

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

**I.**

Aufgrund

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

hat der Kreistag des Kreises Kleve in seiner Sitzung am 15.12.2022 folgende Satzung als allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung von Höchsttarifen und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind, beschlossen:

**Präambel**

**Der Kreis Kleve ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW. Der Kreis verfolgt mit dieser Satzung das Ziel, preisgünstige und einheitliche Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten, um die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zu steigern. Hierzu hat der Kreis als zuständige Behörde diese allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der VO (EG) Nr. 1370/2007 als Satzung gem. § 5 Abs. 1 Kreisordnung NRW erlassen. Sie regelt die Festlegung von Höchsttarifen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und die Erstattung von Mindereinnahmen im Busverkehr aufgrund der Anwendung des einheitlichen, attraktiven Fahrtarifs für alle Fahrgäste und die Festlegung von Höchsttarifen und deren Erstattung für die Gruppe der Auszubildenden.**

**Der Kreis gewährt einen begrenzten Ausgleich für die – positiven oder negativen – finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen der Unternehmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Mit der allgemeinen Vorschrift wird eine transparente, diskriminierungsfreie und beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen sichergestellt.**

**Zur nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV wird durch diese allgemeine Vorschrift auch die zweckgerechte und gleichmäßige Verwendung der Pauschalmittel für den Ausbildungsverkehr geregelt. Wesentliche Bezugsgröße für den Ausgleich sind die im Rahmen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe Ausbildungsverkehr anfallenden Kosten. Die bisherige allgemeine Vorschrift des Kreises für den Ausbildungsverkehr (Fassung**

vom 11.11.2016) wird durch die Bekanntmachung dieser allgemeinen Vorschrift ersetzt.

Auf Grundlage der im § 11a ÖPNVG NRW in seiner jeweils geltenden Fassung vorgesehenen Pauschalierung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr („ehemalige § 45a PBefG und § 6a AEG-Mittel“) erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift ein Ausgleich, um die aus der Ermäßigung von Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr fehlende Kostendeckung auszugleichen, welche den Verkehrsunternehmen aus der Anwendung rabattierter Tarife im Ausbildungsverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung entstehen. Durch die Förderung soll für die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen ein Anreiz geschaffen werden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Bereich des Ausbildungsverkehrs zu erbringen.

## 1. Gegenstand der Satzung

- 1.1 **Rechtsgrundlagen** sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zuletzt geändert durch VO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (VO 1370), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung v. 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046), die Kreisordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (KrO NW) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) in den jeweils geltenden Fassungen.
- 1.2 Der Kreis beschließt die allgemeine Vorschrift als zuständige Behörde für den ÖPNV zur Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen** im ÖPNV einschließlich einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr und der Festlegung attraktiver Tarife.
- 1.3 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 um mehr als 20 vom Hundert 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 (**Jedermanntarif**):
    - Der VRR-Tarif gilt als Höchstarif für alle Fahrgäste, um preisgünstige, einheitliche Tarife im Gebiet des Kreises für Jedermann sicherzustellen.
- 1.4 Die Unternehmen sind verpflichtet, den maßgeblichen Höchstarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Antragspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der Kreis Kleve ist über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zuvor zu informieren.
- 1.5 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, 43, 44 Personenbeförderungsgesetz - PBefG (**Linienverkehre**) differenziert nach **Verkehrsarten** (Stadtbusverkehre, Regionalbusverkehre, Schnellbusverkehre);
  - **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.
- 1.6 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen **Nahverkehrsplan**. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans ist Mindestvoraussetzung für die Förderung nach dieser allgemeinen Vorschrift. Höhere verbindliche Anforderungen können sich zudem aus den Genehmigungen ergeben. Ein Ausgleich für bestimmte Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.
- 1.7 Der Kreis gewährt den Unternehmen einen **Ausgleich für die wirtschaftlichen Nachteile** gemäß den Vorgaben von Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 die durch die gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgaben des Kreises entstehen. Sofern bereits die Tarifierstellung im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht, erfolgt über diese allgemeine Vorschrift

kein gesonderter Ausgleich des Jedermanntarifs (**Vorrang öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit Tarifvorgaben**).

- 1.8. Die Unternehmen erhalten den Ausgleich auf dem Wege einer Vorauszahlung (**ex-ante-Ausgleich**). Der ex-ante-Ausgleich ist für die Anwendung des Ausbildungstarifs auf den dem Kreis über die Pauschale gem. § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW zugewiesenen Betrag begrenzt. Der Kreis muss hiervon mindestens 87,5 % an die Unternehmen weiterleiten (Pauschale). Über den Umfang der Pauschale entscheidet der Kreistag.

Für die Anwendung des Jedermanntarifs ist der ex-ante-Ausgleich begrenzt auf die Summe des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs aller antragstellenden Unternehmen (**vorläufiger ex-ante-Ausgleich**).

Die Ermittlung des ex-ante-Ausgleichs erfolgt zwingend sequenziell zunächst für die Anwendung des Ausbildungstarifs und sodann für die Anwendung des Jedermanntarifs.

- 1.9 Der Kreis gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife 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.

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 Höchsttarifen beziehen.

- 1.10 Der vorläufige ex-ante-Ausgleich wird nach Abschluss des Ausgleichsjahres korrigiert (**verbindlicher ex-ante-Ausgleich**). Der verbindliche ex-ante-Ausgleich ermittelt sich innerhalb des Gesamtausgleichs aus einer Differenzbetrachtung zwischen den Ist-Erlösen auf der Grundlage des maßgeblichen Höchsttarifs verglichen mit den erwarteten Erlösen auf der Grundlage eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifes (**Referenztarif**). Der Referenztarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus.

- 1.11 Die Höhe und der Rechtsgrund des Ausgleichs bemisst und ergibt sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 2 S. 2, Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und welche im Wege der Überkompensationsprüfung (**ex-post-Kontrolle**) begrenzt sind (**Ziffer 5**). Das Unternehmen hat keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anerkennung des Höchsttarifs entstehenden Mindereinnahmen.

- 1.12 Die Ausgleichszahlungen aufgrund der allgemeinen Vorschrift berühren die eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen durch die Unternehmen nicht (vgl. § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG).
- 1.13 Kann die notwendige Verkehrsleistung auf der Grundlage der Erlöse aus der Anwendung der maßgeblichen Höchsttarifanwendung und der Ausgleichsleistungen nicht mehr dauerhaft erbracht werden, leitet der Kreis schnellstmöglich ein förmliches Vergabeverfahren ein, um die Erbringung der Verkehrsleistung im Interesse der Fahrgäste zu gewährleisten. Erteilt die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Antrages die Genehmigung (Vorrang eigenwirtschaftliche Verkehre), gilt die allgemeine Vorschrift fort. Wird kein eigenwirtschaftlicher Antrag genehmigt und kommt es daher zu einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, richtet sich der Tarifausgleich ausschließlich nach den Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (vgl. Ziffer 1.7).
- 1.14 Die Unternehmen sind verpflichtet, alle Möglichkeiten zum Schadensausgleich und/oder zur Förderung von dritter Seite für die Anwendung überregionaler Tarifprodukten auszuschöpfen (**Subsidiarität der allgemeinen Vorschrift**).

## 2. Antragsverfahren

- 2.1 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 vorliegen. Der Antrag Ausbildungstarif erfolgt als Unternehmensantrag im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift; der Antrag Jedermanntarif erfolgt je Linie, es sei denn, es bestehen durch den Kreis definierte Linienbündel; in diesem Fall ist der Antrag auf das Linienbündel zu beziehen.

- 2.2. **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 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.
- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Antragsjahr (n) für die vorläufigen ex-ante-Anträge ist das dem Ausgleichsjahr (n + 1) vorausgehende Jahr. Die vorläufigen ex-ante-Anträge sind im Antragsjahr (n) bis zum 31.10. beim Kreis einzureichen (**reguläre Antragsfrist**). Änderungen, die für das Ausgleichsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.
- 2.5 Für die Beantragung des **ex-ante-Ausgleichs** sind folgende Antragsunterlagen beizufügen:

### 2.5.1 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 Förderjahr 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) 1370/2007 bescheinigt und eine Überkompensation gegebenenfalls ausweist.

### 2.5.2 Für den **Jedermanntarif**:

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

2.6 Wird der **vorläufige ex-ante-Antrag Jedermanntarif** nicht form- oder fristgerecht und damit prüffähig bis spätestens zum 01.12. bis 12:00 Uhr gestellt (**Präklusionsfrist**), wird der ex-ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) bis zum **verbindlichen ex-ante-Antrag** um 10% gekürzt.

2.7 Der **verbindliche ex-ante-Antrag Jedermanntarif** ist 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.

2.8 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, sind diese von den Auftragsunternehmen zu bescheinigen und vom antragstellenden Unternehmen dem Antrag beizufügen. Das antragstellende Unternehmen ist verantwortlich dafür, dass das Auftragsunternehmen gegenüber dem Kreis oder einer von ihm benannten Stelle oder Person die unter **Ziffer 8** genannten Erklärungen nachweist.

2.9 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 und 6B**) 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.

- 2.10 Der ex-post-Nachweis wird durch den Wirtschaftsprüfer des Unternehmens oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex-ante-Antrag** gegenüber dem Kreis erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags.
- 2.11 Die Regelungen zu **Ziffer 2.4** gelten erstmalig ab dem Ausgleichsjahr 2024. Für das erste Ausgleichsjahr (2023) sind die **vorläufigen ex-ante-Anträge** bis spätestens 31.03.2023 einzureichen.

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

- 3.1 Der ex-ante-Ausgleich wird als Vorauszahlung gewährt. Die Vorauszahlung erfolgt im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) als **vorläufiger ex-ante-Ausgleich**. Die Bemessung erfolgt sequenziell nach **Ziffer 1.8**.
- 3.11 Für die Anwendung des Höchstarifs im Ausbildungsverkehr erhalten die Unternehmen einen **vorläufigen ex-ante-Ausgleich Ausbildungstarif** nach Maßgabe der Berechnungsmethodik gem. **Ziffer 3.1 der Anlage 4**. Maßstab für den höchstens zulässigen Finanzierungsbetrag der Pauschale sind gem. § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW die Erlöse im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Vorjahres der Unternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Maßgeblich für die Zuordnung der Erlöse sind die Regelungen des VRR Einnahmeaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmeaufteilungsrichtlinie. Die Zuordnung der Erlöse der Unternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Unternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG. Bei Gemeinschaftslinien erfolgt die Meldung der Betriebsleistungen durch das betriebsführende Unternehmen.
- 3.1.2 Die Ermittlung des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs zur Anwendung des Jedermanntarifs** 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**).
  - 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 dem jeweiligen Linienbündel bzw. der jeweiligen Linie.
- 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.

3.2 Nach Abschluss des Ausgleichsjahres erfolgt eine Neubestimmung des ex-ante-Ausgleichs. Der **vorläufige ex-ante-Ausgleich** wird durch den **verbindlichen ex-ante-Ausgleich** ersetzt. Dies erfolgt anhand folgender sequenzieller Prüfungsschritte:

3.2.1 Für die Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs Ausbildungstarif werden die zuvor zugeteilten Mittel nach Abschluss des Wirtschaftsjahres 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.

3.2.2 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 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 Zusatzaufwandes. Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** ist für die Durchführung der Überkompensationskontrolle maßgeblich.

- 3.3 Kann keine Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgen, weil die bescheinigte Einnahmenaufteilung durch die an der Einnahmenaufteilung beteiligten Unternehmen nicht bis zum 31.10. des dritten, auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 4) vorgelegt wurde bzw. keine für das Verkehrsgebiet und den jeweiligen Antragsteller schlüssigen Nachfragedaten vorliegen, werden der Kreis und das Unternehmen eine Einigung über den verbindlichen ex-ante-Ausgleich unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen herbeiführen.

#### 4. **Leistungsveränderungen und Betreiberwechsel**

- 4.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Kreises Kleve. Sofern es zu Leistungsveränderungen von mehr

als +/- 5 % zum Antrag für das jeweilige Ausgleichsjahr kommt, welche im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Kreis als notwendig angesehen werden, erfolgt eine Anpassung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer in der jeweiligen Verkehrsart. Über die Änderung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs hat der Kreis innerhalb von zwölf Wochen nach Beantragung durch das Unternehmen zu entscheiden.

