

**Allgemeine Vorschrift der Stadt Detmold  
für die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Nordrhein-Westfalen  
sowie  
Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit den durch den russischen Angriffskrieg stark gestiegenen Energiekosten**

**Präambel**

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement einzuführen. Das Deutschlandticket wird zum 1. Mai 2023 starten. In der Umsetzung arbeiten Bund, Länder, kommunale Spitzenverbände und Unternehmensverbände eng zusammen. Bund und Länder stellen für das Deutschlandticket ab 2023 jeweils 1,5 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung. Hierzu passt der Bund das Regionalisierungsgesetz (RegG) an. Bund und Länder haben sich weiterhin darauf verständigt, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet wird. Etwasige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 entstehen, werden je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Auch in den Folgejahren wollen Bund und Länder gemeinsam vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und Zuschüsse sichergestellt wird. Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung des ÖPNV und stellt einen Baustein für einen attraktiven ÖPNV dar. Daneben soll mit dem von Bund und Ländern noch zu erarbeitenden Ausbau- und Modernisierungspakt auch das verkehrliche Angebot weiterentwickelt werden.

Das Land NRW gewährt zusätzlich Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit den durch den russischen Angriffskrieg stark gestiegenen Energiekosten. Die vorliegende allgemeine Vorschrift regelt die Weiterleitung der Mittel an die im Stadtgebiet Detmold tätigen Verkehrsunternehmen.

## **1 Rechtsgrundlagen, Rechtsform, Zuständigkeit**

### **1.1 Rechtsgrundlagen**

Diese allgemeine Vorschrift beruht auf den Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2023 (im folgenden RDT-NRW) und Richtlinien Energiekostensteigerungen ÖPNV (im folgenden RE-NRW) i. V. m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.

### **1.2 Rechtsform**

Diese allgemeine Vorschrift ergeht als Allgemeinverfügung der Stadt Detmold gemäß GO NRW.

### **1.3 Zuständigkeit / Aufgabenträger als zuständige Behörde**

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

### **1.4 Zuständigkeit infolge Delegation**

Soweit der hiesigen zuständigen Behörde künftig im Rahmen von Delegationsvereinbarungen gemäß § 23 Abs. 1 1. Alt. GkG NRW die Zuständigkeit nach RDT-NRW und RE-NRW bezogen auf bestimmte Linien/Linienabschnitte oder ein bestimmtes Gebiet übertragen wird, gelten die Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend.

Soweit die hiesige zuständige Behörde künftig im Rahmen von Delegationsvereinbarungen gemäß § 23 Abs. 1 1. Alt. GkG NRW die Zuständigkeit nach RDT-NRW und RE-NRW bezogen auf bestimmte Linien/Linienabschnitte oder ein bestimmtes Gebiet auf eine andere Behörde überträgt, finden die Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift darauf keine Anwendung.

## **2 Geltungsbereich**

### **2.1 Geografischer Geltungsbereich**

Diese allgemeine Vorschrift gilt im gesamten Gebiet (räumlicher Zuständigkeitsbereich) der Stadt Detmold.

### **2.2 Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten und Definition der Linienbündel**

#### **2.2.1 Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten**

Diese allgemeine Vorschrift gilt für alle Linienverkehre nach § 42 PBefG im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde (Ziff. 2.1), soweit es sich dabei um öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG handelt.

Hinsichtlich der durch Delegation begründeten Zuständigkeit bezieht sich die Geltung der allgemeinen Vorschrift auf die in Ziff. 2.1 genannten Verkehre.

## 2.2.2 Definition „Linienbündel“ und „Linie“ bzw. „einzelne Linien“

### 2.2.2.1 Linienbündel

Im Rahmen des Antrags- und Bewilligungsverfahrens erfolgt die Aufschlüsselung der maßgeblichen Daten differenziert nach Linienbündeln bzw. Linien. Linienbündel / Linien werden für diese Zwecke wie folgt definiert:

#### a) Linienbündel im engeren Sinne

Ein Linienbündel liegt in folgenden Fällen vor:

- wenn dem Betreiber Genehmigungen nach § 9 Abs. 2 PBefG „gebündelt“ erteilt wurden oder
- wenn der maßgebliche Nahverkehrsplan Linienbündel definiert und das jeweilige Bündel ausschließlich von einem Betreiber bedient wird, der für alle Linien des Bündels Inhaber der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse bzw. der Betriebsführung ist (vgl. Ziff. 4.1). Als ein Betreiber gilt auch eine Gemeinschaft mehrerer Unternehmen, wenn die fraglichen Verkehre aufgrund von Gemeinschaftskonzessionen bedient werden (vgl. Ziff. 4.1).

