Allgemeine Vorschrift
als Vertrag

gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007
für die Erstattung von Kosten
im Ausbildungsverkehr
des Kreises Siegen-Wittgenstein
unter Übertragung der Planung, Organisation und Durchführung der Zuwendungszuteilung als Servicefunktion
auf den Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Präambel

Die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein haben mit dem Ziel, eine im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung im ZWS für ihr Gebiet zu gewähren, eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet. Die allgemeine Vorschrift gibt für die Verkehrsunternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen in Ausbildungsverkehr und der Nutzung der Bedarfsverkehre vor. Für die Anwendung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird den Verkehrsunternehmen im Gegenzug ein finanzieller Ausgleich nach den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift gewährt. Durch Vereinbarung der allgemeinen Vorschrift soll ein einheitlicher, transparenter und rechtssicherer Zugang zu den Ausgleichsleistungen für antragsberechtigte Verkehrsunternehmen im Gebiet der Kreise gewährleistet werden.

1. Rechtsgrundlagen und Zweck des finanziellen Ausgleichs für den Ausbildungsverkehr

1.1 Rechtsgrundlagen sind Art. 3 Abs. 2 der am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370) sowie § 11a 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, sowie § 5 der Kreisordnung (KrO NRW) für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NW. 1994 S. 646) jeweils in der gegenwärtig geltenden Fassung.

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.

Ausgleichsgrundlagen

2. Ausgleichsgegenstand

2.1 Die durch diese allgemeine Vorschrift 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. Geographischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dieser allgemeinen Vorschrift ist das Gebiet des ZWS.

2.2 Im Gegenzug zur Anwendung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr erhalten die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen einen 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 Ausbildungsverkehrs 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 maximal als Ausgleichsleistung zur Verfügung gestellten Mittel aus der Pauschale, für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG, ergibt sich aus einem Beschluss des Aufgabenträgers.

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 Verkehrsverbünde/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 (PBefAusglV) 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 Tarif der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) 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 spätestens ab dem 01.01.2012 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 dieser 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 § 11a 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 Die 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 Einnahmeprognosen erfolgen. Leistungsänderungen bestehen insbesondere bei erheblichen 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.

Vermeidung einer Überkompensation

5. Überkompensationskontrolle (ex post)

5.1 Die von dem Aufgabenträger dem Verkehrsunternehmen gewährten Mittel werden auf Basis der Vorgaben der VO 1370 endgültig abgerechnet (ex-post-Abrechnung auf Grundlage der konkreten Kosten und Erlöse des Erstattungsjahres).

5.2 Sämtliche erzielten Einnahmen (Fahrkartenerlöse, Werbeeinahmen, erhöhte Beförderungsentgelte etc.) stehen den Verkehrsunternehmen zu. Die dem Verkehrsunternehmen von dem Aufgabenträger auf Grundlage der Vorauskalkulation gewährten Mittel stehen dem Verkehrsunternehmen nur in der nachgewiesenen Höhe zu, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe „Schüler- und Ausbildungsverkehr“ erforderlich ist. Die Verteilung der anteiligen Pauschale an das Verkehrsunternehmen darf nicht zu einer Überkompensation im Sinne der Ziffer 2 des Anhangs der VO 1370 bei dem Verkehrsunternehmen führen.

5.3 Für die jährliche ex post Abrechnung sind die beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO 1370 – insbesondere des Anhangs - durch das Verkehrsunternehmen einzuhalten. Für Ausgleichsleistungen gemäß Nr. 2 des Anhangs VO 1370 gilt, dass diese den Betrag nicht überschreiten dürfen, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus Ziffer 2.1 entstehen, abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird, sowie abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten und aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns. Hat die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung Auswirkungen auf etwaige andere Beförderungstätigkeiten eines Verkehrsunternehmens, die nicht dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unterliegen, sind diese (positiven oder negativen) finanziellen Auswirkungen zu berücksichtigen, soweit sie quantifizierbar sind. Die Verkehrsunternehmen sind weiter verpflichtet, über die Einhaltung der Regeln des Anhangs zur VO eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorzulegen. Die Verkehrsunternehmen haben die Prüfrichtlinien gemäß **Anlage 2** zu beachten.