- 4.2 Bei Betreiberwechsel stellt der Kreis dem Neubetreiber auf der Grundlage der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß **Anlage 4** den durchschnittlichen Ausgleich je Fahrplankilometer zur Verfügung. Wechselt im Laufe des Wirtschaftsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach **Ziffer 9.4** verausgabt worden sind.

## 5. Vermeidung der Überkompensation (ex-post-Kontrolle)

- 5.1 Zur Vermeidung einer Überkompensation stehen dem Unternehmen die Vorauszahlungen aufgrund der ex-post-Kontrolle nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs VO (EG) Nr. 1370/2007 bei dem Unternehmen führen. Der Ausgleichsbetrag darf den tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag (**Ziffer 5.2**) und den finanziellen Nettoeffekt (**Ziffer 5.3**) nicht übersteigen.
- 5.2 Der in der Abschlussrechnung nach **Anlage 6A Anhang 2 Ziffer 2** errechnete Ausgleichsbetrag für den Ausbildungstarif darf den sich auf Grundlage der tatsächlichen Erlössituation ergebenden tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag nach **Anlage 6A Anhang 2 Ziffer 3** nicht überschreiten.
- 5.3 Die Höhe der Ausgleichsbeträge darf den Betrag nicht überschreiten, der dem **finanziellen Nettoeffekt** der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Erlöse des Finanzierungsempfängers entspricht (vgl. Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007). Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekts werden von den nachgewiesenen Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, zunächst alle quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen abgezogen, die innerhalb oder außerhalb des Netzes bzw. Linienbündels entstehen, in dessen Rahmen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen. Der Restbetrag wird um den Betrag erhöht, der einem angemessenen Gewinn aus dem Restbetrag entspricht. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 4**.
- 5.4 Berücksichtigungsfähig sind lediglich die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die VRR-Tarife im Sinne von **Ziffer 1.3** Gültigkeit besitzen (**maßgebliche Kosten**). Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen des VRR. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig eigenwirtschaftlich erbrachten Betriebsleistungen nach §§ 42, 43 Nr. 2 und 44 PBefG im Busverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten und Verstärkungsfahrten werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die VRR-Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan und in **Anlage 3** dokumentiert sind oder der Kreis diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat. Einvernehmliche Leistungsänderungen werden in **Anlage 2** und in **Anlage 4** dokumentiert.

- 5.5 Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß **Ziffer 1.3** erzielt werden (**maßgebliche Erlöse**).
- 5.6 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine **Trennungsrechnung** auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 5**). Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß **Ziffer 1.3** entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind.
- 5.7 Als **Durchführungsvorschriften** für die Aufteilung der Kosten sind die Anforderungen nach **Anlage 5** zu beachten; für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 werden die Regelungen des VRR-Einnahmeaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmeaufteilungsrichtlinie in der jeweils geltenden Fassung festgelegt.
- 5.8 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein **angemessener Gewinnzuschlag** zu, der sich gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ermittelt. Der angemessene Gewinn darf 4,75 % bezogen auf den Umsatz im Fahrgastmarkt (d.h. ohne Ausgleich aus der allgemeinen Vorschrift) in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht übersteigen.
- 5.9 Ergibt sich aus der ex-post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß **Ziffer 3** ermittelte **verbindliche ex-ante-Ausgleich**, besteht kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. **Ziffer 5** dieser Satzung bleibt unberührt. Die Summe aller Zahlungen des **verbindlichen ex-ante-Ausgleichs** ist auf den Gesamtausgleich gemäß **Ziffer 1.9** begrenzt.

## 6. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

- 6.1 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens höher als die nach **Ziffer 3.1.2** ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach **Ziffer 5** erforderlichen ex-post-Kontrolle nur die ermittelten Soll-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.
- 6.2 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens niedriger als die nach **Ziffer 3.1.2** ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach **Ziffer 5** erforderlichen ex-post-Kontrolle die Ist-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der niedrigeren Kosten. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich niedrigeren Kosten und den indizierten Kosten. Im ersten und zweiten Anwendungsjahr (2023, 2024) bestimmen sich die Soll-Kosten nach dem Indexverfahren.
- 6.3 Die Bonuszahlung ist auf einen Wert von maximal 5 % des Ausgleichs je Linienbündel bzw. Linie im Kreis ohne Berücksichtigung des Bonus begrenzt, um eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Ein etwaiger Bonus wird für die folgende ex-ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

## 7. Anreizsystem für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge

Sofern die Unternehmen höhere qualitative Standards erbringen als die, die für die Bemessung des Referenztarifs maßgeblich sind (**Übererfüllung**), kann ein fiktiver Tarifaufschlag gewährt werden, welcher zuzüglich des Referenztarifs (**Ziffer 3.2**) gewährt wird und zu einer Anpassung des Gesamtausgleichs (**Ziffer 1.9**) führt. Hierzu hat das Unternehmen die angestrebte Übererfüllung der Emissionsstandards und die hierauf zurückzuführenden erwarteten spezifischen Mehrkosten für Fahrzeuge und ortsfeste Infrastruktur abzüglich der ersparten Aufwendungen prüffähig im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages beim Kreis anzumelden und nach Abschluss des Ausgleichsjahres im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrages prüffähig zu dokumentieren. Der fiktive Klimazuschlag wird in Abhängigkeit zur Nachfrage, bemessen in Personenkilometern, gewährt. Berücksichtigungsfähig sind nur Emissionsstandards, die im Einklang mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans und den politischen Zielen zur Klimaneutralität im Einklang stehen und denen der Kreis im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrags zuvor ausdrücklich nach Art und Umfang zugestimmt hat (**Anlage 8**).

## 8. Erklärungen (ex-post-Kontrolle)

8.1 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmens oder eine vom Kreis anerkannte Person oder Stelle prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises unter Verwendung der Vordrucke (Bestätigung Überkompensationskontrolle, Anlage 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers, Anlage 2 Trennungsrechnung mit Bestätigung des Wirtschaftsprüfers) nach **Anlagen 5 und 7**:

- Die Einhaltung der Vorgaben gemäß **Ziffer 5**.
- Die Vorlage der beglaubigten Trennungsrechnung.
- Die Erklärung, dass die Überkompensationsprüfung unter Beachtung der Durchführungsvorschriften erfolgte.
- Die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Vermeidung einer Überkompensation (**Ziffer 5**), wobei der Betrag auszuweisen ist.
- Die Erklärung einer etwaigen Reduzierung des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (**Ziffer 3.2.2**).
- Den Nachweis für die Gewährung eines etwaigen Bonus nach **Ziffer 6**, wobei der Betrag auszuweisen ist.
- Den Umfang der Nachfrage je Nutzergruppen gem. **Ziffer 3.1.1** im jeweiligen Ausgleichsjahr. Die Erklärung kann durch die Abgabe der bescheinigten Einnahmenaufteilung des VRR erfolgen.
- Bescheinigung der tatsächlich erzielten Erlöse durch den Wirtschaftsprüfer (**Anlage 6A**).

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

8.2 Das Unternehmen erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, in welchem Umfang die notwendige Verkehrsleistung (**Anlage 2**) eingehalten wurde, Abweichungen aufgrund von Leistungsveränderungen in Fahrplankilometern eingetreten sind (**Ziffer 4.1**) und ob die Tarifvorgaben (**Anlage 1**) sowie die Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**) eingehalten worden sind.

8.3 Das Unternehmen legt die vom Wirtschaftsprüfer oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle gemäß **Ziffer 8** erstellten Erklärungen und Bescheinigungen

(**Anlage 5**) dem Kreis zur Prüfung vor. Der Kreis kann sich zur administrativen Bearbeitung eines Dritten bedienen.

- 8.4 Darüber hinaus gewähren die Unternehmen der örtlichen Rechnungsprüfung oder einem vom Kreis beauftragten Wirtschaftsprüfer ein uneingeschränktes Einsichts- und Prüfungsrecht in Bezug auf Kosten und Erträge der maßgeblichen Verkehre. Das Einsichts- und Prüfungsrecht ist für einen Zeitraum von zehn Jahren ab Bewilligung zu gewähren, dafür erforderliche Daten und Unterlagen sind mindestens für diesen Zeitraum vorzuhalten.

## 9. Bewilligungsverfahren, Auszahlung, Rückzahlungsverpflichtung

- 9.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt jeweils durch Erlass eines schriftlichen Bescheides. In diesem Bescheid wird der auf das Unternehmen für das jeweilige Förderjahr entfallende Ausgleich festgelegt. Hierzu ergehen folgende Bescheide:
- vorläufiger Zuwendungsbescheid (**Ziffer 3.1**),
  - verbindlicher Bescheid ersetzt den vorläufigen Bescheid nach Abschluss des Ausgleichsjahres (**Ziffer 3.2**),
  - vorläufiger Bescheid über den Umfang des fiktiven Klimazuschlages (**Ziffer 7**),
  - verbindlicher Bescheid ersetzt den vorläufigen Bescheid über den Umfang des fiktiven Klimazuschlages nach Abschluss des Ausgleichsjahres (**Ziffer 7**),
  - endgültiger Bescheid nach Abschluss der Überkompensationsprüfung (**Ziffer 5**).
- 9.2 In den Bescheiden wird die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß **Ziffer 1** und die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß **Ziffer 3 bis 7** zur Bedingung für die Gewährung der Zuwendung gemacht.
- 9.3 Für die Anwendung des Ausbildungstarifs geltenden folgende Auszahlungsregelungen: 70 vom Hundert der Pauschale werden zum 15.05., die restlichen 30 vom Hundert zum 15.10. des jeweiligen Förderjahres aufgrund Prognose ausgezahlt.
- 9.4 Für die Anwendung des Jedermanntarifs leistet der Kreis Vorauszahlungen (vorläufige ex-ante-Zahlungen) in Höhe von 90% quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht. Die Zahlung umfasst den ex-ante-Ausgleich für die Anwendung des Ausbildungs- und Jedermanntarifs.
- 9.5 Bis zum 15.12. des Folgejahres hat das Unternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem Kreis vorzulegen.
- 9.6 Die Endabrechnung durch den Kreis soll innerhalb von 3 Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Unterlagen nach **Ziffer 8** erfolgen.
- 9.7 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages erfolgt nach Maßgabe der jeweils aktuellen Mitteilungen der Kommission (2019/C 247/01). Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Eine Verrechnung kann mit der nächsten Auszahlung erfolgen.

## 10. Umsatzsteuer

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

## 11. Schlussbestimmungen und Sonstiges

- 11.1 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 mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart 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.
- 11.2 Sollten gesetzliche Regelungen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 11.3 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch den Kreistag des Kreises Kleve nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Kreises Kleve eingestellt.
- 11.4 Diese allgemeine Vorschrift gilt mit Wirkung vom 01.01.2023 und läuft zunächst bis zum 30.11.2029. Eine Verlängerung ist durch Kreistagsbeschluss möglich. Es besteht kein Vertrauensschutz der Unternehmen darauf, dass die allgemeine Vorschrift unbegrenzt fortgeführt wird. Sofern eine Änderung der Ausgleichssystematik durch den Kreis vorgesehen ist, soll diese der gesetzlichen Intention des § 8 Abs. 4 PBefG Rechnung tragen.
- 11.5 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Unternehmen wird hingewiesen. Das Unternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der vom Kreis im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

### Anlagen der allgemeinen Vorschrift (aV)

- 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 Jedermannentarif
- Anlage 7 ex-post-Kontrolle und Nachweise
- Anlage 8 Klimastandards

**Anmerkung:** In dem Wortlaut der allgemeinen Vorschrift werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## **Anlage 1 aV Maßgeblicher Tarif (Höchsttarif)**

Das komplette VRR-Tarifwerk ist im Internetauftritt des VRR abrufbar ([www.vrr.de](http://www.vrr.de)).