#### b) Vorhandene Netze als Linienbündel im weiteren Sinne

Definiert der maßgebliche Nahverkehrsplan keine Linienbündel bzw. liegt keine „gebündelte“ Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG vor, so wird ein vorhandenes Verkehrsnetz als ein Linienbündel behandelt, insbesondere bei Linien, die wirtschaftliche und/oder verkehrliche Verflechtungen i. S. d. § 9 Abs. 2 PBefG aufweisen. In diesem Fall legt der Betreiber mit Antragstellung die Bündelung der betreffenden Linien dar. Wenn die zuständige Behörde dem nicht binnen vier Wochen widerspricht, gilt ihre Zustimmung zu dieser gebündelten Betrachtung als erteilt. Buchstabe c) gilt auch für diesen Fall.

#### c) Teile von Linienbündeln

Bei gemischten Linienbündeln (Bedienung eines Linienbündels bzw. eines vorhandenen Netzes durch mehrere Betreiber) werden die jeweils von einem Betreiber bedienten Linien dieses Bündels als ein Linienbündel behandelt.

### 2.2.2.2 Einzelne Linien

Liegt kein Linienbündel i.S.d Ziff. 2.2.2.1 lit. a) bis c) vor, werden die Linienverkehre eines Betreibers jeweils einzeln betrachtet.

## 3 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber

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

### **3.1 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung: Deutschlandticket<sup>1</sup> als Höchsttarif für Zeitfahrtausweise**

Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.2) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziffern 2.1 und 2.2 anzuwenden / anzuerkennen (im Folgenden „Tarifanerkennung“ bzw. „Tarifanerkennungspflicht“ oder „Tarifanwendung“ bzw. „Tarifanwendungspflicht“) und zu kontrollieren.

Die Tarifanerkennung / Tarifanwendung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket, ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket für das Jahr 2023 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschneidende Einnahmen abzugeben (Anlage 5). Soweit ein Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im SPNV oder ÖPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Verkehrsunternehmen, wenn das Verkehrsunternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach dieser Allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der RDT-NRW entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach den RDT-NRW erhalten.

Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifanerkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken. Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, die nach Ziffer 4.3.5. dieser allgemeinen Vorschrift unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.

Im Hinblick auf die Standards zur bundesweiten Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten.

### **3.2 Zweckbindung der Billigkeitsleistungen nach RE-NRW**

Die Zuwendung wird gemäß RE-NRW ausschließlich für die durch den russischen Angriffskrieg gestiegenen Energiekosten als Ausgleich für die gestiegenen Kosten, die eigentlich eine Tarifmaßnahme der Verkehrsunternehmen zu Folge hätten, gewährt.

## **4 Weitere Voraussetzungen für die Gewährung der Mittel**

---

<sup>1</sup> Die Bezeichnung Deutschlandticket umfasst alle Varianten des deutschlandweit gültigen D-Tickets zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen Deutschlandticket vom 7. März 2023 (Anlage 1)

#### **4.1 Kreis der Antragsberechtigten / Betreiber**

Antragsberechtigt sind Verkehrsunternehmer nach § 3 PBefG, die Verkehre i. S. d. Ziff. 2.2.1 betreiben (Betreiber). Betreiber ist die natürliche oder juristische Person, die Inhaber von Liniengenehmigungen oder einstweiligen Erlaubnissen nach PBefG ist oder die Betriebsführer gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist.

Im Fall von Gemeinschaftskonzessionen sind die Gemeinschaftskonzessionäre jeweils anteilig entsprechend ihres Leistungsanteils in Wagenkm gemäß 6.5.3 antragsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.

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

#### **4.2 Anwendung/Anerkennung von Gemeinschafts-, Übergangs- und landesweiten Tarifen sowie dem Deutschlandticket**

Der Ausgleich wird nur Betreibern gewährt, die auf ihren Linienverkehren in dem Zeitraum, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungszeitraum), die gültigen Gemeinschaftstarife in ihrer jeweils geltenden Fassung (insbesondere Tarif „Westfalentarif“ der OWL Verkehr GmbH) und Übergangstarife sowie den landesweiten Tarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW und das Deutschlandticket anwenden oder zumindest anerkennen. Sollte in dem betreffenden Jahr die dem Betreiber erteilte Genehmigung bzw. Erlaubnis (Ziff. 4.1) nicht während des gesamten Jahres gelten, so gilt die Anforderung nach Satz 1 nur für die Dauer der jeweiligen Genehmigung bzw. Erlaubnis.

