligungsjahres folgenden Jahres anzugeben.“

In Ziff.8.1.2, lit. a) und c) ist der maßgeblich Stichtag der 28. 2. des ersten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres. Die aufgeführten Verweise auf Ziff. 10.3.3 lit. c) entfallen.

In Ziff. 8.1.2 wird Absatz 4 durch folgende Regelung ersetzt: „Die dem Betreiber auf der Grundlage von Bewilligungsakten der zuständigen Behörde zugeflossenen Ausgleichszahlungen nach § 11a

Abs. 2 ÖPNVG NRW sind hier in Höhe der geleisteten Abschlagszahlungen zu berücksichtigen.“  
Ziff. 8.2.1 Satz 1 wird durch folgende Regelung ersetzt: „Anzusetzen sind die tatsächlichen Kosten gemäß Ziff. 8.1.1.“  
Ziff. 8.3 letzter Satz entfällt.

## **16 Anreizsystem**

Die Regelung zum Anreizsystem in Ziff. 9 dieser allgemeinen Vorschrift gilt für die Weiterleitung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW entsprechend.

## **17 Antrags- und Bewilligungsverfahren**

Der Ausgleich nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird nur auf Antrag gewährt.

### **17.1 Antrag - Form**

Die Regelungen in Ziff. 10.1.1 des 2. Teils dieser Allgemeinen Vorschrift gelten entsprechend.

### **17.2 Antrag - Frist**

Die Betreiber können ihre Anträge bis zum 31. 3. des dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres stellen.

Maßgeblich ist der Eingang des Antrags bei der zuständigen Behörde. Verspätet und unvollständig eingegangene Anträge werden nicht berücksichtigt (Ausschlussfrist).

### **17.3 Bewilligung - Form**

Die Gewährung bzw. Versagung des Ausgleichs erfolgt durch Verwaltungsakt (Bewilligungs- bzw. Versagungsakt).

#### **17.4.1 Grundsätzliche Inhalte und Nebenbestimmungen**

Die Regelungen in Ziff. 10.3.1 des 2. Teils dieser Allgemeinen Vorschrift gelten mit Ausnahme der Sätze 2 und 3 entsprechend.

#### **17.4.2 Bewilligungsakt**

Auf Antrag des Betreibers ergeht nach Eingang aller für den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vollständig und fristgerecht eingereichten Anträge gemäß Ziff. 17.2 ein Bewilligungsakt für das Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr).

Der Bewilligungsakt erfolgt, nachdem die erforderlichen Daten zur

- Ermittlung des Anteils an dem in Ziff. 14.1 bezeichneten Budget (vgl. Ziff. 14.2) und
- zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) 1370/2007 (vgl. Ziff. 15)

vorliegen, spätestens aber zum 15. 5. des dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres.

Mit dem Bewilligungsakt wird die Höhe des Bewilligungsbetrags als Ausgleich (Ziff. 12) festgesetzt. Hierfür berechnet die zuständige Behörde zunächst auf Grundlage der nach Ziff. 18 erbrachten Nachweise die Anteile für alle Betreiber an dem nach Ziff. 14.1 bereitgestellten Budget gemäß Ziff. 14.2. Sodann führt sie für alle Betreiber bzw. Verkehre, für die das nach Ziff. 7.2 erforderlich ist, entsprechend Ziff. 8 die Überkompensationskontrolle unter Berücksichtigung des Anreizes nach Ziff. 9 durch (vgl. Ziff. 15 und Ziff. 16). Wenn die Überkompensationskontrolle gemäß Ziff. 7.2 auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt, legt die zuständige Behörde das Ergebnis dieser Prüfung zugrunde (vgl. Ziff. 18). Soweit hiernach bei einem Betreiber der rechnerische Anteil nach Ziff. 14.2 die Grenze der Überkompensation (Ziff. 8.2) überschreitet, wird der Ausgleich für diesen Betreiber auf den der Grenze der Überkompensation entsprechenden Betrag festgesetzt (Ziff. 8.3).



### **17.4.3 Versagung des Ausgleichs**

Die Regelungen Ziff. 10.3.4 des 2. Teils dieser allgemeinen Vorschrift gelten mit Ausnahme von Satz 2 entsprechend.