## Anlage 2 aV Verkehrsleistungen

Die allgemeine Vorschrift findet auf folgende Linien bzw. Linienbündel Anwendung:

### 1) Sachlicher Anwendungsbereich

#### Linienbündel Kreis Kleve I

Liniennummer	Linienverlauf
7	Kamp-Lintfort - Rheurdt -Neukirchen-Vluyn – Moers und zurück
27	Sonsbeck – Kevelaer und zurück
31	Aldekerk - Rheurdt - Issum – Geldern und zurück
32	Moers - Kamp-Lintfort - Issum - Geldern
33	Straelen – Aldekerk und zurück
34	Straelen-Herongen - Wachtendonk – Aldekerk und zurück
36	Geldern - Sonsbeck – Xanten und zurück
45	Uedemerbruch - Uedem – Kalkar und zurück
46	Kleve Weißes Tor – Kalkar und zurück
47	Goch - Kalkar – Rees und zurück
48	Kalkar - Grieth – Huisberden und zurück
50	Brienen - Kleve Bf - Materborn - Goch-Nierswalde und zurück
51	Bedburg-Hau - Weißes Tor - Kleve Bf – Gewerbegebiet und zurück
53	Geldern - Veert - Wetten - Kevelaer - Kervenheim – Uedem und zurück
54	Kleve – Uedem und zurück
55	Kleve – Kranenburg und zurück
56	Kleve Bf - Oberstadt - Weißes Tor - Bedburg-Hau und zurück
59	Kleve Bf - Zyllich - Wyler – Kranenburg und zurück
86A	Hamminkeln-Mehrhoog Bf / Wesel-Bislich – Rees und zurück
88	Rees - Bienen - Praest - Vrasselt – Emmerich und zurück
90	Emmerich Bf – Speelberg Kapaunenberg und zurück
91	Emmerich Bf - 's-Heerenberg (NL) und zurück
93	Emmerich - Dornick – Praest und zurück
95	Rees - Haldern - Wertherbruch - Loikum - Mussum - Bocholt und zurück
97	Rees – Kleve und zurück
SW1	Weeze Bf - Airport – Wemb und zurück
063	Geldern Bf - Straelen - Wachtendonk - Kempen Bf und zurück
SB58 (ab dem 01.12.2025 gemeinwirtschaftlich)	Emmerich - Kleve - Kranenburg - Nijmegen (NL) und zurück
94	Elten - Hüthum - Borghees - Emmerich Bf.

## Linienbündel Kreis Kleve II

Liniennummer	Linienverlauf
44	Xanten - Kalkar – Kleve und zurück
74	Goch - Weeze – Uedem und zurück
87	Rees Schwarzer Weg - Rees Schulzentrum und zurück
077	Krefeld - Kempen – Rheurdt und zurück
078	Geldern - Kerken – Kempen und zurück
079	Krefeld - Kempen - Kerken – Aldekerk und zurück
70	Kleve Bf. - Goch Bf. und zurück

## Linien

Liniennummer	Linienverlauf
76	Appeldorn/Vynener Straße – Appeldorn/Grundschule
X32	Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees zurück
SB Expr. 30	Uni Standorte (Kleve -) Geldern – Kamp-Lintfort
SB 33	Straelen – Nieuwerkerk
SB 58	Nijmegen – Kranenburg – Kleve – Emmerich am Rhein
SB 11	Neukirchen-Vluyn – Rheurt-Schaephuysen – Aldekerk Bahnhof
SB 70	Kamp-Lintfort – Rheurdt – Aldekerk Bahnhof
SB 34	Venlo – Herongen – Wankum – Wachtendonk – Aldekerk Bahnhof
SB 99	Nijmegen – Kranenburg – Goch – Airport Weeze – Kevelaer
SB 63/69	Venlo – Straelen – Geldern
SB 98	Kevelaer – Sonsbeck – Xanten (- Wesel)
SB7	Geldern – Issum – Alpen - Wesel

## **2) Zeitlicher Geltungsbereich**

Die allgemeine Vorschrift gilt in Abhängigkeit zum Vergabezeitplan für folgenden Zeitraum:

Linie/ Linienbündel	Ende der Gültigkeit der allgemeinen Vorschrift
Linienbündel Kreis Kleve I	30.11.2029
Linienbündel Kreis Kleve II	30.11.2029
Linie 76	30.11.2029
Linie X32	30.11.2029

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

<https://www.vrr.de/de/startseite/>

Die Zuordnung interkommunaler Verkehre erfolgt durch eine Abstimmung zwischen den beteiligten ÖPNV-Aufgabenträgern. Hierzu sind bei Bedarf Abstimmungen mit den angrenzenden Kreisen und kreisfreien Städten zu treffen. Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Linien, die den Kreis Kleve berühren, jedoch in die federführende Zuständigkeit benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger fallen:

Liniennummer	Linienverlauf	Federführender ÖPNV-Aufgabenträger
SB 7	Geldern - Alpen – Wesel	Kreis Wesel
SB 30	Duisburg Hbf - Moers - Kamp-Lintfort - Geldern Bf	Kreis Wesel
SB 70	Kamp-Lintfort - Rheurdt - Aldekerk	Kreis Wesel
29	Neukirchen-Vluyn - Venlo Station (NL)	Kreis Wesel
43	Xanten - Sonsbeck-Labbeck - Uedem	Kreis Wesel
61	Bocholt - Isselburg - Anholt - Millingen - Rees	Kreis Borken
63	Wesel - Rees - Empel	Kreis Wesel
67	Geldern - Alpen - Wesel	Kreis Wesel
84	Wittenberg - Lauerhaas - Wesel Bf - Flüren - Bislich - (Rees-Haffen)	Kreis Wesel
SL 42	Xanten - Wardt - Vynen - Marienbaum - Obermörnter - Kalkar	Kreis Wesel
X27	Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel	Kreis Wesel
X28	Goch – Uedem – Xanten – Wesel	Kreis Wesel

## **Anlage 3 aV**

### **Qualitätsstandards**

Die im Nahverkehrsplan des Kreises Kleve festgelegten Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind zu gewährleisten.

Weitere ergänzende Anforderungen ergeben sich insbesondere aus den Beschlüssen des Kreistages des Kreises Kleve im Zusammenhang zur Klimaneutralität 2035 und zur Umsetzung der ÖPNV-Offensive sowie der Schnellbuskonzeption des VRR.

Die Beschlüsse sind im digitalen Kreistagsinformationssystem unter <https://kis.kreis-kleve.de/> einsehbar.

## **Anlage 4 aV**

### **Übersicht der Ausgleichszahlungen und Berechnungsverfahren**

Die Ermittlung der für die Ausgleichszahlungen maßgeblichen Soll-Kosten erfolgt gemäß Ziffer 3.1.2 aV.

- 1) **Tabelle A**    Tabelle „Angemessenheitswert“
- 2) **Tabelle B**    Tabelle „ex-ante vorläufig 2023 im Kreisgebiet“
- 3) **Berechnungsmethodik**
- 4) **Regelung zur Anpassung der Gewinnmarge bei Überschreitung des Angemessenheitswertes**

#### **Zu 1: Tabelle A „Angemessenheitswert“**

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 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 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:

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

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

Erfolgt auf Grundlage der Regelungen nach Ziffer 3.3 eine Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs, wird der Angemessenheitswert 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.

**Zu 2: Tabelle B „ex-ante vorläufig 2023 im Kreisgebiet“**

Die Tabelle ist vom Aufgabenträger jährlich anzupassen und zu veröffentlichen.

<b>Kreis</b>	<b>Linie/Bündel</b>	<b>Verkehrsart</b>	<b>Km-Leistung</b>	<b>Gesamtkilometer</b>	<b>Ex-ante-A</b>
Nr.	- Einzellinie n - Linienbündel	- Stadtbus - Regionalbus- - Schnellbus	Fpl-km/a	(nachrichtlich)	Vorläufiger Ausgleich Jedermann 2023 (Euro
1					
2					
3					
<b>Gesamtausgleich</b>					

## Zu 3: Berechnungsmethodik

### 3.1 Berechnung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

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 Vorvorjahres, 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.

### 3.2 Indizes zur Kosten- und Erlösfortschreibung

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

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

<b>Erlösposition</b>	<b>Index</b>
Fahrscheinverkauf (Verkehrseinnahmen); SGB IX-Mittel	
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt Datenbank GENESIS-Online Verbraucherpreisindex – Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-5-Steller Hierarchie) Personenbeförderung im Straßenverkehr (CC13-0732)
Effekt 2 (Demografie)	<u>Landesbetrieb IT-NRW</u> <u>Bevölkerungsvorausberechnung für kreisfreie Städte und Kreis / Land</u>
Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten; Erträge nach 11a ÖPNVG NRW; Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	Konstante Fortschreibung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

### **3.3 Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs**

Eine Korrektur der Vorauszahlung (vorläufiger ex-ante-Ausgleich) kann bei außergewöhnlichen Indexentwicklungen erfolgen.

Die Vorauszahlung für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Antragsjahr ( $n$ ) berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ). Bei der Hochrechnung der Kosten und Erlöse handelt es sich um Prognosewerte.

Stellt sich nach Ablauf des Ausgleichsjahres ( $n + 2$ ) – aber vor der Überkompensationsprüfung – heraus, dass die tatsächliche Indexentwicklung im Ausgleichsjahr von der prognostizierten Indexentwicklung im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs um mehr als 2 Prozentpunkte je Indexreihe abweicht, erfolgt nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur der betroffenen Indexreihe, indem die tatsächliche Entwicklung zur Berechnung des vorläufigen Ausgleichs für die Indexreihe rückwirkend zu Grunde gelegt wird.

Der ex-ante-Ausgleichsbetrag und der Gesamtausgleich sind sodann zu korrigieren.

### 3.4 Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (erstes Ausgleichsjahr)

Die Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgt anhand einer Vergleichsbetrachtung der Erlöse nach dem Höchstarif und den fiktiven Erlösen auf der Grundlage eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs.

Die Berechnung des **Referenztarifs** erfolgt nach entsprechender Anwendung des § 39 PBefG unter Berücksichtigung sonstiger Ausgleichsleistungen (z. B. Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW, Schülerzeitkarten und Erstattungen im Ausbildungsverkehr, SGB IX, Fahrzeugförderung) und der Ist-Kosten der Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung. Der Referenztarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus, welche zusammen die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans beschreiben.

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Folgejahr ( $n + 2$ ) berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

#### Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

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

#### Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

- Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ) bestimmt.

#### Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifanwendung handelt, in Abzug gebracht; die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungstarif werden angerechnet. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich daraus, dass der fiktive Tarifanspruch durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) geleisteten Fahrplankilometer dividiert wird.

#### Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

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



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

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

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

- Sofern die Summe aller verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr (n + 1) den korrigierten Gesamtausgleich gem. Ziffer 1.9 aV übersteigt, erfolgt eine proportionale Abschmelzung der verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge.

### 3.4.1 Musterberechnung vorläufiger ex-ante-Ausgleich

Ausgangsjahr (n - 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
1	maßgebliche Einnahmen (Ist)	105	Unternehmensspezifische Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
1a	davon Ausgleich Kreis (Jedermann tariff)	20	
1b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt	70	
1c	davon sonstiges	15	
2	maßgebliche Kosten (Ist)	110	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
3	Angemessenheitskosten	105	Verkehrsspezifischer Angemessenheitswert nach Zu-/Abschlag für durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für das Ausgangsjahr (n - 1)
4 = min (2 ; 3)	maßgebliche Kosten (angemessen)	105	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten, die ggfs. auf den Angemessenheitswert zu begrenzen sind
Ausgleichsjahr (n + 1; Soll-Werte)			
Position			Erläuterung
5	Soll-Erlöse	88	Ermittlung der Soll-Erlöse durch Fortschreibung der maßgeblichen Einnahmen des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
5a	davon Ausgleich Kreis (Jedermann tariff)	0	Der Ausgleich für die Anwendung des Jedermann tariffs wird auf Null gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein
5b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt	72	
5c	davon sonstiges	16	
6	Soll-Kosten	110	Ermittlung der Soll-Kosten durch Fortschreibung der maßgeblichen Kosten (angemessen) des Ausgangsjahres (n-1) auf das Ausgleichsjahr (n+1)
Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
7 = 4,75% * 5b	Wagnisaufschlag	3,4	Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
8 = (6 - 5) + 7	vorläufiger ex-ante-Ausgleich	25,4	Vorläufiger ex-ante-Ausgleich als (positive) Differenz zwischen Soll-Kosten und Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags

### 3.4.2 Musterberechnung verbindlicher ex-ante-Ausgleich

#### Verbindlicher ex-ante-Ausgleich (erstes Ausgleichsjahr)

Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
1	Tarifeinnahmen	65	Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des Ausgleichsjahres (n + 1)
2	Verkehrsleistung im Kreisgebiet	30	Verkehrsleistung in Fahrplankilometern
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent	2,17	Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Fahrplankilometer

Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
4	maßgebliche Kosten (Ist)	108	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
5	betriebsnotwendiges Kapital	45	Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
6 = 6,5 % * 5	kalkulatorische Zinsen	2,9	Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt	75	Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
8 = 4,75 % * 7	kalkulatorischer Gewinn	3,6	Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2,0	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
10	sonstige Erlöse	20	Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
11=4+6+8-9-10	fiktiver Tarifanspruch	92,5	
12 = 11 / 2	fiktives Tarifäquivalent	3,08	Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifanspruch pro Fahrplankilometer

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,91	
14 = 13 * 2	verbindlicher ex-ante-Ausgleich	27,3	Verbindlicher ex-ante-Ausgleich als Differenz zwischen fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit der Verkehrsleistung

#### Verbindlicher ex-ante-Ausgleich (ab zweitem Ausgleichsjahr)

Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
1	Tarifeinnahmen	65	Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des Ausgleichsjahres (n+1)
2	Plan-Personenkilometer	95	Planmäßige Personenkilometer
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent	0,68	Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Plan-Personenkilometer

Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
4	maßgebliche Kosten (Ist)	108	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
5	betriebsnotwendiges Kapital	45	Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
6 = 6,5 % * 5	kalkulatorische Zinsen	2,9	Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt	75	Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
8 = 4,75 % * 7	kalkulatorischer Gewinn	3,6	Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2,0	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
10	sonstige Erlöse	20	Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
11=4+6+8-9-10	fiktiver Tarifanspruch	92,5	
12 = 11 / 2	fiktives Tarifäquivalent	0,97	Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifanspruch pro Plan-Personenkilometer

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,29	
14	Ist-Personenkilometer	90	
15 = 13 * min (2;14)	verbindlicher ex-ante-Ausgleich	26,1	Verbindlicher ex-ante-Ausgleich als Differenz zwischen fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit Minimum aus Plan- und Ist-Personenkilometern

### **3.5 Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (ab dem zweiten Ausgleichsjahr)**

Abweichend zu dem Verfahren im ersten Ausgleichsjahr erfolgt ab dem zweiten Jahr eine Berücksichtigung der Nachfrage. Dies erfolgt über den Ansatz der ermittelten Personenkilometer 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 antragstellende Unternehmen auf eine angepasste Berechnungsgrundlage.

### **Zu 4: Regelung zur Anpassung der Gewinnmarge bei Überschreitung des Angemessenheitswertes**

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird eine Gewinnmarge von 4,75 % bezogen auf den Umsatz im Fahrgastmarkt des jeweiligen Ausgleichsjahres als angemessen festgesetzt.

Überschreiten die Ist-Kosten des Unternehmens den Angemessenheitswert nach Anpassung an die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (je Verkehrsart), so verringert sich die zulässige angemessene Gewinnmarge nach folgendem Verfahren:

Überschreiten die Ist-Kosten den Angemessenheitswert um einen Prozentpunkt, so reduziert sich die angemessene Gewinnmarge um den gleichen Prozentwert.

#### **Beispiel:**

Angemessenheitswert = 3,00 Euro

→ zulässige Gewinnmarge = 4,75 % Umsatz (Normfall)

Ist-Wert = 4,50 Euro

→ Überschreitung des Angemessenheitswertes um 50 %

→ Reduzierung der zulässigen Gewinnmarge um 50 % = 2,375 % Umsatz (dynamische Untergrenze)

Ist-Wert = 2,50 Euro

→ Unterschreitung des Angemessenheitswertes

→ Keine Anpassung der zulässigen Gewinnmarge = 4,75 % Umsatz (feste Obergrenze)



## **Anlage 5 aV**

### **Durchführungsvorschriften und Trennungsrechnung**

- A) Durchführungsvorschriften zur Erstellung der Trennungsrechnung
- B) Trennungsrechnung (Muster)

## **A) Durchführungsvorschriften zur Erstellung der Trennungsrechnung**

### **1. Allgemeines**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

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

## **3. Anforderungen an die Trennungsrechnung**

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

Folgende Grundsätze sind sicherzustellen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden getrennt geführt und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
- Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.
- Für den Einsatz von Subunternehmern ist über das Subunternehmerentgelt (bezogene Leistung) und für sonstige Dienstleistungen Dritter, welche mehr als 5 % der Gesamtkosten des Verkehrsunternehmens ausmachen (große Dienstleister), über das Dienstleistungsentgelt eine Transparenz in Bezug auf die Personalkosten, die Fahrzeug- und die Kraftstoffkosten herzustellen. Das Verkehrsunternehmen stellt in den Subunternehmerverträgen und in den sonstigen Dienstleistungsverträgen sicher, dass entsprechende Angaben durch den Subunternehmer bzw. Dienstleister bereitgestellt werden. Die nachfolgenden Regelungen gelten für die Subunternehmer bzw. großen Dienstleister entsprechend.

## **4. Durchführungsvorschriften zur Aufteilung der Kosten und Erlöse**

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

### **4.1 Allgemeine Grundsätze**

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

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

### **4.2 Methodisches Vorgehen**

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

#### 1. Stufe (Verkehr / Nicht-Verkehr)

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

- Schienengüterverkehre
- Parkraumbewirtschaftung
- Reisebüro
- PKW-Werkstätten

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

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

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

## 2. Stufe (Linienverkehr / Nicht-Linienverkehr)

Auf der 2. Stufe werden die Linienverkehre nach §§ 42, 43 (sofern es sich um geöffnete Schülerverkehre handelt), 44 PBefG von weiteren straßengebundenen Verkehren bzw. anderen verkehrlichen Tätigkeiten getrennt. So sind insbesondere folgende Tätigkeiten von der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung abzugrenzen:

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

Hierbei sind je Kostenkategorie folgende Schlüssel anzuwenden:

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

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

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

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

### 3. Stufe (Linienverkehr je Linienbündel)

Die Kosten und Erlöse der verbleibenden Verkehre nach §§ 42, 43 und 44 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.



## **Anlage 6A: ex-ante-Anträge Ausbildungstarif**

### **a) Anhang 1: Antragsformular Ausbildungstarif**

**Anhang A: Nachweis Erlöse im Ausbildungsverkehr nach § 42 PBefG**

**Anhang B: Nachweis Erlöse im Ausbildungsverkehr nach § 43 PBefG**

### **b) Anhang 2: Definitionen, Ausgleichsberechnung**



## Anhang 1 Antragsformular Ausbildungstarif

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

Anschrift Bewilligungsbehörde
-------------------------------

### Finanzierungsantrag für den Kostenausgleich im Ausbildungsverkehr

Auskunft erteilt	Telefonnr.	Telefax-Nr./ E-Mail
Name und Sitz des Kreditinstituts	IBAN	BIC

Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen im Jahr \_\_\_\_\_ betragen \_\_\_\_\_. Die Einzelnachweise gemäß Anhang A und B sowie die Bescheinigung des VRR sind beigelegt.

### Erklärungen

Die Antragstellerin/der Antragsteller erklärt, dass

- ihr/ihm die Allgemeine Vorschrift bekannt ist und von ihm/ihr beachtet wird,
- die im Antrag einschließlich aller Antragsunterlagen gemachten Angaben vollständig und richtig sind,
- er/sie bei der Berechnung berücksichtigt hat, dass er/sie zum Vorsteuerabzug berechtigt ist (Preise ohne Umsatzsteuer),
- er/sie bis 31.12. des auf das Förderjahr folgenden Jahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorlegt (vgl. Anlage 5), dass die Voraussetzungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 eingehalten worden sind, sowie zur Frage, ab welchem Betrag eine Überkompensation vorliegt.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum                      rechtsverbindliche Unterschrift

**Anhang A:**

**Nachweis über den Erlös im Ausbildungsverkehr nach § 42 PBefG**

Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung erteilt am	Genehmigung endet am	Streckenlänge

**a) Erlös im Ausbildungsverkehr (Linienverkehr § 42 PBefG) insgesamt:**

---

**b) Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr:**

---

**Anhang B:**

**Nachweis über den Erlös im Ausbildungsverkehr nach § 43 Nr. 2 PBefG**

Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung erteilt am	Genehmigung endet am	Streckenlänge

**a) Erlös im Ausbildungsverkehr (Linienverkehr § 42 PBefG) insgesamt:**

---

**b) Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr:**

---

## **Anhang 2**

### **Definitionen, Ausgleichsberechnung**

#### **1. Zu gewährende Ausgleichsleistung**

Der nach der Richtlinie zu gewährenden Ausgleichsleistung liegt der nach folgender Ziff. 2 dieser Anlage zu berechnende Ausgleichsbetrag zugrunde. Die Ausgleichsleistung ist jedoch begrenzt auf den nach folgender Ziff. 3 dieser Anlage zu berechnenden Finanzierungsbetrag nach § 11a ÖPNVG NRW. Der Ausgleichsbetrag stellt nur die Soll-Ausgleichsleistung gem. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Der Finanzierungsbetrag ist dagegen begrenzt auf die Ausgleichsleistung, die sich nach Ziff. 3 dieser Anlage ergibt.

#### **2. Berechnung des Ausgleichsbetrags**

##### **2.1 Ausgleichsvoraussetzungen**

Im Verkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe von Ziff. 2.2 zu gewähren, wenn und soweit

1. Der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Ziff. 2.3 dieser Anlage zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, sowie
2. die Unternehmen die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs in der jeweiligen Fassung anwenden oder zumindest anerkennen.
3. Die von den Verkehrsunternehmen angewendeten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen darüber hinaus die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise in ihrer Höhe spätestens ab dem 1. August 2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten (vgl. § 12 Abs. 2 ÖPNVG NRW).

##### **2.2 Auszubildende**

Auszubildende im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind

1. schulpflichtige Personen bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres;
2. nach Vollendung des 15. Lebensjahres
  - a) Schüler und Studenten öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter privater
    - allgemeinbildender Schulen,
    - berufsbildender Schulen,
    - Einrichtungen des zweiten Bildungsweges,
    - Hochschulen, Akademien  
mit Ausnahme der Verwaltungsakademien, Volkshochschulen,  
Landvolkshochschulen;
  - b) Personen, die private Schulen oder sonstige Bildungseinrichtungen, die nicht unter Buchstabe a) fallen, besuchen, sofern sie auf Grund des Besuchs dieser Schulen oder Bildungseinrichtungen von der Berufsschulpflicht befreit sind oder sofern der Besuch dieser Schulen und sonstigen privaten

Bildungseinrichtungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz förderungsfähig ist;

c) Personen, die an einer Volkshochschule oder einer anderen Einrichtung der Weiterbildung Kurse zum nachträglichen Erwerb des Hauptschul- oder Realschulabschlusses besuchen;

d) Personen, die in einem Berufsausbildungsverhältnis im Sinne des Berufsbildungsgesetzes oder in einem anderen Vertragsverhältnis im Sinne des § 26 des Berufsbildungsgesetzes stehen, sowie Personen, die in einer Einrichtung außerhalb der betrieblichen Berufsausbildung im Sinne des § 43 Abs. 2 des Berufsbildungsgesetzes, § 36 Abs. 2 der Handwerksordnung, ausgebildet werden;

e) Personen, die einen staatlich anerkannten Berufsvorbereitungslehrgang besuchen;

f) Praktikanten und Volontäre, sofern die Ableistung eines Praktikums oder Volontariats vor, während oder im Anschluss an eine staatlich geregelte Ausbildung oder ein Studium an einer Hochschule nach den für Ausbildung und Studium geltenden Bestimmungen vorgesehen ist;

g) Beamtenanwärter des einfachen und mittleren Dienstes sowie Praktikanten und Personen, die durch Besuch eines Verwaltungslehrgangs die Qualifikation für die Zulassung als Beamtenanwärter des einfachen oder mittleren Dienstes erst erwerben müssen, sofern sie keinen Fahrtkostenersatz von der Verwaltung erhalten;

h) Teilnehmer an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbaren sozialen Diensten.

