

Satzung der Stadt Köln zu § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW vom 30. August 2011

Präambel

Das Land Nordrhein-Westfalen hat von der durch § 64a PBefG eröffneten Möglichkeit, das bundesgesetzliche Ausgleichssystem für die ermäßigte Beförderung von Auszubildenden im Linienverkehr gemäß § 45a PBefG durch Landesrecht zu ersetzen, im ÖPNVG NRW Gebrauch gemacht. Mit Wirkung zum 01.01.2011 wurde durch § 11a ÖPNVG NRW hierfür eine gesonderte Ausbildungsverkehr-Pauschale geschaffen. Mindestens 87,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale sind von den Aufgabenträgern nach den Maßstäben des § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW als Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen, und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, an die Verkehrsunternehmen in ihrem Gebiet über eine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 weiterzuleiten.

Die Ausbildungsverkehr-Pauschale wird aus strukturpolitischen Gründen im Interesse der Allgemeinheit gewährt. Durch die Pauschale soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im Bereich des Ausbildungsverkehrs sichergestellt werden. Ziel ist es vor diesem Hintergrund, die Verkehrsunternehmen durch Ausgleich der entstehenden Kosten in die Lage zu versetzen, einen Ausbildungsverkehr auf Grundlage des fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangebots erbringen zu können.

Mit dieser Satzung stellt die Stadt Köln eine allgemeine Vorschrift im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf und regelt die Einzelheiten der Weiterleitung der der Stadt Köln vom Land gewährten Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW an die Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsgebiet. Hierzu hat der Rat der Stadt Köln aufgrund des § 7 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 durch Beschluss am 14.07.2011 die folgende Satzung erlassen:

1 Rechtsgrundlagen, Rechtsform, Zuständigkeit

1.1 Rechtsgrundlagen

§ 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW und Art. 3 Abs. 2 i.V.m. mit Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 bilden die Rechtsgrundlagen für diese allgemeine Vorschrift.

1.2 Rechtsform

Diese allgemeine Vorschrift ergeht als Satzung gemäß § 7 Abs. 1 GO NRW.

1.3 Zuständigkeit / Aufgabenträger als zuständige Behörde

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

2 Geltungsbereich

2.1 Geografischer Geltungsbereich

Diese allgemeine Vorschrift gilt im gesamten Gebiet (räumlicher Zuständigkeitsbereich) der zuständigen Behörde.

2.2 Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten

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

3 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber

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

3.1 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung: Höchsttarif für Zeitfahrausweise für Auszubildende

Alle Betreiber im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift sind verpflichtet, bei den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs die nachstehenden Höchsttarife nicht zu überschreiten. Die Höchsttarife ergeben sich als Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach den Festlegungen der Ziffern 3.2 und 3.3. Sie gelten für die Fahrgastgruppe der Auszubildenden (Ziff. 3.4).

3.2 Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs

Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs sind die im „VRS-Gemeinschaftstarif“ in der jeweils geltenden Fassung – zum Stand des Inkrafttretens der allgemeinen Vorschrift im Abschnitt 6.2.2 – der Tarifbestimmungen festgelegten Zeitfahrausweise für Zwecke des Ausbildungsverkehrs; nicht maßgeblich sind auf den Freizeitverkehr oder andere Verkehrszwecke gerichtete Zeitfahrausweise für Auszubildende wie z.B. JuniorTickets oder JuniorTickets im Abonnement (zum Stand des Inkrafttretens der allgemeinen Vorschrift im Abschnitt 6.2.2.12 und 6.2.2.13 der Tarifbestimmungen).

3.2 Referenztarif und Ermäßigung

Referenztarif ist das Monatsticket Jedermann („MonatsTicket Erwachsene“) des VRS-Gemeinschaftstarifs.

Die tatsächliche Ermäßigung (Mindest-Ermäßigung) der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (Ziff. 3.2) muss gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW bezüglich des Referenztarifs ab dem 01.08.2012 mehr als 20,00% betragen. Für den Zeitraum bis zum 31.07.2012 genügt die Beibehaltung der bei Inkrafttreten der allgemeinen Vorschrift bestehenden tatsächlichen Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im „VRS-Gemeinschaftstarif“.

Die tatsächliche Ermäßigung ist wie folgt zu bewerten:

- a) Wenn es sich bei dem Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs um eine von dem Referenzticket abweichende Tarifart handelt, muss die Preisdifferenz, die zwischen dem Referenzticket und der mit dem Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs vergleichbaren Tarifart des Jedermannverkehrs besteht, als rechnerischer Faktor berücksichtigt werden. Hierbei ist dieser Faktor anhand des jeweils aktuellen Preisverhältnisses zwischen den jeweiligen Tarifarten zu ermitteln und anzusetzen.
- b) Unterschiede in der Nutzbarkeit der jeweiligen Zeitfahrausweise werden gemäß den in der Anlage 1 aufgeführten Kriterien berücksichtigt.
Die zuständige Behörde prüft anhand der in Anlage 1 genannten Kriterien, ob ab 01.08.2012 die Mindest-Ermäßigung von mehr als 20,00% eingehalten wird (§ 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW). Soweit sie feststellt, dass die Ermäßigung nicht eingehalten wird, wird ein Ausgleich nur insoweit gewährt, als Tarife, die den Anforderungen der Festsetzung durch die zuständige Behörde entsprechen, nicht überschritten werden.
- c) Bei beabsichtigten Änderungen des in Ziff. 3.2 genannten Tarifs informiert der Betreiber – oder eine von ihm beauftragte Stelle – die zuständige Behörde rechtzeitig über die beabsichtigte Tarifgestaltung und stellt seinen Tarifantrag nach § 39 PBefG erst nach Bestätigung durch die zuständige Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Bestätigung innerhalb von 10 Tagen ab dem Tag, an dem sie von der beabsichtigten Tarifänderung durch den Betreiber oder einer vom ihm beauftragten Stelle Kenntnis erhalten hat. Die Bestätigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. Sie versagt die Bestätigung zur Änderung des Tarifs nur dann, wenn die gesetzlich vorgegebene Mindest-Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs unter Berücksichtigung ggf. erforderlicher Aufschläge (lit. a) und lit. b) mit Anlage 1 zur Ziff. 3.3) gegenüber dem Referenztarif nicht eingehalten wird.

3.4 Bestimmung des Kreises der Auszubildenden

Als Auszubildende gelten die im Tarif „VRS-Gemeinschaftstarif“ zum jeweils gültigen Stand zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Personen (bei Inkrafttreten dieser allgemeinen Vorschrift Ziffer 6.2.2.1 der Tarifbestimmungen). Bei beabsichtigten Änderungen in den Tarifbestimmungen „VRS-Gemeinschaftstarif“ bezüglich des zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Nutzerkreises gegenüber dem Stand bei Inkrafttreten informiert der Betreiber – oder eine von ihm beauftragte Stelle – die zuständige Behörde rechtzeitig über die beabsichtigte Änderung und stellt entsprechende Anträge nach § 39 PBefG erst nach Bestätigung durch die zuständige Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Bestätigung innerhalb von vier Wochen. Die Bestätigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb dieser Frist versagt wird.