### **18 Darlegungs- und Nachweispflicht des Betreibers**

Der Betreiber trägt die Darlegungs- und Beweislast für sämtliche im 3. Teil dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung des 3. Teils dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Zur Erfüllung seiner Verpflichtungen legt der Betreiber der zuständigen Behörde mit Antragstellung (Ziff. 17.2) insbesondere die nachstehenden Daten bzw. Nachweise vor:

- Anzahl der verkauften Tickets, die für diesen Betreiber im Rahmen der auf das Bewilligungsjahr bezogenen Einnahmenaufteilung für die Zeitfahrausweise nach Ziff. 14.2 Satz 2 ermittelt worden sind.
- Kosten- und Erlöskalkulation: Der Betreiber hat mit Antragstellung für jede Leistungseinheit (Ziff. 2.2.2), differenziert nach Linienbündeln bzw. Linien (Ziff. 2.2.3), einen Nachweis der tatsächlichen Kosten und Erträge einzureichen; er hat dazu ein vorgegebenes Formblatt zu verwenden.

Soweit nach diesen Regelungen für die Bewilligung der Mittel nach § 11a Abs. 2 NRW Nachweise erbracht werden müssen, die in entsprechender Anwendung auch für die Bewilligung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW maßgeblich sind, kann im Rahmen der Beantragung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW vollumfänglich hierauf verwiesen werden. Zusätzlich ist im Rahmen des Antrags- und Bewilligungsverfahrens für die Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW der Nachweis über die Anwendung des Gemeinschaftstarifs gemäß Ziff. 13 Abs. 1 sowie ergänzend der Nachweis über die Anwendung des einheitlichen Zeitfahrausweises für Auszubildende, das den „Schulwegnutzen“ und den „Freizeitnutzen“ beinhaltet (vgl. Anlage 1), zu erbringen; die Einhaltung dieser Voraussetzung wird im Bewilligungsakt zur Bedingung gemacht.

Soweit ein Betreiber einen Ausgleich nach den Bestimmungen § 11a ÖPNVG NRW erhält, erfolgt die nachträgliche Überkompensationskontrolle gesamthaft unter Einbezug der nach der § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW gewährten Ausgleichsmittel im Rahmen der Schlussabrechnung für die Ausgleichsmittel nach § 11a ÖPNVG NRW.

### **19 Anforderung weiterer Unterlagen und Prüfungsrecht der zuständigen Behörde**

Die Regelungen in Ziff. 10.5 dieser Allgemeinen Vorschrift gelten entsprechend.

### **20 Veröffentlichung**

Die Berichtspflicht der zuständigen Behörde gilt auch in Bezug auf die Ausgleichsmittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Auf die Regelung in Ziff. 10.6 dieser allgemeinen Vorschrift wird verwiesen.

### **21 Abwicklung der Zahlungen**

Der Bewilligungsbetrag wird unverzüglich nach Bestandskraft des Bewilligungsaktes mittels Überweisung auf ein vom Betreiber mit Antragstellung anzugebendes Konto ausgezahlt.

## **Teil 4: Schlussbestimmungen**

### **22 Rechtskraft, Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 KrO NRW mit dem Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft.

### **23 Außerkrafttreten**

Diese Satzung tritt durch gesonderten Beschluss oder bei Außerkrafttreten des § 11a Abs. 2 ÖPNVG

NRW außer Kraft.

Anlage 1 „Vermerk zum Referenzticket“ zur Allgemeinen Vorschrift des Kreises Herford für die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 und die ÖPNV-Pauschale § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW in der Fassung vom 11.03.2016

## **Begründung und Zuordnung des Referenztickets für den Ausbildungstarif im Rahmen des ÖPNVG NRW § 11 a Ausbildungsverkehr-Pauschale und die ÖPNV-Pauschale § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für den Gemeinschaftstarif „Der Sechser“**

### **Grundlage**

- ÖPNV G NRW, gültig ab 01.01.2011
- Hinweise zur Erstellung der Allgemeinen Vorschrift nach § 11a Absatz 2 Satz 6 ÖPNVG NRW des Landes NRW vom 11.05.11
- EU-Verordnung 1370/2007
- und, sofern der Tarif „Der Sechser“ durch einen anderen Tarif ersetzt wird oder in diesem aufgeht („Westfalentarif“), treten an die Stelle der nachfolgend aufgeführten Bezüge auf einzelne Tarifbestimmungen „Der Sechser“ diejenigen Bestimmungen des Folgetarifs, die inhaltlich diesen entsprechen. – Siehe hierzu auch Ziffer 3.2

### **Einleitung**

Im Rahmen des ÖPNVG NRW § 11a ist es erforderlich, ein Referenzticket des allgemeinen Tarifs ("Jedermann"-Tarif) im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift zur Anwendung von Höchsttarifen anzugeben.