Die Berechtigung zum Erwerb von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß den Tarifbedingungen der VRR hat sich der Verkehrsunternehmer vom Auszubildenden nachweisen zu lassen. In den Fällen der Ziff. 2.2. 1. Absatz Nr. 2 Buchstaben a bis g geschieht dies durch Vorlage einer Bescheinigung der Ausbildungsstätte oder des Auszubildenden, in den Fällen der Ziff. 2.2 1. Absatz Nr. 2 Buchstabe h durch Vorlage einer Bescheinigung des Trägers der jeweiligen sozialen Dienste. In der Bescheinigung ist zu bestätigen, dass die Voraussetzung der Ziff. 2.2 1. Absatz Nr. 2 gegeben ist. Die Bescheinigung gilt längstens ein Jahr.

## 2.3 Ausgleichshöhe

Als Ausgleich werden der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ertrag, der in den in Ziff. 2.1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personenkilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten gewährt.

### 2.3.1 Personenkilometer

Personenkilometer werden durch Multiplikation der Linienbeförderungsfälle mit der mittleren Reiseweite ermittelt. Die zur Ermittlung der Personenkilometer maßgeblichen Linienbeförderungsfälle des unter Ziff. 2.2 definierten Personenkreises ergeben sich aus der Einnahmearteilung des VRR hinsichtlich der noch verwendeten Tarifstellen. Es werden nur die in als Schulfahrten definierten Zeiten erfassten Linienbeförderungsfälle berücksichtigt. Näheres regelt der Einnahmearteilungsvertrag des VRR und die VRR-Einnahmearteilungsrichtlinie.

Die Ausgleichsleistungen werden aus Gründen der Gleichbehandlung sowie zur Verwaltungsvereinfachung mit der Maßgabe gewährt, dass die für das Jahr 2006 festgesetzte mittlere Reiseweite gemäß § 3 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusgIV) für die Ermittlung des Ausgleichsbetrags bis einschließlich des Jahres 2015 zugrunde gelegt wird.

Wurde für ein Verkehrsunternehmen im Jahr 2006 keine mittlere Reiseweite gemäß § 3 PBefAusgIV festgesetzt, so werden bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrags folgende Durchschnittswerte zugrunde gelegt:

- 5 Kilometer, wenn überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr,
- 8 Kilometer, wenn überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr)

betrieben wird.

Haben die Unternehmen nach 2006 neue Reisweitenermittlungen vorgenommen, können auch diese zugelassen werden.

Wird in diesem Fall oder bei Ablauf der Festschreibung der mittleren Reiseweite nachgewiesen, dass von den Durchschnittswerten dieser mittleren Reiseweite im Ausbildungsverkehr jeweils um mehr als 25 vom Hundert (nach oben oder nach unten) abgewichen wird, sind der Berechnung des Ausgleichsbetrags die nachgewiesenen Werte zugrunde zu legen und festzuschreiben. Die Abweichung von dem Durchschnittswert für die mittlere Reiseweite ist nachzuweisen

1. auf Grund der verkauften Streckenzeitfahrausweise nach den erfassten tatsächlichen Entfernungen,
2. nach den mittleren Werten der Entfernungsstufen der genehmigten Beförderungsentgelte,
3. durch Verkehrszählung oder
4. in sonstiger geeigneter Weise.

### 2.3.2 Durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten

Für die Festlegung der pauschalen Kostensätze gemäß Ziff. 2.3 gelten die in der Anlage zur PBefAusgIV aufgeführten Kostenbestandteile. Soweit in dieser Anlage nichts Anderes festgelegt ist, ist in Zweifelsfällen sinngemäß nach den Leitsätzen für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten, Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21. November 1953 (BAnz. Nr. 244 vom 18. Dezember 1953) zu verfahren; hierbei bleiben kalkulatorische Kosten, soweit sie in der Anlage nicht ausdrücklich aufgeführt sind, außer Ansatz. Die Kostensätze in Cent/Pkm werden wie folgt festgelegt:

#### **Kostensatzgruppe**

#### **Kostensatz in Cent/Pkm für das Basisjahr 2006 (letztmalige Festlegung durch das Land NRW)**

1 (Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen oder O-Bussen und Omnibussen betreiben.)

26,05

2 (Unternehmen, die überwiegend Orts- und

Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben.)	20,36
3 (Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit bis zu 100 000 Einwohnern betreiben.)	17,16
4 (Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr (Überlandlinienverkehr) mit Omnibussen betreiben.)	12,96

Diese Kostensätze unterliegen einer jährlichen Aktualisierung des VRR. Bei der Fortschreibung der Parameter bzw. der Indexierung übernimmt der Kreis zur Vereinfachung des Verfahrens die von den VRR jährlich neu bestimmten Werte.

### 2.3.3 Erträge

Als Erträge im Sinne von Ziff. 2.3 sind die Einnahmeansprüche des unter Ziff. 2.2 definierten Personenkreises aus der Einnahmeaufteilung des VRR, die Einnahmen aus landesweiten und verbundübergreifenden Tarifen, die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt im Ausbildungsverkehr und die von den Verkehrsunternehmen vereinnahmten Eigenanteile für Schülertickets gemäß § 97 SchulG NRW anzusetzen.

## 3. Berechnung des Finanzierungsbetrages

3.1 Das Land gewährt dem Kreis Kleve aus Landesmitteln eine jährliche Pauschale. Sie beträgt seit dem Jahr 2012 landesweit jährlich 130 Millionen EUR. Der auf den Kreis Kleve entfallende Anteil ergibt sich gem. der Aufteilung in Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW.

Die Pauschale wird gemäß Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW auf die Aufgabenträger verteilt im Verhältnis des auf sie örtlich entfallenden Anteils an den landesweit für das Kalenderjahr 2008 im Jahr 2009 festgesetzten Ausgleichsansprüchen nach § 45a PBefG. Die Zuordnung der Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im Jahr 2008 insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Maßgeblich ist die jeweils gültige Fassung der VV-ÖPNVG NRW.

3.2 Der Kreis setzt den sich aus der Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW ergebenden Vomhundertsatz der auf den Kreis Kleve entfallenden Pauschale als Ausgleich zu den Kosten ein, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 an die Verkehrsunternehmen sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Reichen diese Finanzierungsbeträge nicht aus, um sämtliche nach Ziff. 2 berechneten Ausgleichsansprüche zu erfüllen, werden diese im Verhältnis der Finanzierungsbeträge zur Summe aller nach Ziff. 2 berechneten Ausgleichsbeträge gekürzt. Im Falle einer Änderung der Aufgabenträgerschaft sind die Anteile entsprechend anzupassen.

3.3 Im Jahr 2011 wurden 12,5 vom Hundert der auf den Aufgabenträger entfallenen Ausbildungsverkehr-Pauschale diskriminierungsfrei anhand des Schlüssels der Ziff. 3.2 als weiteren 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 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, an die bedienenden öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Dabei werden die im Rahmen der Abwicklung der Verteilung anfallenden Verwaltungskosten einbehalten.

Seit dem Jahr 2012 können die 12,5 %-Mittel abzüglich des Verwaltungskostenanteils für die Umsetzung des Höchsttarifs für andere Zwecke des ÖPNV im Sinne des § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW verwendet werden. Die Mittel können dann wahlweise auch zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Wird eine Verwendung der 12,5 %-Fördermittel für andere Zwecke als die Förderung des Höchsttarifs vorgenommen, erfolgt die Verteilung der Fördergelder jeweils im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags nach der VO (EG) Nr. 1370/2007.

**Die Härtefallregelung des Erlasses des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 21.12.2010 kann zur Anwendung kommen.**



## **Anlage 6B: ex-ante-Anträge Jedermannentarif**

An den  
Kreis.....

### Vorläufiger ex-ante-Ausgleich

**Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des VRR-Tarifs aus der allgemeinen Vorschrift des Kreises vom ..... gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (vorläufiger ex-ante-Ausgleich)**

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung)

Name:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Straße:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Ort:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: \_\_\_\_\_

Die Antragsfrist endet am \_\_\_\_\_.

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Kreis..... zu senden.

Für das Antragsjahr \_\_\_\_\_ wird ein vorläufiger Ausgleich in Höhe von  
\_\_\_\_\_ € beantragt.

Für das Antragsjahr \_\_\_\_\_ wird für die Übererfüllung von Standards  
gem. Ziffer 7 aV  
\_\_\_\_\_ € beantragt.

Weitere Einzelheiten zu den geplanten Maßnahmen und die Darlegung der Aufwandsschätzung ergeben sich aus den beigefügten Unterlagen.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei investiven Maßnahmen alle Fördermöglichkeiten in Anspruch zu nehmen und offenzulegen sind, sowie der Zeitpunkt der Umsetzung dem Kreis mitzuteilen ist.

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach §§ 42 – 44 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Oberfinanzdirektion Hannover vom 12.03.1997 zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die ermittelten Ansprüche sind

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

\_\_\_\_\_  
Ort Datum | Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Stempel

Anlagen

Abrechnungsblatt / Abrechnungsfomular

Hinweis auf Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit nach § 264 StGB

An  
Kreis.....

### Verbindlicher ex-ante-Ausgleich

**Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des VRR-Tarifs aus der allgemeinen Vorschrift des Kreises vom ..... gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (verbindlicher ex-ante-Ausgleich)**

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung)
Name: _____ _____
Straße: _____ _____
Ort: _____ _____
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____

Die Antragsfrist endet am _____.
----------------------------------

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Kreis..... zu senden.
---

Für das Antragsjahr _____ wurden _____ Fpl-km erbracht.
Die Verkehrsleistung weicht von Anlage 2 um +/- _____ Fnl-km ab

Für das Antragsjahr _____ wurde eine Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 7 aV beantragt und bewilligt.
<input type="checkbox"/> Maßnahmen wurden
<input type="checkbox"/> vollumfänglich und fristgerecht umgesetzt am: _____
teilweise und / oder verspätet umgesetzt am : _____



Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach §§ 42 – 44 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Oberfinanzdirektion Hannover vom 12.03.1997 zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

_____ Ort Datum Unterschrift	_____ Stempel
---------------------------------	------------------

Anlagen

Abrechnungsblatt / Abrechnungsfomular

Hinweis auf Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit nach § 264 StGB

## **Anlage 7 aV ex-post-Kontrolle und Nachweise**

### **Nachweise der ex post-Kontrolle**

Der Nachweis des Unternehmens und der von ihm beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. Wirtschaftsprüfers muss alle in den nachfolgenden Formularen genannten Angaben enthalten. Dies wird über die Verwendung der Formulare sichergestellt.

An  
Kreis.....

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

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

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

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

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

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

Es wird weiter bestätigt, dass die in die Berechnung eingestellten Kosten und Erlöse ausschließlich solche sind, die auf Leistungen im Sinne der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind. Die zu Grunde gelegten Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik. Sie sind identisch mit den in Anlage 2 zu dieser Bestätigung genannten Fahrleistungen des Unternehmens \_\_\_\_\_.

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

**Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers**

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Wirtschaftsprüfers  
Testat-Stempel

## Anlage 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Es wurde durch das Unternehmen \_\_\_\_\_ eine Berechnung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrags gemäß der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift des Kreises entsprechend dem unten folgenden Rechenweg vorgenommen. Dabei errechnete sich der maximal zulässige Ausgleichsbetrag aus der Summe der unten genannten Werte unter den Ziffern 1., 2. und 3.

Grundlage für die Berechnung war gemäß der Ziffer 3 der allgemeinen Vorschrift ein Soll-Ist-Abgleich im Hinblick auf die Kosten. Gemäß der Trennungsrechnung des Unternehmens \_\_\_\_\_ für das Jahr \_\_\_\_\_ betragen die Ist-Kosten \_\_\_\_\_ Euro.

Der Wert übersteigt/unterschreitet die vom Kreis ausgewiesenen Soll-Kosten in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro um \_\_\_\_\_ Euro.

Gemäß der Trennungsrechnung des Unternehmens \_\_\_\_\_ für das Jahr \_\_\_\_\_ betragen die Ist-Erlöse \_\_\_\_\_ Euro.

1. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift wurden die Kosten von den Erlösen abgezogen. Es verbleibt eine negative Differenz von \_\_\_\_\_ Euro.
2. Auf der Basis der vorgenannten Zahlen wurde ein etwaiger Bonus entsprechend den Vorgaben der Ziffer 6 der allgemeinen Vorschrift errechnet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffer 6 der allgemeinen Vorschrift beträgt der Bonus \_\_\_\_\_ Euro.
3. Es wurde eine Berechnung des angemessenen Gewinnzuschlags vorgenommen. Der auf diese Weise errechnete angemessene Gewinnzuschlag beträgt \_\_\_\_\_ Euro.