3.5 Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife

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

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

Mit Antragstellung (Ziff. 11.1) hat der Betreiber der zuständigen Behörde seine Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs zu nennen und das Bestehen der tatsächlichen Mindest-Ermäßigung entsprechend Ziff. 3.3 nachzuweisen. Die zuständige Behörde legt die hierfür maßgeblichen Referenztarife fest und prüft die Einhaltung der Bestimmungen dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziff. 3.3 i.V.m. Anlage 1.

4 Weitere Voraussetzungen für die Gewährung eines Ausgleichs

Der Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wird gewährt, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Ausbildungsverkehr auf Grundlage des fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangebots zu ermöglichen.

4.1 Antragsberechtigung / Betreiber

Einen Antrag auf Ausgleich können nur Verkehrsunternehmer nach § 3 PBefG stellen, die Verkehre i.S.d. Ziff. 2 betreiben (Betreiber). Betreiber ist die natürliche oder juristische Person, die Inhaber von Liniengenehmigungen oder einstweiligen Erlaubnissen nach PBefG ist oder auf die die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG übertragen ist.

Im Fall von Gemeinschaftsgenehmigungen sind die Gemeinschaftskonzessionäre als Gesellschaft bürgerlichen Rechts antragsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.

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

Auftragsunternehmer sind nicht antragsberechtigt.

4.2 Anwendung oder Anerkennung von Gemeinschafts-, Übergangs- und landesweiten Tarifen

Der Ausgleich wird gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 Halbs. 1 ÖPNVG NRW nur Betreibern gewährt, die auf ihren Linienverkehren in dem Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr), die gültigen Gemeinschaftstarife in ihrer jeweils geltenden Fassung (insbesondere VRS-Tarif) und Übergangstarife sowie den landesweiten Tarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder zumindest anerkennen.

4.3 Weitere Anforderungen

4.3.1 Bedienung im Einklang mit dem Nahverkehrsplan

Voraussetzung für die Gewährung des Ausgleichs ist ferner, dass der Betreiber die

von ihm betriebenen und vom Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Linienverkehre im Bewilligungsjahr im Einklang mit dem jeweils geltenden Nahverkehrsplan bedient.

4.3.2 Einhaltung der Anforderungen

Soweit die vorgenannten Anforderungen nicht erfüllt sind, kann dies im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zur vollständigen oder teilweisen Versagung des Ausgleichs führen.

5 Ausgleichsregelung

5.1 Gewährung eines finanziellen Ausgleichs / Bewilligungsjahr

Nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift werden den Betreibern gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW Mittel als Ausgleich zu den Kosten gewährt, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, Omnibus- oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, und zwar als Ausgleichsleistung nach Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 lit. g) VO (EG) Nr. 1370/2007 für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der Verpflichtungen nach Ziff. 3 zurück gehen.

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

5.2 Kein Anspruch auf Vollkompensation

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

Auch ist der Vergleich der Einnahmen bei Ansatz des Referenztarifs gegenüber den Einnahmen bei Ansatz des ermäßigten Tarifs im Ausbildungsverkehr für die Bemessung des Ausgleichs nicht maßgebend.

5.3 Begrenzung des Ausgleichs

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

6 Berechnung nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW

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

Als Ausgleich (Ziff. 5.1) werden gemäß § 11a Abs. 2 Satz 2 ÖPNVG NRW vorbehaltlich der in Ziff. 5.3 genannten Einschränkungen unter den Voraussetzungen dieser allgemeinen Vorschrift an die Betreiber die auf sie jeweils entfallenden Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW weitergeleitet, um den Betreibern die Durchführung des Ausbildungsverkehrs zu ermöglichen. Die Ermittlung der Anteile der Betreiber an dem hierfür bereitgestellten Budget (Ziff. 6.2) erfolgt gemäß § 11a Abs. 2 Sätze 4 und 5 ÖPNVG NRW (Ziff. 6.3 – 6.6).

6.2 Bereitgestelltes Budget

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW stellt die zuständige Behörde hierfür im Jahr 2011 100 % der auf sie nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW entfallenden Mittel bereit. In den Folgejahren legt die zuständige Behörde das für das jeweilige Kalenderjahr bereitgestellte Budget, das gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW mindestens 87,5 % beträgt, jeweils vorab durch Beschluss fest. Bei der zuständigen Behörde entstehende Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen oder von Dritten vereinnahmte Zinsen erhöhen die auszukehrenden Gesamtmittel.

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

6.3 Erträge im Ausbildungsverkehr

Unter dem Begriff der gemäß § 11a Abs. 2 Satz 4 ÖPNVG NRW maßgeblichen Erträge im Ausbildungsverkehr ist Folgendes zu verstehen:

6.3.1 Anzusetzen sind die Erträge i.S.d. Ziff. 6.3.2. und 6.3.3 aus Linienverkehren gemäß § 42, § 43 Nr. 2 PBefG, auch soweit die Verkehre als Bedarfsverkehre durchgeführt werden.

- Hierunter fallen nicht Erträge aus Freistellungsverkehren.
- Einzubeziehen sind auch Erträge aus den die Landesgrenzen überschreitenden Linienverkehren. Für diese gilt: Anzusetzen sind nur die innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen erzielten Erträge. Erträge, die auf die außerhalb NRWs verlaufenden Linienabschnitte entfallen, sind nicht einzubeziehen. Vielmehr sind diese nach einer branchenüblichen, anerkannten Methodik (insbesondere zunächst nach dem geltenden Einnahmenaufteilungsverfahren) abzugrenzen. Der Betreiber muss der zuständigen Behörde im Einzelnen nachprüfbar darlegen, nach welcher Methodik er die Erträge auf der betreffenden Linie aufgeteilt hat (vgl. Ziff. 8.1.2).

6.3.2 Anzusetzen sind nur Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Fahrausweise nach Ziff. 6.3.3. Hierzu zählen auch Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten im Ausbildungsverkehr. Nicht einbezogen sind hiernach insbesondere

- Zuschüsse o.a. zusätzliche Zahlungen von Schulträgern, Schulen, Gemeinden o.a. öffentlichen Stellen;
- Einnahmen aus Fahrzeug-Werbung o.ä. mit dem Linienverkehr (mittelbar) erzielte Erträge;
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG anderer Länder (bei grenzüberschreitenden Linien) sowie Nachzahlungen des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 45a PBefG.

6.3.3 Erträge im Ausbildungsverkehr sind die Erträge aus dem Verkauf von sämtlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (vgl. Ziff. 3) unabhängig davon, ob die Tickets vom Schulträger oder von den Auszubildenden (bzw. ihren Erziehungsberechtigten) oder anteilig von beiden (Eigenanteil nach § 97 SchulG NRW) bezahlt werden.

