

Öffentliche Bekanntmachung des Kreises Olpe

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

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 und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind, beschlossen:

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 Busverkehr 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 ggf. weitere allgemeine Vorschriften für Verkehre anderer Art. Diese Satzung regelt das Verfahren einer transparenten, diskriminierungsfreien und beihilferechtskonformen 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 Regelbusverkehr nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Dies 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 für alle Fahrgäste) 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 eine ggf. zu erlassende allgemeine Vorschrift für Verkehre anderer Art (z. B. allgemeine Vorschrift Bedarfsverkehr).
- 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 (eigenwirtschaftliche Busverkehre) und zeitlich nach Maßgabe Ziffer 10.3 (**Geltungsbereich**). Näheres ergibt sich aus **Anlage 2**.
- 1.6 Der Höchsttarif ist auf die Anwendung der **notwendigen Verkehrsleistung** begrenzt. Die notwendige Verkehrsleistung umfasst sämtliche konventionelle Linienverkehre nach §§ 42, 43 Nr. 2, PBefG, welche keine Bedarfsverkehre nach § 42 in Verbindung mit § 2 Abs. 6, 7, bzw. § 44 PBefG sind (**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, genehmigungsfähigen Referenztarifes 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 des § 39 PBefG unter Berücksichtigung sonstiger Ausgleichsleistungen (z. B. Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW, SGB IX, Fahrzeugförderung) und der Ist-Kosten der Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung. Die Ist-Kosten sind begrenzt auf die Kosten, die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung hätte. Diese werden jährlich vom Kreis bzw. ZWS drei Monate vor dem Ausgleichsjahr ermittelt (sog. K-4-Kosten). Die Höhe der K-4-Kosten, der Gesamtausgleich und die Zuordnung zu Teilnetzen ergeben sich aus **Anlage 4**. Der Referenztarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung 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 Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (**Gesamtausgleich**). 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 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 Regelbusverkehr).
- 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 Anwendungsjahr ist ein schriftlicher Antrag auf der Grundlage der Anlage 5 ohne Wirtschaftsprüfertestat ausreichend.
- 2.2. **Antragsberechtigt** sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 Nr. 2, 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Gebiet des Kreises Siegen-Wittgenstein verfügen oder die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen und die in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fallen. 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 der allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahr-

heitsgemäß zu machen und diese dem Kreis bzw. dem ZWS oder einer von ihnen benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er hat diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex-ante-Antragsverfahrens und der ex-post-Überkompensationskontrolle zu erfüllen. Die Angaben 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**), können eine Erhöhung des Referenztarifs (Ziffer 3.3) und eine Anpassung des Gesamtausgleichs (Ziffer 2.9) erfolgen. Hierzu 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. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 6**.
- 2.9 **Anpassung des Gesamtausgleichs.** Eine Anpassung des Gesamtausgleichs erfolgt im Falle der Übererfüllung qualitativer Standards (Ziffer 2.8) und bei Leistungsänderungen (Ziffer 6) und bei einer deutlichen Abweichung der tatsächlichen von der prognostizierten Kosten-Indexentwicklung (Anlage 4 lit c) aa). Der Gesamtausgleich erhöht sich um die Differenz, welche sich aus der Anpassung des Referenztarifs (Ziffer 2.8) und/oder das zusätzliche Tarifäquivalent je zusätzlicher Verkehrsleistung (Ziffer 6) und/oder aus der Indexkorrektur (Anlage 4 lit c) aa) ergibt. 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 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**) bei gleicher Verkehrsleistung (**Basisverkehrsleistung**) unter Anwendung des maßgeblichen Höchstattarifs. Ausgleichsfähig ist der Differenzbetrag zwischen dem Ausgangswert und dem Soll-Wert.

- 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 Kosten sind auf den Wert zu begrenzen, die ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Produktionsmitteln ausgestattet ist, dass es die notwendigen Verkehrsleistungen erfüllen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Erlöse und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (**Angemessenheitsprüfung**). Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung sind die Durchschnittskosten maßgeblich, die ein vergleichbares Unternehmen Regionalbus- bzw. Stadtbusverkehr hätte (Soll-Kosten). Sind die Ist-Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens, ist der geringere Wert maßgeblich (maßgebliche Kosten). Bei den Erlösen sind alle Ist-Erlöse des Vorjahres maßgeblich, ohne Berücksichtigung der Ausgleichsmittel aus dieser allgemeinen Vorschrift (maßgebliche Erlöse). Diese richten sich nach der letzten beschlossenen Einnahmenaufteilung. 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 eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens 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 den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten bezogen auf die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens je Kreis bzw. je Teilnetz abzüglich der fortgeschriebenen maßgeblichen Erlöse.

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 Verkehrsleis-

tung 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 ausgefallener Fahrten:**

Zu korrigieren ist der ex-ante-Ausgleich zudem bei Abweichung der Verkehrsleistung von der Basisverkehrsleistung. Weicht der Umfang der Verkehrsleistung (Fahrplankilometer) im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsleistung nach unten ab, so erfolgt eine Kürzung entsprechend des Tarifäquivalents je nicht erbrachtem Fahrplankilometer.

- **Berücksichtigung höherer Leistungsstandards**

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.

Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** je Unternehmen kann über dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich** liegen. Die Summe der korrigierten Sollausgleiche 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. Die Ausgleichsleistung gemäß Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 darf den Betrag nicht überschreiten, der dem **finanziellen Nettoeffekt** der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen aufgrund der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemein-

wirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation beurteilt, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre.

Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus Ziffer 1.2 im Hinblick auf regionale Busverkehre entstehen, abzüglich aller quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb der Teilnetze im Kreis durch jene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung entstehen, abzüglich der Erlöse aus der Tarifierung und aller anderen Erlösen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Das Unternehmen ist verpflichtet, die Regeln des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten und darüber eine entsprechende Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers gemäß Ziffer 8.5 vorzulegen. Die Einzelheiten für die Berechnung, insbesondere das Verhältnis von Kosten und Erlösen und die Berücksichtigung des Nettoeffekts, sind in **Anlage 5** geregelt.

