

Öffentliche Bekanntmachung des Kreises Olpe

Satzung des Kreises Olpe vom 21.12.2021 zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im Bedarfsverkehr (allgemeine Vorschrift Bedarfsverkehr)

I.

Aufgrund

- § 5 Abs. 1 der Kreisordnung NRW (KrO NRW) vom 14.07.1994, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 ([GV. NRW. S. 916](#)), in Verbindung mit § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- und § 3 Abs. 1 ÖPNV Gesetz NRW (ÖPNVG NRW) vom 07.03.1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 ([GV. NRW. S. 1046](#)),

hat der Kreistag des Kreises Olpe in seiner Sitzung am 13.12.2021 folgende Satzung als allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung von Höchsttarifen im Bedarfsverkehr und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind, beschlossen (allgemeine Vorschrift Bedarfsverkehr):

Präambel

Der Kreis Olpe ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW. Der Kreis verfolgt mit dieser Satzung das Ziel, preisgünstige und einheitliche Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten, um die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zu steigern. Zugleich regelt die allgemeine Vorschrift auch die Anforderungen an den Höchsttarif im Ausbildungsverkehr für die Gruppe der Auszubildenden. Der Kreis Olpe hat als zuständige Behörde diese allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der VO (EG) Nr. 1370/2007 als Satzung gem. § 5 Abs. 1 Kreisordnung NRW erlassen. Sie regelt die Festlegung von Höchsttarifen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und die Erstattung von Mindereinnahmen im Bedarfsverkehr aufgrund der Anwendung des einheitlichen, attraktiven Fahrtarifs für alle Fahrgäste und für die rabattierte Beförderung im Ausbildungsverkehr nach § 11a ÖPNVG NRW. In einer Übergangszeit bis zum 31.03.2022 tritt diese allgemeine Vorschrift neben die allgemeine Vorschrift, welche ausschließlich die rabattierte Beförderung im Ausbildungsverkehr auf der Grundlage des § 11a ÖPNVG NRW regelt und neben die allgemeine Vorschrift zur Anwendung von Höchsttarifen im Busverkehr. Diese Satzung regelt das Verfahren einer transparenten, diskriminierungsfreien und beihilfekonformen Ausgleichsregelung zunächst bis zum 31.12.2025.

1. Gegenstand der Satzung

- 1.1 **Rechtsgrundlagen** sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zuletzt geändert durch VO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (VO 1370), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung v. 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046), die Kreisordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (KrO NW) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916).
- 1.2 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung des vorgegebenen **maßgeblichen Höchsttarifs** im Bedarfsverkehr nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Die umfasst auch die rabattierten Fahrausweise im Ausbildungsverkehr. Den Unternehmen ist es verwehrt, höhere Tarife (z. B. Haus- und/oder Übergangstarife) als den maßgeblichen Höchsttarif für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet des Kreises anzuwenden. Der Höchsttarif gilt für alle Fahrgäste, um preisgünstige einheitliche Tarife im Gebiet des Kreises für Jedermann sicherzustellen. Diese allgemeine Vorschrift (allgemeine Vorschrift Bedarfsverkehr) tritt bis zum 31.03.2022 neben die bestehende allgemeine Vorschrift für den Ausbildungsverkehr, die bereits für die Gruppe von Fahrgästen (Auszubildende) eine Rabattierung im Ausbildungsverkehr nach § 11a ÖPNVG NRW regelt (allgemeine Vorschrift Ausbildungsverkehr). Jedoch ist der Unternehmer nur berechtigt einmal Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung zu beantragen. Sie tritt zudem neben die allgemeine Vorschrift für Busverkehre (allgemeine Vorschrift Regelbusverkehr).
- 1.3 Der maßgebliche Höchsttarif wird vom Kreis verbindlich festgelegt (**Tarifzuständigkeit**). Die **Anlage 1** wird entsprechend der Tariffestlegungen des Kreises im Zusammenwirken mit der VGWS aktualisiert. Maßgeblich ist der jeweils genehmigte Tarif. Dieser wird durch die Westfalentarif GmbH (WT GmbH) ortsüblich und durch die Unternehmen in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen bekanntgemacht.
- 1.4 Die Unternehmen sind verpflichtet, den maßgeblichen Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Tarifanwendungspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der Kreis Olpe und die VGWS sind über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zuvor zu informieren.
- 1.5 Die allgemeine Vorschrift gilt räumlich im Zuständigkeitsbereich des Kreises Olpe, sachlich für Verkehre, für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht und welche nur auf Bedarf erbracht werden und den Linienverkehr ergänzen und verdichten (**eigenwirtschaftliche Bedarfsverkehre**) und zeitlich nach Maßgabe Ziffer 10.3 (**Geltungsbereich Bedarfsverkehr**). Näheres ergibt sich aus **Anlage 2**.
- 1.6 Der Höchsttarif ist auf die Anwendung der **notwendigen Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr (Verkehrsleistung Bedarfsverkehr)** begrenzt. Die notwendige Verkehrsleistung Bedarfsverkehr umfasst sämtliche Bedarfsverkehre nach §§ 42, 43 Nr. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 6, 7, bzw. § 44 PBefG (**Anlage 2**), für die der maßgebliche Tarif im Gebiet des Kreises Anwendung findet (**Anlage 1**) und für die die qualitativen Mindestanforderungen erfüllt sind (**Anlage 3**).

- 1.7 Die Unternehmen erhalten Ausgleichsleistungen im Wege einer Vorauszahlung (**ex-ante-Ausgleich**). Der ex-ante-Ausgleich ist auf den Wert begrenzt, der sich aus einer Differenzbetrachtung zwischen den erwarteten Erlösen auf der Grundlage des maßgeblichen Höchsttarifs verglichen mit den erwarteten Erlösen auf der Grundlage eines fiktiven Referenztarifes für den Bedarfsverkehr ergibt (**Referenztarif**) ergibt. Der ex-ante-Ausgleich wird als vorläufige Zahlung (vorläufiger ex-ante-Ausgleich) gewährt. Der vorläufige ex-ante-Ausgleich wird nach Abschluss des Ausgleichsjahres korrigiert (verbindlicher ex-ante-Ausgleich).
- 1.8. Die Berechnung des **Referenztarifs** erfolgt nach entsprechender Anwendung der Werte je Kilometer, die sich aus der jeweils gültigen Taxi-Satzung des Kreises (ohne Grundgebühr) zur Erbringung der Verkehrsleistung ergeben (**Kilometergebühr**). Die jeweils gültige Taxi-Satzung des Kreises, der Gesamtausgleich und die Zuordnung zu Teilnetzen ergeben sich aus **Anlage 4**. Der Referenztarif dient der Sicherstellung der Verkehrsleistung nach dem Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus.
- 1.9. Die Höhe und der Rechtsgrund des Ausgleichs bemisst und ergibt sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art.3 Abs.2 S. 2, Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und welche im Wege der Überkompensationsprüfung (**ex-post-Ausgleich**) begrenzt sind. Das Unternehmen hat keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anerkennung des Höchsttarifs entstehenden Mindereinnahmen.
- 1.10 Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife im Bedarfsverkehr Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (**Gesamtausgleich Bedarfsverkehr**). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs** im Kreisgebiet. Der Gesamtausgleich kann sich nach Maßgabe von Ziffer 2.8 erhöhen.
- 1.11 Bei **unvorhersehbaren Ereignissen** (Wirtschaftskrisen, Pandemien etc.) bleibt die Höhe des Gesamtausgleiches Bedarfsverkehr unverändert, da sich die Zahlungen nach dieser allgemeinen Vorschrift nur auf die Erstattung von Mindereinnahmen durch die Anwendung von Höchsttarifen beziehen. Im Falle der Gewährung von Ausgleichszahlungen aufgrund bundes- oder landesrechtlichen Regelungen (z.B. Corona-Rettungsschirm) sind die Ausgleichsmittel aus der allgemeinen Vorschrift entsprechend zu kürzen (Subsidiarität der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif).
- 1.12 Kann die notwendige Verkehrsleistung auf der Grundlage der Erlöse aus der Anwendung der maßgeblichen Höchsttarifanwendung und der Ausgleichsleistungen nicht mehr dauerhaft erbracht werden, leitet der Kreis schnellstmöglich ein förmliches Vergabeverfahren ein, um die Erbringung der Verkehrsleistung im Interesse der Fahrgäste zu gewährleisten. Erteilt die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Antrages die Genehmigung (Vorrang eigenwirtschaftliche Verkehre), gilt die allgemeine Vorschrift fort. Wird kein eigenwirtschaftlicher Antrag genehmigt und kommt es daher zu einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags richtet sich der Tarifausgleich ausschließlich nach Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (vgl. Ziffer 1.5). Die allgemeine Vorschrift findet in den betroffenen Teilnetzen/Linienbündeln keine Anwendung.