6.3.4 Maßgeblich sind sämtliche von einem Betreiber in Nordrhein-Westfalen im Ausbildungsverkehr im vorgenannten Sinne erzielten Erträge unabhängig davon, im Gebiet welcher zuständigen Behörde sie erzielt wurden.

6.3.5 Maßgeblich sind nicht die kassentechnischen Einnahmen, sondern die den Betreibern nach dem Ergebnis der Einnahmenaufteilung in den jeweiligen Verkehrsverbänden/-gemeinschaften zugeschiedenen Erträge im Ausbildungsverkehr (siehe Ziff. 11.3.3 lit. c).

6.3.6 Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers nach, dass die Erträge im Ausbildungsverkehr gemäß den vorstehenden Anforderungen ermittelt wurden. Das Testat gibt außerdem die Höhe der Erträge im Ausbildungsverkehr des Betreibers (landesweit) an. Ziff. 7.3 Sätze 3 folgende gelten entsprechend.

6.4 Ermittlung der Erträge im Ausbildungsverkehr je Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde (Wagenkilometer)

Bei Betreibern, die im Gebiet mehrerer zuständiger Behörden (Aufgabenträger) tätig sind, erfolgt die Zuordnung der Erträge im Ausbildungsverkehr gemäß § 11a Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW wie folgt:

6.4.1 Sämtliche Erträge im Ausbildungsverkehr, die ein Betreiber im Bewilligungsjahr erzielt hat (vgl. Ziff. 6.3), werden gemäß der von diesem Betreiber im Bewilligungsjahr landesweit (in Nordrhein-Westfalen) erbrachten Wagenkilometer (Wagenkm) auf die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) in Nordrhein-Westfalen verteilt, in deren Gebieten der jeweilige Betreiber im Bewilligungsjahr tätig war.

6.4.2 Maßgeblich sind sämtliche im Linienverkehr nach § 42, § 43 Nr. 2 PBefG in Nordrhein-Westfalen erbrachten Wagenkm, soweit es sich im öffentlichen Personennahverkehr nach § 8 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG handelt. Dies schließt die auf grenzüberschreitenden Linien in NRW erbrachte Wagenkm ein. Ferner werden die im Bedarfsverkehr nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG erbrachten Wagenkm berücksichtigt.

6.4.3 Wagenkilometer sind die tatsächlich erbrachten – und soweit es sich um Linienverkehr nach § 42 PBefG handelt: fahrplanmäßigen – Betriebsleistungen einschließlich Verstärkerfahrten. Ein- und Aussetzfahren werden nicht berücksichtigt. Bei Bedarfsverkehren (Ziff. 6.4.2) dürfen nur die tatsächlich erbrachten Wagenkm berücksichtigt werden, die der Betreiber der zuständigen Behörde prüfbar nachweist.

6.4.4 Eine Gewichtung der Wagenkm findet grundsätzlich nicht statt. Ausnahme: Wagenkm-Leistungen bei Bedarfsverkehren (Ziff. 6.4.2 und 6.4.3) werden zu einem Drittel gewertet.

6.4.5 Vorgehensweise für die Zuordnung der Erträge
Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW ist für die Zuordnung der Erträge wie folgt vorzugehen: Ausgangspunkt ist zum einen die Summe aller im Ausbildungsverkehr

erzielten Erträge eines Betreibers (Ziff. 6.3) und zum anderen die Summe aller von diesem Betreiber erbrachten Wagenkilometer (Ziff. 6.4.1 – 6.4.4). Hieraus ist zu ermitteln, welchen Ertrag im Ausbildungsverkehr (Euro) je Wagenkm dieser Betreiber erzielt (Durchschnittsbetrachtung). Dieser Satz (Euro je Wagenkm) ist mit den im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagenkm dieses Betreibers zu multiplizieren. Hieraus ergeben sich die der zuständigen Behörde zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr dieses Betreibers. Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers nach, dass die Ermittlung der maßgeblichen Wagenkm sowie die Zuordnung der gemäß Ziff. 6.3 ermittelten Erträge auf die zuständige Behörde den vorstehenden Anforderungen entsprechen. Das Testat weist die tatsächlich erbrachten Wagenkm des Betreibers in NRW differenziert nach Aufgabenträgern und im Gebiet der zuständigen Behörde aus. Ziff. 7.3 Sätze 3 folgende gelten entsprechend.

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

Der Anteil des jeweiligen Betreibers an dem Budget nach Ziff. 6.2 wird vorbehaltlich Ziff. 6.6 wie folgt errechnet:

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

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

Schließlich multipliziert sie den Anteil des jeweiligen Betreibers mit dem nach Ziff. 0 bereitgestellten Budget. Dies ergibt vorbehaltlich Ziff. 6.6 den rechnerischen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW.

Die Verteilung der Mittel nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW auf die einzelnen Betreiber erfolgt somit auf Basis des jeweiligen Anteils an den Erträgen im Ausbildungsverkehr. Der gesetzliche Verteilungsmechanismus geht dabei implizit von einer Korrelation der Erträge zu den Kosten und somit auch zu den auszugleichenden Verlusten aus dem Ausbildungsverkehr aus.

6.6 Vorbehalt / Korrektur des Anteils

Die Weiterleitung des gemäß vorstehenden Regelungen berechneten Anteils an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW (Ziff. 6.5) an den jeweiligen Betreiber steht unter dem Vorbehalt, dass sich aus den weiteren Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zur Überkompensation kein niedrigerer Betrag ergibt (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3); insofern handelt es sich bei der Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW um einen Höchstbetrag (Obergrenze nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Soweit die Überkompensationsprüfung bei einem Betreiber dazu führt, dass der Ausgleich bis zur Grenze der Überkompensation auf einen niedrigeren Betrag als den sich nach Ziff. 6.5 ergebenden rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW abgesenkt werden muss, wird der Differenzbetrag zwischen dem rechnerischen Anteil dieses Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW und dem für ihn gemäß der Überkompensationsprüfung festgesetzten Ausgleichsbetrag entsprechend Ziff. 6.5 auf die übrigen Betreiber verteilt, allerdings in Bezug auf die jeweiligen Betreiber nur bis zu der für sie jeweils ermittelten Grenze der Überkompensation (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3 sowie 11.3.3).

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

7.1 Systematik

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist der Ausgleich (Ziff. 5.1) auf den finanziellen Nettoeffekt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu begrenzen (Ziff. 5.3). Zur Wahrung dieses Überkompensationsverbots sind vorab die Ausgleichsparameter gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007 (Obergrenze nach Parametern) so zu bilden, dass eine Überkompensation ausgeschlossen wird. Der durch die Parameter bestimmte Betrag ist der maximal mögliche Ausgleich; siehe dazu Ziff. 7.5 und 7.6. Ferner ist die nachträgliche Überkompensationskontrolle gemäß Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen (Obergrenze nach tatsächlich ungedeckten Kosten); siehe dazu Ziff. 8. Für diese beiden Schritte zur Wahrung des Überkompensationsverbots gelten die folgenden grundsätzlichen Regelungen der Ziffern Ziff. 7.2 bis 7.4.