#### **4.3 Weitere Anforderungen**

##### **4.3.1 Verbot der Doppelförderung**

Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die ohne Weiteres einen Ausgleich der Schäden bewirken. Ausgleichsfähig sind die Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist. Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 01. Januar 2023 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 01. Januar 2023 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

Kontrollgeräte, die bereits gefördert wurden, dürfen nur insofern berücksichtigt werden, dass alle Förderungen in Summe die Anschaffungs- und Herstellungskosten nicht übersteigen.

##### **4.3.2 Anreizregelung**

Gemäß der Anreizregelung nach Ziff. 8 setzt die Gewährung von Mitteln nach dieser allgemeinen Vorschrift voraus, dass die Fahrgäste der Betreiber auf den vom Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Linienverkehren die Mobilitätsgarantie NRW nutzen können.

##### **4.3.3 Verkehrsdienste gemäß personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen**

Voraussetzung für die Gewährung des Ausgleichs ist ferner, dass der Betreiber die von ihm betriebenen und vom Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift umfassten Linienverkehre im Bewilligungszeitraum gemäß den ihm erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen einschließlich Zustimmungen zum Fahrplan durchführt.

#### 4.3.4 Meldepflicht Abos

Der Betreiber hat die von ihm selbst oder von einem beauftragten Dritten ausgegebenen Abonnements zum Stichtag 30. April 2023 und 31. Januar 2024 dem Aufgabenträger zu melden, soweit dies nicht durch die Verbundorganisation erfolgt.

#### 4.3.5 Meldepflicht Kontrollgeräte

Der Betreiber hat die Anzahl der zum 30. April 2023 vorhandenen, auf die Kontrolle des Deutschlandtickets ertüchtigten Kontrollgeräte und für die Kontrolle des Deutschlandtickets im Jahr 2023 beschafften Kontrollgeräte dem Aufgabenträger zu melden.

#### 4.3.6 Meldung der Verkäufe des Deutschlandtickets

Der Betreiber ist verpflichtet, dass sichergestellt wird, dass die Fahrausweisverkäufe des Deutschlandtickets an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle fristgerecht gemeldet werden.

## 5 Ausgleich

### 5.1 Gewährung eines finanziellen Ausgleichs im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket

Die Verkehrsunternehmen haben für die Monate Mai bis Dezember 2023 (Bewilligungszeitraum I) Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung / Anwendung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile nach Maßgabe der obligatorischen Regelungen der RDT-NRW, insbesondere nach deren Nummern 5.4.1 bis 5.4.7.

Die Höhe des Budgets als maximal bereitgestellter Ausgleichsbetrag eines Förderzeitraumes für die Verkehrsunternehmen ergibt sich aus den Mitteln, die dem Aufgabenträger vom Land NRW gemäß RDT-NRW zur Verfügung gestellt werden.

Der Ausgleich wird in Form einer Zuweisung gewährt.

Für vollständig neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte des Jahres 2019 ermittelt werden können, ist zur Ermittlung der Solleinnahmen ausnahmsweise die Nutzung von Ist-Daten des Jahres 2022 zulässig. Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Daten zur Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden.

### 5.2 Gewährung eines finanziellen Ausgleichs als Billigkeitsleistung im Zusammenhang mit den Energiekostensteigerungen in Folge des russischen Angriffskrieges

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen anteiligen Ausgleich der ausgleichsfähigen Schäden in Form von Festbeträgen für das Kalenderjahr 2023 (Bewilligungszeitraum II). Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung gewährt.

### **5.3 Kein Anspruch auf Vollkompensation**

Diese allgemeine Vorschrift begründet keinen Anspruch auf Vollkompensation der finanziellen Nettoeffekte nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 i. V. m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007.

### **5.4 Begrenzung des Ausgleichs**

Als Ausgleich erhält der Betreiber maximal die sich aus RDT-NRW bzw. RE-NRW ergebenden Beträge gemäß Ziff. 6, soweit dieser die beihilfenrechtlichen Obergrenzen nicht überschreiten, die sich aus der Festlegung der Parameter nach Ziff. 7 sowie der Überkompensationskontrolle nach Ziff. 7 in Verbindung mit dem Anreizsystem nach Ziff. 8 ergeben.

## **6 Berechnung nach RDT-NRW und RE-NRW**

### **6.1 Weiterleitung von Mitteln nach RDT-NRW und RE-NRW**

Gemäß RDT-NRW und RE-NRW werden vorbehaltlich der in Ziff. 5.3 genannten Einschränkungen und unter den weiteren Voraussetzungen dieser allgemeinen Vorschrift an die Betreiber die auf sie jeweils entfallenden Anteile an den bereitgestellten Budgets als Ausgleich weitergeleitet.