5.4 Als Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO 1370 werden die Regelungen des Einnahmeaufteilungsvertrages im Sinne der Anlage 7 zum Gesellschaftsvertrag der VGWS festgelegt. Mit dem Antrag auf die Schlussabrechnung (Ziffer 7.5) sind die Erträge mittels Vorlage der Zuscheidungen der betreffenden Verkehrsverbünde oder -gemeinschaften nachzuweisen.

5.5 Berücksichtigungsfähig sind die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die rabattierten Tarife im Ausbildungsverkehr im Sinne von Ziffer 2.6 Gültigkeit besitzen. Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen der VGWS einschließlich der Übergangsregelungen. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig erbrachten Betriebsleistungen nach § 42 und § 43 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Regelmäßige Einsatzfahrten, Verstärkungsfahrten und Zusatzangebote im Geltungsbereich der Regelung des § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG, werden berücksichtigt, wenn sie auch dem Ausbildungsverkehr gemäß Ziffer 2.6 dienen. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Verkehrsunternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die rabattierten Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen. Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten oder alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der rabattierten Tarife in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 2.1 und im Bereich der in den drei vorhergehenden Sätze beschriebenen Verkehrsleistungen erzielt werden. Maßgeblich ist die Einnahmeaufteilung zwischen den Partnern der VGWS. Werden Verkehrsleistungen in den Gebieten mehrerer Aufgabenträger erfüllt, erfolgt eine Kosten- und Erlöszuordnung zum jeweiligen Aufgabenträger. Die Zuordnung erfolgt anhand der Wagen-Kilometer (tatsächlich erbrachte fahrplanmäßige Betriebsleistung), die im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers gefahren werden.

5.6 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine Trennungsrechnung auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten. Dabei soll die Trennungsrechnung den gleichen Zeitraum wie die zu Grunde zu legenden Jahresabschlüsse umfassen. Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß Ziffer 5 des Anhangs der VO 1370. Die Unternehmen, die ei-

nen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 2.1 entstanden sind, welche zusätzlichen Einnahmen, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind. In der Trennungsrechnung werden sie als Ertrag vereinnahmt. Mittelbare und unmittelbare wirtschaftliche Vorteile sind vom Zuwendungsempfänger in der Trennungsrechnung zu berücksichtigen. Es hat eine Trennung zwischen den Erträgen- und Einnahmen hinsichtlich derjenigen Verkehrsleistungen zu erfolgen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger erbracht werden. Die Schlüsselung hat den Vorgaben der Ziffer 5.5 zu folgen. Kostenpositionen (insbesondere Fixkosten), die auch durch andere Tätigkeiten eines Verkehrsunternehmen verursacht werden bzw. ihnen zu Gute kommen, sind nur anteilig den berücksichtigungsfähigen Kosten zuzuordnen und entsprechend geschlüsselt in der Trennungsrechnung aufzuführen. Die Zuordnung dieser Kosten zu den berücksichtigungsfähigen Kosten hat durch das Verkehrsunternehmen sachgerecht, nach einem unternehmenseinheitlichen Verfahren und objektiv nachvollziehbar zu erfolgen. Die Schlüsselungsmethode ist anzugeben und deren Grundlagen sind zu belegen. Die Trennungsrechnung ist nach dem Grundsatz der Stetigkeit zu führen.

5.7 Im Rahmen der Ausgleichsleistungen steht den Verkehrsunternehmen ein angemessener Gewinnzuschlag zu, der sich gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 anhand einer Sektor spezifischen Kapitalrendite vor Steuern ermittelt. Aus abrechnungstechnischen Gründen wird im Rahmen der Überkompensationsprüfung bis zur endgültigen Entscheidung der EU-Kommission in Bezug auf die Angemessenheit von Gewinnen zunächst als angemessener Gewinn im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Umsatzrendite in Höhe von 6 % festgesetzt. Umsatz in diesem Sinne sind die Erlöse, die ein Verkehrsunternehmen im Sinne der Ziffer 5.5 erzielt. Bei wesentlich veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere bei Änderungen des Zinsniveaus oder der Marktgegebenheiten im ÖPNV-Sektor kann eine Anpassung des angemessenen Gewinns erfolgen.

