

Erste Änderungssatzung

zur Satzung des Kreises Kleve zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr vom 15.12.2022

Aufgrund des § 5 Abs. 1 der Kreisordnung NRW (KrO NRW) vom 14.07.1994, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29.09.2020 (GV. NRW. S. 916), in Verbindung mit § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.04.2021 (BGBl. I S.822) und § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 07.03.1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19.12.2019 (GV. NRW. S. 1046) in den jeweils geltenden Fassungen wird vom Landrat des Kreises Kleve gemäß dem Beschluss des Kreistages des Kreises Kleve vom 07.12.2023 folgende Erste Änderungssatzung erlassen:

Artikel I

Die Satzung des Kreises Kleve zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr vom 15.12.2022 wird wie folgt geändert:

1. Ziffer 1.3 wird wie folgt gefasst:

Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung des vorgegebenen **maßgeblichen Höchsttarifs** nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Der maßgebliche Höchsttarif wird von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) festgelegt (**Tarifzuständigkeit**) und vom Kreis Kleve bestätigt. Die Anlage 1 wird entsprechend der Tariffestlegungen des VRR aktualisiert. Maßgeblich ist der jeweils genehmigte Tarif. Dieser wird durch den VRR ortsüblich und durch die Unternehmen in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen bekanntgemacht. Den Verkehrsunternehmen (nachfolgend: 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.

Bestandteile dieser Verpflichtung sind:

- für den Höchsttarif im Ausbildungsverkehr (**Ausbildungstarif**):
 - Das Unternehmen wendet die Gemeinschafts- oder Übergangstarife (gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW) zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden bestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR Gemeinschaftstarifs für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs an oder erkennt diese zumindest als verpflichtend an.

- Die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise gemäß § 11a ÖPNVG NRW unterschreiten, um einen funktionierenden, qualitativ gesicherten Ausbildungsverkehr gemäß der Präambel zu gewährleisten und fortzuentwickeln.
- Als entsprechender allgemeiner Zeitfahrausweis (Referenztarif) ist das jeweils gültige Monats-Ticket des VRR in der jeweils im aktuellen Tarifwerk veröffentlichten Form maßgebend.
- Der Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) einen Assoziierungsvertrag mit der VRR abzuschließen.
- Die Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.
- für den Höchstarif im Jedermannverkehr (**Jedermannstarif**):
 - Der VRR-Tarif gilt als Höchstarif für alle Fahrgäste, um preisgünstige, einheitliche Tarife im Gebiet des Kreises für Jedermann sicherzustellen.

2. Ziffer 1.5 wird wie folgt gefasst:

Der **Geltungsbereich** nach dieser allgemeinen Vorschrift ist räumlich, sachlich, zeitlich und personell definiert. Die allgemeine Vorschrift gilt:

- **Räumlich** für den Zuständigkeitsbereich des Kreises sowie für weitere Verkehre, für die der Kreis durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen oder andere Regelungen die Aufgabenträgerfunktion innehat (**notwendige Verkehrsleistung**);
- **sachlich** für Busverkehre nach §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz - PBefG (**Linienverkehre**) differenziert nach **Verkehrsarten** (Stadtbusverkehre, Regionalbusverkehre, Schnellbusverkehre); Bedarfsverkehre nach § 44 PBefG; für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht (eigenwirtschaftliche Verkehre);
- **zeitlich** mit Wirkung vom 01.01.2023 und läuft grundsätzlich bis zum 30.11.2029, sofern die Anwendung für einzelne Linien oder Linienbündel nicht ausdrücklich beschränkt ist (**zeitlicher Geltungsbereich, siehe Anlage 2**);
- **personell** wird zwischen der Anwendung für den Ausbildungsverkehr und dem Jedermannverkehr unterschieden.

3. Ziffer 1.9 wird wie folgt gefasst:

Der Kreis gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchstarife im Linienverkehr Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (**Gesamtausgleich**). Der Gesamtausgleich ergibt sich aus der Pauschale Ausbildungstarif und der Summe des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs Jedermanntarif nach dieser allgemeinen Vorschrift (vorläufiger Gesamtausgleich) und kann sich im Falle von

- ausgefallenen Fahrten
- Leistungsveränderungen (Ziffer 4.1)
- außergewöhnliche Indexentwicklung (Anlage 4 Ziffer 3.3)

verändern (korrigierter Gesamtausgleich) und bildet sodann den Gesamtausgleich.