### **6.2 Hierfür bereitgestelltes Budget**

#### **6.2.1 Im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket**

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind gemäß Ziff. 5.4.1-5.4.7 RDT-NRW zu ermitteln.

Gemäß RDT-NRW stellt die Stadt Detmold hierfür 100 % der auf sie nach RDT-NRW entfallenden Mittel bereit.

#### **6.2.2 Im Zusammenhang mit den Energiekostensteigerungen in Folge des russischen Angriffskrieges**

Die Stadt Detmold hat mit Zuwendungsbescheid vom 13.04.2023 eine Zuwendung in Höhe von 404.889,32 € bewilligt bekommen. Diese Mittel werden durch die Stadt Detmold zum Ausgleich der aus der Steigerung der Energiepreise entstandenen wirtschaftlichen Nachteile zur Verfügung gestellt.

### **6.3 Maßstäbe für die Weiterleitung der Mittel**

#### **6.3.1 Maßstab für die Weiterleitung der Mittel gemäß RDT-NRW**

Die Ermittlung der Anteile der Betreiber an dem Budget gemäß Ziff. 6.2.1 erfolgt gemäß den durch Anwendung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile nach Maßgabe der obligatorischen Regelungen der RDT-NRW insbesondere nach deren Ziffern 5.4.1 bis 5.4.7. Die Anteile eines Betreibers werden nach jedem ÖDA getrennt berechnet und ausgewiesen.

#### **6.3.2 Maßstab für die Weiterleitung der Mittel gemäß RE-NRW**

Die Ermittlung der Anteile der Betreiber an dem Budget gemäß Ziff. 6.2.2 erfolgt auf Basis der für das Jahr 2023 nach Maßgabe des § 11 Absatz 2 Satz 3 Nr. 1 ÖPNVG NRW ermittelten Rechnungswagenkilometer. Dabei wird zur Ermittlung der Rechnungswagenkilometer auf Grundlage der erwarteten Wagenkilometer 2023 der Äquivalenzfaktor aus der Meldung 2020 an die Bezirksregierung Detmold zugrunde gelegt. Der Betreiber

kann bei erheblichen Abweichungen einen aktuellen Äquivalenzfaktor für 2023 melden. Dieser ist auf Verlangen durch Bescheinigung eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters zu belegen.

**6.4 Maßgebliche durch das Deutschlandticket entstehende finanzielle Nachteile**  
Maßgeblich sind die sich aus der Ziff. 5.4.1-5.4.7 RDT-NRW ergebenden Nachteile.

**6.5 Ermittlung Werte im Gebiet der jeweiligen zuständigen Behörde (Wagenkm)**

6.5.1 Bei Betreibern, die im Gebiet mehrerer zuständiger Behörden tätig sind, erfolgt die Zuordnung der Nachteile nach 6.4 wie folgt:

Sämtliche Nachteile, die ein Betreiber im Bewilligungszeitraum I ertragen hat (vgl. Ziff. 6.4) werden gemäß der von diesem Betreiber im Bewilligungszeitraum I landesweit (in Nordrhein-Westfalen) erbrachten Wagenkilometer (Wagenkm) auf die zuständigen Behörden in Nordrhein-Westfalen verteilt, in deren Gebieten der jeweilige Betreiber im Bewilligungszeitraum tätig war. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung der Erträge jeweils gesondert vorzunehmen.

Für die Zuordnung der Nachteile ist wie folgt vorzugehen: Ausgangspunkt ist zum einen die Summe aller Nachteile eines Betreibers (Ziff. 6.4) und zum anderen die Summe aller von diesem Betreiber erbrachten Wagenkilometer (Ziff. 6.5.1 – 6.5.4) im Bewilligungszeitraum I. Hieraus ist zu ermitteln, welchen Nachteil (Euro) pro Wagenkm dieser Betreiber zu tragen hat (Durchschnittsbetrachtung). Dieser Satz (Euro je Wagenkm) ist mit den im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagenkm dieses Betreibers im Bewilligungszeitraum I zu multiplizieren. Hieraus ergeben sich die der zuständigen Behörde zuzuordnenden Nachteile dieses Betreibers.

6.5.2 Bei Betreibern, die im Gebiet mehrerer zuständiger Behörden tätig sind, erfolgt die Zuordnung der Energiekosten nach 6.3.2 wie folgt:

Sämtliche Energiekosten, die ein Betreiber im Bewilligungszeitraum II zu tragen hat (vgl. Ziff. 6.4) werden gemäß der von diesem Betreiber im Bewilligungszeitraum II landesweit (in Nordrhein-Westfalen) erbrachten Wagenkilometer (Wagenkm) auf die zuständigen Behörden in Nordrhein-Westfalen verteilt, in deren Gebieten der jeweilige Betreiber im Bewilligungszeitraum tätig war. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung der Erträge jeweils gesondert vorzunehmen.