5.8 Ziffer 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 verlangt ein Anreizsystem zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, das objektiv nachprüfbar ist, und das zur Aufrechterhaltung einer ausreichend hohen Qualität anhält. Kann ein Verkehrsunternehmen die Kosten des Vorjahres im Ausgleichsjahr senken oder die Einnahmen erhöhen, ist eine Erzielung eines angemessenen Gewinns möglich. Das Verkehrsunternehmen darf im Fall der Unterschreitung des Defizits aus dem Vorjahr 50% des Differenzbetrages zwischen dem Vorjahresdefizit und dem aktuellen Defizit behalten. Zur Berechnung der Unterschreitung des Vorjahresdefizits, sind die Kosten und Einnahmen auf folgende Weise zu ermitteln: Es werden die Kosten pro Wagenkilometer errechnet und mit den Kosten pro Wagenkilometer des Vorjahres verglichen. Die prozentuale Verbesserung der Kosten wird mit den Gesamtkosten des Vorjahres multipliziert und bildet die Verbesserung der Kosten. Ebenso wird bei den Erlösen ein Vergleich der Erlöse pro Wagenkilometer vorgenommen. Die prozentuale Verbesserung der Erlöse wird mit den Gesamterlösen des Vorjahres multipliziert und bildet die Verbesserung der Einnahmen. Eine Verbesserung der Erlöse wird mit einer Verbesserung der Kosten summiert. Eine Verschlechterung in einem der beiden Bereiche wird von einer Verbesserung im anderen Bereich abgezogen. Ein auf diese Weise errechneter positiver Betrag verbleibt zu 50% als angemessener Gewinn beim Verkehrsunternehmen. Ein angemessener Gewinn von insgesamt mehr als 9% Umsatzrendite jährlich darf nicht gewährt werden (Kappungsgrenze). Die Wirkung des Anreizsystems ist in der **Anlage 3** beispielhaft dargestellt.

5.9 Ergibt sich aus der ex post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag, als der, der dem Verkehrsunternehmen über die Vorauszahlung gewährt wurde, so besteht kein Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages.

5.10 Soweit das Verkehrsunternehmen Zuwendungen aus einem anderen Rechtsgrund erhält (etwa einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag) muss die Finanzierung aus dieser allgemeinen Vorschrift ebenso wie sonstige Ausgleichsleistungen in die Überkompensationskontrolle im Sinne der VO 1370 nach Maßgabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Erlösposten eingerechnet werden. Maßstab der Überkompensationskontrolle sind in diesem Fall allein die Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, sofern dieser den Regelungen des Art. 4, 6 i.V.m. dem Anhang der VO 1370 entspricht und dessen Regelungsinhalt, ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen oder der betrieblichen Erbringung einer Verkehrsleistung ist. Es erfolgt keine gesonderte Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Die Parametrisierung der Ausgleichsberechnung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Ziffer 4) bleibt bestehen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag ist von dem Verkehrsunternehmen mit der Antragsstellung vorzulegen.

5.11 Hat ein Verkehrsunternehmen aufgrund der Überkompensationskontrolle Ausgleichsleistungen zurück zu bezahlen, werden diese Mittel auf die anderen durch diese allgemeine Vorschrift begünstigten Verkehrsunternehmen verteilt. Die Verteilung erfolgt nach dem Verfahren gemäß Ziffer 4, wobei ein Verkehrsunternehmen lediglich einen Betrag in der Höhe erhalten darf, der zu keiner Überkompensation im Sinne der Ziffer 5 führt.