7.2 Konkurrierende Regelungen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Soweit für einen Linienverkehr (Ziff. 2.2) ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 besteht, der für diesen Verkehr Ausgleichsparameter i.S.d. Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestimmt und nach dem die Mittel aufgrund der hiesigen allgemeinen Vorschrift in die jährliche Abrechnung zur Wahrung des Überkompensationsverbots einbezogen werden, sind ausschließlich und abschließend die entsprechenden Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Parametrisierung sowie im Falle des Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auch für die nachträgliche Überkompensationskontrolle maßgeblich; es erfolgt keine Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Der Betreiber hat bei Antragstellung bzw. im Rahmen seiner Mitwirkungspflichten (Ziff. 11) entsprechende öffentliche Dienstleistungsaufträge vorzulegen. Soweit die zuständige Behörde selbst den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben hat, reicht dessen Benennung. Der Betreiber hat ferner der zuständigen Behörde das jeweilige Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle mitzuteilen (siehe Ziff. 11.3.3). Soweit kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, der den Anforderungen nach Satz 1 genügt, erfolgt die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift.

7.3 Bezugspunkt für die Prüfung einer Überkompensation

Die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beziehen sich vorbehaltlich der Ziff. 7.2 jeweils auf alle Linien(abschnitte) eines Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Linienabschnitte.

Die Prüfung bezieht sich hierbei auf die gesamten Kosten und Einnahmen für die Bedienung dieser Linien(abschnitte) im jeweiligen Bewilligungsjahr.

Soweit in dieser allgemeinen Vorschrift für den Nachweis von Kosten oder Einnahmen das Testat eines Wirtschaftsprüfers verlangt wird, gilt: Der vom Betreiber zu beauftragende Prüfer ist im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde auszuwählen. Kommt eine einvernehmliche Auswahl des Prüfers nicht zustande,

wird der Ausgleich versagt (Ziff. 11.3.4). Hinsichtlich des Prüfrechts der zuständigen Behörde gilt Ziff. 11.5.

7.4 Federführung bei grenzüberschreitenden Verkehren

Die zuständige Behörde kann mit anderen zuständigen Behörden bei Linien, die die Grenzen zu anderen Kreisen bzw. Städten überschreiten (grenzüberschreitende Linien), vereinbaren, dass die Prüfung der Überkompensation jeweils in Bezug auf die Linie(n) insgesamt federführend durch eine der zuständigen Behörden erfolgt. Sofern zwischen zuständigen Behörden entsprechende Vereinbarungen getroffen werden, teilt die federführende zuständige Behörde (Federführer) dem jeweils betroffenen Betreiber dies baldmöglichst mit.

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

Der Betreiber hat mit Antragstellung (Ziff. 11.1) für die Linien (Ziff. 7.3) eine Vorabkalkulation der Kosten gemäß dem Kalkulationsblatt in Anlage 2 einzureichen. Die Kalkulation beinhaltet eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals. Im Kalkulationsblatt sind die Parameter (Betrag je Kostenparameter) und die Mengen (Umfang bezogen auf den jeweiligen Kostenparameter) anzugeben. Die zuständige Behörde legt die entsprechenden Werte als Parameter bei der Überkompensationskontrolle zugrunde; sie begrenzen die Höhe der ausgleichsfähigen Kosten (vgl. Ziff. 8.2.1).

7.6 Erstellung der Vorabkalkulation

Der Betreiber trägt das Kostenrisiko.

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

- Die Zuordnung der Kosten zu den Linien erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (getrennte Rechnungslegung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe einheitlich für alle Tätigkeiten für die Laufzeit der Liniengenehmigungen an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird. Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch zu trennen (vgl. Ziff. 7.2).
- Für die Abschnitte von Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten und für die keine Federführung nach 7.4 vereinbart ist, erfolgt die Zuordnung der Kosten auf die Abschnitte der Linie in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden sachgerecht, nachvollziehbar und einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben. Der Betreiber erstellt seine Kalkulation nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kostenentwicklung mithilfe sachgerechter Annahmen über die Entwicklung dieser Kosten für das Bewilligungsjahr. Der Betreiber erstellt diese Herleitung der Kostenkalkulation für alle Leistungen einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Herleitung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Kostenherleitung zurückgeführt. Der Betreiber sichert zu, in der

Bilanzierung Kontinuität bezüglich der Kosten zu wahren. Änderungen werden über Überleitungsrechnungen nachvollziehbar gemacht.

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Kosten nach objektiven Maßstäben auf die Linien sind erfüllt; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (getrennte Rechnungslegung);
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Tätigkeiten einheitlich angewendet;
- für die Abschnitte von allen Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten und für die keine Federführung nach Ziff. 7.4. vereinbart ist, ist die Aufteilung der Kosten sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf die Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden erfolgt;
- Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch getrennt;
- die Kalkulation ist nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kostenentwicklung erstellt;
- die Herleitung der Kostenkalkulation erfolgt für alle Tätigkeiten des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Herleitung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Herleitung der Kostenkalkulation nachvollzogen werden kann;
- der Betreiber hat Kontinuität in seiner Bilanzierung gewahrt; soweit Änderungen in der Bilanzierung erfolgten, ist die Kontinuität in Bezug auf die Herleitung der Kostenkalkulation durch Überleitungsrechnungen nachvollziehbar belegt.

8 Durchführung der Überkompensationskontrolle gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007

8.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten und Einnahmen

8.1.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten

Die Ermittlung der tatsächlichen Kosten erfolgt für die Linien(abschnitte) eines Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde (Ziff. 7.3) bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Linienabschnitte.

Die tatsächlichen Kosten werden aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens ermittelt und den Linien(abschnitten) nach dem gleichen Verfahren wie bei der Vorabkalkulation (Ziff. 7.6) zugeordnet.

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung dieser Anforderungen entsprechend Ziff. 7.6 nach. Das Testat gibt neben den Bestätigungen nach Ziff. 7.6 die Höhe der tatsächlichen Kosten und die tatsächlichen Mengen in Bezug auf die Parameter (Ziff. 7.5) an und stellt die tatsächlichen Kosten

den vorab kalkulierten Kosten als Summe der Produkte aus den Parametern und den jeweiligen tatsächlichen Mengen gegenüber (vgl. Ziff. 8.2.1).

8.1.2 Ermittlung der tatsächlichen Einnahmen

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

Maßgeblich sind die vom Betreiber mit den Linien(abschnitten) (Ziff. 7.3 bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Linienabschnitte) tatsächlich erzielten Einnahmen.