Für die Zuordnung der Energiekosten ist wie folgt vorzugehen: Ausgangspunkt ist zum einen die Summe aller Energiekosten eines Betreibers (Ziff. 6.4) und zum anderen die Summe aller von diesem Betreiber erbrachten Wagenkilometer (Ziff. 6.5.1 – 6.5.4) im Bewilligungszeitraum II. Hieraus ist zu ermitteln, welche Energiekosten (Euro) pro Wagenkm dieser Betreiber zu tragen hat. (Durchschnittsbetrachtung). Dieser Satz (Euro je Wagenkm) ist mit den im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagenkm dieses Betreibers im Bewilligungszeitraum II zu multiplizieren. Hieraus ergeben sich die der zuständigen Behörde zuzuordnenden Energiekosten dieses Betreibers.



- 6.5.3 Maßgeblich sind die im Linienverkehr nach § 42, § 43 Nr. 2 PBefG im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erbrachten Wagenkm. Dies schließt die auf grenzüberschreitenden Linien in NRW erbrachten Wagenkm ein. Nicht berücksichtigt werden Bedarfsverkehre nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, sind ausschließlich die Wagenkm des öffentlichen Dienstleistungsauftrags maßgeblich.
- 6.5.4 Wagenkilometer sind die tatsächlich erbrachten – und soweit es sich um Linienverkehr nach § 42 PBefG handelt: fahrplanmäßigen – Betriebsleistungen einschließlich Verstärkerfahrten. Ein- und Aussetzfahrten werden nicht berücksichtigt.

## **6.6 Rechnerischer Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW und RE-NRW**

Die Anteile des jeweiligen Betreibers an dem Budget nach Ziff. 6.2 werden vorbehaltlich Ziff. 6.7 wie folgt errechnet:

### **6.6.1 Rechnerischer Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW**

Die zuständige Behörde addiert sämtliche ihr nach Ziff. 6.5 zuzuordnenden Nachteile (Ziff. 6.4).

Sie errechnet sodann die Anteile der Betreiber an dieser Summe.

Schließlich multipliziert sie den Anteil des jeweiligen Betreibers mit dem nach Ziff. 6.2.1 bereitgestellten Budget. Dies ergibt vorbehaltlich Ziff. 6.7 den rechnerischen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW.

### **6.6.2 Rechnerischer Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RE-NRW**

Die zuständige Behörde addiert sämtliche ihr nach Ziff. 6.5 zuzuordnenden Rechnungswagenkilometer (Ziff. 6.3.2).

Sie errechnet sodann die Anteile der Betreiber an dieser Summe anhand der jeweiligen Rechnungswagenkilometer der Betreiber.

Schließlich multipliziert sie den Anteil des jeweiligen Betreibers mit dem nach Ziff. 6.2.2 bereitgestellten Budget. Dies ergibt vorbehaltlich Ziff. 6.7 den rechnerischen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RE-NRW.

## **6.7 Vorbehalt / Korrektur des Anteils**

Die Weiterleitung des gemäß vorstehenden Regelungen berechneten Anteils an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW (Ziff. 6.6) an den jeweiligen Betreiber steht unter dem Vorbehalt, dass sich aus den weiteren Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zur Überkompensation kein niedrigerer Betrag ergibt; insofern handelt es sich bei der Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW um einen Höchstbetrag (Obergrenze nach RDT-NRW bzw. RE-NRW).

Soweit die Überkompensationsprüfung bei einem Betreiber dazu führt, dass der Ausgleich bis zur Grenze der Überkompensation auf einen niedrigeren Betrag als den sich nach Ziff. 6.6 ergebenden rechnerischen Anteil an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW abgesenkt werden muss, wird der Differenzbetrag zwischen dem rechnerischen Anteil dieses Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW und dem für ihn gemäß der Überkompensationsprüfung festgesetzten Ausgleichsbetrag entsprechend Ziff. 6.6 auf die übrigen Betreiber verteilt, allerdings in Bezug auf die jeweiligen Betreiber nur bis zu der für sie jeweils ermittelten Grenze der Überkompensation).

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

### **7.1 Systematik**

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist der Ausgleich (Ziff. 5.1 und 5.2) auf den finanziellen Nettoeffekt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu begrenzen (Ziff. 5.4). Zur Wahrung dieses Überkompensationsverbots sind eine Vorab-Parametrisierung sowie eine nachträgliche Überkompensationskontrolle wie folgt durchzuführen:

Zunächst werden die Ausgleichsparameter gemäß Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (Obergrenze nach Parametern) so gebildet, dass eine Überkompensation ausgeschlossen wird. Der durch die Parameter bestimmte Betrag ist der maximal mögliche Ausgleich; siehe dazu Ziff. 7.6 und 7.7.