2. Antragsverfahren

- 2.1 Der Ausgleich wird nur auf Antrag gewährt. Dies setzt einen **schriftlichen Antrag** des Unternehmens voraus. Das Antragsverfahren ist zweistufig gestaltet, notwendig sind

ein **vorläufiger ex-ante-Antrag** und ein **verbindlicher ex-ante-Antrag**. Die Anträge sind an den Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) zu richten. Für die Antragsstellung sind die in der **Anlage 5** vorgegebenen Muster (Kalkulationsverfahren, Fortschreibung und Revisionszeitpunkte) zu verwenden. Hierfür müssen alle nach **Anlage 5** genannten Antragsdaten vorliegen. Der Antrag erfolgt für das Gebiet des Kreises bzw. je Teilnetz. Im ersten Antragsjahr ist ein schriftlicher Antrag auf der Grundlage der Anlage 5 ohne Wirtschaftsprüferstat ausreichend.

- 2.2 **Antragsberechtigt** sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 Nr. 2, 44 bzw. § 2 Abs. 6, 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Gebiet des Kreises verfügen oder die Betriebsführung hierzu innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen und. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen und Betriebsführungsübertragungen nach § 2 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.
- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Der **vorläufige ex-ante-Antrag** muss vor dem Ausgleichsjahr gestellt werden. **Antragsjahr** (n) ist das Jahr vor dem **Ausgleichsjahr** (n + 1). Der Antrag ist bis zum 30.06. des Antragsjahres zu stellen.

Die vollständig ausgefüllten und unterzeichneten Anträge müssen bis spätestens 30.06. des jeweiligen Antragsjahres (n) beim ZWS vorliegen. Erfolgt der **vorläufige ex-ante-Antrag** nicht fristgerecht und/oder nicht prüffähig, wird der ex ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) bis zum **verbindlichen ex-ante-Antrag** um 10% gekürzt. Erfolgt der Antrag nicht spätestens bis zum 15.12. bis 12.00 Uhr des jeweiligen Antragsjahres (n), so erhält das Unternehmen keinen Ausgleich (**Präklusionsfrist**). Von den Kürzungen und dem Ausschluss kann der Kreis bzw. der ZWS in Sonderfällen absehen. Sonderfälle sind insbesondere ungeplante Übernahmen von Linien und Betreiberwechsel.

- 2.5 Der **verbindliche ex-ante-Antrag** ist bis zum 30.06. des auf das Ausgleichsjahr (n + 1) folgenden Jahres (n + 2) zu stellen.

Erfolgt dies nicht fristgerecht und/oder nicht prüffähig, wird dem Unternehmen eine letzte Frist zur Abgabe gesetzt. Verstreicht diese, wird das Unternehmen vom Verfahren ausgeschlossen.

- 2.6 Wenn ein Unternehmen 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 - **Erstantrag**), hat es seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme, zu stellen.
- 2.7 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er 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 Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Kreis bzw. dem ZWS oder einer von ihnen benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Dies betrifft insbesondere die erbrachten Besetzkilometer, dem Abrufungsgrad der Fahrten, jeweils nach Monaten differenziert. Er hat diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex-ante-Antragsverfahrens und der ex-post-Überkompensationskontrolle zu erfüllen. Die Anga-

Stand 21.12.2021

ben sind in Form der beigefügten Unterlagen in **Anlage 5** bereitzustellen. Werden Betriebsleistungen durch Auftragsunternehmen erbracht, sind diese von den Auftragsunternehmen zu bescheinigen und vom antragsstellenden Unternehmen dem Antrag beizufügen. Das antragsstellende Unternehmen ist verantwortlich dafür, dass das Auftragsunternehmen gegenüber dem Kreis bzw. dem ZWS oder einer von ihnen benannten Stelle oder Person die unter Ziffer 7 genannten Erklärungen nachweist.

2.8 Sofern die Unternehmen höhere qualitative Standards erbringen als die, die für die Bemessung des Referenztarifs maßgeblich sind (**Übererfüllung**) oder eine höherer, als der durchschnittliche Abrufungsgrad der Kilometerleistung für das Kreisgebiet eingetreten sind (**Mehrleistung**), können für den Fall der Übererfüllung eine Erhöhung des Referenztarifs (Ziffer 3.3) und für den Fall der Übererfüllung und der Mehrleistung eine Anpassung des Gesamtausgleichs (Ziffer 2.9) erfolgen.

2.9 Eine **Anpassung des Gesamtausgleichs** ist auf drei Anwendungsfälle beschränkt:

- **Übererfüllung**

Für den Fall der Übererfüllung hat das Unternehmen die angestrebte Übererfüllung der qualitativen Standards und die hierauf zurückzuführenden erwarteten spezifischen Mehrkosten abzüglich der ersparten Aufwendungen prüffähig im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages beim Kreis bzw. ZWS anzumelden und nach Abschluss des Ausgleichsjahres im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrages prüffähig zu dokumentieren. Berücksichtigungsfähig sind nur qualitative Standards, die im Einklang mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans stehen und denen der Kreis bzw. ZWS im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages zuvor ausdrücklich zugestimmt hat.

- **Mehrleistungen**

Für den Fall der Mehrleistung finden die Ausgleichsparameter für das jeweilige Ausgleichsjahr Anwendung. Danach ist die erbrachte Mehrleistung entsprechend der für das Ausgleichsjahr gültigen Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) in die Berechnung des Gesamtausgleichs einbeziehen. Die Mehrleistungen ergeben sich aus der Übererfüllung des durchschnittlichen Abrufungsgrades der Kilometerleistung (**Anlage 4**).

- **Leistungsveränderungen**

Für den Fall der Leistungsveränderungen des Fahrplanangebots gemäß Ziffer 6 wird entsprechend der Mehrleistung behandelt.

Der Gesamtausgleich erhöht sich im Falle der Übererfüllung um die Differenz, welche sich aus der Anpassung des Referenztarifs (Ziffer 2.8) ergibt. Im Falle der Mehrleistung und Leistungsveränderungen verändert sich der Gesamtausgleich um das zusätzliche (Fall der Leistungsmehrung) oder abzügliche (Fall der Leistungsminderung) Tarifäquivalent je zusätzlicher bzw. abzüglicher Verkehrsleistung (Ziffer 6).

Im Falle von höherer Gewalt (Ziffer 1.11) erfolgt keine Anpassung des Gesamtausgleichs.

2.10 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 5**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem Kreis bzw. dem ZWS in der

Stand 21.12.2021

Funktion als Aufgabenträger oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen oder die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger.

- 2.11 Der ex-post-Nachweis wird durch den Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder eine vom Kreis bzw. vom ZWS anerkannte Person oder Stelle unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex-ante Antrag** gegenüber dem Kreis bzw. dem ZWS erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags gemäß **Anlage 5**.
- 2.12 Die Regelungen zu 2.4 gilt erstmalig ab dem Ausgleichsjahr 2023. Für das erste Ausgleichsjahr (2022) sind die **vorläufigen ex-ante-Anträge** bis spätestens 31.03.2022 einzureichen.