Antragsverfahren

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 (Kreis Siegen-Wittgenstein) 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 VV 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 VV zu § 44 LHO als gesichert angesehen werden kann.

7. Auszahlung, Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen

7.1 Die Zuweisung der beantragten Ausgleichsleistung erfolgt durch eine Auszahlungsmitteilung 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 Verkehrsverbünden/Verkehrsgemeinschaften) unbeachtlich (Präklusion). Über die Verwendung der Schlusszahlung ist der abschließende, zweite Verwendungsnachweis zu erbringen.

7.5 Eine Verzinsung von noch ausstehenden oder auf Grund der Einnahmeprognose an das Verkehrsunternehmen überzahlten Beträgen findet bis zum Zeitpunkt der Schlussabrechnung nicht statt. Eine Rückzahlung ist mit fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB jährlich zu verzinsen. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der Schlussabrechnung gemäß Ziffer 7.8 abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Der Aufgabenträger kann eine Verrechnung

von noch nicht beglichenen Beträgen mit im Folgejahr ausstehenden Beträgen vornehmen.

7.6 Für die Vorlage der Zwischen- und Verwendungsnachweise gelten die Bestimmungen der Zuwendungsmitteilung und die Vorschriften der ANBest-P, soweit diese allgemeine Vorschrift nichts anderes bestimmt.

7.7 Der ZWS/Aufgabenträger ist berechtigt Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Zuwendung durch Erhebungen zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen. Die Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer kann als Überprüfung durch die zuständige Behörde angesehen werden. Eine vom Wirtschaftsprüfer geprüfte Trennungsrechnung ist auf Anforderung des Aufgabenträgers bereitzustellen. Der ZWS/Aufgabenträger hat das Recht, bei Vorliegen berechtigter Zweifel, die einem Testat des Wirtschaftsprüfers zugrunde liegenden Bücher, Belege und sonstigen Geschäftsunterlagen von den Verkehrsunternehmen anzufordern und einzusehen.

Schlussbestimmungen

8.1 Subventionserhebliche Tatsachen

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 Vorrang der allgemeinen Vorschrift

Sollte das ÖPNVG NRW abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.

8.3 Steuerliche Regelungen

Die Verwendung der Pauschalen nach § 11a 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.

Die Ausgleichsleistungen dienen dem Zweck der Beförderung im Schüler- und Auszubildendenverkehr und unterliegen daher nach der geltenden Besteuerungspraxis nicht der Umsatzsteuer. Für den Fall einer zukünftigen Besteuerung dieser Ausgleichsleistungen erhöhen sich die Ausgleichsleistungen nicht automatisch.

8.4 Veröffentlichung

Die Daten des Verkehrsunternehmens werden in den Grenzen der Berichtspflicht des Aufgabenträgers gemäß Art. 7 Abs. 1 VO 1370 veröffentlicht.

8.5 Bekanntgabe und Laufzeit

Diese allgemeine Vorschrift wird nach Ihrer Verabschiedung durch den Kreistag des Kreises Olpe (Siegen-Wittgenstein) nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die Allgemeine Vorschrift auf der Internetseite der beiden Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein sowie des ZWS eingestellt.

Diese allgemeine Vorschrift gilt mit Wirkung vom 01.01.2013. Die noch nicht abgeschlossenen Ausgleichsvorgänge nach der bisherigen allgemeinen Vorschrift der Jahre 2011 und 2012 werden nach den Vorgaben der bisherigen allgemeinen Vorschrift abgewickelt.

Siegen, den

Unterschrift Verkehrsunternehmen

Siegen, den

Unterschrift ZWS

Anlage 1

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

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 Kreditinsti-tuts	Bankleitzahl	Konto-Nr.

Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen im Jahr _____ betrugen_____. Die Einzelnach-weise 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 be-rechtigt 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 Voraussetzun-gen 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 jeweiligen Linie)

_____Km

Nachweis Anhang B

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

Ausgangs-punkt	Endpunkt	Genehmi-gung erteilt am	Genehmigung endet am	Genehmigungs-inhaber/ Betriebsführer	Jährlich erbrachte Fahrplanki-lometer

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

Anlage 2

Prüfrichtlinien zur Vorlage der Bescheinigung nach Ziffer 7.5 dieser allgemeinen Vorschrift

1. Grundlage der beihilferechtlichen Prüfung ist der Anhang der VO (EG) 1370/2007:

   Nach Ziffer 2 dieses Anhangs darf die Ausgleichsleistung den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Punkt 1.4 auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Punkt 1.4 mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß Punkt 1.4 nicht erfüllt worden wäre. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts geht der Kreis Olpe (Kreis Siegen-Wittgenstein) als zuständige Behörde nach dem folgenden Modell vor:

   Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Punkt 1.4 oder einem Paket gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen, die von einer oder mehreren zuständigen Behörden auferlegt wurden und die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und/oder in einer allgemeinen Vorschrift enthalten sind,

   - abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird,
   - abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,
   - zuzüglich eines angemessenen Gewinns,

   ergeben den finanziellen Nettoeffekt.

Ziffer 3-6 des Anhangs des VO 1370 verlangt:

2. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Punkt 1.4 kann Auswirkungen auf mögliche Beförderungstätigkeiten eines Betreibers haben, die über die betreffende(n) gemeinwirtschaftliche(n) Verpflichtung(en) der Förderung des Ausbildungsverkehrs hinausgehen. Zur Vermeidung von übermäßigen oder unzureichenden Ausgleichsleistungen werden daher bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts alle positiven und negativen Netzeffekte, die kosten- und erlöswirksam sind, berücksichtigt. Bei der Ermittlung der positiven und negativen Effekte ist zu berücksichtigen, dass aus der Anwendung der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) des Landes NRW eine Vielzahl von Schülern auch ohne eine Rabattierung Nutzer des Ausbildungsverkehrs sind. Die Schülerfahrtkostenverordnung sieht insoweit vor, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Beförderung im ÖPNV für die Schüler kostenfrei erfolgt.
   - Erlösseitig ist insbesondere zu berücksichtigen, dass durch die Rabattierung eine höhere Nachfrage mit höheren Tarifeinnahmen entsteht, als ohne die Tarifermäßigung zu erwarten wäre. Dabei sind aber nur die Effekte berücksichtigungsfähig, die nicht aufgrund der Schülerfahrtkostenverordnung entstehen. Insoweit sind für die nicht freifahrtsberechtigten Schüler plausible Annahmen zu treffen.
   - Kostenseitig ist zu prüfen und zu ermitteln, ob durch die Rabattierung und die hierdurch bedingte Nachfragesteigerung zusätzliche Kosten, wie etwa durch Verstärkerfahrten, entstehen. Auch insoweit sind die Effekte auf die Wirkung

der Rabattierung hin zu ermitteln, sofern der Nahverkehrsplan bestimmte Standards nicht bereits verbindlich als Mindestvorgaben vorschreibt.

3. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.

4. Führt ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes neben den Diensten, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, auch andere Tätigkeiten aus, so muss die Rechnungslegung für diese öffentlichen Dienste zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt erfolgen, wobei zumindest die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen:

   - Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
   - Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
   - Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.

   Unter angemessenem Gewinn ist eine in dem betreffenden Sektor in einem bestimmten Mitgliedstaat übliche angemessene Kapitalrendite zu verstehen, wobei das aufgrund des Eingreifens der Behörde vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes eingegangene Risiko oder für ihn entfallende Risiko zu berücksichtigen ist.