### **7.2 Systematik RDT-NRW**

Die Parametrisierung erfolgt nach den erwarteten Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 pro erwarteten Wagenkilometer der Monate Mai bis Dezember 2023.

Bei der nachträglichen Überkompensationskontrolle gemäß Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt eine Spitzabrechnung auf Grundlage der tatsächlich nachgewiesenen Nachteile. Der Ausgleich ist danach begrenzt auf den Differenzbetrag aus den maßgeblichen Nachteilen und den tatsächlichen Nachteilen. Für diese beiden Schritte zur Wahrung des Überkompensationsverbots gelten die folgenden grundsätzlichen Regelungen der Ziffern Ziff. 7.

### **7.3 Systematik RE-NRW**

Die Parametrisierung erfolgt nach den erwarteten Energiekosten (2023) pro erwarteten Wagenkilometer (2023).

Bei der nachträglichen Überkompensationskontrolle gemäß Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt eine Spitzabrechnung auf Grundlage der tatsächlichen Energiekosten. Der Ausgleich ist danach begrenzt auf den Differenzbetrag aus den maßgeblichen, vor dem russischen Angriffskrieg (2021) geltenden Energiekosten und den tatsächlichen Energiekosten (2023). Für diese beiden Schritte zur Wahrung des Überkompensationsverbots gelten die folgenden grundsätzlichen Regelungen der Ziffern Ziff. 7.

### **7.4 Vorrang der Regelungen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags**

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste), gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifierkennung / Tarifierwendung und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag eine entsprechende Pflicht zur Anerkennung / Anwendung des Deutschlandtickets und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifierkennungspflicht / Tarifierwendungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift.

### **7.5 Bezugspunkt für die Prüfung einer Überkompensation**

Die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beziehen sich auf ein Linienbündel bzw. auf eine einzelne Linie in den Fällen, in denen kein

Linienbündel besteht, wobei nach Maßgabe von Ziff. 7.4 auch grenzüberschreitende Linienabschnitte einbezogen sind.

Die Prüfung bezieht sich hierbei auf die gesamten Kosten bzw. Nachteile für die Bedienung dieser Linien(bündel) im jeweiligen Bewilligungszeitraum.

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

Der Betreiber hat mit Antragstellung (Ziff. 9) für jedes Linienbündel bzw. für jede Linie (Ziff. 2.2.1) eine Vorabkalkulation der Nachteile bzw. Energiekosten einzureichen; er hat dazu ein vorgegebenes Formblatt zu verwenden.

### **7.7 Erstellung der Vorabkalkulation**

Nachteile sind jeweils netto, also ohne die jeweilige Mehrwertsteuer auszuweisen.

#### **7.7.1 Vorab-Kalkulation für RDT-NRW**

Der Betreiber entwickelt die Vorabkalkulation (Ziff. 7.5) gem. Ziff. 7.2.

#### **7.7.2 Vorab-Kalkulation für RE-NRW**

Der Betreiber entwickelt die Vorabkalkulation (Ziff. 7.5) gem. Ziff. 7.3.

Als Energiekosten gelten alle Kraftstoffkosten, die zur Produktion von Verkehrsleistungen nach Ziff. 2.2 anfallen.

## **7.8 Grundsätze / Testate**

Der Betreiber weist durch Eigenerklärung und auf Verlangen durch Testat eines von ihm beauftragten Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Nachteile bzw. Energiekosten nach objektiven Maßstäben auf die Linie bzw. das Linienbündel sind erfüllt; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (getrennte Rechnungslegung);
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Leistungen einheitlich angewendet;
- für die Abschnitte von allen Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten, ist die Aufteilung der Nachteile bzw. Energiekosten sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf die Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden erfolgt;
- Leistungen aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch getrennt;
- die Kalkulation ist nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Nachteilen bzw. Energiekosten des Vergleichszeitraums nach Ziff. 7.2 bzw. 7.3 und der Prognose der Ertrags- und Kostenentwicklung erstellt;
- die Herleitung der Kalkulation erfolgt für alle Leistungen des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Herleitung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Herleitung der Kalkulation nachvollzogen werden kann.

## **8 Anreizsystem gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007**

Gemäß Ziffer 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung in der allgemeinen Vorschrift einen Anreiz dafür geben, dass der Betreiber einer wirtschaftlichen Geschäftsführung aufrechterhält oder entwickelt, und dass die Personenverkehrsdienste in ausreichend hoher Qualität erbracht werden.