3. Art, Umfang und Bemessung von Vorauszahlungen (ex-ante-Ausgleich)

- 3.1 Der ex-ante-Ausgleich wird als Vorauszahlung gewährt. Die Vorauszahlung wird im Ausgleichsjahr (n + 1) als **vorläufiger ex-ante-Ausgleich** gewährt. Der **vorläufige ex-ante-Ausgleich** wird nach Abschluss des Ausgleichsjahres anhand aktueller und objektiver Leistungsdaten korrigiert. Dies führt zum sog. **verbindlichen ex-ante-Ausgleich**. Die Berechnungsmethodik des ex-ante-Ausgleichs ergibt sich aus **Anlage 4**.
- 3.2 Der **vorläufige ex-ante-Ausgleich (Anlage 4)** ergibt sich anhand einer Vergleichsbeurteilung zwischen der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens vor dem Ausgleichsjahr (n) (**Ausgangswert**) mit der erwarteten wirtschaftlichen Situation im Ausgleichsjahr (n + 1) (**Soll-Wert**) unter Anwendung des maßgeblichen Höchstarifs. Ausgleichsfähig der Soll-Wert, welches aus dem Ausgangswert durch Fortschreibung zu ermitteln.
 - Die **Bestimmung des Ausgangswertes** erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen grundsätzlich mittels der Wirtschaftsdaten des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1). Die maßgeblichen Kosten ergeben sich aus Ist-Kosten des Unternehmens, welche jedoch auf den Wert zu begrenzen sind, der sich aus der jeweils gültigen Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) ergibt (**Angemessenheitsprüfung**). Sind die Ist-Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Kosten, die sich aus der Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) ergeben, ist der geringere Wert maßgeblich (maßgebliche Kosten). Bei den Erlösen sind die Ist-Erlöse des Vorjahres maßgeblich, die im Barverkauf im Bedarfsverkehr erzielt wurden (maßgebliche Erlöse); eine Anrechnung von Zeitfahrausweisen erfolgt nicht. Die Angemessenheitsprüfung nimmt der Kreis bzw. der ZWS oder eine von ihm beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Rahmen der Überkompensationsprüfung auf der Grundlage der Trennungsrechnung der Unternehmen vor. Im ersten und zweiten Ausgleichsjahr sind die Kosten nach der Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) maßgeblich.
 - Die **Bestimmung des Soll-Wertes** ergibt sich aus der Fortschreibung der Soll-Kosten und Soll-Erlöse der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex-post-Kontrolle (Ziffer 4) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) abzustellen. Der Soll-Wert ergibt sich aus dem fortgeschriebenen Vergütungssatz der Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) je Kreis bzw. je Teilnetz abzüglich der fortge-

schriebenen maßgeblichen Erlöse. Ergibt sich, dass die Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) für das kommende Ausgleichsjahr von den fortgeschriebenen Soll-Werten abweichende Vergütungssätze vorsieht, so sind die neuen Werte nach der Taxi-Satzung maßgeblich.

3.3 Durch den **verbindlichen ex-ante-Antrag** erfolgt eine Korrektur des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs**. Die Korrektur umfasst folgende sequenziellen Prüfungsschritte:

- **Ermittlung des Referenztarifs**

Die Korrektur bezieht sich auf die Differenz zwischen den Ist-Erlösen und den erwarteten Erlösen. Die Ist-Erlöse ergeben sich nach Abschluss des Einnahmenaufteilungsverfahrens für das jeweilige Ausgleichsjahr. Die erwarteten Erlöse ergeben sich aus der Anwendung eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs (siehe Ziffer 1.8). Die auf der Grundlage des Referenztarifs erwarteten Erlöse werden zur Verkehrsleistung im Kreisgebiet nach dem jeweiligen Teilnetz (**Anlage 2**) in Bezug gesetzt (Tarifäquivalent FT= Fiktiver Tarif). Aus der Differenz des Tarifäquivalents FT und dem Tarifäquivalent der im Ist erzielten Erlöse im Kreisgebiet in dem jeweiligen Teilnetz (Tarifäquivalent IST) ergibt sich – vorbehaltlich der beiden folgenden Korrekturschritte - der neue **verbindliche ex-ante-Ausgleich (Anlage 4)**.

- **Begrenzung des Gesamtausgleich**

Ergibt sich aus der Berechnung des Referenztarifs ein höherer ausgleichsfähiger Betrag, als aus der Anwendung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs, so erfolgt eine Abschmelzung auf den Gesamtausgleich (Ziffer 1.10).

- **Berücksichtigung höherer qualitativen Leistungsstandards (Übererfüllung)**

Der ex-ante-Ausgleich kann ergänzt werden, sofern der Unternehmer höhere Standards erbracht hat, der Kreis bzw. ZWS der Anwendung diesen Standards vor dem Ausgleichsjahr zugestimmt hat und das Unternehmen im Rahmen des Antrags auf verbindlichen ex-ante-Ausgleich die hierdurch entstandenen Mehraufwendungen sowie etwaige ersparte Aufwendungen prüffähig und fristgerecht vorgelegt hat.

- **Berücksichtigung von quantitativen Leistungen (Mehrleistungen)**

Der ex-ante-Ausgleich kann ergänzt werden, sofern der Unternehmer im Rahmen der fahrplanmäßigen Leistungen durch eine höhere Abrufquote Mehrleistungen erbracht hat. Mehrleistungen sind die erbrachten Kilometerleistungen, welche sich aus der Übererfüllung des durchschnittlichen Abrufungsgrades der Kilometerleistung ergeben. Die Regelung zur Anpassung des Gesamtausgleichs nach Ziffer 2.9 findet entsprechende Anwendung.

Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** je Unternehmen kann über dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich** liegen. Die Summe der korrigierten Soll-Ausgleiche ist grundsätzlich auf den Gesamtausgleich gemäß Ziffer 1.10 begrenzt. Überschreiten die rechnerischen Ausgleichsbeträge den Gesamtausgleich, so erfolgt eine anteilige Kürzung entsprechend dem Umfang der Verkehrsleistung je Teilnetz. Der Gesamtausgleich erhöht sich, sofern höhere Leistungsstandards berücksichtigt werden um den Wert, des vom Kreis bzw. ZWS im Rahmen Prüfung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs ermittelten tatsächlichen Zusatzaufwandes. Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** ist für die Durchführung der Überkompensationskontrolle maßgeblich.

3.4 Kann keine Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgen, weil die testierte Einnahmenaufteilung durch die Unternehmen in der VGWS/WT GmbH nicht bis zum 31.10. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) vorgelegt wurde, so bleibt

es für die Bemessung des folgenden ex-ante-Ausgleichs bei dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich**.

4. Vermeidung der Überkompensation (ex-post-Kontrolle)

- 4.1 Zur Vermeidung einer Überkompensation stehen die Vorauszahlungen dem Unternehmen aufgrund der ex-post-Abrechnung nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne Ziffer 2 des Anhangs VO (EG) Nr. 1370/2007 bei dem Unternehmen führt.
- 4.2 Für die ex-post-Abrechnung werden die beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 durch das Unternehmen angewendet.
- 4.3 Die Anforderungen für die Überkompensationsprüfung ergeben sich aus den jeweils geltenden Regelungen nach Ziffer 4 der allgemeinen Vorschrift für alle Fahrgäste des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeine Vorschrift Regelbusverkehr).

5. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung im Bedarfsverkehr

- 5.1 Liegen die Ist-Kosten im Bedarfsverkehr des Unternehmens höher als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten im Bedarfsverkehr, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex-post-Kontrolle nur die ermittelten Soll-Kosten im Bedarfsverkehr zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.
- 5.2 Liegen die Ist-Kosten im Bedarfsverkehr des Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten im Bedarfsverkehr, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex-post-Kontrolle die Ist-Kosten im Bedarfsverkehr zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der niedrigeren Kosten. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich niedrigeren Kosten und den indizierten Kosten.
- 5.3 Die Bonuszahlung ist auf einen Wert von maximal 5 % des Ausgleichs je Teilnetz im Kreis ohne Berücksichtigung des Bonus begrenzt, um eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Ein etwaiger Bonus wird für die folgende ex-ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

6 Leistungsänderungen und neue Leistungen

- 6.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Kreises. Die Einhaltung der verkehrlichen Anforderungen nach **Anlagen 2 und 3** ist Bedingung für den Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift. Diese Mindestforderungen definieren den sachlichen Anwendungsbereich (Bedarfsverkehr). Ein gesonderter Ausgleich erfolgt hierfür nicht.
- 6.2 Neben den Regelungen zu Mehrleistungen im Rahmen des fahrplanmäßigen Angebots im Bedarfsverkehr kann auch eine Änderung des fahrplanmäßigen Angebots im Bedarfsverkehr zu berücksichtigen sein. Der Fall der Leistungsänderung des fahrplanmäßigen Fahrplanangebots wird entsprechend der Regelungen zu Mehrleistungen innerhalb des fahrplanmäßigen Angebots behandelt (vgl. Ziffer 2.9).
- 6.3 Bei Betreiberwechseln, unabhängig davon, ob diese unterjährig oder zum Vorjahr erfolgen, stellt der Kreis bzw. der ZWS dem Neubetreiber auf der Grundlage der ausrei-

chenden Verkehrsbedienung gemäß **Anlage 4** den durchschnittlichen Ausgleich je Fahrplankilometer zur Verfügung. Wechselt im Laufe des Wirtschaftsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach Ziffer 8.1 verausgabt worden sind.