Der Referenznachweis ist Bestandteil der Allgemeinen Vorschrift, die von den Aufgabenträgern im Rahmen der Anwendung von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr gem. EU-Verordnung 1370/2007 aufzustellen ist.

### **Angebote im Ausbildungstarif**

Im Gemeinschaftstarif „Der Sechser“ einschließlich der Übergangstarife (Kragenregelung in den Tarifraum Hochstift, Münsterland und Ruhr-Lippe) werden folgende Ausbildungstarife angeboten, für die der Aufgabenträger in der Allgemeinen Vorschrift Höchsttarife festsetzt:

- Monatstickets im Ausbildungsverkehr (SMK) gem. Tarifbestimmungen 6.9.2
- Schulwegtickets (SWT) gem. Tarifbestimmungen 6.9.3 (Bezug nur über Schulträger)
- ChillTicket gem. Tarifbestimmung 6.9.5 (Bezug nur über Schulträger)
- Semestertickets gem. Tarifbestimmungen 7.4 (Angebot gemäß vertraglicher Vereinbarung mit der Studierendenschaft)

Der Personenkreis der Anspruchsberechtigten ergibt sich aus den aktuellen Tarifbestimmungen gemäß Ziffer 6.9.1.

### **Monatstickets im Ausbildungsverkehr (SMK)**

Das Monatsticket im Ausbildungsverkehr zählt zum Kernbestandteil des Ausbildungsverkehrs. Es hat seine Marktrelevanz bei den Schulträgern, Auszubildenden und Schülern, die keinen Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten gemäß Schülerfahrkostenverordnung haben (Schülerelbstzahler). Das Monatsticket im Ausbildungsverkehr bezieht sich auf die Fahrten im Ausbildungsverkehr vom Wohnort zum Ort der Schule bzw. des Ausbildungsbetriebs und/oder der Berufsschule und zurück (tarifgebietsbezogen). Es gilt einen Kalendermonat ohne zeitliche Einschränkung. Das Monatsticket im Ausbildungsverkehr beinhaltet somit sowohl einen „Schulnutzen“ als auch einen „Freizeitnutzen“ i.S.v. Ziff.

13 Abs. 2 der allgemeinen Vorschrift. Aufgrund des Personenkreises der Anspruchsberechtigten ist das Monatsticket im Ausbildungsverkehr nicht übertragbar und hat keine Mitnahmemöglichkeit.

### **Schulwegtickets (SWT)**

Beim SWT werden im Vergleich zur SMK zur Kostenreduzierung bei den Schulträgern und in Folge der Kürzungen der Ausgleichsleistungen des Landes Einschränkungen im Geltungs- und Gültigkeitsbereich, insbesondere im Bezug auf den Freizeitnutzen der Fahrausweise vorgenommen. Das Schulwegticket bezieht sich auf den Ausbildungsverkehr von der Wohnung bis zur Schule und zurück (Haltestellenbezogen) und ist ein reines Ausbildungsticket, das sich auf die zeitlichen und räumlichen Kernfunktionen im Ausbildungsverkehr beschränkt. Es gilt deshalb für einen Kalendermonat und berechtigt nur zu Fahrten an Schultagen und zwar montags bis freitags von Betriebsbeginn bis 18:00 Uhr sowie samstags bis 14:00 Uhr. An Sonn- und gesetzlichen Feiertagen und während der Schulferien in NRW haben Schulwegtickets keine Gültigkeit, da in diesem Zeitraum keine Ausbildungsfahrten erforderlich sind. Da der Freizeitnutzen gegenüber dem Monatsticket Ausbildungsverkehr faktisch kaum vorhanden ist (Haltestellenbezug und zeitliche Grenze) aber auch weil Fahrten zu Ausbildungszwecken außerhalb der genannten zeitlichen und räumlichen Kernfunktionen im Ausbildungsverkehr nicht möglich sind, wird beim Schulwegticket ein höherer Rabatt vom Referenzticket gewährt.

Ein Vertrieb des Schulwegtickets über den freien Verkauf erfolgt nicht. Wie beim Monatsticket im Ausbildungsverkehr besteht keine Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit.