Der Zuschlag für die Anwendung emissionsfreier Fahrzeuge gem. Ziffer 7 ist nicht Bestandteil des Gesamtausgleichs, ebenso der Ausgleich für die Anwendung der Höchstarife im Bedarfsverkehr.

Bei unvorhersehbaren Ereignissen (Wirtschaftskrisen, Pandemien etc.), die zu einem Einbruch der Nachfrage führen, bleibt die Höhe des Gesamtausgleiches unverändert, da sich die Zahlungen nach dieser allgemeinen Vorschrift nur auf die Erstattung von Mindereinnahmen durch die Anwendung von Höchstarifen beziehen.

4. Ziffer 2.1 wird wie folgt gefasst:

Der Ausgleich wird nur auf schriftlichen Antrag des Unternehmens gewährt. Das Antragsverfahren ist zweistufig gestaltet, notwendig sind ein **vorläufiger ex-ante-Antrag** und ein **verbindlicher ex-ante-Antrag**. Die Anträge sind an den Kreis Kleve [Nassauerallee 15-23, 47533 Kleve] zu richten.

Für die Antragstellung sind die in der **Anlage 5** vorgegebenen Muster bzw. Grundsätze zu verwenden. Hierfür müssen die nach **Anlage 6A** genannten Antragsdaten für den Ausgleich zur Anwendung des Ausbildungstarifs und / oder die nach **Anlage 6B** genannten Antragsdaten für den Ausgleich zur Anwendung des Jedermanntarifs und / oder die nach **Anlage 6C** genannten Antragsdaten für den Ausgleich von Bedarfsverkehren vorliegen. Der Antrag Ausbildungstarif erfolgt als Unternehmensantrag im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift; der Antrag Jedermanntarif und der Antrag Bedarfsverkehr erfolgt je Linie, es sei denn, es bestehen durch den Kreis definierte Linienbündel; in diesem Fall ist der Antrag auf das Linienbündel zu beziehen.

5. Ziffer 2.2 wird wie folgt gefasst:

Antragsberechtigt sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 Nr. 2 und 44 PBefG im Gebiet des Kreises verfügen oder die 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 Abs. 2 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.

6. Ziffer 2.5.1 wird wie folgt gefasst:

Für den **Ausbildungstarif**:

- Antragsformular nach **Anlage 6A**, gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft, Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr, Übersicht über die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr im Gebiet des Aufgabenträgers für das dem Ausgleichsjahr vorausgehende Jahr gemäß Anlage 6A.
- Eigenerklärung, dass bis zum 31.12. des Folgejahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorgelegt wird, die die Übereinstimmung mit den beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 bescheinigt und eine Überkompensation gegebenenfalls ausweist.

7. Ziffer 2.5.3 wird folgt hinzugefügt:

Für den **Bedarfsverkehr**:

- Antragsformular nach Anlage 6C, gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft.

8. Ziffer 2.6 wird wie folgt gefasst:

Wird der **vorläufige ex-ante-Antrag Jedermanntarif sowie der vorläufige ex-ante-Antrag Bedarfsverkehr** nicht form- oder fristgerecht und damit prüffähig bis spätestens zum 01.12. (**Präklusionsfrist**) gestellt, wird der ex-ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) bis zum **verbindlichen ex-ante-Antrag** um 10% gekürzt.

9. Ziffer 2.7 wird wie folgt gefasst:

Der **verbindliche ex-ante-Antrag Jedermanntarif sowie der verbindliche ex-ante-Antrag Bedarfsverkehr** sind jeweils bis zum 31.10. 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. 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.

10. Ziffer 2.8 wird wie folgt gefasst:

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 wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Kreis oder einer von ihm 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. Werden Betriebsleistungen durch

Auftragsunternehmen erbracht, ist das antragstellende Unternehmen für die Vollständigkeit und Sachgerechtigkeit der Angaben verantwortlich und wirkt bei Zweifeln an der Aufklärung mit.

11. Ziffer 2.9 wird wie folgt gefasst:

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 (**Anlagen 6A, 6B und 6C**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und einem ggf. notwendigen 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 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.