- 4.3 Berücksichtigungsfähig sind lediglich die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die WT-Tarife im Sinne von Ziffer 1.3 Gültigkeit besitzen. Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen der VGWS/WT GmbH. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig, eigenwirtschaftlich erbrachten Betriebsleistungen nach §§ 42, 43 Nr. 2, 44 bzw. in Verbindung mit § 2 Abs. 6, 7 PBefG im Busverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten und Verstärkungsfahrten werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die WT-Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan und in **Anlage 3** dokumentiert sind oder der Kreis bzw. der ZWS diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat. Einvernehmliche Leistungsänderungen werden in **Anlage 2** und in **Anlage 4** dokumentiert.
- 4.4 Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 erzielt werden.
- 4.5 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine **Trennungsrechnung** auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 5**). Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Unternehmen, die einen 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 1.2 entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind.
- 4.6 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein **angemessener Gewinnzuschlag** zu, der sich gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ermittelt. Der angemessene Gewinn darf 3,5 % bezogen auf die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens (jeweils jährlicher gültiger K-4-Kostensatz x erbrachte Fahrplankilometer) in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht übersteigen.
- 4.7 Ergibt sich aus der ex-post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß Ziffer 3 ermittelte **verbindliche ex-ante-Ausgleich**, besteht kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Ziffer 5 dieser Satzung bleibt un-

berührt. Die Summe aller Zahlungen des **verbindlichen ex-ante-Ausgleichs** ist auf den Gesamtausgleich gemäß Ziffern 1.10 und 2.8 begrenzt.

- 4.8 Sofern weitere eigenständige Regelungen zur Anwendung von Höchsttarifen im Kreis gelten (z. B. allgemeine Vorschrift Ausbildungsverkehr, allgemeine Vorschrift Bedarfsverkehr), für die eine förmliche Überkompensationsprüfung durchzuführen ist (andere Tarifausgleichsregelung), erfolgt die Überkompensationsprüfung nach diesen Regeln (allgemeinen Vorschrift für alle Fahrgäste).

5. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

- 5.1 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex-post-Kontrolle nur die ermittelten Soll-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.
- 5.2 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex-post-Kontrolle die Ist-Kosten 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 (Busverkehr). Ein gesonderter Ausgleich erfolgt hierfür nicht.
- 6.2 Sofern es zu Leistungsveränderungen von mehr als +/- 5 % zum Antrag für das jeweilige Ausgleichsjahr kommt, welche im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Kreis als notwendig angesehen werden, so erfolgt eine Anpassung des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs** nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleich je Fahrplankilometers in dem jeweiligen Teilnetzgruppe (**Anlage 4**). Über die Änderung des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs** hat der Kreis bzw. der ZWS innerhalb von zehn Wochen nach Beantragung durch das Unternehmen zu entscheiden.
- 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 ausreichenden 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 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder eine vom Kreis bzw. vom ZWS anerkannte Person oder Stelle prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises unter Verwendung der Vordrucke (Bestätigung Überkompensationskontrolle, Anlage 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers, Anlage 2 Trennungsrechnung mit Bestätigung des Wirtschaftsprüfers) nach **Anlage 5**:
- Die Einhaltung der Vorgaben gemäß Ziffer 4 bis 6
 - Die Vorlage der beglaubigten Trennungsrechnung
 - Die Erklärung, dass die Überkompensationsprüfung unter Beachtung der Durchführungsvorschriften erfolgte
 - Die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 4.3), wobei der Betrag auszuweisen ist
 - Die Erklärung einer etwaigen Reduzierung des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (Ziffer 3.3)
 - Den Nachweis für die Gewährung eines etwaigen Bonus nach Ziffer 5, wobei der Betrag auszuweisen ist

Die für die ex-post-Kontrolle erforderlichen Angaben legt der Wirtschaftsprüfer oder eine vom Kreis bzw. vom ZWS anerkannte Person oder Stelle dem Kreis bzw. dem ZWS oder einem von diesen benannten Wirtschaftsprüfer offen, ebenso alle Zahlen, welche der Kreis für die Kontrolle der Überkompensationsprüfung benötigt.

- 7.2 Das Unternehmen erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, in welchem Umfang die notwendige Verkehrsleistung (**Anlage 2**) eingehalten wurde, Abweichungen aufgrund von Leistungsveränderungen in Fahrplankilometern eingetreten sind (Ziffer 6), ob die Tarifvorgaben (**Anlage 1**) und die Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**) eingehalten worden sind.
- 7.3 Das Unternehmen legt die vom Wirtschaftsprüfer oder eine zuvor vom Kreis bzw. vom ZWS anerkannte Person oder Stelle gemäß Ziffer 8 erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 5**) dem Kreis bzw. dem ZWS zur Prüfung vor. Der Kreis bedient sich der administrativen Unterstützung durch den ZWS.
- 7.4 Darüber hinaus gewähren die Unternehmen dem zuständigen Rechnungsprüfungsamt oder einem vom Kreis bzw. dem ZWS beauftragten Wirtschaftsprüfer ein uneingeschränktes Einsichts- und Prüfungsrecht in Bezug auf Kosten und Erträge der maßgeblichen Verkehre. Das Einsichts- und Prüfungsrecht ist für einen Zeitraum von zehn Jahren ab Bewilligung zu gewähren, dafür erforderliche Daten und Unterlagen sind mindestens für diesen Zeitraum vorzuhalten.

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.

- 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 Vorausberechnung 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 Zinsaufwendungen (Ziffer 8.7) zurück zu erstatten.
- 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 7**.

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.

Stand: 21.12.2021

- 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) 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
(ex-post-Kontrolle, Trennungsrechnung, Durchführungsvorschriften, Leistungsveränderungen)
- Anlage 6: Leitlinien für die Berücksichtigung höherer Standards
- Anlage 7: 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.

Olpe, den 21.12.2021
Kreis Olpe
Der Landrat

Theo Melcher

Anlage 1

Tarif- und Tarifbestimmungen

Es finden die jeweils gültigen Bestimmungen des Westfalentarifs Anwendung, siehe

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

Anlage 2

Verkehrsleistungen je Teilnetz

Als zu erbringende notwendige Verkehrsleistung für das Gebiet des Kreises bzw. nach Maßgabe von Ziffer 1.2 der allgemeinen Vorschrift je Teilnetz sind als Fahrplankilometer definiert (Mindestanforderungen). Die ergeben sich für das jeweilige Kalenderjahr wie folgt:

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

Anlage 3

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 nach Anlage 2.

b) Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugkapazitäten

Die Fahrzeugqualitäten sind 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. Die Anforderungen gelten nicht für Verstärker- oder Einsatzfahrten mit einer Tagesfahrleistung von weniger als 100 km/Tag.

In Abweichung zu den gesetzlichen Vorgaben bei der Personenbeförderung werden für Solo-KOM 70 Personen, für Gelenk-KOM 120 Personen und für Buszüge 150 Personen als Planungsgrundlage und „Komfortgrenze“ festgelegt. Sobald regelmäßig (an 2 Tagen/Woche oder mehr) die vorgenannten Grenzen bei den eingesetzten Bussen überschritten werden, ist der Unternehmer verpflichtet, dass entweder ein größeres oder ein weiteres Fahrzeug eingesetzt wird.