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

## **9 Verfahren, Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen, Antrags- und Bewilligungsverfahren, Mitwirkungspflichten und Prüfrechte**

Der Betreiber hat separate Anträge gemäß 5.1 und 5.2 dieser Vorschrift zu stellen.

Die Anträge auf Gewährung der Zuwendung/Zuweisung sind bis zum 30.10.2023 schriftlich zu stellen (Antragsformular Anlage 7, bzw. Anlage 8). Die Stadt Detmold kann verspätete Anträge zulassen. Dem Antrag sind die Prognosen der Verbundorganisation sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Auf der Grundlage der Anträge erfolgen vorläufige Bewilligungen.

Die Auszahlungen erfolgen frühestens nach Bestandskraft des jeweiligen Bescheides an das Verkehrsunternehmen nach dieser Vorschrift.

Die Stadt Detmold kann Abschlagszahlungen gewähren.

Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt entsprechend Ziff. 9.2 unter Berücksichtigung etwaiger Abschlagszahlungen. Dies beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

### **9.1 Bewilligung – Form**

Die Gewährung bzw. Versagung der Ausgleichsleistungen erfolgt durch Verwaltungsakt (Bewilligungs- bzw. Versagungsakt).

### **9.2 Bewilligungsakt und -verfahren**

#### **9.2.1 Grundsätzliche Inhalte und Nebenbestimmungen**

Im Bewilligungsakt wird die Höhe des Ausgleichs festgelegt und die Gewährung der Ausgleichszahlung geregelt, sofern nicht der Ausgleich versagt wird (Ziff. 9.2.4). Hierzu ergeht zunächst ein nur vorläufiger Bewilligungsakt (Ziff.9.2.2). Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Bewilligungsakt (Ziff. 9.2.3). Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziff. 3 sowie die Einhaltung der Voraussetzungen nach Ziff. 4.2 werden im Bewilligungsakt zur Bedingung für den Ausgleich gemacht.

Die Einhaltung der weiteren Anforderungen gemäß Ziff. 4.3 wird im Bewilligungsakt zur Auflage gemacht. In dem Bewilligungsakt werden ferner Regelungen, z.B. in Form von Auflagen und/oder Widerrufsvorbehalten, zur Durchsetzung der weiteren Verpflichtungen der Betreiber nach dieser allgemeinen Vorschrift, insbesondere zur Durchsetzung der Nachweis- und Kooperationspflichten nach Ziff. 9.2.3 bis 9.2.4 getroffen. Außerdem enthält der Bewilligungsakt Regelungen für den Fall seiner vollständigen oder teilweisen Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) sowie – insbesondere im Fall der Nichterfüllung von Bedingungen und für den Fall der Überkompensation – für die Rückabwicklung des Ausgleichs und von Überzahlungen.

#### **9.2.2 Vorläufiger Bewilligungsakt**

Auf jeden Antrag des Betreibers ergeht nach Eingang aller für den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vollständig und fristgerecht eingereichten Anträge gemäß Ziff. 9 ein vorläufiger Bewilligungsakt für den Zeitraum, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungszeitraum).

Mit dem vorläufigen Bewilligungsakt wird der voraussichtliche Bewilligungsbetrag als Ausgleich vorläufig festgesetzt. Der vorläufige Bewilligungsakt steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Bescheidung (9.2.3).

Der voraussichtliche Bewilligungsbetrag wird aufgrund einer Prognose bezüglich des voraussichtlichen Anteils des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW gemäß Ziff. 6 für den Bewilligungszeitraum bestimmt.

#### **a) Voraussichtliche Rechnungswagenkm**

Die hierfür maßgeblichen, vom jeweiligen Betreiber im Bewilligungszeitraum voraussichtlich zu erbringenden Rechnungswagenkm nach § 11 Absatz 2 Satz 3 Nr. 1 ÖPNVG NRW sind aus den dem Betreiber für den Be-

willigungszeitraum erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen und geltenden Fahrplänen für die Linienverkehre des Betreibers abzuleiten. Maßgeblich sind – vorbehaltlich lit. c) – die im Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Genehmigungen bzw. Erlaubnisse und Fahrpläne.

#### b) Voraussichtliche Nachteile

Die voraussichtlichen Nachteile des Betreibers (vgl. Ziff. 6.4) sind vom Betreiber für die nach Ziff. 9.2.2 voraussichtlich zu erbringenden verkehrlichen Leistungen vorab zu kalkulieren und mit dem Antrag anhand von Vergangenheitswerten, soweit vorhanden, plausibel dazulegen. Hierbei sind, soweit vorhanden, Einnahmeprognosen der jeweiligen Verkehrsverbände und -gemeinschaften zu berücksichtigen und mit Antragstellung vorzulegen.