12. Ziffer 2.10 wird wie folgt gefasst:

Der ex-post-Nachweis wird durch das Unternehmen erbracht; der Nachweis umfasst die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmens oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle. Der Nachweis wird unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex-ante-Antrag** gegenüber dem Kreis erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags.

13. Ziffer 3.1.2 wird wie folgt gefasst:

Die Ermittlung des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs zur Anwendung des Jedermannstarifs** ergibt sich in Abhängigkeit der erwarteten wirtschaftlichen Situation des Unternehmens im Ausgleichsjahr ($n + 1$) (**Soll-Wert**) bei Anwendung des maßgeblichen Höchstarifs. Der Soll-Wert wird auf Grundlage der wirtschaftlichen Situation vor dem Ausgleichsjahr ($n - 1$) (**Ausgangswert**) durch Fortschreibung bei gleicher Verkehrsleistung (**Basisverkehrsleistung**) wie folgt ermittelt:

- Die **Bestimmung des Ausgangswertes** erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres ($n - 1$). Die Kosten sind auf den Wert zu begrenzen, die als marktangemessen für die jeweilige Verkehrsart gelten (**Angemessenheitsprüfung**).
- Im Rahmen der **Angemessenheitsprüfung** sind die Durchschnittskosten maßgeblich, die ein vergleichbares Unternehmen im Stadtbus-, Regionalbus- bzw. im Schnellbusverkehr mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit im Linienverkehr (km/h) hätte (**Angemessenheitskosten**).
- Für den Bedarfsverkehr gelten die Angemessenheitskosten gemäß **Anlage 4 – Ziffer 1.3**.
- Sind die Ist-Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Angemessenheitskosten, ist der geringere Wert maßgeblich

(**maßgebliche Kosten**). Bei den Erlösen sind die Ist-Erlöse des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) maßgeblich (**maßgebliche Erlöse**). Diese richten sich nach der letzten beschlossenen Einnahmenaufteilung. Im ersten und zweiten Ausgleichsjahr entsprechen die maßgeblichen Kosten den Angemessenheitskosten.

- Sofern der Unternehmer eine **Betrachtung nach Verkehrsarten** wünscht, ist die Ermittlung der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse differenziert nach Verkehrsarten vorzunehmen. In diesem Fall erfolgt ein differenzierter Ausgleich nach Verkehrsarten und nach dem jeweiligen Linienbündel bzw. der jeweiligen Linie.
- Für Bedarfsverkehre ist immer ein eigener Antrag mit eigenständigen Angaben notwendig.
- Die **Bestimmung des Soll-Wertes** ergibt sich aus der Fortschreibung der Kosten und Erlöse der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex-post-Kontrolle (**Ziffer 5**) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) abzustellen. Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten abzüglich der fortgeschriebenen maßgeblichen Erlöse ohne Berücksichtigung der im Vorjahr vom Kreis erhaltenen Tarifausgleichsleistungen für den Jedermanntarif. Die vorläufigen ex-ante-Ausgleichsleistungen für den Ausbildungstarif werden, wie unter **Ziffer 1.8 beschrieben**, ermittelt und angerechnet.

14. Ziffer 3.2.1 wird wie folgt gefasst:

Für die Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs Ausbildungstarif werden die zuvor zugeteilten Mittel nach Abschluss des Ausgleichsjahres anteilig auf der Grundlage der tatsächlichen Erlöse nach **Ziffer 5.5** im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres auf die Unternehmen zugeschieden. Maßgeblich ist die Einnahmenaufteilung im VRR, soweit es nicht zu einer Überkompensation kommt. Die abschließende Mittelzuscheidung ist im Fall einer Zuwendung auf den Betrag begrenzt, ab dem eine Überkompensation im Sinne der **Ziffer 5** vorliegen würde.

15. Ziffer 3.2.2 wird wie folgt gefasst:

Für die Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs Jedermanntarif gelten folgende Prüfungsschritte:

- **Ermittlung des Referenztarifs (erstes Ausgleichsjahr - 2023)**
Die Korrektur bezieht sich auf die Differenz zwischen den Ist-Erlösen und den fiktiven Erlösen. Die Ist-Erlöse ergeben sich nach Abschluss des Einnahmenaufteilungsverfahrens für das jeweilige Ausgleichsjahr.