Der Unternehmer gewährleistet, dass bei der Beklebung der Busse mit Werbung nur max. 30 % der Fensterflächen abgedeckt sind.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) 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 Bus

Das Unternehmen gewährleistet, dass in den Bussen der Verkauf von Einzel-, Tages- und Gruppentickets sowie ausgewählte Zeittickets möglich sind.

g) Störfallmanagement

Das Unternehmen hält über 24 Std/Tag an 365 Tagen/Jahr ein auf den Fahrgast zugeschnittenes Störfallmanagement vor. Bei im Verantwortungsbereich des Unternehmens liegenden betrieblichen Störungen, die zu (Teil-) Ausfällen oder erheblichen Verspätungen (> 30 Minuten) führen, sichert das Unternehmen eine Behebung innerhalb von 60 Minuten im Verkehrsgebiet außerhalb der Stadt Siegen und innerhalb von 30 Minuten innerhalb des Stadtgebietes Siegen zu. Dies ist insbesondere der Fall bei technischen Störungen an den Fahrzeugen, Fahrzeugmangel, Personalmangel sowie Fehlplanungen beim Personal- und Fahrzeugeinsatz. Das Unternehmen gewährleistet eine lückenlose Information des ZWS via Mail und der Fahrgäste per Internet, z. B. über eine entsprechend aktuelle „Störfallseite“ im Internetauftritt der VWS. Diese Informationspflicht gilt auch für sämtliche nicht durch das Unternehmen zu verantwortende betriebliche Störungen und deren Auswirkungen, z. B. Verspätungen/Umleitungen aufgrund von Baustellen oder unfallbedingten Sperrungen.

h) Fahrgastinformation

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

Die Kundeninformation in den Fahrzeugen erfolgt visuell und akustisch. Hierbei ist die Lautstärke der akustischen Information dem Geräuschpegel im Bus anzupassen.

i) Nachweise, Erhebungen, Berichtspflichten

Der ZWS führt zweimal jährlich eine Messung der Pünktlichkeit (siehe Punkt c) an den Haltestellen der Kategorien I und II durch. Die Berechnung der Pünktlichkeit erfolgt linienbezogen, in dem die Anzahl der unpünktlichen Fahrten (mehr als 3:59 Minuten) ins Verhältnis mit der Gesamtzahl der durchgeführten Fahrten je Linie gesetzt wird.

Der Unternehmer meldet dem ZWS zum 15. eines jeden Monats die Busausfälle des Vormonats je Linie gemäß Ziffer 3.3 der allgemeinen Vorschrift.

Die eingesetzten Fahrzeuge werden im Rahmen von Stichproben überprüft. Hierbei werden durch den ZWS (Qualitätstester) in jedem Jahr mindestens 50 Fahrzeuge nach dem Zufallsprinzip überprüft. Das Unternehmen wird über festgestellte Mängel durch den ZWS umgehend informiert.

Die Dokumentationen der Qualitätskontrollen des Unternehmens gemäß Punkt j werden dem ZWS jährlich bis zum 20. Januar des Folgejahres zur Verfügung gestellt.

j) Qualitätssicherung durch den Konzessionär

Das Unternehmen stellt durch gut ausgebildetes und erfahrenes Fachpersonal sicher, dass die eingesetzten Fahrzeuge regelmäßig gereinigt und gewartet werden, damit sich diese stets in einem sauberen, verkehrs- und betriebssicheren Zustand befinden.

Das Unternehmen gewährleistet, dass ihre Mitarbeiter in Bezug auf die Tarifbestimmungen, die Beförderungsbedingungen, den Fahrplan, den Service, auf die Bewältigung von Konfliktsituationen sowie in Bezug auf die Bedienung der Fahrzeugtechnik geschult werden. Hierbei ist ein besonderes Augenmerk auf die mögliche Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu legen. Das Unternehmen führt hierüber regelmäßig sog. Qualitätskontrollen durch und dokumentiert diese.

k) Sanktionen

Sollte die gemäß vom ZWS gemessene durchschnittliche Pünktlichkeit über alle Linien im Kreis im Jahresdurchschnitt unter 90% sinken, werden für jeden angefangenen Prozentpunkt unterhalb dieser Grenze 1.000 € dem Unternehmen vom ex post-Ausgleichsbetrag abgezogen. Alle Linien haben den Faktor 1. Sinkt der Wert einer einzelnen Linie unterhalb von 70%, so wird diese Linie in der Berechnung im Folgejahr doppelt so stark wie im Vorjahr gewichtet. Der max. Abzug ist auf 20 T€ pro Kreis begrenzt.

Sollten im Rahmen der Überprüfungen an den Fahrzeugen gemäß lit. b Mängel festgestellt werden, hat das Unternehmen die festgestellten Mängel unverzüglich zu beseitigen, spätestens innerhalb von einer Woche nach der Feststellung. Hierüber ist ein Mängelbeseitigungsbericht mit Datum durch das Unternehmen zu erstellen und dem ZWS umgehend zur Verfügung zu stellen. Auf Basis des Mängelbeseitigungsberichtes wird das beanstandete Fahrzeug noch einmal durch ZWS-Qualitätstester überprüft. Hierzu teilt das Unternehmen dem ZWS den Einsatzort/Einsatzlinie des Fahrzeuges mit. Sollten die Mängel in der vorgenannten Frist nicht beseitigt worden bzw. der Mängelbeseitigungsbericht das Unternehmen falsch sein, werden 50 €/Fahrzeug und Tag durch den ZWS in Ansatz gebracht bis die Beseitigung der festgestellten Mängel durch ZWS-Qualitätstester bestätigt ist. Die Summe wird dem Unternehmen vom ex-post Ausgleichsbetrag abgezogen.

Für den Fall, dass das Unternehmen über einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten gravierend gegen die im eigenwirtschaftlichen Konzessionsantrag zugesicherten und damit gegen die der erteilten Konzessionen zugrunde liegenden Qualitätsvorgaben verstößt, wird der ZWS hierüber den Konzessionsgeber, die Bezirksregierung Arnsberg, informieren.

l) 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 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.

a) **Tabelle A** Tabelle „Festsetzung der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens“

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

c) **Berechnungsmethodik**

d) **Musterberechnung**

Zu:

a) **Tabelle A „Festsetzung der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens“**

Kosten durchschnittlich, gut geführtes VU	Euro / km
1) Stadtbusverkehre (Gruppe 1)	X
2) Regionalbusverkehre (Gruppe 2)	Y

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

Kreis	Teilnetz	Gruppe	Km-Leistung	Gesamt-kilometer	Ex ante-Ausgleich
Nr.	(A), Linienbündel (B), Einzellinien	1 = StadtBV 2=ÜberlandBV	Fplkm/a	(nachrichtlich)	Vorläufiger Ausgleich 2022 (Euro)
1	A		1000Tkm	1010 Gkm	
	B		500Tkm	510 Gkm	
Gesamt- ausgleich					XXX Euro

c) Berechnungsmethodik

aa) 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 den Kosten denen eines sog. durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) entsprechen und als solche begrenzt sind. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den K-4-Wert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen. Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf den K-4-Wert erhalten.
- Die – ggfs. auf den K-4-Wert 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 ($n - 1$).
- 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.