Diese Einnahmen werden wie folgt ermittelt:

1. Zu ermitteln sind sämtliche im Zusammenhang mit dem Betrieb der Linien erzielten Einnahmen bezogen auf das Bewilligungsjahr. Dies sind insbesondere:
 - a) alle Einnahmen gemäß Einnahmenaufteilung als Anspruch zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 11.3.3 lit. c),
 - b) tatsächlich im Bewilligungsjahr zugeflossene Mittel aus Ausgleichszahlungen nach §§ 145 ff. SGB IX,
 - c) alle sonstigen, dem Linienverkehr zuzurechnenden Erträge, z.B. aus Werbung, zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 11.3.3 lit. c),
 - d) Zuschüsse u.a. Zahlungen von Aufgabenträgern, Kommunen o.a. öffentlichen Stellen (z.B. Schulträger, kreisangehörige Gemeinden, Mittel nach § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW),
 - e) Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW.
2. Soweit Fahrzeuge oder sonstige Betriebsmittel oder Anlagen gefördert wurden, die für die Linien (Ziff. 7.3) eingesetzt werden, und die Kosten der geförderten Betriebsmittel und Anlagen in der Höhe der Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) abgeschrieben werden sowie die Förderung über die Bildung von Sonderposten bilanziert wird, ist die Auflösung dieser Sonderposten als Ertrag zu berücksichtigen. Andernfalls wird die Förderung kostenmindernd berücksichtigt.

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

Der Betreiber errechnet die auf die Linien(abschnitte) (Ziff. 7.3 bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Linienabschnitte) entfallenden tatsächlichen Einnahmen aus den tatsächlichen Gesamteinnahmen seines Unternehmens wie folgt:

- Die Zuordnung der tatsächlichen Einnahmen zu den Linien (einschließlich der Abgrenzung der Einnahmen auf Landesgrenzen überschreitenden Linien, Ziff. 6.3.1) erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Trennungsrechnung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe für alle Tätigkeiten für die Laufzeit der Liniengenehmigungen einheitlich an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird. Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch zu trennen (Ziff. 7.2).

- Für die Abschnitte von allen Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten und für die keine Federführung nach 7.4. vereinbart ist, erfolgt die Zuordnung der Einnahmen sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf alle Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden.
- Der Betreiber ermittelt die Zuordnung seiner tatsächlichen Einnahmen für alle Tätigkeiten im Linienverkehr einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Zuordnung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Zuordnung zurückgeführt. Der Betreiber sichert zu, in der Bilanzierung Kontinuität bezüglich der Einnahmen zu wahren. Änderungen werden über Überleitungsrechnungen nachvollziehbar gemacht.

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Einnahmen nach objektiven Maßstäben auf die Linien sind erfüllt;
- die Anforderungen an die Zuordnung der Einnahmen auf alle Abschnitte von grenzüberschreitenden Linien sind erfüllt;
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Tätigkeiten einheitlich angewendet; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (Trennungsrechnung);
- Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch getrennt;
- die Zuordnung der Einnahmen erfolgt für alle Leistungen des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Zuordnung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Zuordnung der Einnahmen nachvollzogen werden kann;
- der Betreiber hat Kontinuität in seiner Bilanzierung gewahrt; soweit Änderungen in der Bilanzierung erfolgten, wurde die Kontinuität in Bezug auf die Zuordnung der Einnahmen durch Überleitungsrechnungen nachvollziehbar hergestellt.

Das Testat gibt neben den genannten Bestätigungen die Höhe der tatsächlichen Einnahmen an.

8.2 Maßstab der Überkompensationskontrolle: Differenz Kosten – Einnahmen

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird geprüft, inwieweit die maßgeblichen Kosten (Ziff. 8.2.1) zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung (Ziff. 8.2.3) über den maßgeblichen Einnahmen (Ziff. 8.2.2) liegen. Der Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW ist begrenzt auf diesen Differenzbetrag (Ziff. 5.3). Liegen die maßgeblichen Einnahmen über den tatsächlichen Kosten zuzüglich der

angemessenen Kapitalverzinsung, wird kein Ausgleich gewährt (Ziff. 11.3.4). Der Vergleich der Einnahmen bei Ansatz des Referenztarifs gegenüber den Einnahmen bei Ansatz des ermäßigten Tarifs ist für die Überkompensationskontrolle nicht maßgeblich (vgl. auch Ziff. 5.2).

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung der nachfolgend in Ziff. 8.2.1 bis 8.2.3 genannten Anforderungen nach.

8.2.1 Maßgebliche Kosten

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

8.2.2 Maßgebliche Einnahmen

Maßgeblich sind die tatsächlichen Einnahmen gemäß Ziff. 8.1.2.

8.2.3 Angemessene Kapitalverzinsung

Die zulässige Höhe der angemessenen Kapitalverzinsung wird pauschalierend bezogen auf die Linien (Ziff. 7.3) entsprechend einer Umsatzrendite von 3,00 % berechnet. Der Betrag wird als Anteil in Höhe von 3,09 % der maßgeblichen Kosten ermittelt.

Soweit mit dem Betreiber in einem Qualitätssteuerungssystem außerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge vereinbart ist, dass mit dem Erreichen von bestimmten Qualitätsvorgaben finanzielle Anreize (Boni/ Mali) verbunden sind, erhöhen bzw. reduzieren diese hieraus resultierenden Mehr- oder Mindereinnahmen des Betreibers die zulässige angemessene Kapitalverzinsung um den entsprechenden Betrag.

8.3 Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation

Ergibt die nach Ziff. 8.2 bzw. die gemäß Ziff. 7.2 nach Maßgabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durchgeführte Überkompensationsprüfung, dass der sich nach Ziff. 6.5 ergebende rechnerische Anteil des Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW zu einer Überkompensation führen würde, dann ist im Rahmen der endgültigen Bewilligung (Ziff. 11.3.3) der Ausgleich gemäß Ziff. 6.6 bis zur Obergrenze der Überkompensation abzusenken.

Im Fall der Federführung (Ziff. 7.4) teilt der Federführer den anderen betroffenen zuständigen Behörden rechtzeitig mit, welcher Betrag die Grenze der Überkompensation eines Betreibers für seine Linien(abschnitte) in deren Gebieten darstellt, so dass diese im endgültigen Bewilligungsakt die Höhe des Ausgleichs entsprechend festlegen können. Hierbei erfolgt die Aufteilung des Betrags (Grenze der Überkompensation) auf die Gebiete mehrerer zuständiger Behörden im Verhältnis der Wagenkilometer in den jeweiligen Gebieten.

Soweit Teilzahlungen/Abschläge aufgrund vorläufiger Bewilligungsakte zu einer Überschreitung dieser Grenze geführt haben, sind diese Überzahlungen rückabzuwickeln (Ziff. 11.3.3 lit. d).

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

Gemäß Ziffer 7 des Anhangs der VO 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung in der allgemeinen Vorschrift einen Anreiz dafür geben, dass

der Betreiber einer wirtschaftlichen Geschäftsführung aufrechterhält oder entwickelt, und dass die Personenverkehrsdienste in ausreichend hoher Qualität erbracht werden. In wirtschaftlicher Hinsicht gibt diese allgemeine Vorschrift bereits insofern einen Anreiz, als kein Anspruch auf Vollkompensation der ungedeckten Kosten besteht (Ziff. 5.2).