Der entsprechend des obigen Rechenwegs ermittelte maximal zulässige Ausgleichsbetrag des Unternehmens \_\_\_\_\_ für das Jahr \_\_\_\_\_ beträgt \_\_\_\_\_ Euro.

Der durch den Kreis ermittelte vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Unternehmen \_\_\_\_\_ beträgt \_\_\_\_\_ Euro. Der korrigierte ex-ante-Ausgleich beläuft sich auf \_\_\_\_\_ Euro.

Die Summe der bisherigen Abschlagszahlungen an das Unternehmen \_\_\_\_\_ beträgt \_\_\_\_\_ Euro.

Auf Grundlage der obigen Werte ergibt sich

eine Überzahlung von \_\_\_\_\_ Euro und / oder

eine Überkompensation von \_\_\_\_\_ Euro.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Wirtschaftsprüfers  
Testat-Stempel





## 1 Allgemein

Die Trennungsrechnung setzt sich aus vier Hauptblöcken zusammen:

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

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

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

## 2 Basisdaten

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

## 3 Trennungsrechnung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4 Ergänzende Abfrageparameter

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

Hinsichtlich der Kilometerleistungen gelten die folgenden Begriffsverständnisse:

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

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

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

### Anlage 3 Unternehmensklärung zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

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

Kreis	Linie/ Linienbündel	Gesamtkilometer gemäß Anlage 2	Ist-Kilometer im Ausgleichsjahr

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

---

---

---

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

---

---

---

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

Bestätigung des Antragsstellers

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Antragsstellers  
Firmenstempel

## **Anlage 8 aV**

### **Klimastandards**

- A) Ziele des Kreises zur Einführung eines fiktiven Klimatickets
- B) Umsetzungsstrategie
- C) Leitlinien zur Bewilligung eines Tarifzuschlags
- D) Antragsvoraussetzungen

## **A) Ziele des Kreises zur Einführung eines fiktiven Klimatickets**

Die Erreichung der Klima- und Umweltziele kann nur mit technologischen Veränderungen (Antriebswende) erreicht werden. Der Kreistag des Kreises Kleve hat am 01.07.2021 die Herstellung der Klimaneutralität möglichst bis zum Jahr 2035 beschlossen.

Aufgrund der bestehenden Liniengenehmigungen im ÖPNV kann bis zum Jahr 2029 keine verbindliche Vorgabe durch den Kreis zum Einsatz alternativer Antriebstechniken getroffen werden. Der Kreis kann daher lediglich Anreize begründen. Dies erfolgt im Wege des sog. „fiktiven Klimatickets“ als nachfragebezogener, tariflicher Zuschuss im Wege der aV.

Der Kreis setzt damit die gesetzliche Zielbestimmung nach § 1a PBefG um, wonach bei Anwendung dieses Gesetzes die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen sind. Diese Verpflichtung richtet sich an Aufgabenträger, Unternehmen und Genehmigungsbehörden. Sofern die Unternehmen Maßnahmen im Sinne der neuen Zielbestimmung ergreifen, sind diese durch den Kreis zu ergänzen und zu unterstützen.

Der Kreis setzt damit auch die Vorgaben nach Art. 2a VO (EG) Nr.1370/2007 um, wonach die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einklang mit den politischen Zielen des Kreises stehen müssen. Da der Einsatz alternativer Antriebstechniken über die bestehende VRR-Tarifstruktur durch die Unternehmen nicht durch Fahrgeldeinnahmen am Markt refinanziert werden kann, ist in Übereinstimmung mit dem Klimabeschluss des Kreises ein Klimazuschlag in Ergänzung zum VRR-Tarif zu gewähren, welcher jedoch nicht durch die Fahrgäste, sondern durch den Kreis getragen wird. Die Unternehmen wenden daher zur Gewinnung neuer Fahrgäste den VRR-Tarif als Höchstattarif für alle Fahrgäste an.

## **B) Umsetzungsstrategie**

Die Ziele des Kreises zum Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge werden durch die entsprechende, freiwillige Umsetzung der durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) flankierend unterstützt.

Eine Berücksichtigung des Einsatzes emissionsfreier Fahrzeuge, welche den Standards nach dem SaubFahrzeugBeschG entsprechen, kann nur im Wege eines Tarifizuschlags als Aufschlag auf den Höchstattarif gewährt werden. Die Höhe des Ausgleichs ist anhand der vom Unternehmer nachzuweisenden spezifischen Mehrkosten, der geplanten Verkehrsleistung und einer Nachfragekomponente zu ermitteln. Dabei ist der fiktive Tarifizuschlag entsprechend der Regelungen zur Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG zu bestimmen, wobei jedoch keine kalkulatorischen Positionen einzubeziehen sind.

Da die Gewährung eines ex-ante-Ausgleichs das Risiko einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedsstaaten begründen kann, ist auch im Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 das Verfahren zur Ermittlung des ex-ante-Ausgleichs näher zu regeln.

Der ex-ante-Ausgleich ist auf den für die Erreichung des Ziels notwendigen Umfang zu begrenzen.

Weder besteht ein Anspruch auf Berücksichtigung, noch ein Anspruch auf Vollaussgleich. Die Ausgleichsgewährung erfolgt gegenüber allen antragstellenden Unternehmen nach gleichen Grundsätzen. Die Höhe des Ausgleichs erfolgt unter Haushaltsvorbehalt.

## C) Leitlinien zur Bewilligung eines Tarifzuschlags

### I. Anwendungsbereich (Verkehre anderer Art)

Der Anwendungsbereich des „fiktiven Klimatickets“ innerhalb der aV ist eröffnet, wenn durch den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge die Erreichung der Klima- und Umweltziele des Kreises gefördert wird und der konkrete Einsatz erforderlich, geeignet und angemessen ist.

Der Anwendungsbereich ist eröffnet, wenn Fahrgäste mit den emissionsfreien Fahrzeugen im ÖPNV befördert werden. Der Ausgleich erfolgt nachfrageabhängig. Für diesen Einsatz können Mehraufwendungen für den

- **Erwerb oder das Leasing von emissionsfreien Fahrzeugen,**
- **Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur** für emissionsfreie Fahrzeuge

Berücksichtigung finden.

### II. Prüfungsschema für die Bewilligung eines fiktiven Klimazuschlags

Mehraufwendungen zum Erreichen der Klima- und Umweltziele können unter zwei materiellen Voraussetzungen — eine positive und eine negative — berücksichtigt werden.

Die Prüfung erfolgt durch den Kreis oder durch eine vom Kreis anerkannte Person oder Stelle.

- a) Die **positive Voraussetzung** besagt, dass die Mehraufwendungen die **Erreichung der Klima- und Umweltziele des Kreises fördern müssen**.

#### **Ermittlung des Ausgleichsziels**

Der Antragsteller hat darzulegen, ob und wie die Mehraufwendungen zu den klima-, umwelt- und energiepolitischen Zielen des Kreises beitragen werden und insbesondere inwieweit die Mehraufwendungen einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Dazu hat der Antragsteller z.B. folgende Angaben zu machen:

- **Fahrzeugmerkmale**  
Berücksichtigungsfähig sind nur emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne des SaubFahrzeugBeschG.
- **Infrastrukturmerkmale**  
Berücksichtigungsfähig sind nur Einrichtungen, welche dem Laden bzw. Betanken der emissionsfreien Fahrzeuge im Sinne des SaubFahrzeugBeschG dienen. Merkmale, welche sich nach dem 2. Förderaufruf der „Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ oder entsprechender Nachfolgeregelungen ergeben, gelten als zugestanden. Darüberhinausgehende Infrastruktureinrichtungen bedürfen einer gesonderten Begründung.

- **Geplante Fahrzeuganzahl pro Jahr**

Der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge setzt die Verfügbarkeit geeigneter Lade- bzw. Tankinfrastruktur voraus. Um dies im Geltungsbereich der aV sicherzustellen, soll für den Einsatz von batterie-elektrischen, emissionsfreien Fahrzeugen bis 31.12.2024 ein Fahrzeug im Verhältnis zu einem Ladepunkt verfügbar sein (sog. Flottenbetrachtung). Für die Folgejahre wird der Kreis unter federführender Beteiligung der Verkehrsunternehmen eine erneute Abschätzung des Verhältnisses unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie im Sinne eines effizienten Lademanagements vornehmen.

Das antragstellende Verkehrsunternehmen wird hierzu erstmals für das Ausgleichsjahr 2025 ein Ladeinvestitions- und Managementkonzept vorlegen, welches mindestens für die kommenden drei Jahre den Bedarf an weiterer Ladeinfrastruktur dokumentiert. Anträge zum Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen sind nur dann genehmigungsfähig, wenn die Mindestquote im Kreisgebiet gewahrt ist. Maßgeblich für die Betrachtung ist das erste geplante Jahr der Betriebsaufnahme der Fahrzeuge.

Kann das antragstellende Unternehmen das geforderte Regelverhältnis im Rahmen der Flottenbetrachtung nicht selber sicherstellen, ist eine Verpflichtungserklärung beizufügen, aus der sich Art, Umfang und Ort der Infrastruktur für das Laden von einem E-Fahrzeug durch einen Dritten ergibt.

Sofern der Antragsteller geltend macht, dass von dem Regelverhältnis abgewichen werden muss, hat er hierfür den Nachweis zu führen. Andernfalls ist die Fahrzeuganzahl auf das Regelverhältnis zu begrenzen.

- **Geplante Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge**

Im Rahmen des Antrages hat der Antragsteller zu erklären, ob die geplanten Ausstattungsmerkmale dem Referenzfahrzeug (Diesel) entsprechen.

Ausstattungsmerkmale, welche den Angaben nach dem 2. Förderaufruf der „Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ oder entsprechender Nachfolgeregelung entsprechen, gelten als zugestanden. Überschreiten die geplanten Ausstattungsmerkmale die des Referenzfahrzeuges, ist dem Antrag eine Quantifizierung der hierdurch bedingten Mehrkosten (Euro) beizufügen.

Wird ein zusätzliches (Reserve-)Fahrzeug beschafft, so ergibt sich der Fahrzeugtyp aus der jeweiligen überwiegend eingesetzten Fahrzeugklasse.

- **Geplante Verkehrsleistung (Pkm-Soll)**

Die Erstattung des Klimatickets erfolgt nachfragebezogen. Für die ersten Ausgleichsjahre bis zu einer Neuerhebung im VRR wird die geplante Verkehrsleistung mit 80% der im Jahr 2017 ermittelten Personenkilometer (Pkm) für das jeweilige antragstellende Verkehrsunternehmen berücksichtigt.

Etwaige Leistungsveränderungen zum ersten Ausgleichsjahr (Basisjahr) können Berücksichtigung finden, sofern dies vom Unternehmen beantragt und prüffähig nachgewiesen wird.

- **Erbrachte Verkehrsleistung (Pkm-Ist)**  
Um etwaige Abweichungen in der Nachfrage berücksichtigen zu können, erfolgt im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrags eine Betrachtung der tatsächlichen Nachfrage (Pkm-Ist). Hierzu wird auf die letzten verfügbaren Daten des VRR zurückgegriffen. Der Antragsteller hat hierzu die erbrachte Verkehrsleistung nachzuweisen. Der Nachweis erfolgt in der Regel anhand der im VRR durchgeführten Erhebung. Sofern die Erhebung den Zeitraum von drei Jahren überschreitet, ist die letzte verfügbare Erhebung maßgeblich, sofern sich Kreis und Verkehrsunternehmen nicht zuvor auf eine abweichende Bewertungsgrundlage verständigt haben.
- **Geplante Ladeinfrastruktur**  
Für den Einsatz von E-Fahrzeugen muss eine verfügbare, geeignete Infrastruktur gewährleistet sein (siehe oben). Dies erfolgt grundsätzlich in einem Verhältnis von mindestens einer ortsfesten Infrastruktur zu einem Fahrzeug. Maßgeblich ist das erste geplante Jahr der Betriebsaufnahme der jeweiligen beantragten Fahrzeuge. Sofern das antragstellende Unternehmen das geforderte Verhältnis der Flottenbetrachtung nicht selber sicherstellen kann, ist eine Erklärung beizufügen, aus der sich Art, Umfang und Ort der Infrastruktur für das Laden von E-Fahrzeugen ergibt. In der Erklärung hat sich sodann ein Dritter zu verpflichten, durch seinen Beitrag zur Errichtung von Ladeinfrastruktur das geforderte kreisweite Verhältnis von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des E-Fahrzeuges zu gewährleisten.