Ermittlung des Wagnisaufschlags

- Der Wagnisaufschlag wird in Höhe von 2,5 % der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens bestimmt.

Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

- Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 6 der allgemeinen Vorschrift kann eine Anpassung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer erfolgen.

bb) Indizes zur Kosten- und Erlöfschreibung

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 ‰ ^o
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

cc) 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 eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens maßgeblich (siehe Anlage 4).

Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

- Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert des Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres ($n + 1$) zugrunde gelegt wird.

Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

- Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,0 % der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens des Ausgleichsjahres ($n + 1$) bestimmt.

Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ($n + 1$), wobei diese auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) begrenzt sind. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den K-4-Wert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen. Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf den K-4-Wert erhalten.
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ($n + 1$), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifanwendung handelt, in Abzug gebracht. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ($n + 1$).
- Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich so dann, indem der fiktive Tarifanspruch durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ($n + 1$) geleisteten Fahrplankilometer dividiert wird.

Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

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

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.

d) Musterberechnung:

Exemplarische Berechnungsskizze (vorläufiger ex ante-Ausgleich), Ziffer 3.2

Position	Ausgangsjahr (n-1)		
1	Gesamterlöse (Ist)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
1a	davon Ausgleich Kreis	30	
1b	davon sonstige Erlöspositionen (maßgeblich)	70	
2	Gesamtkosten (Ist)	110	
3	Kosten ggfs. begrenzt auf K4 (maßgeblich)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1), wobei diese den Kosten eines sog. durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) entsprechen und als solche begrenzt sind.
Position	Ausgleichsjahr (n+1; fortgeschriebene Zahlen)		
4	Gesamterlöse (Soll)	75	
4a	davon Ausgleich Kreis	0	Der Ausgleich für die gemein wirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung: „Ausgleich Kreis (gemein wirtschaftliche Verpflichtung)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.
4b	davon sonstige Erlöspositionen	75	Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben.
5	Soll-Kosten	104	Die – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben.
Position	Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs		
6 = 2,5% * 5	Wagnisaufschlag	2,6	Der Wagnisaufschlag wird in Höhe von 2,5 % der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens bestimmt.
7 = 5 - 4 + 6	vorläufiger ex ante-Ausgleich	31,6	Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
8	Gesamtausgleich = vorl. ex ante	31,6	Gesamtausgleich entspricht vorläufigem Ausgleich. Vgl. Ziffer 1.10 aV: Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des vorläufigen ex ante-Ausgleichs im Kreisgebiet.

Exemplarische Berechnungsskizze (verbindlicher ex ante-Ausgleich), Ziffer 3.3

Position	Ausgleichsjahr (n+1)		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.
	1 Ist-Tariferlöse	75	
	2 betriebsnotwendiges Kapital	50	
	3 Verkehrsleistung im Kreisgebiet	100	
	4=1/3 Tarifäquivalent Ist	0,750	Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeaufteilungsverfahren für das Ausgleichsjahr (n + 1) zustehenden Tarifeinnahmen durch die Fahrplankilometer des Ausgleichsjahres (n + 1) dividiert werden.
Position	fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif		
	5 unternehmensspezifische Kosten (K4-begrenzt)	110	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1), wobei diese auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) begrenzt sind.
	6=6,5%*2 kalkulatorische Zinsen	3,25	Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert des Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres (n + 1) zugrunde gelegt wird.
	7=4,0%*5 kalkulatorischer Gewinn	4,4	Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,00 % der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens des Ausgleichsjahres (n + 1) bestimmt.
	8 handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2	Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres (n + 1), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Tarifeinnahmen handelt, in Abzug gebracht. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des
	9 sonstige Erlöse	5	
	10=5+6+7-8-9 fiktiver Tarifanspruch	110,65	
	11=10/3 Tarifäquivalent FT	1,107	
Position	Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs		
	12=11-4 Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,357	
	13=12*3 verbindlicher ex ante-Ausgleich	35,65	Der verbindliche ex ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit den Fahrplankilometern des Ausgleichsjahres (n + 1) multipliziert wird.
	verbindlicher ex ante Ausgleich ist begrenzt auf Gesamtausgleich	31,6	Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich).

Ausgleich von spezifischen Mehrkosten, Ziffer 2.8

	vorläufiger ex ante-Ausgleich	31,6	vgl. Ermittlung vorl. ex ante Ausgleich
	verbindlicher ex ante Ausgleich (vor Abschmelzung)	35,65	vgl. Ermittlung verbind. ex ante Ausgleich
	verbindlicher ex ante Ausgleich (nach Abschmelzung)	31,6	vgl. Ziffer 1.9 aV: Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des vorläufigen ex ante-Ausgleichs im Kreisgebiet.
	spezifische Mehrkosten	5	vgl. Ziffer 2.8: Sofern den Unternehmen höhere als vom Kreis festgelegte Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens geltend macht, können diese unter bestimmten Voraussetzungen Berücksichtigung finden. Hierzu hat er mit der Antragsstellung die spezifischen Mehrkosten prüfbar nachzuweisen. Maßgeblich sind die Kosten des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Jahres (n – 1).
	Gesamtausgleich inkl. spezifische Mehrkosten	37	

Anlage 5: Antragsunterlagen und Nachweise

Bestätigungsmuster Überkompensationskontrolle

Bestätigung über die Erstellung einer Berechnung von Ausgleichsleistungen nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

An den Kreis Olpe

Wir haben auftragsgemäß die Berechnungen des Verkehrsunternehmens _____ zur Berechnung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe für das Kalenderjahr _____ geprüft und können hierzu die nachfolgende Bestätigung abgeben.

Grundlage der Prüfung waren die durch das Verkehrsunternehmen vorgelegten Belege und Bücher, die vorgelegte Bestätigung zur Leistungserbringung sowie die Vorlage der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe nebst Anlagen und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch das Verkehrsunternehmen und die Vorlage des Soll-Kosten- bzw. Soll-Erlösbetrages sowie des Vorauszahlungsbetrages durch den Kreis Olpe.