7. Erklärungen

- 7.1 Die Anforderungen an die Erklärung des Wirtschaftsprüfers im Rahmen des Überkompensationsnachweises ergeben sich aus der jeweils geltenden Ziffer 7 allgemeinen Vorschrift für alle Fahrgäste des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeine Vorschrift Regelbusverkehr).

8. Bewilligungsverfahren, Auszahlung, Rückzahlungsverpflichtung

- 8.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt durch Erlass eines schriftlichen Zuwendungsbescheides. In diesem Bescheid wird der auf das Unternehmen für das jeweilige Förderjahr entfallende Ausgleich festgelegt. Hierzu ergeht zunächst ein vorläufiger Zuwendungsbescheid (Ziffer 3). Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Zuwendungsbescheid nach Abschluss der Überkompensationsprüfung (Ziffer 4).
- 8.3 In den Zuwendungsbescheiden wird die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Ziffer 1 und die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß Ziffer 3 bis 6 zur Bedingung für die Gewährung der Zuwendung gemacht.
- 8.4 Im Rahmen des vorläufigen Zuwendungsbescheides leistet der Kreis Vorauszahlungen (vorläufige ex-ante-Zahlungen) in Höhe von 85 % quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht.

Die Höhe der Vorauszahlungen kann angepasst werden, wenn sich aus der monatlichen Abrechnung ergibt, dass die tatsächliche Abrufquote im Verhältnis zur erwarteten Abrufquote um mehr als 10% nach unten oder oben abweicht. Für die Nachfrage ist die durchschnittliche Abrufungsgrad der Kilometerleitung maßgeblich.

- 8.5 Bis zum 15.12. des Folgejahres hat das Unternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer vom Kreis bzw. dem ZWS anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem Kreis bzw. dem ZWS vorzulegen. Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder die vom Kreis bzw. dem ZWS anerkannte Person oder Stelle übergibt die in der Trennungsrechnung unter den Spalten „Aufgabenträger Kreis; Summe der Linien je Teilnetz (Betriebsleistung im Gebiet des Kreises)“ aufgeführten bzw. sinngemäß bezeichneten Werte zum Zwecke der Vorabrechnung gem. Ziffer 3.2 an den Kreis bzw. den ZWS. Eine Weitergabe der Daten an Dritte mit Ausnahme des ggf. vom Kreis bzw. dem ZWS beauftragten Wirtschaftsprüfers ist nur mit Zustimmung des Unternehmens möglich. Die Bestätigung muss auch den Nachweis dafür erbringen, dass die Ausgleichsmittel in der Nettoeffektberechnung nicht zu einer Überkompensation i. S. von Art. 4 und 6 sowie des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geführt haben. Im Falle einer Überkompensation sind die überzahlten Ausgleichsmittel einschließlich entstandener Zinserträge oder ersparter Zinsauswendungen (Ziffer 8.7) zurück zu erstatten.

Stand 21.12.2021

8.6 Die Endabrechnung durch den Kreis soll innerhalb von drei Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Unterlagen nach Ziffer 7.1 erfolgen.

8.7 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages erfolgt nach Maßgabe der jeweils aktuellen Mitteilungen der Kommission (2019/C 247/01). Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt.

9. **Ausbildungsverkehr**

9.1 Über diese allgemeine Vorschrift wird auch ein Ausgleich für den Ausbildungsverkehr gewährt, sofern kein gesonderter Antrag des Unternehmens nach Maßgabe der allgemeinen Vorschrift Ausbildungsverkehr erfolgt ist. Der Unternehmer ist berechtigt, den Ausgleich für die rabattierte Beförderung nur einmal zu erhalten.

9.2 Die Anforderungen an die Antragsstellung, die Höhe der Zuwendung für die rabattierte Beförderung im Ausgleichsgewährung und die Führung des Verwendungsnachweises ergeben sich aus **Anlage 6**.

10. **Umsatzsteuer**

Der Kreis bzw. der ZWS geht davon aus, dass der Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Sollte sich entgegen der diesbezüglichen Rechtsauffassung der Verwaltung etwas Anderes ergeben, schuldet der Kreis den Ausgleich zuzüglich der Umsatzsteuer für den Geltungszeitraum ab Erhebung der Umsatzsteuer.

11. **Schlussbestimmungen und Sonstiges**

Die Verwaltung des Kreises bzw. der ZWS wird ermächtigt eine Aktualisierung der Höhe der Ausgleichszahlung je Teilnetz im Kreis (**Anlage 4**) auf der Grundlage vom Kreistag beschlossener Änderungen vorzunehmen, ohne dass es einer gesonderten Beschlussfassung zur allgemeinen Vorschrift bedarf.

11.1 Sollten gesetzliche Regelungen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.

11.2 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch den Kreistag des Kreises Olpe nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Kreises und des ZWS eingestellt.

11.3 Diese allgemeine Vorschrift gilt mit Wirkung vom 01.01.2022 und läuft zunächst bis zum 31.12.2025. Eine Verlängerung ist durch Kreistagsbeschluss möglich. Es besteht kein Vertrauensschutz der Unternehmen darauf, dass die allgemeine Vorschrift unbegrenzt fortgeführt wird. Sofern eine Änderung der Ausgleichssystematik durch den Kreis bzw. den ZWS vorgesehen ist, soll diese der gesetzlichen Intention des § 8 Abs. 4 PBefG Rechnung tragen.

11.4 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Unternehmen wird hingewiesen. Das Unternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der vom Kreis im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG)

Stand 21.12.2021

1370/2007 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

Anlagen

- Anlage 1: Westfalen (WT)-Tarif und -Tarifbestimmungen
- Anlage 2: Notwendige Verkehrsleistung
- Anlage 3: Mindeststandards
- Anlage 4: Ausgleichsübersicht, Berechnungsverfahren
- Anlage 5: Antragsunterlagen und Nachweise
- Anlage 6: Anforderungen an den Ausgleich im Ausbildungsverkehr

II.

Erklärung nach § 2 Abs. 3 der Bekanntmachungsverordnung NRW

Ich bestätige gem. § 2 Abs. 3 der Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht (Bekanntmachungsverordnung - BekanntmVO) vom 26.08.1999 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Verordnung vom 05.11.2015 (GV. NRW. S. 741), dass der Wortlaut der Satzung mitsamt den Anlagen mit dem Kreistagsbeschluss vom 17.12.2021 übereinstimmt und entsprechend § 2 Abs. 1 und 2 BekanntmVO verfahren wurde.

III.

Bekanntmachungsanordnung:

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht (§ 5 Abs. 4 der Kreisordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 646), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV NRW S. 916) und die §§ 2 – 4 der Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht – BekanntmVO – vom 26.08.1999 (GV NRW S. 516), zuletzt geändert durch Verordnung vom 05. November 2015 (GV NRW S. 741).

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- der Landrat hat den Kreistagsbeschluss vorher beanstandet oder
- der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber dem Kreistag vorher gerügt und dabei sind die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergeben.

Stand 21.12.2021

Olpe, den 21.12.2021
Kreis Olpe
Der Landrat

Theo Melcher

Anlage 1 aV Bedarfsverkehr Tarif- und Tarifbestimmungen

Es finden die jeweils gültigen Bestimmungen des Westfalentarifs Anwendung, siehe

<https://www.zws-online.de/fahrkarten-preise/westfalentarif/tarifsystem/>.

Anlage 2 aV Bedarfsverkehr Verkehrsleistungen je Teilnetz

Für den Bedarfsverkehr wird die nachfolgende Verkehrsleistung definiert. Die Verkehrsleistung wird nur bei Bedarf erbracht (Fahrten finden nur dann statt, wenn sie durch den Fahrgast zuvor aktiviert wurden), daher können die theoretische Gesamtverkehrsleistung und die zu erbringende Verkehrsleistung voneinander abweichen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, während der definierten Betriebszeiten ein entsprechendes Verkehrsangebot bereitzustellen und bei Bedarf zu erbringen.