Die fiktiven Erlöse ergeben sich aus der Anwendung eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs (siehe **Ziffer 1.10**). Die auf der Grundlage des Referenztarifs ermittelten fiktiven Erlöse werden zur Verkehrsleistung im Kreisgebiet nach dem jeweiligen Linienbündel bzw. Linie (**Anlage 2**) in Bezug gesetzt (Tarifäquivalent FT = Fiktiver Tarif). Aus der Differenz des Tarifäquivalents FT und dem Tarifäquivalent der Ist-Erlöse ergibt sich der maximale **endgültige ex-ante-Ausgleich (Anlage 4)**.

- **Ermittlung des Referenztarifs (ab dem zweiten Ausgleichsjahr - 2024)**

Dieser maximale verbindliche Ausgleich wird in Abhängigkeit zu den Personenkilometern gewährt. Für die Nachfrage wird auf die jeweils letzte verfügbare Zählung im VRR abgestellt. Für das zweite Ausgleichsjahr wird – in Ermangelung einer aktuellen Zählung – eine Nachfrage von 80% der im Jahr 2017 ermittelten Gesamtnachfrage festgelegt (Soll-Nachfrage). Sofern aktuelle jahresscharfe Werte verfügbar sind, erfolgt ein Abgleich von Soll- und Ist-Nachfrage.

Entspricht die Ist-Nachfrage der Soll-Nachfrage oder übersteigt die Ist-Nachfrage die Soll-Nachfrage, bleibt der Ausgleich unverändert.

Unterschreitet die Ist-Nachfrage die Soll-Nachfrage, erfolgt eine Anpassung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs um den Wert der Unterschreitung. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 4**.

- **Berücksichtigung ausgefallener Fahrten**

Im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgt eine Korrektur bei ausgefallenen Fahrten. Hierzu ist der ex-ante-Ausgleich folgendermaßen zu korrigieren:

Weicht der Umfang der Verkehrsleistung im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsleistung nach unten ab, so erfolgt eine Kürzung entsprechend des Tarifäquivalents je nicht erbrachter Personenkilometer. Maßgeblich ist der Durchschnittswert im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift.

Weicht der Umfang der Verkehrsleistung im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsbedienung nach oben ab, so sind diese nach Maßgabe von **Ziffer 4** berücksichtigungsfähig.

- **Berücksichtigung höherer Leistungsstandards**

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich kann den Wert des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs übersteigen, sofern das Unternehmen höhere Leistungsstandards erbracht hat, der Kreis der Anwendung dieser Leistungsstandards 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 (**Ziffer 6**).

Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** je Unternehmen kann über dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich** liegen. Die Summe des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs aller Unternehmen ist grundsätzlich auf den Gesamtausgleich gemäß **Ziffer 1.9** begrenzt. Überschreiten die rechnerischen Ausgleichsbeträge in Summe den Gesamtausgleich, so erfolgt eine anteilige Kürzung entsprechend dem Umfang der Verkehrsleistung in Fahrplankilometern (fpl-km) und Linienbündel bzw. Linie. Der Gesamtausgleich erhöht sich, sofern höhere Leistungsstandards berücksichtigt werden, um den Wert des vom Kreis im Rahmen der Prüfung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs ermittelten tatsächlichen Zusatzbedarf unter Berücksichtigung der unterstellten Nachfrage. Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** ist für die Durchführung der Überkompensationskontrolle maßgeblich.

16. Ziffer 11.1. wird wie folgt gefasst:

Die Verwaltung des Kreises wird ermächtigt, eine Aktualisierung der **Anlage 2** in Bezug auf die notwendige Verkehrsleistung vorzunehmen. Ferner wird die Verwaltung ermächtigt, den Angemessenheitswert für Linienverkehre mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart und für den Bedarfsverkehr festzulegen. Der jeweils aktuelle Wert ergibt sich aus **Anlage 4**. Hierzu wird die **Anlage 4** drei Monate vor dem Ausgleichsjahr vom Kreis aktualisiert. Dies umfasst auch eine Anpassung der Höhe der Ausgleichszahlungen. Bei der Festlegung des Angemessenheitswertes sollen inflationsbedingte Kostenentwicklungen und Vorgaben des Kreises Berücksichtigung finden. Redaktionelle Anpassungen der allgemeinen Vorschrift und deren Anlagen können durch die Verwaltung vorgenommen werden. Die zuständigen politischen Gremien des Kreises Kleve sind über die Anpassungen zu informieren.