Es wird bestätigt, dass die Einnahmen- und Ausgabenaufteilung aus der von dem Verkehrsunternehmen angefertigten Trennungsrechnung gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift mit der tatsächlichen Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsunternehmens übereinstimmt. Zur Überprüfung wurden die Bücher und vorhandenen Belege des Verkehrsunternehmens herangezogen. Die ordnungsgemäße Buchführung des Verkehrsunternehmens wird vorausgesetzt und wurde von uns nicht geprüft.

Das Verkehrsunternehmen hat die Vorgaben der Nr. 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei der Anfertigung der Trennungsrechnung eingehalten. Hierbei wurden die Durchführungsvorschriften gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift beachtet. Sofern von den Regelungen der Durchführungsvorschriften abgewichen wurde, wurde dies gesondert zur Trennungsrechnung ausgewiesen und begründet. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgte anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften (Nr. 4 des Anhangs zu Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Es wird bestätigt, dass die in Anlage 1 zu dieser Bestätigung vorgenommene Berechnung der Ausgleichsleistungen durch das Verkehrsunternehmen _____ unter o. g. Voraussetzungen mit den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe übereinstimmt.

Es wird weiter bestätigt, dass die in die Berechnung eingestellten Kosten und Erlöse ausschließlich solche sind, die auf Leistungen im Sinne der Ziffer 4.3 und Ziffer 4.4 der allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind. Die zu Grunde gelegten Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik. Sie sind identisch mit den in Anlage 2 zu dieser Bestätigung genannten Fahrleistungen des Verkehrsunternehmens_____.

Die Trennungsrechnung nach Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift wird gemäß dem für den Kreis Olpe bestimmten Teil nach Ziffer 4.5 der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe dieser Bescheinigung in Anlage 2 beigelegt und ist vom Wirtschaftsprüfer des Verkehrsunternehmens (oder einer vom Kreis Olpe anerkannten Person oder Stelle) zu unterzeichnen.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

XXXX, XX.XX.XXXX

Unterschrift des
Wirtschaftsprüfers
Testat-Stempel

Anlage 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Es wurde durch das Verkehrsunternehmen _____ eine Berechnung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrages gemäß der Ziffern 4 und 5 der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe entsprechend dem unten folgenden Rechenweg vorgenommen. Dabei errechnete sich der maximal zulässige Ausgleichsbetrag aus der Summe der unten genannten Werte unter den Ziffern 1., 2. und 3.

Grundlage für die Berechnung war gemäß der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift ein Soll-Ist-Abgleich im Hinblick auf die Kosten. Gemäß der Trennungsrechnung des Verkehrsunternehmens _____ für das Jahr _____ betragen die Ist-Kosten _____ Euro. Der Wert übersteigt/unterschreitet die vom Kreis Olpe ausgewiesenen Soll-Kosten in Höhe von _____ Euro um _____ Euro.

Gemäß der Trennungsrechnung des Verkehrsunternehmens _____ für das Jahr _____ betragen die Ist-Erlöse _____ Euro.

1. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift wurden die Kosten von den Erlösen abgezogen. Es verbleibt eine negative Differenz von _____ Euro.
2. Auf der Basis der vorgenannten Zahlen wurde ein etwaiger Bonus entsprechend den Vorgaben der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift errechnet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift beträgt der Bonus _____ Euro.
3. Es wurde eine Berechnung des angemessenen Gewinnzuschlags entsprechend den Vorgaben von Ziffer 4.6 der allgemeinen Vorschrift vorgenommen. Der auf diese Weise errechnete angemessene Gewinnzuschlag beträgt _____ Euro.

Der entsprechend des obigen Rechenwegs ermittelte maximal zulässige Ausgleichsbetrag des Verkehrsunternehmens _____ für das Jahr _____ beträgt _____ Euro.

Der durch den Kreis Olpe ermittelte vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Verkehrsunternehmen _____ beträgt _____ Euro. Der korrigierte ex-ante-Ausgleich beläuft sich auf _____ Euro.

Die Summe der bisherigen Abschlagszahlungen an das Verkehrsunternehmen _____ beträgt _____ Euro.

Auf Grundlage der obigen Werte ergibt sich

eine Überzahlung von _____ Euro und/oder

eine Überkompensation von _____ Euro.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

XXXX, XX.XX.XXXX

Unterschrift des Wirtschaftsprüfers
Testat-Stempel

1 Allgemein

Die Trennungsrechnung setzt sich aus vier Hauptblöcken zusammen:

- den Basisdaten (Zeilen 3 bis 5)
- der eigentlichen Trennungsrechnung (Zeilen 7 bis 67)
- den ergänzenden Abfrageparametern (Zeilen 70 bis 85)
- dem Bestätigungsvermerk (Zeilen 88 bis 92)

Mit Ausnahme des Bestätigungsvermerks und der Anmerkungen (Spalte V) sind sämtliche von den Verkehrsunternehmen auszufüllenden Felder mit orangener Farbe hinterlegt. Die grauen Felder beinhalten Formeln, die den Aufwand der Befüllung reduzieren und der Plausibilisierung der eingetragenen Werte dienen. Diese Felder sind schreibgeschützt, um zu verhindern, dass die Formeln unbeabsichtigt geändert bzw. gelöscht werden.

Bitte gehen Sie grundsätzlich von Ist-Zahlen (=Jahresabschluss) des jeweiligen Betrachtungsjahres aus, möglichst durch einen Wirtschaftsprüfer geprüft und testiert.

2 Basisdaten

Die Basisdaten umfassen Angaben zum Antragssteller (Zeile 3) und zum relevanten Betrachtungsjahr für die Trennungsrechnung (Zeile 5). Auf Grundlage dieser Angaben wird sowohl für die Trennungsrechnung (Zeile 8 bis 10) als auch für die ergänzenden Abfrageparameter (Zeilen 75 bis 85) automatisch ausgewiesen, auf welches Jahr sich die jeweiligen Angaben zu beziehen haben.

3 Trennungsrechnung

Ziel der Trennungsrechnung ist es, die Kosten und Erlöse der gemeinwirtschaftlichen Leistung von denen anderer Unternehmensleistungen sachlich und räumlich abzugrenzen. Das erforderliche Vorgehen zur Trennung der einzelnen Stufen regeln die Durchführungsvorschriften der allgemeinen Vorschrift.

In Spalte D „Gesamtunternehmen (Eintragungen gemäß GuV)“ sind die einzelnen Positionen für das gesamte Unternehmen einzutragen. Dabei ist von den Werten der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) auszugehen, wobei die ggfs. abweichende Struktur zu berücksichtigen ist. So sind Einzelpositionen, die in der GuV nur in zusammengefasster Form enthalten sind, gemäß der vorgegebenen Struktur gesondert auszuweisen.