Die abrufbaren Verkehrsleistungen ergeben sich für das jeweilige Kalenderjahr wie folgt:

<https://www.zws-online.de/der-zws/wettbewerb-im-busverkehr/>

Anlage 3 aV Bedarfsverkehr Qualitätsstandards

Die im Nahverkehrsplan des Kreises Siegen-Wittgenstein insbesondere im Abschnitt 4 festgelegten Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind zu gewährleisten.

a) Verkehrsleistungen

Die nachfolgenden Qualitätsstandards beziehen sich auf die maßgebliche Verkehrsleistung für Bedarfsverkehre nach Anlage 2.

b) Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugkapazitäten

Die Fahrzeugqualitäten sind grds. im Nahverkehrsplan unter Ziffer 4.3.1 definiert. Die Vorgaben dienen dem Ziel, dass sowohl die Belange der Barrierefreiheit als auch die Belange des Umweltschutzes realisiert werden.

Im Bedarfsverkehr können abweichend zu den üblichen Fahrzeugstandards im konventionellen Linienverkehr auch kleinere Gefäßgrößen eingesetzt werden.

c) Erreichbarkeit

Der Unternehmer stellt sicher, dass die Aktivierung der Fahrten durch den Fahrgast zu den definierten Betriebszeiten über eine Hotline gewährleistet ist. Voranmeldungen sind möglich. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem veröffentlichten Regionalfahrplan Westfalen-Süd („Weitere Service-Angebote“).

d) Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit der Buslinien zählt zu den wesentlichen Merkmalen eines attraktiven ÖPNV-Angebotes. Aus diesem Grund wird als verbindliches Ziel definiert, dass die Abweichung von der fahrplanmäßigen Ankunftszeit nicht mehr als 3:59 Minuten bei einem Zielwert von 95% betragen darf. Dies gilt auch für Bedarfsverkehre.

e) Personaleinsatz

Der Unternehmer stellt sicher, dass die eingesetzten Fahrer(innen) die deutsche Sprache beherrschen, über die Ortskenntnis im Linienbündel/Linie verfügen und die gültigen Tarife einschließlich der Übergangsregelungen in die angrenzenden Nachbarräume anwenden können und Kenntnisse über die Anschlussverkehre zum Bus- sowie SPNV-Netz der jeweiligen Linien im Linienbündel besitzen.

f) Haltestellen

Der Unternehmer stellt sicher, dass die Haltestellen mit den jeweils aktuell gültigen Tarifinformationen, Aushangfahrplänen sowie Linienverlaufsbeschriftungen auf der Basis des vom ZWS vorgegebenen Designs und Inhalts ausgestattet sind. Zum jeweiligen Fahrplanwechsel wird eine Karenzzeit von max. 3 Tagen nach dem Fahrplanwechsel zum Austausch der Aushangfahrpläne eingeräumt. Fehlende oder zerstörte Tarifinformationen, Aushangfahrpläne und Linienverlaufsbeschriftungen werden innerhalb von 2 Tagen nach der Feststellung ersetzt.

g) Vertrieb

Der Unternehmer stellt den Vertrieb des gesamten Ticketsortiments des WestfalenTarifs für den Teilraum Westfalen-Süd und des NRW-Tarifs sicher.

Die Unternehmen halten folgende Vertriebskanäle vor:

- Zentrale Fahrgastinformations- und Verkaufsstelle

Eine bestehende Einrichtung gilt für alle Unternehmen als ausreichend. Die Unternehmen verständigen sich bilateral über eine Vergütung, wenn hiervon die Verpflichtung der anderen Unternehmen entfällt. Die Vergütung soll angemessen und ortsüblich sein.

- Weitere Verkaufsstellen

Die Unternehmen halten im Verbandsgebiet des ZWS weitere Verkaufsstellen vor. Die Erweiterung oder die Reduzierung dieses Angebotes stimmen die Unternehmen einvernehmlich mit dem ZWS ab.

Eine bestehende Einrichtung gilt für alle Unternehmen als ausreichend. Die Unternehmen verständigen sich bilateral über eine Vergütung, wenn hiervon die Verpflichtung der anderen Unternehmen entfällt. Die Vergütung soll angemessen und ortsüblich sein.

- Abonnenten-Verwaltung

Die Unternehmen halten eine eigene Abonnement-Verwaltung vor. Bestehende Regelungen können fortgeführt werden.

- Verkauf im Fahrzeug

Das Unternehmen gewährleistet, dass in den Fahrzeugen der Verkauf von Einzel- und Tagestickets möglich sind.

h) Fahrgastinformation

Der Unternehmer unterstützt die NRW-weit einheitliche „Schlaue Nummer“ mit der regionalen Vermarktung „ZWSINFOLINE“ und die zentrale Fahrgastinformation durch die VGWS.

i) Zusammenarbeit und Informationspflichten

Die Unternehmen und der ZWS arbeiten insbesondere darin zusammen, die Fahrplanstabilität der Linien zu erhalten und zu verbessern. Sie informieren sich gegenseitig über anstehende Baumaßnahmen und über Sachverhalte, die die ÖPNV-Qualität beeinträchtigen könnten.

Anlage 4 aV Bedarfsverkehr Übersicht der Ausgleichszahlungen und Berechnungsverfahren

Die Ermittlung der für die Ausgleichszahlungen maßgeblichen Sollkosten erfolgt gemäß Ziffer 3.2 der zu dieser Allgemeinen Vorschrift erlassenen Satzung.

Tabelle A Tabelle „Taxi-Satzung des Kreises“

Tabelle B Tabelle „ex-ante vorläufig 2022 im Kreisgebiet bzw. je Teilnetz“

Berechnungsmethodik

Tabelle A jeweils gültige „Taxi-Satzung des Kreises ohne Grundgebühr“

1) Kilometergebühr	
--------------------	--

[Link]

Tabelle B „ex-ante vorläufig 2022 im Kreisgebiet bzw. je Teilnetz“

Kreis	Teilnetz	Km-Leistung	durchschnittlicher Abrufungsgrad der Km-Leistung*	Ex ante-Ausgleich
Nr.	(A), Linienbündel (B), Einzellinien	Fplkm/a (theoretische Gesamtleistung)	(nachrichtlich 33% der theoretischen Gesamtkilometerleistung pro Jahr)	Vorläufiger Ausgleich 2022 (Euro)
1	A	1000Tkm		
	B	500Tkm		
Gesamt-ausgleich				XXX Euro

- Die Gesamtkilometerleistung im Bedarfsverkehr beträgt X Mio. km. Hiervon wurden in der Vergangenheit 33% abgerufen. Die durchschnittliche Abrufungsgrad der Kilometerleistung ergibt sich wie folgt: $X \text{ Mio. km} \cdot 0,33 = X$ durchschnittliche Abrufungsgrad der Kilometerleistung.
Der durchschnittliche Abrufungsgrad der Kilometerleistung entspricht den erwarteten Besetzkilometern.

Berechnung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr $n + 1$ wird im Vorjahr n berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres $n - 1$ (sog. „Ausgangsjahr“). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

Ermittlung der Soll-Kosten

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ($n - 1$), wobei diese dem Wert der Kilometergebühr der jeweils gültigen Taxi-Satzung (ohne Grundgebühr) entspricht und als solche begrenzt ist. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den Wert der Kilometergebühr überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen (Abschmelzung). Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf die Kilometergebühr erhalten.
- Die – ggfs. auf die Kilometergebühr begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres ($n - 1$) werden auf das Ausgleichsjahr ($n + 1$) fortgeschrieben.
- Die Kostenfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt. Sofern die Indexentwicklung im Ausgleichsjahr von der prognostizierten Indexentwicklung im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs um mehr als 5 Prozentpunkte je Indexreihe abweicht, erfolgt nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur, indem die tatsächliche Entwicklung zur Berechnung des vorläufigen Ausgleichs für die Indexreihe zu Grunde gelegt wird.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Kosten stellen die Soll-Kosten dar.