17. Anlagenübersicht der allgemeinen Vorschrift (aV) wird wie folgt gefasst:

Anlage 1:	Maßgeblicher Tarif (Höchsttarif)
Anlage 2:	Verkehrsleistungen
Anlage 3:	Qualitätsstandards
Anlage 4:	Übersicht der Ausgleichszahlungen und Berechnungsverfahren
Anlage 5:	Durchführungsvorschriften und Trennungsrechnung
Anlage 6:	ex-ante-Anträge
Anlage 6A	ex-ante-Anträge Ausbildungstarif
Anlage 6B	ex-ante-Anträge Jedermannstarif
Anlage 6C	ex-ante-Anträge Bedarfsverkehr
Anlage 7	ex-post-Kontrolle und Nachweise
Anlage 8	Klimastandards

18. Das Inhaltsverzeichnis der Anlage 4 wird wie folgt gefasst:

- 1) **Angemessenheitswerte**
- 2) **Vorläufiger ex-ante-Ausgleich**
- 3) **Berechnungsmethodik**
- 4) **Regelung zur Anpassung der Gewinnmarge bei Überschreitung des Angemessenheitswertes**

19. Anlage 4 - Ziffer 1.1 wird wie folgt gefasst:

1.1 Linienverkehr

Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung gelten folgende Kostensätze in Abhängigkeit zu den nachfolgend genannten Verkehrsarten. Für die Bestimmung der Verkehrsart kommt es darauf an, welcher Verkehrsart die vom Antragsteller erbrachten Verkehre im Gebiet der Geltung der allgemeinen Vorschrift überwiegend zuzuordnen sind (sog. Überwiegendheitsprinzip). Das richtet sich nach der Anzahl der Fahrplankilometer je Verkehrsart. Sofern das Unternehmen durch die Anwendung

des Überwiegendheitsprinzip besondere Härte gelten macht, kann auf Antrag des Unternehmens auch eine Betrachtung der Einzelverkehrsart erfolgen, wobei die Kosten und Erlöse durch den Antragsteller nach Verkehrsarten differenziert im Rahmen der Trennungsrechnung dokumentiert werden müssen.

Zu unterscheiden sind folgende Verkehrsarten:

- Stadtbusverkehre sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von bis zu 26,99 Fahrplankilometer pro Stunde (fpl-km/h) erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 23,00 fpl-km/h.
- Regionalbusverkehre sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von 27 fpl-km/h bis 35,99 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 33,25 fpl-km/h.
- Schnellbuslinien sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert ab 36 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 38,25 fpl-km/h.

Der erforderliche Personalaufwand pro Kilometer variiert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, da das Fahrpersonal für die gleiche Strecke unterschiedlich lange eingesetzt werden muss. Der Basis-Angemessenheitswert (= Kostensatz) wird daher an die tatsächliche, im Antrag von dem Verkehrsunternehmen erklärte Ist-Reisegeschwindigkeit angepasst.

Dies erfolgt durch die Ermittlung eines Zu- bzw. Abschlags auf den Basis-Angemessenheitswert.

Die Berechnung erfolgt auf Grundlage einer Kombination aus Durchschnittswerten und unternehmensindividuellen Angaben. Hierzu finden Anwendung:

- der unternehmensindividuelle Anteil des Personalaufwands für Fahrpersonal an den Gesamtkosten, den das Verkehrsunternehmen im Antrag nachweist (= Kostenanteil Fahrpersonal VU). Die Gewichtung der unternehmensindividuellen Kosten ergibt sich aus der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
- die unternehmensindividuelle durchschnittliche Ist-Reisegeschwindigkeit (= Ø Geschwindigkeit VU).
- der Basis-Angemessenheitswert bei durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart (= Ø Geschwindigkeit Verkehrsart).