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

Soweit mit dem Betreiber in einem Qualitätssteuerungssystem außerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge vereinbart ist, dass mit dem Erreichen von bestimmten Qualitätsvorgaben finanzielle Anreize (Bonii/ Mali) verbunden sind, erhöhen bzw. reduzieren diese die zulässige, angemessene Kapitalverzinsung um den entsprechenden Betrag (Ziff. 8.2.3).

10 Umsatzsteuer

Der Ausgleich (Ziff. 5) unterliegt nach Auffassung der zuständigen Behörde – wie der bisherige Ausgleich nach § 45a PBefG – nicht der Umsatzsteuer, weil er es aus strukturpolitischen Gründen den Betreibern ermöglichen soll, einen Ausbildungsverkehr zu ermäßigten Preisen anzubieten, und dabei gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW als Ausgleich zu den nicht gedeckten Kosten der Beförderung Auszubildender im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gewährt wird. Sollte sich entgegen dieser Auffassung eine Umsatzsteuerbarkeit ergeben, erhöht sich hierdurch der bewilligte Betrag nicht. Der Betreiber ist für die ordnungsgemäße steuerliche Behandlung des bewilligten Betrags verantwortlich.

11 Antrags- und Bewilligungsverfahren, Mitwirkungspflichten und Prüfrechte

11.1 Antrag

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

11.1.1 Antrag – Form

Der Antrag kann nur schriftlich durch vollständige Ausfüllung eines Formblattes, das die zuständige Behörde vorgibt, gestellt werden. Ein unvollständiger Antrag wird abgelehnt, wenn der Betreiber nicht binnen einer von der zuständigen Behörde bestimmten Frist von maximal vier Wochen ab Eingang einer entsprechenden Aufforderung die von der zuständigen Behörde geforderten Unterlagen nachreicht (Versagung, Ziff. 11.3.4).

11.1.2 Antrag – Frist

Für das Bewilligungsjahr 2011 können die Betreiber ihre Anträge in einer Frist von vier Wochen nach Bekanntmachung dieser allgemeinen Vorschrift stellen. Die Anträge für die Bewilligungsjahre ab 2012 sind bis zum 31.12. des jeweiligen Vorjahres zu stellen.

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

letzten Tag vor der Betriebsaufnahme zu stellen.

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

11.2 Bewilligung – Form

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

11.3 Bewilligungsakt und -verfahren

11.3.1 Grundsätzliche Inhalte

Im Bewilligungsakt wird die Höhe des Ausgleichs festgelegt und die Gewährung der Ausgleichszahlung geregelt, sofern nicht der Ausgleich versagt wird (Ziff. 11.3.4).

Hierzu ergeht zunächst ein nur vorläufiger Bewilligungsakt (Ziff. 11.3.2). Die endgültige Regelung erfolgt durch den endgültigen Bewilligungsakt (Ziff. 11.3.3).

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

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

In dem Bewilligungsakt werden ferner Regelungen, z.B. in Form von Auflagen und/oder Widerrufs vorbehalten, zur Durchsetzung der weiteren Verpflichtungen der Betreiber nach dieser allgemeinen Vorschrift, insbesondere zur Durchsetzung der Nachweis- und Kooperationspflichten nach Ziff. 11.3 bis 11.6 getroffen.

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

11.3.2 Vorläufiger Bewilligungsakt

Auf den Antrag des Betreibers ergeht bis zum 31.03. des Bewilligungsjahres ein vorläufiger Bewilligungsakt. Für das Bewilligungsjahr 2011 wird der vorläufige Bewilligungsakt abweichend hiervon innerhalb einer Frist von acht Wochen nach Eingang aller für den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vollständig und fristgerecht eingereichten Anträge gemäß Ziff. 11.1 erlassen.

Mit dem vorläufigen Bewilligungsakt wird der voraussichtliche Bewilligungsbetrag als Ausgleich (Ziff. 5) vorläufig festgesetzt und es werden auf dieser Grundlage Teilzahlungen/Abschläge gewährt (Ziff. 12.1). Der vorläufige Bewilligungsakt steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Bescheidung (11.3.3).

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

a) Voraussichtliche Erträge im Ausbildungsverkehr

Die voraussichtlichen Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr (vgl. Ziff. 6.3 bis 6.5) sind vom Betreiber vorab zu kalkulieren und mit dem Antrag anhand von Vergangenheitswerten, soweit vorhanden, plausibel dazulegen. Hierbei sind, soweit vorhanden, Einnahmenprognosen der jeweiligen Verkehrsverbände und -gemeinschaften zu berücksichtigen und mit Antragstellung vorzulegen.

- b) Voraussichtliche Wagenkm
Die hierfür maßgeblichen, vom jeweiligen Betreiber im Bewilligungsjahr voraussichtlich zu erbringenden Wagenkm – landesweit in Nordrhein-Westfalen sowie auf die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) in Nordrhein-Westfalen verteilt (vgl. Ziff. 6.4) – sind aus den dem Betreiber für das Bewilligungsjahr erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen und geltenden Fahrplänen für die Linienverkehre des Betreibers abzuleiten. Maßgeblich sind – vorbehaltlich lit. c) – die im Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Genehmigungen bzw. Erlaubnisse und Fahrpläne.
- c) Zu berücksichtigende Angebots- und Ertragsänderungen
Soweit der Betreiber während des Bewilligungsjahres Verkehre aufnehmen, erweitern, reduzieren oder einstellen wird (Angebotsänderungen), ist dies bei der Ermittlung der Wagenkm sowie bei der Prognose der Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr zu berücksichtigen, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung (Ziff. 11.1) die entsprechenden (Änderungs-)Genehmigungen bzw. Fahrplanzustimmungen bestandskräftig sind bzw. durch Fristablauf enden bzw. (Teil-)Entbindungen bestandskräftig vorliegen bzw. einstweilige Erlaubnisse erteilt wurden. Eine Anpassung der vorläufigen Bewilligung bei anderen unterjährigen Angebots- bzw. Einnahmenveränderungen findet nicht statt.
- d) Voraussichtlicher Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW
Der voraussichtliche Anteil des Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wird auf dieser Grundlage von der zuständigen Behörde nach Ziff. 6.5 ermittelt.
- e) Voraussichtlicher Bewilligungsbetrag und Teilzahlungen/Abschläge
Aus den vorstehenden Regelungen ergibt sich der voraussichtliche Bewilligungsbetrag. Auf diesen werden nach Maßgabe des vorläufigen Bewilligungsaktes Teilzahlungen in Form von Abschlägen geleistet. Diese sind gemäß Ziff. 12.1 auf einen Bruchteil des voraussichtlichen Bewilligungsbetrags begrenzt.
- f) Vorbehalte und nachträgliche abschließende Entscheidung
Die Festsetzungen und Regelungen des vorläufigen Bewilligungsaktes sind nur vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung durch den endgültigen Bewilligungsakt nach Ziff. 11.3.3. Eine Korrektur (Erhöhung oder Reduzierung) des Bewilligungsbetrags durch den endgültigen Bewilligungsakt sowie eine Rückabwicklung etwaiger Überzahlungen durch die mit dem endgültigen Bewilligungsakt vorzunehmenden Schlussrechnung bleibt ausdrücklich vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich nicht nur z.B. aus der Einnahmenaufteilung (vgl. Ziff. 6.3.5 und Ziff. 11.3.3), sondern unter anderem auch bei unterjährigen Angebotsänderungen und z.B. auch durch Hinzukommen oder Ausscheiden von weiteren Betreibern während des Bewilligungsjahres Veränderungen ergeben können.