Ermittlung der Soll-Erlöse

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ($n - 1$). Im Bedarfsverkehr sind als Erlöse nur die Erlöse im Barverkauf für den Bedarfsverkehr maßgeblich. Eine Berücksichtigung der Zeitfahrausweise erfolgt nicht.
- Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres ($n - 1$) werden auf das Ausgleichsjahr ($n + 1$) fortgeschrieben. Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung: „Ausgleich Kreis Olpe (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein. Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden hingegen angerechnet.

Die Fortschreibung der Erlöse erfolgt in Bezug auf die erwartete Tarifentwicklung (Tarifhöhe) und der erwarteten Nachfrage:

- Die Erlösfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Bevölkerungsentwicklungen: diese werden individuell nach den vorliegenden Prognosen für den jeweiligen Kreis/das jeweilige Teilnetz angesetzt und den Teilnetzgruppen zugeordnet.

-
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

Sofern für das jeweilige Ausgleichsjahr eine Taxi-Satzung neue festgesetzt wird, sind anstelle der Fortschreibung die jeweils gültige Taxi-Satzung maßgeblich.

Wagnisaufschlags

- Die Berücksichtigung eines Wagnisaufschlages erfolgt nicht, da die kalkulatorische Position (Wagnis/Gewinn) in der Kilometergebühr entsprechend der Taxi-Satzung bereits Berücksichtigung gefunden hat.

Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

- Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen bestimmt.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 6 der allgemeinen Vorschrift kann eine Anpassung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe der Kilometergebühr (ohne Berücksichtigung der Grundgebührt) nach der Taxi-Satzung erfolgen. erfolgen.

Indizes zur Kosten- und Erlösfortschreibung

Wird eine der unten näher bezeichneten Indexreihen nicht aktualisiert oder fortgeführt wird, ist diese durch eine möglichst vergleichbare Indexreihe zu ersetzen.

Kostenposition	Index
Personal	Statistisches Bundesamt Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten – Lange Reihen Blatt: „4.1.1_D-Mon-Jahr; Index der tariflichen Monatsverdienste ohne Sonderzahlungen nach Jahren und ausgewählten Wirtschaftszweigen Verkehr u. Lagerei (Index H)
Treibstoff	Statistisches Bundesamt Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) – Preise für leichtes Heizöl, Motorenbenzin und Dieselmotorenkraftstoff Blatt: „Diesel Großverbraucher“; Preise für Dieselmotorenkraftstoff ab 1968 bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 Blatt: „GP Nr. 29-33“; GP = 29 10 4 – Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken
Bezogene Leistungen für Fahrleistungen (insb. Subunternehmer)	Mischindex (Annahme gleicher Kostenzusammensetzung bei Subunternehmern wie beim jeweiligen Verkehrsunternehmen) Gewichtung der Indizes anhand der unternehmensspezifischen Anteile der anderen Kostenpositionen (Personal, Treibstoff etc.)
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 Blatt: „GP Nr. 29-33“; GP = 29 10 4 – Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken
sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; andere bezogene Leistungen; andere Abschreibungen	Statistisches Bundesamt Index der Großhandelsverkaufspreise nach Wirtschaftszweigen des Großhandels – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 6 Blatt: „WZ 46.2“; Gesamtindex, Gewicht 1000 ‰
Fahrzeughaftpflicht und Kaskoversicherung	Statistisches Bundesamt Verbraucherpreisindizes für Deutschland – Fachserie 17, Reihe 7 Kraftfahrerpreisindex, Kraftfahrzeugversicherung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

Erlösposition	Index
Fahrscheinverkauf (Verkehrseinnahmen); SGB IX-Mittel (Schwerbehindertenverkehre)	
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt Datenbank GENESIS-Online Verbraucherpreisindex – Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-5-Steller Hierarchie) Personenbeförderung im Straßenverkehr (CC13-0732)
Effekt 2 (Demografie)	Landesamt für Statistik Niedersachsen LSN-Online – Regionaldatenbank Regionale Vorausberechnung der Bevölkerung
Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten	
Erträge nach 11a ÖPNVG NRW; Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	Konstante Fortschreibung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr $n+1$ wird im Folgejahr $n+2$ berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres $n+1$. Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar. Im ersten und zweiten Ausgleichsjahr sind die Kosten auf den Wert der Kilometergebühr begrenzt.

Eine Berücksichtigung kalkulatorischen Zinsen und eines kalkulatorischen Gewinns erfolgt im Bedarfsverkehr nicht.

Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

Im Bedarfsverkehr entspricht das fiktive Tarifäquivalent FT dem Wert der Kilometergebühr, es sei denn, die Ist-Kosten des Unternehmens sind niedriger als der Wert der Kilometergebühr (maßgebliche Kosten).

Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

- Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeaufteilungsverfahren für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) zustehenden Tarifierlöse (Barerlöse im Bedarfsverkehr) durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ($n + 1$) geleisteten Fahrplankilometer dividiert werden.

Anpassung des Gesamtausgleich

Ist der verbindliche ex-ante-Ausgleich kleiner gleich dem Gesamtausgleich (gem. Ziffer 1.10), erfolgt keine Abschmelzung.

Übersteigt der verbindliche ex-ante-Ausgleich den Gesamtausgleich, so ist zunächst eine Anpassung des Gesamtausgleichs nach Ziffer 2.8 zu prüfen. Danach erfolgt eine Anpassung nur bei:

- (Qualitativer) Übererfüllung,
- (Quantitativer) Mehrleistungen,
- vom Kreis veranlassten (Quantitativen) Leistungsveränderungen.

Liegt ein Fall der Anpassung des Gesamtausgleichs vor, erhöht sich der Gesamtbetrag entsprechend dem Verfahren der Berechnung.

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (vor Abschmelzung)

- Der verbindliche ex-ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit den tatsächlich im Ausgleichsjahr ($n + 1$) geleisteten Fahrplankilometern multipliziert wird.

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (nach Abschmelzung)

- Die Summe aller vorläufigen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) definiert den Gesamtausgleich, der über die allgemeine Vorschrift für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) gewährt wird.
- Sofern die Summe aller verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) diesen Gesamtausgleich übersteigt, erfolgt eine proportionale Abschmelzung der verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge.

Anlage 5 aV Bedarfsverkehr: Antragsverfahren und Nachweise

Vorläufiger ex-ante-Antrag (nicht-förmlicher Antrag):

Der vorläufige ex-ante-Antrag ist schriftlich beim ZWS zu stellen. Der Antrag umfasst:

- Darlegung der Antragsberechtigung des Unternehmens
- Betroffene Verkehrsleistung (zeitlich, räumlich, Liniennummer)
- Ggf. Antrag auf Übererfüllung von Standards (prüffähige Darlegung von geplanter, höherer Standards und der damit verbundenen voraussichtlichen höheren Kosten und der ggf. ersparten Aufwendungen)

Verbindlicher ex- ante-Antrag (nicht-förmlicher Antrag)

Der verbindliche ex-ante-Antrag ist schriftlich beim ZWS zu stellen. Der Antrag umfasst:

- Angaben zur tatsächlich erbrachten Verkehrsleistung
- Angaben zu den erzielten Erlösen
- Angaben zur Übererfüllung (Zeitpunkt der Inbetriebnahme, prüffähige Kostenkalkulation)

Bestätigung der Überkompensationsprüfung (förmlicher Antrag)

Die für die ex post-Kontrolle gem. Ziffer 4 notwendigen Erklärungen, Muster der Trennungsrechnung, Durchführungsvorschriften und Nachweise ergeben sich aus Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift für alle Fahrgäste des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs im Busverkehr (allgemeine Vorschrift Regelbusverkehr).

Anlage 6

Ausbildungsverkehr

1. Rechtsgrundlagen und Förderzweck

- 1.1 Für die Gewährung von Ausgleichsleistungen findet ergänzend § 11 a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 07.03.1995 (GV. NW. 1995 S. 196) in Verbindung mit den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften, jeweils in der gegenwärtig geltenden Fassung Anwendung.
- 1.2 Zur nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV soll durch diese allgemeine Vorschrift die zweckgerechte und gleichmäßige Verwendung der erhöhten Pauschalmittel für den Ausbildungsverkehr abgesichert werden. Auf Grundlage der im ÖPNVG NRW in seiner jeweils geltenden Fassung vorgesehenen Pauschalierung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr („ehemalige § 45a PBefG und § 6a AEG-Mittel“) erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift ein Ausgleich der Kosten der Bus-Verkehrsunternehmen. Zweck dieser Vorschrift ist es, ein aus der Ermäßigung von Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr resultierendes Defizit auszugleichen, welches den Bus-Verkehrsunternehmen aus der Anwendung rabattierter Tarife im Ausbildungsverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung entsteht.
- 1.3 Die Aufgabenträger bedienen sich für die administrative Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift des ZWS.