In Spalte F „Abzüglich verkehrsfremde Geschäftstätigkeit“ sind die Werte einzutragen, die auf Ebene der ersten Trennungsstufe auszusondern sind (vgl. Durchführungsvorschriften).

Die Angaben in Spalte H „Verbleib Verkehrssparte“ werden automatisch als Differenz der Spalten D und F ermittelt und beinhalten die Werte, die die Verkehrssparte betreffen.

In Spalte J „Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Verkehrsbereich“ sind die Werte einzutragen, die auf Ebene der zweiten Trennungsstufe auszusondern sind (vgl. Durchführungsvorschriften).

Die Angaben in Spalte L „Verbleib Busverkehre nach §§ 42 und 43 PBefG“ werden automatisch als Differenz der Spalten H und J ermittelt und beinhalten die Werte, die den Linienverkehr betreffen.

Die Spalten N, P und R dienen der Trennung zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern bzw. Landkreisen gemäß der dritten Trennungsstufe (vgl. Durchführungsvorschriften). Dabei sind in Spalte N „Summe aller sonstigen Aufgabenträger“ die Werte einzutragen, die sich auf Linienverkehre außerhalb der Landkreise Siegen-Wittgenstein und Olpe beziehen. Die Spalten P und R beinhalten die Kernangaben, die zunächst in Spalte P den Landkreis Siegen-Wittgenstein und in Spalte R den Landkreis Olpe betreffen.

Spalte T „Plausibilisierung Stufe 3“ prüft, ob die Zuordnung auf den Linienverkehr (Spalte L) mit der von Ihnen in den Folgespalten vorgenommenen Zuordnung innerhalb des Linienverkehrs (Spalten N bis R) übereinstimmt. Sofern hier „Verteilung Stufe 3 prüfen“ angezeigt wird, sollten Sie die Zuordnung zu den Spalten N bis R in der betroffenen Zeile prüfen.

Spalte V gibt Ihnen die Möglichkeit Anmerkungen zu hinterlassen. Bitte nutzen Sie diese, um etwaige Besonderheiten (z.B. begründete Abweichungen von den Durchführungsvorschriften) zu dokumentieren.

4 Ergänzende Abfrageparameter

Als ergänzende Abfrageparameter werden Kilometerleistungen, die Personaleinsatzstunden und die Anzahl der Fahrzeuge abgefragt, welche jeweils entsprechend oben beschriebener Logik entlang der drei Trennungsstufen zu verteilen sind. Bei der Zuordnung der Fahrzeuge ist die für die jeweilige Stufe vorzuhaltende Anzahl an Fahrzeugen anzugeben (Dopplungen möglich). Die Summe der einzelnen Spalten kann insofern die Fahrzeuganzahl auf Gesamtunternehmensebene übersteigen.

Hinsichtlich der Kilometerleistungen gelten die folgenden Begriffsverständnisse:

Betriebswagenkilometer: Tatsächlich gefahrene Kilometer zwischen Start im Betriebshof und Rückkehr in den Betriebshof, multipliziert mit der tatsächlichen Bedienungshäufigkeit. Das bedeutet, dass beispielsweise Umleitungen und Fahrausfälle sowie Leer- und Werkstattfahrten die Betriebswagenkilometer beeinflussen.

Nutzwagenkilometer: Tatsächlich gefahrene Kilometer zwischen Start- und Endhaltestelle, multipliziert mit der tatsächlichen Bedienungshäufigkeit. Das bedeutet, dass beispielsweise Umleitungen und Fahrausfälle die Nutzwagenkilometer beeinflussen.

Fahrplankilometer: Kilometerangabe ausgehend vom Fahrplan (Länge der fahrplanmäßigen Linie mit Hin- und Rückfahrt) multipliziert mit der Bedienungshäufigkeit entsprechend des genehmigten Fahrplans (Anzahl der Fahrten pro Tag und Tage, an denen die Linie gefahren wird).

Anlage 3 Unternehmensklärung zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Der Unternehmer erklärt nachfolgend, in welchem Umfang die notwendige Verkehrsleistung gemäß Anlage 2 der allgemeinen Vorschrift im Kalenderjahr _____ eingehalten wurde.

Kreis	Teilnetz	Gesamtkilometer gemäß Anlage 2	Ist-Kilometer im Ausgleichsjahr

Obige Tabelle ist bei Bedarf entsprechend zu ergänzen. Abweichungen von der notwendigen Verkehrsleistung gemäß Anlage 2 der allgemeinen Vorschrift sind zu dokumentieren:

Der Unternehmer erklärt weiterhin die Tarifvorgaben gemäß Anlage 1 der allgemeinen Vorschrift und die Qualitätsvorgaben gemäß Anlage 3 der allgemeinen Vorschrift eingehalten zu haben. Abweichungen sind zu dokumentieren:

Der Unternehmer ist sich bewusst, dass alle Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch sind. Die sich aus Zuwiderhandlungen ergebenden Rechtsfolgen sind mir bewusst.

Bestätigung des Antragsstellers

XXXX, XX.XX.XXXX

Unterschrift des Antragsstellers
Firmenstempel

Durchführungsvorschriften zur Erstellung der Trennungsrechnung

1. Allgemeines

Ein Ausgleich darf nach den europarechtlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nur für die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten (abzüglich der durch sie erzielten Einnahmen) gewährt werden.

Hierzu haben die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung beantragen, in ihrer Rechnungslegung getrennt auszuweisen, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden sind sowie welche zusätzlichen Erträge und Einnahmen sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erhalten haben.

Grundlage der Nachweise sind die vom Unternehmen vorzulegenden Trennungsrechnungen. Die Trennungsrechnungen sollen dabei den Zeitraum eines Kalenderjahres umfassen.

Die Berechnung der Aufwendungen und Erträge erfolgt anhand der Vorschrift des Handelsgesetzbuches, ergänzt durch steuerliche Vorschriften. Dies folgt bereits aus Ziffer 4 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wo festgelegt ist, dass die „Berechnung der Kosten und Einnahmen [...] anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften“ zu erfolgen hat. Der europäische Gesetzgeber wollte mit dieser Formulierung eine Bindung der Ausgleichsberechnung an objektive Werte aus dem Rechnungswesen erzielen.

Wegen des handelsrechtlichen Ansatzes sind unter Kosten im Sinne der allgemeinen Vorschrift Aufwendungen im handelsrechtlichen Sinne zu verstehen.

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Aufwendungen kommt nur im Falle von Einzelkaufleuten und Personengesellschaften für das Entgelt für die Arbeit der ohne feste Entlohnung tätigen Unternehmer und deren ohne feste Entlohnung mitarbeitenden Angehörigen (kalkulatorischer Unternehmerlohn) in Betracht. Dieser kann unter Nachweis der Berechnung in Anlehnung an Nr. 22 bis Nr. 24 der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (Anlage zu Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953) dem Personalaufwand hinzugerechnet werden.