Der Zu- bzw. Abschlag auf den Basis-Angemessenheitswert ergibt sich gemäß nachfolgender Formel:

$$\text{Zu-/Abschlag} = \text{Kostenanteil Fahrpersonal VU} * \text{Basis-Angemessenheitswert} * \left[1 - \frac{\text{Ø Geschwindigkeit VU}}{\text{Ø Geschwindigkeit Verkehrsart}} \right]$$

20. Anlage 4 - Ziffer 1.2 wird wie folgt gefasst:

1.2 Bedarfsverkehr

Bedarfsverkehre sind solche, die nach § 44 PBefG und / oder nach §§ 2 Abs. 6, 7 sowie 42 PBefG genehmigt wurden. Die Ermittlung des Angemessenheitswertes erfolgt - neben der Berücksichtigung örtlicher Regelungen - unter anderem auf Basis

der prognostizierten Anzahl bestellter Fahrten, der voraussichtlichen Reiseweite (Luftlinie in km) und dem erwarteten Verhältnis zwischen beförderten Personen und der Reiseweite (Besetzgrad).

Die Vergütung richtet sich nach der Anzahl der bestellten Fahrten und der Reiseweite abzüglich erzielter Erlöse. Das Verkehrsunternehmen weist im Abrechnungsverfahren gegenüber dem Kreis die tatsächlich erbrachte Reiseweite nach. Der Nachweis umfasst mindestens Angaben zur **Fahrtenanzahl, der Reiseweite und Besetzgrad je Fahrt**.

21. Anlage 4 - Angemessenheitswerte nach Verkehrsarten wird wie folgt gefasst:

1.3 Angemessenheitswerte nach Verkehrsarten

Linienverkehr	
Verkehrsarten	Basis-Angemessenheitswert bei durchschnittlicher fahrplanmäßiger Reisegeschwindigkeit für das Jahr 2022
Stadtbusverkehre	4,62 €/km bei 23,00 fpl-km/h
Regionalbusverkehre	3,79 €/km bei 33,25 fpl-km/h
Schnellbusverkehre	3,62 €/km bei 38,25 fpl-km/h

Bedarfsverkehr	
Verkehrsarten	Angemessenheitswert für Bedarfsverkehre für das Jahr 2024
Bedarfsverkehr	3,18 € / Luftlinien-km

Erfolgt auf Grundlage der Regelungen nach Ziffer 3.3 eine Korrektur des vorläufigen ex-ante Ausgleichs, wird der Angemessenheitswert für den Linienverkehr für das entsprechende Jahr ebenfalls rückwirkend korrigiert. Hierzu wird der Angemessenheitswert nach Berücksichtigung des unternehmensindividuellen Zu- bzw. Abschlags proportional zur Anpassung der Soll-Kosten, die sich im Rahmen der Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs ergibt, angepasst.

22. Anlage 4 - Ziffer 2 wird wie folgt gefasst:

Kreis	Linie/Bündel	Verkehrsart	Km-Leistung	Gesamtkilometer	Ex-ante-Ausgleich	
Nr.	- Einzellinien - Linienbündel	- Stadtbus - Regionalbus - Schnellbus	Epl-km/a	(nachrichtlich)	Vorläufiger Ausgleich Je-dermannntarif 2023 (Euro)	Vorläufiger Ausgleich Ausbildungstarif 2023 (Euro)
1						
2						
3						
Gesamtausgleich						

Bedarfsverkehre				
Kreis	Linie / Bündel	Fahrtenhäufigkeit	Durchschnittliche Reiseweite	Ex-ante-Ausgleich
Nr.			(nachrichtlich)	
1				
2				
3				
Gesamtausgleich				

23. Anlage 4 - Ziffer 3.1. wird wie folgt gefasst:

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr (n + 1) wird im Vorjahr, dem Antragsjahr (n), berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorjahres, dem Ausgangsjahr (n - 1). 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). Wird erstmals ein Verkehr erfasst, ist der Angemessenheitswert maßgeblich. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den Angemessenheitswert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen.
- Die 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.
- 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 Kleve (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung Jedermannentarif)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.
- Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden 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 angesetzt und zugeordnet.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

Ermittlung des Wagnisaufschlags

Für die Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs wird ein Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschriebenen Umsatzes im Fahrgastmarkt eingeräumt.

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 4.1 aV kann eine Anpassung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer erfolgen.