Berechnungsschema zur Ermittlung des Finanzierungsbeitrags

Zur Verdeutlichung der nach dem Anhang durchzuführenden Berechnung ist im Folgenden noch ein Berechnungsschema abgebildet:

Finanzieller Nettoausgleich =

Kosten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (vgl. Ziffer 1.4)
+ Angemessener Gewinn (vgl. Ziffer 5.7
- Einnahmen aus gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung
- Positive finanzielle Auswirkungen innerhalb des Netzes

Erläuterungen:

Kosten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtung:

- Personalkosten;
- Energie;

- Infrastruktur;
- Wartung / Instandhaltung;
- Fixkosten für Kapitalrendite;

Einnahmen aus gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung:

- Tarifeinnahmen;
- Einnahmen aus Ausgleichsleistungen;
- Einnahmen aus Erstattungsleistungen;
- sonstige Einnahmen (Allgemeine Erlöse; Vertrieb, Fahrzeugvorhaltung)

Angemessener Gewinn:

Je nach Mitgliedsstaat und Branche angemessene Kapitalrendite, wobei das seitens des Unternehmens eingegangene bzw. entfallene Risiko zu berücksichtigen ist.

Musterbescheinigung:

„*Die vom Verkehrsunternehmen im Rahmen des Zuwendungsnachweises gewährte Förderung verstößt nicht gegen das Verbot der Überkompensation nach Ziffer 2 der VO (EG) 1370/2007. Die für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes nachgewiesenen Kosten und Erlöse im Ausbildungsverkehr sowie die hierfür zugrunde gelegten Leistungsdaten entsprechen den tatsächlichen, beim Verkehrsunternehmen im Jahr JJJJ angefallenen Ist-Aufwendungen und Ist-Erträgen im Sinne der Trennungsrechnung, die Angaben sind vollständig und richtig aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahresabschlusses des Unternehmens abgeleitet. Die nachgewiesenen Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik.*

Im Fall einer nachträglichen Zuwendung im Ausbildungsverkehr aufgrund der ex-post-Abrechnung der Erlössituation tritt eine Überkompensation ein, wen ein Betrag über _____€ zugewendet wird.“

Anlage 3

Berechnungsbeispiel finanzieller Anreiz
gemäß Ziffer 5.8
der allgemeinen Vorschrift gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007
für die Erstattung von Kosten im Ausbildungsverkehr

Erforderliche Zahlen:
Kosten pro Wagenkilometer Vorjahr
Kosten pro Wagenkilometer Ausgleichsjahr
Gesamtkosten des Vorjahres
Erlöse pro Wagenkilometer Vorjahr
Erlöste pro Wagenkilometer Ausgleichsjahr
Gesamterlöse des Vorjahres

I. Kosten-/Erlösveränderung zum Vorjahr

1. Schritt: Berechnung der prozentualen Veränderung

Beispiel:

Kosten/Erlöse pro Wagenkilometer Vorjahr (Bsp. 2010)	€	1,00
Kosten/Erlöse pro Wagenkilometer Ausgleichsjahr (Bsp. 2011)	€	1,05
Veränderung:	**€**	**0,05**

Kosten-/Erlösveränderung: 5,00%

2. Schritt: Berechnung der Veränderung der Gesamtkosten/Gesamterlöse

5,00% (Prozentuale Veränderung) x € 100.000,00 (Gesamtkosten/Gesamterlöse des Vorjahres) **= € 5.000,00**

II. Berechnung des finanziellen Anreizes für das Verkehrsunternehmen

1. Variante: positiver Effekt in beiden Bereichen

Beispiel:

Kostenreduzierung:	€	5.000,00
Erlössteigerung:	€	10.000,00
Gesamtverbesserung:	**€**	**15.000,00**

Davon 50% finanzieller Anreiz für das Verkehrsunternehmen: € 7.500,00

2. Variante: positiver Effekt in einem Bereich, negativer Effekt im anderen Bereich

Beispiel:		
Kostensteigerung:	€	5.000,00
Erlössteigerung:	€	10.000,00
Gesamtverbesserung :	**€**	**5.000,00**

Davon 50% finanzieller Anreiz für das Verkehrsunternehmen: € 2.500,00

3. Variante: negative Effekte in beiden Bereichen

Beispiel:		
Kostensteigerung:	€	10.000,00
Erlösreduzierung:	€	10.000,00
Gesamtverschlechterung:	**€**	**20.000,00**

Kein verbleibender finanzieller Anreiz für das Verkehrsunternehmen