11.3.3 Endgültiger Bewilligungsakt / Schlussabrechnung

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



a) Zeitlicher Ablauf

Der endgültiger Bewilligungsakt erfolgt, nachdem die erforderlichen Daten

- zur Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach § 11a ÖPNVG NRW (vgl. Ziff. 6) und
- zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Ziff. 8) sowie
- zu den im Rahmen der Überkompensationskontrolle gegebenenfalls zu berücksichtigenden Boni und Mali (vgl. Ziff. 9)

endgültig vorliegen, spätestens aber zum 15.05. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres.

b) Vorgehensweise/Datengrundlage

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift und setzt diesen Betrag als Ausgleich endgültig fest.

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

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Bewilligungsbetrag wie folgt: Zunächst errechnet sie auf Basis der vorgenannten Datengrundlage für alle Betreiber den jeweiligen rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6.5. Sodann führt sie für alle Betreiber bzw. Verkehre, für die das nach Ziff. 7.2 erforderlich ist, gemäß Ziff. 8 die Überkompensationskontrolle unter Beachtung der Parameter nach Ziff. 7 sowie unter Berücksichtigung des Anreizes nach Ziff. 9 durch. Wenn die Überkompensationskontrolle gemäß Ziff. 7.2 auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt, legt die zuständige Behörde das Ergebnis dieser Prüfung zugrunde (vgl. lit. c). Soweit hiernach bei einem Betreiber der rechnerische Anteil nach Ziff. 6.5 die Grenze der Überkompensation (Ziff. 8.2) überschreitet, wird der Ausgleich für diesen Betreiber auf den der Grenze der Überkompensation entsprechenden Betrag festgesetzt (Ziff. 8.3). Die verbleibende Differenz wird sodann gemäß Ziff. 6.6 auf die übrigen Betreiber – jeweils bis zur Grenze der Überkompensation – verteilt.

c) Mitwirkungspflicht des Betreibers

Der endgültige Bewilligungsakt erfordert keine erneute Antragstellung seitens des Betreibers.

Der Betreiber hat bis zum 15.03. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise für die Ermittlung des Betrags nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6 und für die Durchführung der Überkompensationskontrolle nach Ziffern 8 und 9 zu

übergeben; im Fall von Ziff. 7.2 hat er das Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mitzuteilen. Die erforderlichen Daten sind hierbei mit Stichtag zum 01.03. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres anzugeben. Hierzu hat der Betreiber insbesondere ein von der zuständigen Behörde vorgegebenes Formular („Nachweise für die endgültige Bewilligung“) vollständig auszufüllen. Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Angaben überprüfen. Soweit der Betreiber seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachkommt, wird die zuständige Behörde die entsprechenden Daten aufgrund eigener Bewertungen festlegen und den Ausgleich auf dieser Grundlage festsetzen. Alternativ kann die Behörde den Ausgleich ganz oder teilweise versagen (Ziff. 11.3.4).

d) **Schlussabrechnung**

Ausgehend von dem endgültig festgesetzten Bewilligungsbetrag stellt die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der dem Betreiber gewährten und zugeflossenen Teilzahlungen/Abschläge fest, inwieweit eine Unter- oder Überzahlung erfolgt ist (Schlussabrechnung). Im endgültigen Bewilligungsakt wird dementsprechend eine ggf. erforderliche Nachzahlung gewährt oder die Rückabwicklung einer ggf. erfolgten Überzahlung geregelt (vgl. Ziff. 12.2).

11.3.4 Versagung des Ausgleichs

Wenn nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift der beantragte Ausgleich versagt wird, etwa im Fall der Verfristung (Ziff. 11.1) oder der Verletzung von Mitwirkungspflichten (z.B. Ziff. 11.3.3) oder weil die Voraussetzungen für eine Ausgleichsgewährung nicht vorliegen, ergeht ein Versagungsbescheid. Soweit bereits (Über-)Zahlungen aufgrund eines vorläufigen Bewilligungsaktes erfolgt sind, werden diese rückabgewickelt (vgl. Ziff. 12.2). Dasselbe gilt im Fall der Nichterfüllung von im Bewilligungsakt geregelten Bedingungen sowie im Fall der Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Bewilligungsaktes.

11.4 Darlegungs- und Nachweispflicht des Betreibers

Der Betreiber trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Er erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere bei Antragstellung (Ziff. 11.1) und durch seine Mitwirkungspflichten gemäß Ziff. 11.3.3. lit. c). Weitergehende Nachweispflichten können sich aus Ziff. 11.6 ergeben.

11.5 Anforderung weiterer Unterlagen und Prüfungsrecht der zuständigen Behörde

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

Gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW unterliegt die Verwendung der Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW durch die zuständigen Behörden der Prüfung durch den

Landesrechnungshof. Der Landesrechnungshof kann die Verwendung der an die Betreiber weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Betreibern prüfen. Der Betreiber ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

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

11.6 Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007

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

12 Abwicklung der Zahlungen

12.1 Abschläge/Teilzahlungen

Durch den vorläufigen Bewilligungsakt (Ziff. 11.3.2) werden Abschläge/Teilzahlungen wie folgt gewährt und durchgeführt:

- Zum 15.05. des Bewilligungsjahres 70 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag, sofern der Bewilligungsakt bestandskräftig ist. Die Abschläge/Teilzahlungen im Sinne des vorstehenden Satzes, die sich auf das Bewilligungsjahr 2011 beziehen, werden abweichend, soweit der Betreiber einen Rechtsmittelverzicht erklärt hat, innerhalb von zwei Wochen nach Rechtsmittelverzicht geleistet, andernfalls erfolgt die Auszahlung nach Bestandskraft des vorläufigen Bewilligungsakts.
- Zum 15.10. des Bewilligungsjahres 20 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag, sofern der Bewilligungsakt bestandskräftig ist. Die Abschläge/Teilzahlungen im Sinne des vorstehenden Satzes, die sich auf das Bewilligungsjahr 2011 beziehen, werden nicht vor dem 15.10.2011 und erst nach Bestandskraft des vorläufigen Bewilligungsaktes (erreicht durch Rechtsmittelverzicht oder Fristablauf) geleistet.
- Die Zahlung der übrigen 10 % wird im Rahmen der Schlussabrechnung geregelt (Ziff. 12.2).