Vorläufiger ex-ante-Ausgleich und Abschlagszahlung

Der für das jeweilige Ausgleichsjahr nach Anlage 4 - Ziffer 3.1 ermittelte vorläufige ex-ante-Ausgleich bildet die Grundlage der Abschlagszahlungen nach Ziffer 9.4 der allgemeinen Vorschrift. Für den Fall, dass sonstige Ausgleichszahlungen geleistet werden, sind diese bei Auskehrung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs zu berücksichtigen. Exemplarische Darstellung für das Jahr 2023: Die Summe der jährlichen Abschlagszahlungen erhöht sich einmalig aufgrund der gewährten Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit den durch den russischen Angriffskrieg stark gestiegenen Energiekosten (Richtlinien Energiekostensteigerungen ÖPNV) des Landes Nordrhein-Westfalen.

Nachweis der Mindestermäßigung im Ausbildungsverkehr

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

24. Anlage 4 - Ziffer 3.4.3 wird wie folgt gefasst:

3.4.3 Vorläufiger ex-ante-Ausgleich Bedarfsverkehr

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich ergibt sich aus der Anwendung des jeweils gültigen Angemessenheitswertes multipliziert mit der erwarteten Anzahl der Fahrten multipliziert mit der durchschnittlichen Reiseweite je Fahrt.

Die Nachfragewerte (Anzahl der Fahrten) und die durchschnittliche Reiseweite wird auf der Grundlage der Nachfrage des letzten kalendarischen Quartals ermittelt. Für das erste Quartal erfolgt eine Festlegung durch den Kreis.

25. Anlage 4 - Ziffer 3.5 wird wie folgt gefasst:

3.5.1 Linienverkehr

Abweichend zu dem Verfahren im ersten Ausgleichsjahr erfolgt ab dem zweiten Jahr eine Berücksichtigung der Nachfrage. Dies erfolgt über den Ansatz der ermittelten Personenkilometer (Pkm) gem. Ziffer 3.2.2 aV.

Sofern über den VRR keine aktuellen empirischen Nachfragedaten für die jeweiligen Ausgleichsjahre bereitgestellt werden, sind die letzten verfügbaren Daten des VRR maßgeblich, sofern diese nicht älter als drei Jahre sind. Sind die Daten älter als drei Jahre verständigen sich der Kreis und das antragsstellende Unternehmen auf eine angepasste Berechnungsgrundlage.

3.5.2 Bedarfsverkehr

Nach Abschluss des kalendarischen Quartals erfolgt eine Spitzabrechnung auf der Grundlage der tatsächlichen Nachfrage, der erbrachten Verkehrsleistungen abzüglich der erzielten Erlöse im Bedarfsverkehr.

Der Unternehmer weist hierfür in geeigneter Form die geforderten Angaben nach:

- Nachfrage: Dokumentation der Anzahl der Fahraufträge und der tatsächlich erbrachten Fahrten
- Reiseweite: Dokumentation der Ist-Reiseweite (Luftlinie in km) auf der Grundlage der erbrachten Fahrten unter Angabe der Haltestellen bzw. Aufnahme- und Absetzpunkte je Fahrt
- Angaben des Verhältnisses zwischen beförderten Personen und der Reiseweite (Besetztgrad).
- Erlöse: Dokumentation der erzielten Erlöse.

26. Anlage 5 - Ziffer 4.2. - 3. Stufe (Linienverkehr je Linienbündel) wird wie folgt gefasst:

Die Kosten und Erlöse der verbleibenden Verkehre nach §§ 42, 43 und gesondert für Verkehre nach § 44 bzw. § 42 i.V.m. § 2 Abs. 6, 7 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 Linienbündel verteilt.

27. Anlage 6A wird durch die beiliegende Fassung der Anlage 1 der Änderungssatzung ersetzt.

28. Anlage 6B wird durch die beiliegende Fassung der Anlage 2 der Änderungssatzung ersetzt.

29. Anlage 6C wird durch beiliegende Fassung der Anlage 3 der Änderungssatzung hinzugefügt.

Artikel II

Die Regelungen der Ersten Änderungssatzung treten mit Wirkung zum 01.01.2024 in Kraft.

Kleve, 07.12.2023

Gerwers
Landrat

Anlagen der Ersten Änderungssatzung zur Satzung des Kreises Kleve zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr vom 15.12.2022

Anlage 1:	Anlage 6A
Anlage 2:	Anlage 6B
Anlage 3:	Anlage 6C