Erträge und Einnahmen im Sinne der allgemeinen Vorschrift müssen sich aufgrund des handelsrechtlichen Ansatzes auf Erträge im handelsrechtlichen Sinne zurückführen lassen.

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Erträgen kommt nur im Fall von periodenfremden Erträgen in Betracht (etwa, wenn aufgrund der Einnahmenezuscheidung in einem Geschäftsjahr die Erlöse aus mehreren Tätigkeitsjahren verbucht werden). In diesem Fall können die Einnahmen im Rahmen einer „Beihilfenrechtlichen Ausgleichsrechnung“ kalkulatorisch den Jahren zugeordnet werden, in denen sie tatsächlich (und nicht nur buchtechnisch) erzielt worden sind.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist in Ziffer 1 der allgemeinen Vorschrift geregelt.

3. Anforderungen an die Trennungsrechnung

Der Unternehmer hat eine Trennungsrechnung (unter Verwendung des vorgegebenen Musters) zu erstellen. Diese muss den Anforderungen nach Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genügen. Folgende Grundsätze sind sicherzustellen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit 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.
- Für den Einsatz von Subunternehmern ist über das Subunternehmerentgelt (bezogene Leistung) und für sonstige Dienstleistungen Dritter, welche mehr als 5% der Gesamtkosten des Verkehrsunternehmens ausmachen (große Dienstleister), über das Dienstleistungsentgelt eine Transparenz in Bezug auf die Personalkosten, die Fahrzeug- und Kraftstoffkosten herzustellen. Das Verkehrsunternehmen stellt in den Subunternehmerverträgen und in den sonstigen Dienstleistungsverträgen sicher, dass entsprechende Angaben durch den Subunternehmer bzw. Dienstleister bereitgestellt werden. Die nachfolgenden Regelungen gelten für die Subunternehmer bzw. großen Dienstleister entsprechend.

4. Durchführungsvorschriften zur Aufteilung der Kosten und Erlöse

Die Durchführungsvorschriften regeln die allgemeinen Grundsätze (dazu unter 4.1) sowie das methodische Verfahren (dazu unter 4.2) zur Aufteilung der Kosten und Erlöse im Rahmen der Erstellung der Trennungsrechnung.

4.1 Allgemeine Grundsätze

Um die Anforderungen nach Ziffer 5 des Anhangs sicherzustellen, hat die Behörde Durchführungsvorschriften nach Art. 4 Abs. 1 lit. c) der Verordnung (EG) 1370/2007 zu erlassen. Die nachfolgenden Vorgaben dienen der Ausgestaltung dieser Anforderungen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt geführt.
- Kosten, die ausschließlich durch eine Tätigkeit verursacht werden (sog. Einzelkosten), sind nur dieser zuzuordnen.
- Kosten, die auch in der Ausübung anderer Bereiche verursacht werden (sog. Gemeinkosten), sind diesen anteilig zuzurechnen.
- Die nicht direkt zuordenbaren Kosten sind den jeweiligen Bereichen nach objektiven und einheitlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zuzuordnen. Die zugrunde gelegten Trennungsrechnungsgrundsätze müssen eindeutig bestimmt sein und stetig angewandt werden. Hierbei sind untenstehende Schlüssel zu beachten.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn in Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dürfen auf keinen Fall der maßgeblichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne dieser Durchführungsvorschriften zugerechnet werden.
- Über die Zuordnung der Kosten und Erlöse zu den jeweiligen Bereichen und die dabei angewandten Rechnungslegungsgrundsätze – insbesondere über die Maßstäbe zur

Schlüsselung solcher Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Bereiche entfallen – haben die Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen und dem Aufgabenträger vorzulegen.

4.2 Methodisches Vorgehen

Für die Aufteilung der Kosten und Erlöse für die Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens kommt ein mehrstufiges Verfahren zur Anwendung, welches in der Trennungsrechnung angelegt ist.

1. Stufe (Verkehr / Nicht-Verkehr)

Auf der 1. Stufe werden die Kosten und Erlöse für Tätigkeiten ausgesondert, die nicht dem Verkehrsbereich zuzurechnen sind. Dies können etwa sein:

- Schienengüterverkehre
- Parkraumbewirtschaftung
- Reisebüro
- PKW-Werkstätten

Die Kosten und Erlöse sind dabei nach den oben genannten Grundsätzen auf die unterschiedlichen Tätigkeiten aufzuteilen. Im Fall von Gemeinkosten muss eine sachgerechte Anrechnung erfolgen. Sonstige Erträge werden entsprechend des tatsächlichen Anfalls den einzelnen Bereichen zugeordnet.

Für die Zuordnung der Gemeinkosten erfolgt idealerweise eine Schlüsselung anhand des tatsächlichen Nutzungsumfangs. Sollte dies nicht sinnvoll möglich sein, kann hilfsweise auf eine Schlüsselung anhand des Umsatzes je Tätigkeitsbereich zurückgegriffen werden.

Sofern von diesen Schlüsseln abgewichen wird, ist dies in der Trennungsrechnung zu hinterlegen und zu begründen.

2. Stufe (Linienverkehr / Nicht-Linienverkehr)

Auf der 2. Stufe werden die Linienverkehre nach § 42 PBefG und § 43 PBefG (sofern es sich um geöffnete Schülerverkehre handelt) von weiteren straßengebundenen Verkehren bzw. anderen verkehrlichen Tätigkeiten getrennt. So sind insbesondere folgende Tätigkeiten von der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung abzugrenzen:

- Freigestellte Schülerverkehre (FVO-Verkehr)
- Schienenersatzverkehre (SEV)
- Schienennotverkehre (SNV)
- Gelegenheitsverkehre (§ 46 ff. PBefG)
 - Messeverkehre
 - Reiseverkehre
 - Marktverkehre
 - Vermietung von Fahrzeugen
 - Schülerverkehre (nicht geöffnet)

Hierbei sind je Kostenkategorie folgende Schlüssel anzuwenden:

Kostenkategorie	Kosten- / Aufwandarten	Schlüssel
Zeitabhängige Kosten	Personalaufwand	Personaleinsatzstunden
Kilometerabhängige Kosten	Treibstoffkosten; Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; Bezogene Leistungen	Betriebskilometer
Fixkosten	Mieten und Pachten; Abschreibungen	Betriebskilometer; Personaleinsatzstunden
Sonstige Kosten	Versicherungen; Sonstige betriebliche Aufwendungen; Zinsaufwendungen; Steuern	Betriebskilometer

Sofern von diesen Schlüsseln abgewichen wird, ist dies in der Trennungsrechnung zu hinterlegen und zu begründen.