Ab dem Jahr 2025 ist das im abgestimmten Ladeinvestitions- und Lademanagementkonzept vorgesehene Verhältnis maßgeblich.

Sofern der Antragsteller geltend macht, dass von dem Regelverhältnis abgewichen werden muss, hat er hierfür den Nachweis zu führen.

### **Anreizeffekt**

Ein Anreizeffekt ist gegeben, wenn der Tarifizuschlag dazu führt, dass der Antragsteller sein Verhalten ändert und zusätzliche wirtschaftliche oder umweltfreundlichere Tätigkeiten aufnimmt, die er ohne zusätzliche Ausgleichsmittel nicht, nur in geringerem Umfang oder auf andere Weise aufgenommen hätte.

- **Kein Ausgleich für Ohnehin-Kosten**  
Der Tarifizuschlag darf den Antragsteller weder von Kosten einer Tätigkeit entlasten, die er ohnehin aufgrund von normativen Bestimmungen durchführen muss, noch das übliche Geschäftsrisiko seiner Wirtschaftstätigkeit ausgleichen.

Zum Nachweis eines Anreizeffekts müssen der Sachverhalt und das wahrscheinliche kontrafaktische Szenario ohne die zusätzlichen Ausgleichsmittel ermittelt werden. Der Kreis muss hierzu auch auf eine Eigenerklärung des antragstellenden Unternehmens zurückgreifen. Dazu hat der Antragsteller grundsätzlich eine Vergleichsbetrachtung im Sinne einer Alternativbeschaffung vorzulegen.

Sofern ein Zuwendungsbescheid des Bundes oder des Landes für die Bewilligung einer investiven Förderung vorliegt, können die über die Zuwendung erfassten Maßnahmen auch Gegenstand zur Ermittlung des Tarifizuschlages sein.



- **Sonstige Infrastrukturmaßnahmen**  
Für Maßnahmen, welche nach der Bundes- und / oder Landesregelung nicht berücksichtigungsfähig sind (z.B. Grundstücksflächen, Netzanschluss, Stromübertragungskosten zum Transformator) ist durch den Antragsteller darzulegen, dass die sonstigen Maßnahmen für den Einsatz der emissionsfreien Fahrzeuge notwendig sind. Dabei gilt jedoch der Grundsatz, dass solche sonstigen Maßnahmen in der Regel nicht berücksichtigungsfähig sind.
- **Sonstige Maßnahmen**  
Die Berücksichtigung von möglichen Kosten für „sonstige Maßnahmen“ (z.B. Personal, Schulung) ist ausgeschlossen.
- **Multikausale Investitionen**  
Im Bereich der ortsfesten Infrastruktur sind für die Herstellung der Betriebsfähigkeit multikausale Investitionen für das Gesamtsystem vorzunehmen (z.B. Transformator). Zur Berücksichtigung multikausaler Investitionen ist ein Investitionsplan vorzulegen. Im Investitionsplan ist eine jahresscharfe Zuordnung der spezifischen Mehrkosten vorzunehmen. Multikausale Investitionen werden dabei der Erbringung der Verkehrsleistung entsprechend dem Regelverhältnis Fahrzeug / Ladesäule für das jeweilige Ausgleichsjahr zugeordnet, es sei denn, der Antragsteller kann eine Härtefallregelung aufgrund seiner unternehmensindividuellen Situation darlegen.

**Kein „vorzeitiger Maßnahmenbeginn“**

Mit der Maßnahme darf nicht vor der Bewilligung durch den Kreis begonnen worden sein, es sei denn, der Kreis gestattet den vorzeitigen Maßnahmenbeginn.

- b) Die negative Voraussetzung besagt, dass die zusätzlichen Ausgleichsmittel die **Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern dürfen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.**

Der Tarifzuschlag bezieht sich auf den Geltungsbereich der aV. Es ist sicherzustellen, dass aus der Anwendung des Tarifzuschlags weder dem Eigentümer der Fahrzeuge und der ortsfesten Infrastruktur, noch dem Betreiber und dem Verkehrsunternehmen ein unzulässiger Vorteil entsteht, der geeignet ist, dem gemeinsamen Interesse zuwiderzulaufen. Dies ist ggf. im konkreten Bescheid über Nebenbestimmungen sicherzustellen.

Denkbare Nebenbestimmungen können zum Beispiel sein:

- der Betreiber der ortsfesten Infrastruktur wird verpflichtet, allen konzessionierten Verkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zur ortsfesten Infrastruktur zu gewähren (Diskriminierungsfreiheit);
- der Betreiber der ortsfesten Infrastruktur wird verpflichtet, den Ladestrom für die Dauer der zugrunde gelegten Abschreibung der ortsfesten Ladeinfrastruktur zu marktüblichen Konditionen an die Endverbraucher abzugeben, wobei die Infrastrukturkosten nur in dem Umfang der Eigenbeteiligung Berücksichtigung finden können (gleicher Zugangsanspruch);
- vollständige Rückforderungen bei zweckwidrigem Einsatz;
- als Ladestrom darf für die Dauer der zugrunde gelegten Abschreibung lediglich Ökostrom verwendet werden;
- Festlegung etwaiger Sanktionen bei Verstößen gegen das Regelverhältnis von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur.

## **Minimierungspflicht**

Erforderlichkeit: Der Tarfzuschlag muss auf eine Situation ausgerichtet sein, in der er eine wesentliche Verbesserung bewirken könnte, die der Antragsteller allein nicht herbeiführen kann. Dies ist der Fall, wenn der Tarfzuschlag als intendiertes Verhalten ein bestehendes Marktversagen behebt.

Der Tarfzuschlag darf nur auf die Behebung eines verbleibenden Marktversagens ausgerichtet sein, d. h. auf die Fälle, die durch andere Strategien und Maßnahmen nicht behoben wurden oder werden können.

Geeignetheit der Maßnahme: Die geplante Beihilfemaßnahme muss ein geeignetes Instrument für die Verwirklichung des mit der Beihilfe angestrebten Ziels sein, d. h. es darf kein Politik- und Beihilfeinstrument geben, mit dem dieselben Ergebnisse erzielt werden könnten, aber geringere Verzerrungen bewirkt würden.

Der Kreis prüft insoweit, ob und ggf. welche alternativen Maßnahmen zur Erreichung des Ziels erforderlich und geeignet sind. Die Maßnahmen werden quantifiziert und der geplanten Maßnahme gegenübergestellt.

## **Angemessenheit der Maßnahme**

Mehraufwendungen werden als angemessen erachtet, wenn der Mehraufwand je Antragsteller auf das Minimum beschränkt ist, das für die Durchführung des geförderten Vorhabens bzw. der geförderten Tätigkeit erforderlich ist.

Die Mehraufwendungen werden als auf das für die Durchführung des geförderten Vorhabens bzw. der geförderten Tätigkeit erforderliche Minimum beschränkt angesehen, wenn sie den zur Verwirklichung des Ziels der aV erforderlichen zusätzlichen Nettokosten (Finanzierungslücke) entsprechen, die im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario, bei dem kein zusätzlicher Ausgleich gewährt wird, anfallen. Diese Nettomehrkosten bestimmen sich anhand eines Vergleichs der Differenz zwischen den erwirtschafteten Einnahmen und den Kosten (einschließlich Investitionen und Betrieb) des unterstützten Vorhabens und der entsprechenden Differenz bei dem Vorhaben, das der Antragsteller aller Wahrscheinlichkeit nach ohne zusätzliche Ausgleichsmittel durchführen würde.

## **III. Grundsatzverfahren**

Der Antragsteller muss zur Ermittlung der Finanzierungslücke für das tatsächliche Szenario und für ein plausibles kontrafaktisches Szenario eine Quantifizierung vorlegen, in der alle wesentlichen Kosten und Einnahmen während der Lebensdauer des Vorhabens erfasst werden. Der Kreis prüft dann, ob dieses kontrafaktische Szenario realistisch ist. Der Antragsteller muss die jedem Aspekt der Quantifizierung zugrundeliegenden Annahmen begründen und die angewandten Methoden erläutern und rechtfertigen.

Der berücksichtigungsfähige Mehraufwand für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben wird entsprechend der Tarifprüfung nach § 39 PBefG in einen Tarfzuschlag überführt, wobei jedoch - in Abweichung zu den Leitsätzen für die Preisermittlung (LSP) - kalkulatorische Positionen keine Berücksichtigung finden. Die so ermittelten Selbstkosten werden in Bezug gesetzt zur Verkehrsleistung nach Pkm. Maßgeblich sind insoweit die Pkm der Bestandsflotte.

Das Verfahren zur Bestimmung des ex-ante-Ausgleichs ist zweistufig gestaltet. Zunächst ist vor dem Ausgleichsjahr der ex-ante-Ausgleich (vorläufig) zu ermitteln (dazu unter a), welcher nach dem Ausgleichsjahr im Rahmen eines ex-ante-Ausgleichs (verbindlich) korrigiert wird (dazu unter b). Im Anschluss daran erfolgt eine Überkompensationsprüfung (dazu unter c).

#### a) Stufe 1: ex-ante-Ausgleich (vorläufig)

##### 1) Ermittlung „spezifische Mehrkosten“

Spezifische Mehrkosten für den Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen können für folgende Investitionsobjekte erfolgen:

- **Fahrzeuge:** Der Nachweis weist die spezifischen Mehrkosten für die Beschaffung des emissionsfreien Fahrzeuges im Vergleich zu einem gleich geeigneten Referenzfahrzeug nach. Wird ein zusätzliches (Reserve-)Fahrzeug beschafft, so ergibt sich das Referenzfahrzeug aus der jeweiligen zu beschaffenden Fahrzeugklasse. Die Prüfung der Notwendigkeit eines Reservefahrzeuges und die Anforderungen an die Fahrzeugklasse erfolgt im Wege der Einzelfallprüfung nach pflichtgemäßen Ermessen.

Der berücksichtigungsfähige Mehraufwand für den Einsatz emissionsfreier **Fahrzeuge** ist auf die Höchstwerte begrenzt, welche sich aus der jeweils geltenden Bundesförderrichtlinie des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) oder entsprechender Nachfolgeregelung ergeben (s. Abbildung).

- **Ortsfeste Infrastruktur:** Mehrkosten können sich aus der Errichtung und Vorhaltung der notwendigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur ergeben, welche als notwendige Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge verfügbar sein muss. Der Kreis entscheidet im Einzelfall nach pflichtgemäßen Ermessen, welche Objekte und ggf. Maßnahmen zur Inbetriebnahme der Objekte im Rahmen des Klimatickets Berücksichtigung finden können (z.B. Kosten für Ladesäule, Lademast, Pantograph, ggf. Transformator, ggf. Betriebshoferweiterung, ggf. Anschlusskosten an Stromnetz, ggf. Brandschutzeinrichtungen etc.).

Von den Kosten sind die geplanten Investitionsförderungen (Bund und / oder Landesförderung) abzuziehen. Das Unternehmen weist die entsprechenden spezifischen Mehrkosten und die beantragte Förderung in seinem Antrag aus.

Abbildung: Preisobergrenzen als Nettopreise je Antriebstechnologie für Neu- und Umrüstfahrzeuge im Vergleich zur Dieselreferenz

EG-Fahrzeug-klasse	Diesel-referenz	1.1 Batterie	1.2 Brennstoffzelle	1.3 Biome- than	1.1 Batterie (Umrüstung)	1.2 Brennstoffzelle (Umrüstung)
<b>Klein (M2) Sprinterbasis, bis 8m</b>	120.000 Euro	270.000 Euro	340.000 Euro	160.000 Euro	100.000 Euro	170.000 Euro
<b>Midi (M3) 8m – 10,6m</b>	220.000 Euro	450.000 Euro	550.000 Euro	240.000 Euro	230.000 Euro	220.000 Euro
<b>Solo (M3) 10,6m – 16m</b>	230.000 Euro	570.000 Euro	590.000 Euro	250.000 Euro	340.000 Euro	360.000 Euro
<b>Gelenk (M3) ab 16m</b>	320.000 Euro	730.000 Euro	800.000 Euro	360.000 Euro	410.000 Euro	480.000 Euro

Quelle: Aufruf zur Skizzeneinreichung für die Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr (05/2022)

2) Pauschale Berücksichtigung ersparter Aufwendungen für Betrieb bzw. höherer Reserveleistungen

- Ersparte Aufwendungen werden grundsätzlich mit pauschal 15 % bezogen auf die spezifischen Mehrkosten angesetzt.
- Höhere Reserveleistungen werden grundsätzlich mit pauschal 10 % bezogen auf die spezifischen Mehrkosten für Zusatzfahrzeuge (E-Fahrzeuge) im Vergleich zu Dieselfahrzeugen angesetzt.