2. Fördergegenstand

- 2.1 Die zu beachtende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung rabattierte Fahrausweise im Ausbildungsverkehr (Höchsttarife im Ausbildungsverkehr) anzubieten und einen funktionierenden, qualitativ gesicherten Ausbildungsverkehr zu gewährleisten und fortzuentwickeln.
- 2.2 Für die Anwendung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr erhalten die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen einen pauschalisierten, finanziellen Ausgleich.
- 2.3 Die Aufgabenträger als zuständige Behörden im Sinne der VO 1370 entscheiden nach pflichtgemäßen Ermessen im Rahmen der Höhe der vom Land Nordrhein-Westfalen ihnen aus § 11 a ÖPNVG bereitgestellten Mittel über die an die Verkehrsunternehmen weiterzuleitenden Beträge. Die Antragsteller haben keinen Anspruch auf Gewährung der Zuwendung, insbesondere besteht kein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf vollständige Kompensation der erforderlichen Kosten für den Schüler- und Ausbildungsverkehr.
- 2.4 Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale des Landes sind nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungs-Verkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle Bus-Verkehrsunternehmen im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers weiterzuleiten, die Verkehre nach Satz 1

betreiben. Bis zu 12,5 vom Hundert der insgesamt vom Land dem Aufgabenträger zugeteilten Pauschale dürfen gemäß § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Der Anteil der Pauschale darf auch zur Finanzierung des mit der Abwicklung verbundenen Verwaltungsaufwandes verwendet werden. Die Höhe der Ausgleichsleistungen umfasst die Summe, die gemäß § 11a Abs. 3 dem Kreis zur Verfügung gestellt wird, sofern der Kreistag keinen anders lautenden Beschluss fasst.

- 2.5 Erträge des Ausbildungsverkehrs für die Bemessung der Weiterleitung der Pauschale (ex ante) sind entsprechend § 11a Abs. 2 ÖPNVG i.V.m. Anlage 2b zu den VV-ÖPNVG NRW alle Fahrgeldeinnahmen
- aus dem Verkauf sämtlicher Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs aufgrund des festgelegten Höchsttarifs,
 - Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten im Ausbildungsverkehr
 - von den Verkehrsunternehmen vereinnahmte Eigenanteile für Schülertickets gemäß § 97 SchulG NRW.

Maßgeblich im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind nicht die kassentechnischen Einnahmen, sondern grundsätzlich die aufgrund der Einnahmeaufteilung der Verkehrsverbände / Verkehrsgemeinschaften den Unternehmen zugeordneten und zustehenden Einnahmen.

- 2.6 Der Personenkreis der Auszubildenden wird in dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend den Festlegungen des § 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusgIV) definiert.
- 2.7 Der von den Aufgabenträgern insgesamt an die Verkehrsunternehmen zugewendete Betrag ist der Höhe nach auf die Höhe der Zuwendungen des jeweiligen Jahres des Landes begrenzt.

§ 3 Ausgleichsvoraussetzungen

- 3.1 Die Gewährung des Ausgleichs kann nur unter folgenden Voraussetzungen vorgenommen werden:
- das Unternehmen wendet den WestfalenTarif, Tariffenster Westfalen-Süd für den Ausbildungsverkehr im Tarifraum der VGWS in der jeweils geltenden Fassung an oder erkennt diesen als verpflichtend an,
 - die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen den Tarif der entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise um
 - mindestens 20% unterschreiten. Für die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs legt der Aufgabenträger bestimmte allgemeine Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs als Referenztarife fest. Dabei muss auch im Hinblick auf einen möglichen Zusatznutzen der verschiedenen Zeitfahrausweise eine Vergleichbarkeit gewahrt bleiben.
- 3.2 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan. Die Einhaltung der Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans ist Grundlage für die Gewährung des Ausgleichs nach die-

- ser allgemeinen Vorschrift. Soweit diese Anforderungen nicht erfüllt werden, kann im Rahmen der Verhältnismäßigkeit der Ausgleich teilweise oder vollständig versagt werden. Ein Ausgleich für bestimmte Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.
- 3.3 Ausgleichsleistungen werden nur bewilligt, wenn der Ausgleich im Einzelfall mindestens 1.000,-€ je Ausgleichsantrag beträgt.
- 3.4 Nachfolgend angeführte Unterlagen sind für eine Bewilligung von Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift beim zuständigen Aufgabenträger einzureichen:
- Antragsformular, (Anlage 1.1)
 - Eigenerklärung über die Einhaltung der Voraussetzungen des Nahverkehrsplans im Sinne der Ziffer 3.2,
 - Übersicht über die von dem Verkehrsunternehmen gehaltenen Linienverkehrsgenehmigungen oder die übertragenen Betriebsführerschaften,
 - Nachweis der Erträge aus dem Ausbildungsverkehr gemäß Ziffer 2.5 im Gebiet des Aufgabenträgers für das dem Ausgleichsjahr vorausgehende Jahr,
 - Eigenerklärung, dass bis zum 31.08. des Folgejahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorgelegt wird, die die Übereinstimmung mit den beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO 1370 bescheinigt und eine Überkompensation gegebenenfalls ausweist.
- 3.5 Die den Aufgabenträgern vom Land zugeteilten Mittel werden den antragsberechtigten Verkehrsunternehmen für die Zwecke, unter den Voraussetzungen und nach dem Verfahren dieser allgemeinen Vorschrift (insbesondere Ziffer 2.4), die auf Grundlage der Vorgaben des ÖPNVG NRW erstellt wurde, weitergeleitet.

4. Art, Umfang und Bemessung der prognostizierten Vorauszahlung (ex-ante)

- 4.1 Maßstab für die vorläufige Verteilung der Pauschale sind gem. § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW die Erlöse im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Vorjahres der Unternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Der Anteil des Unternehmens an den insgesamt nach § 11 a Abs. 2 ÖPNVG NRW zu verteilenden Mitteln des Aufgabenträgers bemisst sich anhand des prozentualen Anteils an den Gesamterlösen im Ausbildungsverkehr, die im Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers erzielt werden. Dieser Prozentsatz ist mit dem Anteil der Ausbildungsverkehrs-Pauschale, die der Aufgabenträger nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW weiterleitet, zu multiplizieren und bildet den ex-ante Wert. Maßgeblich ist die Einnahmeaufteilung in der VGWS im jeweiligen Vorjahr.
- 4.2 Zuordnung der Erlöse der Unternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Unternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern (tatsächlich erbrachte fahrplanmäßige Betriebsleistung) im Straßenbahn und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG. Sofern zum Vorjahr Leistungsänderungen im Ausbildungsverkehr eintreten, die zu einer Veränderung der Erlöse eines oder mehrerer Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr von +/-10 Prozentpunkte zum Vorjahr führen werden, kann eine Neubestimmung der vorherigen Verteilung der Pauschale auf Grundlage von Einnahme-Prognosen erfolgen. Leistungsänderungen bestehen insbesondere bei erheb-

lichen Zu oder Abbestellungen und bei Betreiberwechseln auf Linien oder Linienbündeln. Die Verkehrsunternehmen haben dem ZWS die Veränderung der Erlöse glaubhaft und rechtzeitig vor dem folgenden Wirtschaftsjahr darzulegen. Eine Anpassung der vorherigen Verteilung der Pauschale während des Wirtschaftsjahres erfolgt nicht.

- 4.3 Bei Gemeinschaftslinien und/oder der Übertragung der Betriebsführerschaft erfolgt die Meldung der Betriebsleistung und der Aufteilung der Erlöse durch das betriebsführende Verkehrsunternehmen.

5. Vermeidung der Überkompensation (ex-post)

Zur Vermeidung einer Überkompensation erfolgt die Prüfung nach Maßgabe von Ziffer 4 der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr. Diese schließt auch die Mittel für den Ausbildungsverkehr ein. Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmens ist verpflichtet eine entsprechende Erklärung gem. Ziffer 7 der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr abzugeben.