Erzielt das Verkehrsunternehmen im Rahmen der sonstigen verkehrlichen Tätigkeiten durch die Ausnutzung von Anlagen, die auch der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dienen (sog. „Randnutzung“), einen Gewinn, erfolgt zur Minderung des Ausgleichs unter Berücksichtigung der Nähe der Tätigkeit zur gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sowie der Chancen- und Risikoverteilung eine anteilige Anrechnung des Gewinns auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung.

In der Trennungsrechnung ist zu hinterlegen und zu begründen (Spalte „Anmerkungen“), in welchem Umfang ein ggfs. positives Betriebsergebnis der sonstigen verkehrlichen Tätigkeiten auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anzurechnen ist.

3. Stufe (Linienverkehr je Teilnetzgruppe)

Die Kosten und Erlöse der verbleibenden Verkehre nach §§ 42, 43 PBefG werden anschließend räumlich auf die Kreise verteilt.

Die Verkehrseinnahmen werden entsprechend des für das Ausgleichsjahr maßgeblichen SGB IX-Bescheides auf die verschiedenen Verkehrstätigkeiten aufgeteilt.

Sämtliche Kosten werden nach den Fahrplankilometer auf die verschiedenen Teilnetzgruppen verteilt.

Anlage 6

Leitlinien zur Verfolgung von Nachhaltigkeitsstandards

Sachlage

Nach Ziffer 2.8 allgemeine Vorschrift kann der Unternehmer - unter bestimmten Voraussetzungen - für den Einsatz höherer Umwelt- und Nachhaltigkeits-Standards, einen höheren Ausgleich erhalten. Die Regelung setzt die Zielbestimmung nach § 1a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Anforderungen nach Art. 2a VO 1370/2007 um:

- § 1a PBefG legt fest, dass „bei Anwendung dieses Gesetzes die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen“ sind.
- Art. 2a VO 1370/2007 regelt, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einklang mit allen politischen Strategiepapieren stehen müssen.

Diese Anforderungen sind auch im Rahmen der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr zu berücksichtigen. Danach ist auch über diese allgemeine Vorschrift ein Verfahren für eine möglichst wirtschaftliche Erreichung der Klima- und Umweltziele in Einklang mit den politischen Strategiepapieren des Kreises zu gewährleisten.

a) Ausgleich eines „Klimaticket“ im Rahmen der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr

Die Erreichung der Klima- und Umweltziele erfordert zusätzliche Investitionen der Unternehmen; sie führen zu Mehraufwendungen (u. a. höhere Nettoabschreibungen für Busse und Ladeinfrastruktur sowie Werkstattkosten) bei den Unternehmen, welche über die derzeit gültigen ÖPNV-Tarife (die auf den Betrieb kostengünstiger Dieselfahrzeuge) kalkuliert wurden, nicht refinanziert werden können. Zugleich scheidet eine Erhöhung der Fahrtarife aus. Attraktive Tarife sind für die Rückgewinnung und Förderung der Nachfrage zum ÖPNV und damit zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerlässlich.

Über die allgemeine Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr, erweitert um ein sog. „fiktives Klimaticket“, wird die Differenz zwischen dem Ist-Tarif (für den Betrieb der Dieselfahrzeuge) um einen fiktiven, genehmigungsfähigen Klima-Tarif für den Einsatz CVD-konformer Fahrzeuge über ein sog. Klimaticket ausgeglichen. Die Höhe des fiktiven Klima-Tarifs bestimmt sich nach den Regelungen zur Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG. Eine Doppelförderung ist zwingend auszuschließen.

Ein Ausgleich wird nur gewährt, wenn die von den Unternehmen beantragte Maßnahmen im Einklang mit den vom Kreistag definierten Zielen steht. Für den Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge (sog. CVD-konformen Fahrzeuge), welche technologische Veränderungen im ÖPNV in einem bestimmten Zeitkorridor erfordern, können gemäß Ziffer 2.8 der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr die daraus entstehenden Mehrkosten ausgeglichen werden.

b) Anforderungen an den Nachweis der Nachhaltigkeit

Anreizregelung im Sinne der Nachhaltigkeit: Mit den Vorgaben schafft der Kreis einen Anreiz, um die mit der Clean Vehicles Directive (CVD) und dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz - SaubFahrzeugBeschG) definierten **Anforderungen für die Beschaffung und den Einsatz sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge** auch für den eigenwirtschaftlichen Verkehr umzusetzen. Höhere als nach der CVD und das SaubFahrzeugBeschG definierte Standards sind nicht ausgleichsfähig, da diese nicht zur Erfüllung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne der europäischen und nationalen Normgebung notwendig sind.

Erstattungsfähige Mindererträge: Ausgleichsfähig sind die Kosten, welche durch den Einsatz der sauberen und emissionsfreien Fahrzeuge entstehen und welche nicht über die bestehenden ÖPNV-Tarife (welche auf den Betrieb von Dieselfahrzeugen kalkuliert sind) refinanziert werden können. Dies umfasst neben ungedeckten Investitionsmehrkosten (im Sinne der Fahrzeugförderung des Bundes) auch die ungedeckten **Investitionsmehrkosten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur** bzw. von **Infrastruktur zu Betankung von Wasserstofffahrzeugen**, welche nicht durch die Förderung des Bundes erstattet werden.

Verbrauchskosten: Nicht berücksichtigungsfähig sind Verbrauchskosten.

Nachweis: Der Einsatz CVD-geeigneter Fahrzeuge und die Verwendung der hierzu notwendigen Infrastruktur sind jährlich gegenüber dem ZWS nachzuweisen.

Laufzeit: Mit dem Ausgleich als fiktives Klimaticket ist vom ZWS eine maximale Laufzeit zu bestimmen. Dies richtet sich nach den Investitionszyklen der für den Einsatz bestimmten Investitionsgüter.

Zugang und Essential-Facilities: Sofern auch Aufwendungen im Bereich der Ladeinfrastruktur gefördert werden, so geht der Kreis bzw. der ZWS davon aus, dass es sich hierbei um sog. Essential-Facilities handelt. Der Antragssteller wird daher bei einer positiven Bescheidung verpflichtet, einen transparenten und diskriminierungsfreien Zugang zu dieser Infrastruktur für alle Unternehmen im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr sicherzustellen. Dies gilt ausdrücklich auch für Nachunternehmer. Für den Zugang kann ein angemessenes Entgelt verlangt werden.

Anlage 7

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 Zuschlagsverträgen 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 7.1

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**

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

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**

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