Abweichend zu den o. g. pauschalen Werten für ersparte Aufwendungen und etwaige Reserveleistungen können unternehmensindividuelle Werte Berücksichtigung finden, wenn die Anwendung der Pauschalen eine unbillige Härte für das Unternehmen darstellt und dieses die abweichenden Werte prüffähig nachweisen kann.

3) Spezifische Mehrkosten im Rahmen objektbezogener, linearer Abschreibung

Die ermittelten spezifischen Mehrkosten je Investitionsobjekt sind sodann nach Einzelobjekten zu differenzieren und die spezifischen Mehrkosten im Rahmen einer minimalen Abschreibungsdauer von fünf Jahren und einer maximalen Abschreibungsdauer von zwölf Jahren linear jahresscharf zu verteilen.

Die konkrete Festlegung der Abschreibungsdauer erfolgt nach Abstimmung mit dem Kreis unter Berücksichtigung des Haushaltsvorbehalts des Kreises.

4) „Fahrzeugbezogene Personenkilometer“

Im vierten Schritt erfolgt ein Rückbezug der ermittelten spezifisch verbleibenden Mehrkosten zur erwarteten fahrzeugbezogenen Nachfrage (fahrzeugbezogene Personenkilometer – Pkm/Fz) der Gesamtflotte (emissionsfreie und konventionelle Fahrzeuge).

Die erwartete Nachfrage der Flotte ergibt sich aus der jeweils letzten Verkehrserhebung im VRR und auf der Basis folgender Annahmen:

- Für das Basisjahr werden 80% der Nachfrage des Jahres 2017 zu Grunde zu legt.
- Für die Folgejahre ist auf die jeweils letzte Erhebung des VRR abzustellen.
- Erfolgt keine Neuerhebung, sind die letzten verfügbaren Werte maßgeblich.

Für die Anrechnung der Mehrkosten wird ein Faktor ermittelt, welcher sich aus dem Verhältnis von Personen zu Fahrplankilometern der Gesamtflotte ergibt. Dabei wird auf die jeweils letzte Erhebung des VRR abgestellt.

Um die fahrzeugbezogenen Plan-Pkm zu ermitteln, werden die geplanten Fahrplankilometer des emissionsfreien Fahrzeuges mit dem Faktor multipliziert.

Die geplanten Fahrplankilometer des emissionsfreien Fahrzeuges ergeben sich aus den durchschnittlichen Fahrplankilometern je Fahrzeug der Flotte.

Für emissionsfreie Fahrzeuge erfolgt eine pauschale Kürzung von 10 Prozent der durchschnittlichen Fahrplankilometer der vom Antragsteller eingesetzten Flotte einschließlich der Dieselfahrzeuge (Flottenfahrplankilometer) aufgrund erwarteter geringer Laufleistung von emissionsfreien Fahrzeugen.

Zur Anrechnung der spezifischen Mehrkosten der ortfesten Infrastruktur (z. B. Ladesäule) auf die Nachfrage, werden die Plan-Pkm in den Ausgleichsjahren 2023, 2024 einem Fahrzeug bzw. einem Ladepunkt zugeordnet. Für die Folgejahre ergibt sich das Verhältnis aus dem vom Antragsteller vorgelegten und vom Kreis geprüften und abgestimmten Ladeinvestitions- und Lademanagementkonzept.

Für die Zuordnung „sonstiger Infrastrukturmaßnahmen“ sind Regelungen im Investitionsplan zu treffen, wobei der Nachfragebezug grundsätzlich zu wahren und in dem ein Bezug zu den Ladesäulen herzustellen ist.

## 5) Gesamtrechnung

Abschließend erfolgt die Berechnung des Tarifzuschlags je Pkm. Hierzu werden die spezifischen Mehrkosten in Bezug zur erwarteten Pkm-Leistung je emissionsfreiem Fahrzeug gesetzt. Der so ermittelte Wert stellt einen Soll-Wert dar.

Sofern sich in den Folgejahren der Plan-Pkm-Wert ändert, erfolgt eine Anpassung des durchschnittlichen Ausgleichs je Pkm. Der über die Nutzungsdauer zu gewährende Zuschuss darf den Wert der spezifischen Mehrkosten nicht überschreiten.

### **b) Stufe 2: ex-ante-Ausgleich (verbindlich)**

Nach Abschluss des Ausgleichsjahres erfolgt eine Überprüfung der Soll-Werte des ex-ante-Ausgleichs (vorläufig) anhand des tatsächlichen Förderumfangs und der Ist-Pkm.

Die Überprüfung erfolgt entsprechend dem Verfahren zur Ermittlung des ex-ante-Ausgleichs (vorläufig).

Dabei werden folgende Schritte vollzogen:

- Erster Schritt: Soll-Förderumfang wird durch Ist-Förderung ersetzt. Auf der Grundlage wird ein neuer Ausgleich je Plan-Pkm ermittelt.
- Zweiter Schritt: Multiplikation des Ausgleichs je Plan-Pkm mit den durchschnittlichen Ist-Pkm der Flotte. Sofern die Ist-Pkm der Flotte höher sind als die Plan-Pkm, ist der Zuschuss auf den Wert der Soll-Pkm zu begrenzen.

Für die Ermittlung der Pkm soll grundsätzlich auf die letzten verfügbaren Daten des VRR abgestellt werden.

Ergänzend zu dem im Rahmen des ex-ante-Ausgleichs (vorläufig) festgelegten Verfahrens erfolgt im Rahmen der ex-ante-Ausgleichs (verbindlich) eine Betrachtung der Nachfrage innerhalb eines fest definierten Drei-Jahres-Zeitraums. Unterschreitet die Ist-Nachfrage (Ist-Pkm) die Soll-Nachfrage (Soll-Pkm), so kann im Wege eines festen Drei-Jahres-Rhythmus eine Anrechnung erfolgen. Im Falle einer Übererfüllung in einem Ausgleichsjahr kann dies im Falle einer Unterschreitung in einem anderen Jahr Berücksichtigung finden.

Hierzu ist im letzten Drei-Jahres-Zeitraum eine überjährige Betrachtung vorzunehmen und etwaige einbehaltende Zuschläge sind im Falle einer Anrechnung nachträglich zu erstatten.

Der erste Drei-Jahres-Zeitraum beginnt am 01.01.2023 und endet am 31.12.2025.

### c) Stufe 3: Vermeidung der Überkompensation (ex-post-Kontrolle)

Die über das fiktive Klimaticket dem Unternehmen zugeflossenen Mittel sowie die für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge notwendigen Investitionen werden ebenfalls in der Trennungsrechnung erfasst und sind Teil der jährlichen Überkompensationskontrolle.

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle ist die Korrektur des ex-ante-Ausgleichs (verbindlich) zu berücksichtigen.

## D) Antragsvoraussetzungen

Die tarifliche Berücksichtigung setzt einen form- und fristgerechten Antrag voraus.

Der Antrag gliedert sich in einen **ex-ante-Antrag (vorläufig)** und einen **ex-ante-Antrag (verbindlich)**. Der vorläufige Antrag dokumentiert die Soll-Situation (maximale Förderfähigkeit, geplante Inbetriebnahme). Der ex-ante-Antrag (verbindlich) stellt die Ist-Situation (z.B. gewährte Förderung, tatsächliche Inbetriebnahme) dar.

Der Antragsteller trägt gem. Ziffer 2.8 aV die Darlegungs- und Beweislast:

- Der Antrag ist schriftlich zu stellen.
- Der ex-ante-Antrag (vorläufig) muss vor dem Ausgleichsjahr, spätestens bis zum 30.09. eingereicht werden.
- Der ex-ante-Antrag (verbindlich) ist nach dem ersten Ausgleichsjahr, spätestens bis zum 31.03. einzureichen. Hierzu sind der tatsächliche Förderumfang und die im Anwendungsjahr erbrachten Fahrplankilometer nachzuweisen.
- Der Antrag muss vollständig und prüffähig sein. Das Unternehmen muss die Unterlagen für die Beschaffung der Fahrzeuge und zur Errichtung der Infrastruktur in Kopie vorlegen.

Dies umfasst unter anderem:

- fahrzeugspezifische Unterlagen (amtliches Kennzeichen),
  - Förderanträge und deren Bewilligung,
  - Datum des geplanten und des tatsächlichen Beginns der Betriebsaufnahme.
- Der Antragsteller hat weiter darzulegen, in welchem zeitlichen und sachlichen Anwendungsbereich das Fahrzeug bzw. die Infrastruktur eingesetzt werden sollen / eingesetzt wurden.
    - Für die Fahrzeuge hat der Antragsteller die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge je Linienkilometer des letzten Jahres anzugeben (Pkm) und – sofern davon abweichend – den Besetzgrad der Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnologie (Pkm/eFz)
    - Für die Infrastruktur hat der Antragsteller den Anteil von konventionellen und alternativen eingesetzten Antriebstechnologien, die voraussichtliche Auslastung im jeweiligen Ausgleichsjahr, die maximale Auslastung sowie die voraussichtliche Nutzungsdauer anzugeben.
  - Für das Ausgleichsjahr 2025 hat der Antragsteller erstmals ein Ladeinvestitions- und Lademanagementkonzept vorzulegen, aus dem sich der Hochlauf der ortfesten und mobilen Infrastruktur ergibt. Das Ladeinvestitions- und Lademanagementkonzept muss einen Zeitraum von mindestens drei Jahren umfassen und einen Ausblick für die Folgejahre und die geplanten weiteren Maßnahmen enthalten.
  - Die konkreten Anforderungen für den Nachweis ergeben sich aus dem Bescheid des Kreises. Der Bescheid ergeht als eigenständige Regelung zum allgemeinen Tarifausgleich.
  - Der Kreis wird sicherstellen, dass die Unternehmen, die über die aV Ausgleichsmittel für die Verwendung der Ladeinfrastruktur erhalten, dauerhaft einen diskriminierungsfreien Zugang für Dritte zu dieser Infrastruktur gewährleisten müssen. Dies ist erforderlich, um auch zukünftig einen fairen Wettbewerb um die Erbringung der Verkehrsleistung in der Region sicherzustellen.
  - Weichen die pauschalierten Angaben von den unternehmensindividuellen Werten deutlich ab und führt die Abweichung zu einer besonderen Härte beim Antragsteller, kann dieser eine Berücksichtigung seiner individuellen Situation beantragen. Eine besondere Härte liegt vor, wenn die Anwendung der individuellen Werte zu einer Erhöhung des Tarifizuschlages von mehr als zwei Prozentpunkten führt. In diesem Fall hat er die die Über- bzw. Unterschreitung prüffähig nachzuweisen (Härtefallregelung).
  - Der Kreis kann abweichende Fristen festlegen. Die Fristen sind allen antragsberechtigten Unternehmen zugänglich zu machen.

Die aV gilt nur für die konzessionierten Verkehrsunternehmen unmittelbar.

Antragsberechtigt sind nur konzessionierte Unternehmen. Insoweit ist ein eigenständiger Antrag von Subunternehmen nicht möglich. Der Konzessionär könnte – sofern Bereitschaft besteht – jedoch für seine Subunternehmen einen Antrag aus der aV stellen und sich sodann verpflichten, den Ausgleich in voller Höhe an die Subunternehmen weiterzuleiten. Alternativ dazu können die Fahrzeuge – im rechtlich zulässigen Rahmen – auch für Nachunternehmen bereitgestellt werden. Das jeweils zu wählende Modell ist dem Kreis im Rahmen der Antragstellung offen zu legen.

Der Kreis wird diesen Förderansatz regelmäßig dahingehend überprüfen, ob aufgrund der technologischen Entwicklung und der Kostenentwicklung des konventionellen Busbetriebs

sowie des Betriebs von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken eine Fortführung des Förderansatzes notwendig ist.