6. Anmeldung, Antragsverfahren und Antragsprüfung

- 6.1 Private und öffentliche Verkehrsunternehmen werden gleich behandelt.
- 6.2 Eine Zuwendung wird nur auf Antrag auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährt. Die Ausgleichsanträge sind rechtsverbindlich zu unterschreiben. Darüber hinausgehende Nachweispflichten des Antragstellers sind entsprechend dieser allgemeinen Vorschrift, den Angaben im Antrag und im Verwendungsnachweis einzuhalten. Die Aufgabenträger bestätigen schriftlich den Eingang von Anträgen.
- 6.3 Der Antrag ist vom Verkehrsunternehmen jeweils bis zum 31.03. des Ausgleichsjahres bei jedem zuständigen Aufgabenträger einzureichen. Anträge, die nach diesem Zeitpunkt eingehen, finden keine Berücksichtigung. Änderungen, die für das Antragsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.
- 6.4 Über die vorgelegten Anträge wird nur entschieden, wenn die eingereichten Antragsunterlagen vollständig vorliegen und die Ausgleichsvoraussetzungen nach Ziffern 3.1, 3.3 und 3.4 erfüllt sind.
- 6.5 Alle Anträge sind beim ZWS einzureichen.
- 6.6 Antragsberechtigt sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Konzessionsinhaber nach § 42 PBefG und/oder § 43 Nr. 3 PBefG im Gebiet des Aufgabenträgers Kreis Olpe ÖPNV gem. § 1 ÖPNVG NRW im Ausgleichsjahr betreiben. Wird eine Konzession von mehreren Verkehrsunternehmen betrieben, ist nur das Verkehrsunternehmen antragsberechtigt, das die Betriebsführerschaft inne hat.
- 6.7 Wechselt im Laufe des Ausgleichsjahres der Konzessionsinhaber einer Linie, ist das übernehmende Verkehrsunternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Konzession (einschließlich Unterbeauftragung) Ausgleichsmittel nach der allgemeinen Vorschrift zu beantragen, soweit diese nicht schon nach Ziffer 7.1 verausgabt worden sind. In diesem Fall verpflichtet sich der frühere Konzessionsinhaber ausdrücklich die Mittel anteilig unmittelbar an den neuen Konzessionsinhaber weiterzuleiten.
- 6.8 Gemäß Ziffer 1.2 der W zu § 44 LHO dürfen Zuwendungen nur solchen Empfängern bewilligt werden, bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung

gesichert erscheint und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen. Auf der Grundlage aller vom Unternehmen vorgelegten Unterlagen ist festzustellen, ob die Gesamtfinanzierung durch das Unternehmen nach Maßgabe der Ziffer 1.2 zu § 44 LHO als gesichert angesehen werden kann.

7. Auszahlung, Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen

- 7.1 Die Zuweisung der beantragten Ausgleichsleistung erfolgt durch eine Auszahlungsmittelteilung in der die für die Auszahlung der nach Ziffer 4 ermittelten (vorläufigen) Zahlungen (vorläufige Bewilligung der Ausgleichsmittel) dargestellt werden. 70% des nach Ziffer 4 prognostizierten Betrages werden nach der vorläufigen Bewilligung zum 15.05., 30% zum 15.10. des jeweiligen Ausgleichsjahres ausbezahlt.
- 7.2 Der Empfänger hat einen ersten Verwendungsnachweis und einen Nachweis über die Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben der VO 1370 zu erbringen. Der Verwendungsnachweis ist dem Aufgabenträger bis spätestens zum 31.08. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres vorzulegen.
- 7.3 Bis zum 31.08. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres hat der Antragsteller zum Nachweis der Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben durch Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers nachzuweisen, ob die Ausgleichsleistungen bei der Nettoeffektberechnung zu einer Überkompensation im Sinne von Art. 4, 6 sowie des Anhangs der VO 1370 führen und die Voraussetzungen des Anhangs der VO 1370 eingehalten worden sind. Hierbei werden dem Aufgabenträger insbesondere die tatsächlich erzielten Erlöse und verursachten Kosten, durch einen Wirtschaftsprüfer testiert, mitgeteilt. Im Falle einer Überkompensation werden die Ausgleichsleistungen (anteilig) zurückgefordert.
- 7.4 Der Antrag zur Schlussabrechnung und Schlusszahlung ist bis zum 01.04. des 2. Folgejahres zu stellen. Der Aufgabenträger ermittelt im Rahmen der ex post Abrechnung die endgültige Ausgleichshöhe und teilt diese den Verkehrsunternehmen mit. Der Aufgabenträger strebt die Schlussabrechnung bis 15.05. des 2. Folgejahres an. Nach der Antragsstellung auf die Schlussabrechnung sind eintretende Veränderungen (etwa im Hinblick auf Änderungen von Zuscheidungsverträgen in Verkehrsverbänden / Verkehrsgemeinschaften) unbeachtlich (Präklusion). Über die Verwendung der Schlusszahlung ist der abschließende, zweite Verwendungsnachweis zu erbringen.

8. Sonstiges

- 8.1 Die im Rahmen des Zuwendungsverfahrens gemachten Angaben sind im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch subventionserheblich. Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im Laufe der Abwicklung des Vorhabens ändern, sind den Bewilligungsbehörden unverzüglich mitzuteilen.
- 8.2 Sollte das ÖPNVG NRW abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 8.3 Die Verwendung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen.

Anlage 6.1

Unternehmen	Ort/Datum
Straße/ Hausnr.	Postleitzahl/Ort
Postfach	(Postleitzahl/Ort/ für Postfach)

Anschrift Bewilligungsbehörde

Finanzierungsantrag für die Erstattung von Kosten im Ausbildungsverkehr gemäß der allgemeinen Vorschrift gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 für die Erstattung von Kosten im Ausbildungsverkehr

Auskunft erteilt	Telefonnr.	Telefax-Nr.
Name und Sitz des Kreditinstituts	Bankleitzahl	Konto-Nr.

Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen im Jahr _____ betragen _____. Die Einzelnachweise gemäß Anhang A und B sind beigefügt.

Erklärungen

Die Antragstellerin/der Antragsteller erklärt, dass

- ihr/ihm der Inhalt der allgemeinen Vorschrift bekannt ist und von ihr/ihm beachtet wird,
- die im Antrag einschließlich aller Antragsunterlagen gemachten Angaben vollständig und richtig sind,
- die Vorgaben des Nahverkehrsplanes eingehalten werden,
- sie/er hat bei der Berechnung berücksichtigt, dass sie/er zum Vorsteuerabzug berechtigt ist (Preise ohne Umsatzsteuer),
- sie/er legt zu dem in Ziffer 7.3 der allgemeinen Vorschrift genannten Zeitpunkt die Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vor (vgl. Anlage 2), dass die Voraussetzungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 eingehalten worden sind sowie zur Frage, ob eine Überkompensation vorliegt.

Ort, Datum rechtsverbindliche Unterschrift

Nachweis Anhang A

**über den Erlös im Ausbildungsverkehr auf Linienverkehr nach § 42 PBefG im Gebiet
des Aufgabenträgers**

Ausgangs- punkt	Endpunkt	Genehmi- gung erteilt am	Genehmigung endet am	Genehmi- gungsinhaber/ Betriebsführer	Jährlich er- brachte Fahrplanki- lometer

Erlöse im Ausbildungsverkehr (Linienverkehr § 42 PBefG insgesamt)

_____ €

Landesweit insgesamt erbrachte Fahrplankilometer

_____ Km

Leistungsänderungen (Fahrplankilometer) im Vergleich zum Vorjahr (mit Angabe der jewei-
ligen Linie)

_____ Km

Nachweis Anhang B

über den Erlös im Ausbildungsverkehr auf Linienverkehr nach § 43 Nr. 2 PBefG im Gebiet des Aufgabenträgers

Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung erteilt am	Genehmigung endet am	Genehmigungsinhaber/ Betriebsführer	Jährlich erbrachte Fahrplankilometer

Erlöse im Ausbildungsverkehr (Linienverkehr § 43 Nr. 2 PBefG insges.)

_____ €

Landesweit insgesamt erbrachte Fahrplankilometer

_____ Km

Leistungsänderungen (Fahrplankilometer) im Vergleich zum Vorjahr (mit Angabe der jeweiligen Linie)

_____ Km