### **ChillTicket**

Das ChillTicket ist eine Weiterentwicklung des Schulwegtickets. Das ChillTicket entspricht an Schultagen zwischen 6 Uhr und 14 Uhr dem Schulwegticket und ist zusätzlich an Schultagen ab 14 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und gesetzlichen Feiertagen und schulfreien Tagen innerhalb eines Teilnetzes im Orts- und Nachbarortsverkehrs gültig. Das ChillTicket beinhaltet damit sowohl einen „Schulnutzen“ als auch einen „Freizeitnutzen“ i.S.v. Ziff. 13 Abs. 2 der allgemeinen Vorschrift. Durch den Freizeitnutzen entsteht eine ähnlich hohe Nutzungshäufigkeit wie bei Monatskarten für Erwachsene. Für die räumliche Begrenzung an Schultagen auf dem Schulweg ist ein zusätzlicher Rabatt in Höhe von 2% (in Anlehnung an die Hinweise zur Erstellung der Allgemeinen Vorschrift nach §11a Absatz 2 Satz 6 ÖPNVG NRW vom 11.05.11) zu gewähren. Deshalb ist das ChillTicket mit einem Rabatt in Höhe von mindestens 22,01% anzubieten.

Es bestehen keine Mitnahmemöglichkeit und keine Übertragbarkeit.

### **Semestertickets**

Das Semesterticket ist ebenfalls Kernbestandteil des Ausbildungsverkehrs. Es hat seine Marktrelevanz ausschließlich bei den Studenten. Das Semesterticket ist eine Weiterentwicklung des Monatstickets im Ausbildungsverkehr. Es gilt für ein Semester ohne zeitliche Einschränkung. Das Semesterticket wird nur angeboten, wenn eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Studierendenschaft und der OWL Verkehr GmbH für die Verkehrsunternehmen abgeschlossen wurde. Grundlage der vertraglichen Vereinbarung sind die Tarife des Ausbildungsverkehrs (Monatstickets im Ausbildungsverkehr) auf Basis eines Solidarmodells. Die Kalkulation des Semestertickets erfolgt auf Basis des Monatstickets im Ausbildungsverkehr über den Nutzungsgrad der Studierendenschaft nach dem Solidarprinzip aller Studierenden des jeweiligen Studienstandortes. Eine Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit beim Semesterticket besteht nicht. In der Referenzbewertung ist das Semesterticket wie das Monatsticket im Ausbildungsverkehr zu behandeln.

### **Referenzticket**

Als Referenzticket des Regeltarifs des Gemeinschaftstarifes „Der Sechser“ zu den obengenannten Ausbildungstarifen wird im weiteren Verfahren das Monatsticket angesetzt. In der Tabelle 1 sind die jeweiligen Referenzen zum Ausbildungstarif dargestellt.

Monatsticket		Preisstufenabhängig Gültig für einen Kalendermonat Nicht übertragbar (personenbezogen) Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen *
Monatstickets im Aus- bildungsverkehr**	Monatsticket	Preisstufenabhängig Gültig für einen Kalendermonat Nicht übertragbar (personenbezogen) Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen
ChillTicket	Monatsticket	Preisstufenabhängig Gültig für einen Kalendermonat Nicht übertragbar (personenbezogen) Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen
Schulwegticket	Monatsticket	Preisstufenabhängig Gültig für einen Kalendermonat - Ausgabe als Schuljahresticket Nicht übertragbar (personenbezogen) Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen

Tabelle 1: Referenzen zum Ausbildungstarif

Fußnoten:

\*) Mit folgenden Ausnahmen: Montags bis freitags nach 19:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ohne Zeiteinschränkung können mit dem MonatsTicket der Inhaber und bis zu 4 weitere Personen, maximal zwei Personen ab 15 Jahren, die Verkehrsmittel für beliebig viele Fahrten innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs benutzen. Anstelle von Personen können alternativ auch Fahrräder mitgenommen werden.

\*\*) Die Referenz zum Semesterticket erfolgt über das Monatsticket im Ausbildungsverkehr, vgl. Absatz Semestertickets

Diese Änderungssatzung tritt gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 KrO NRW am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft, die Bestimmungen für Bewilligungen nach dem 3. Teil dieser allgemeinen Vorschrift gelten rückwirkend für das Bewilligungsjahr 2014, soweit die zuständige Behörde das Budget gemäß Ziff. 14.1 bereit stellt.