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

12.2 Schlusszahlung bzw. Rückabwicklung

Binnen zwei Wochen nach Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsaktes (Ziff. 11.3.3) erfolgt die Schlusszahlung, soweit dem Betreiber nach der Schlussabrechnung noch Mittel zustehen.

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

Eine Verzinsung im Fall der Unterzahlung findet nicht statt.

13 Inkrafttreten

13.1 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt gemäß § 7 Abs. 4 Satz 2 GO NRW mit dem Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

13.2 Anwendung der Ausgleichsregelungen für das gesamte Kalenderjahr 2011

Die Weiterleitung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach Maßgabe dieser Satzung erfolgt ungeachtet des Zeitpunkts des Inkrafttretens (Ziff. 13.1) gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2011.

Anlage 1 zu Ziffer 3.3 der allgemeinen Vorschrift

Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (Ziff. 3.2 der allgemeinen Vorschrift) müssen gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW ab dem 01.08.2012 gegenüber dem Referenztarif (Ziff. 3.3 der allgemeinen Vorschrift) um mehr als 20,00 % ermäßigt sein. Bei dem Vergleich des Zeitfahrausweises des Ausbildungsverkehrs mit dem Referenztarif werden ggf. vorhandene unterschiedliche Nutzbarkeiten folgendermaßen bewertet:

<i>Unterschiede der Nutzbarkeit</i>	<i>Bewertung (Abzug von der nominalen Ermäßigung bzw. Aufschlag auf die nominale Ermäßigung, die der Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs gegenüber dem Referenztarif aufweist)*</i>
<i>in Prozentpunkten der Tariffhöhe</i>	
Eingeschränkte Wahl der Preisstufe**	- 0,3
Fehlende Übertragbarkeit	- 1
Fehlende Mitnahmemöglichkeit***	- 1
Keine Gültigkeit Mo. bis Fr. nach 18 Uhr, Samstag nach 15 Uhr; keine Gültigkeit an Sonn-/Feiertagen und an schulfreien Tagen; Eingeschränkte räumliche Nutzbarkeit („Ausschließlich zu lehrplanmäßigen Schulfahrten im angegebenen Geltungsbereich“)	-12
Berechtigung zu Fahrten im erweiterten VRS-Netz (Montag bis Freitag 19:00 bis 03:00 Uhr sowie Samstag, Sonntag und an Feiertagen)	+ 2

* Soweit nur eine partielle Einschränkung der Nutzbarkeit gegeben ist, wird ein entsprechend geringerer Abzug vorgenommen.

** Die Preisstufe des Zeitfahrausweises wird durch die Verbindung Wohnort – Schule bestimmt, eine höhere Preisstufe kann nicht gewählt werden

*** Eine nur teilweise Einschränkung führt hier zu einem geringeren Abschlag.

Beispiel:

Das StarterTicket (Abo) weist derzeit zum Beispiel in der Preisstufe 1a nominal eine Ermäßigung von 20,08%, in der Preisstufe 1b von 23,90% gegenüber dem MonatsTicket Jedermann (= Referenztarif) auf (unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Ermäßigung Abo/Einzelbezug MonatsTicket). Laut Tarifbestimmungen wird das StarterTicket ausschließlich für den Weg zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte bzw. Schule ausgestellt (die Wahl der Preisstufe ist also eingeschränkt), es ist nicht übertragbar und bietet keine Mitnahmemöglichkeiten von Kindern. Das StarterTicket berechtigt hingegen zu bestimmten Zeiten zu Fahrten im erweiterten VRS-Netz (Montag bis Freitag 19:00 bis 03:00 Uhr sowie Samstag, Sonntag und an Feiertagen). Diese Unterschiede der Nutzbarkeit müssen bewertet und rechnerisch berücksichtigt werden. Nach vorstehender Tabelle sind hinsichtlich der Einschränkungen (Wahl der Preisstufe (-0,3), Übertragbarkeit (-1), partielle Einschränkung der Mitnahmemöglichkeit (-0,5)) 1,8 Prozentpunkte in Abzug zu bringen. Der nominale Rabatt wird deshalb um diesen Betrag reduziert. Bei Berücksichtigung der Beschränkungen beträgt die auf diese Weise berechnete tatsächliche Ermäßigung z.B. für die Preisstufe 1a dann 18,08%, für die Preisstufe 1b



21,90%. Für die erweiterte Nutzungsmöglichkeit erfolgt ein Aufschlag von 2 Prozentpunkten. Die tatsächliche Ermäßigung beträgt demnach für die Preisstufe 1a 20,28% und für die Preisstufe 1b 24,10%.

Beim Schülerjahresticket beträgt die nominale Ermäßigung in der Preisstufe 1a 28,54%, in der Preisstufe 1b 31,85%. Aufgrund der zu berücksichtigenden vielfältigen Einschränkungen der Nutzung beträgt die tatsächliche Ermäßigung in der Preisstufe 1a 14,54% und in der Preisstufe 1b 17,85%.

Entsprechend diesem Vorgehen wird für alle Zeitfahrausweise die tatsächliche Ermäßigung bewertet.

Satzung Stadt Köln – Stand 07.06.2011

Anlage 2 zu Ziff. 7.5 der allgemeinen Vorschrift
Kalkulationsblatt für das jeweilige Bewilligungsjahr

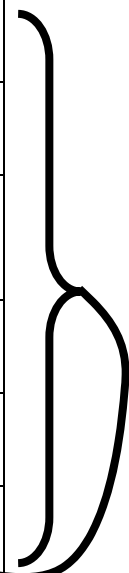
Hinweise:

Bei der Erstellung der Vorabkalkulation sind die Vorgaben aus Ziff. 7.5 und 7.6 der allgemeinen Vorschrift zu beachten.

Im Kalkulationsblatt sind die Parameter (Betrag je Kostenparameter) und die Mengen (Umfang bezogen auf den jeweiligen Kostenparameter) anzugeben.

Der Betreiber legt diese Kalkulation mit dem Antrag nach Ziffer 11.1 der allgemeinen Vorschrift vor.

Kostenparameter	Höhe	Menge	Betrag für das jeweilige Jahr
Zeitabhängige Kosten	..... €Fahrplanstunde	..... Fahrplanstunden	..... €Jahr
Kilometerabhängige Kosten	..... €Nutzwagenkm	..... Nutzwagenkm	..... €Jahr
Fahrzeugabhängige Kosten	..... €Fahrzeug	..... Fahrzeuge in der Fahrplanspitze	..... €Jahr
Nicht variable Kosten	..... €Jahr		..... €Jahr
Zuschlag für Wagnis und Gewinn	3,09% Zuschlag zu den Kosten	..... €Gesamtkosten	..... €Jahr
Summe			..... €Jahr





Vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

(Hinweis auf § 7 GO NW nicht ins Kölner Stadtrecht übernommen.)

Köln, den 30.08.2011

Der Oberbürgermeister
In Vertretung
Guido Kahlen
Stadtdirektor

- ABI StK 2011, S. 794 -