#### c) Zu berücksichtigende Leistungs- und Ertragsänderungen

Soweit der Betreiber während des Bewilligungszeitraumes Verkehre aufnehmen, erweitern, reduzieren oder einstellen wird, ist dies bei der Ermittlung der Rechnungswagenkm sowie bei der Prognose der Nachteile des Betreibers grundsätzlich zu berücksichtigen, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung (Ziff. 9) die entsprechenden (Änderungs-)Genehmigungen bzw. Fahrplanzustimmungen bestandskräftig sind bzw. durch Fristablaufenden bzw. (Teil-)Entbindungen bestandskräftig vorliegen bzw. einstweilige Erlaubnisse erteilt wurden. Sofern der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt der Erstellung der vorläufigen Bewilligung eine rechtskräftige Genehmigung oder eine einstweilige Erlaubnis vorliegt, können die im Vergleich zum Zeitpunkt der Antragstellung entsprechenden Leistungs- und Einnahmeveränderungen im Rahmen der vorläufigen Bewilligung berücksichtigt werden.

Abweichend von den Sätzen 1 und 2 können unterjährige Leistungsveränderungen insbesondere dann berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zum Zeitpunkt der Erstellung ihrer vorläufigen Bewilligung Anhaltspunkte dafür hat, dass dem Betreiber für Verkehre in ihrem Zuständigkeitsbereich keine oder eine geänderte Anschlussgenehmigung erteilt werden wird. In diesem Fall gelten folgende Grundsätze:

- Im Rahmen der vorläufigen Bewilligung geht die zuständige Behörde zunächst davon aus, dass unterjährig auslaufende Liniengenehmigungen dem Betreiber wiedererteilt werden, der diese Genehmigungen zum Zeitpunkt der Antragstellung innehat. Der vorläufige Bewilligungsbetrag, der auf die Berücksichtigung dieser Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, wird im Rahmen der vorläufigen Bewilligung gesondert ausgewiesen.
- Wird die Anschlussgenehmigung im Anschluss an die vorläufige Bewilligung einem anderen als dem bisherigen Betreiber erteilt, wird der vorläufige Bewilligungsbescheid des bisherigen Betreibers in der Weise geändert, dass der vorläufige Bewilligungsbetrag um den nach Maßgabe des vorstehenden Satzes gesondert ausgewiesenen Teilbetrag reduziert wird.
- Wird die Anschlussgenehmigung an einen anderen Betreiber erteilt, dem bereits eine vorläufige Bewilligung nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift erteilt wurde, wird der vorgenannte Teilbetrag durch entsprechende Anpassung dessen vorläufiger Bewilligung auf diesen übertragen.
- Wird die Anschlussgenehmigung an einen anderen Betreiber erteilt, dem bislang noch keine vorläufige Bewilligung nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift erteilt wurde, wird der vorgenannte Teilbetrag auf Antrag durch eine vorläufige Bewilligung auf diesen übertragen.
- Sollten die entsprechenden Verkehrsleitungen nach unterjährigem Auslaufen der Liniengenehmigungen gänzlich entfallen, weil sie entweder nicht wiedergenehmigt werden oder weil der neue Betreiber keinen Antrag gestellt hat, wird der vorgenannte gesondert ausgewiesene Teilbetrag durch Anpassung der vorläufigen Bewilligungen entsprechend Ziff. 6.6 auf alle Betreiber im Gebiet der hiesigen zuständigen Behörde verteilt.

- Eine Auszahlung des nach vorstehender Maßgabe gesondert ausgewiesenen Teilbetrags an den bisherigen oder den neuen Betreiber erfolgt erst nach Bestandskraft der entsprechenden Anschlussgenehmigung.
- Sofern die Verkehrsleistungen gänzlich entfallen, erfolgt die Auszahlung der Anteile des gesondert ausgewiesenen Teilbetrags an die Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde nach Bestandskraft der entsprechend geänderten vorläufigen Bewilligungen.

Eine unterjährige Anpassung der vorläufigen Bewilligung bei anderen unterjährigen Leistungs- bzw. Einnahmenveränderungen findet nicht statt.

d) Voraussichtlicher Anteil an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW

Der voraussichtliche Anteil des Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW wird auf dieser Grundlage von der zuständigen Behörde nach Ziff. 6.6 ermittelt.

e) Voraussichtlicher Bewilligungsbetrag

Aus den vorstehenden Regelungen ergibt sich der voraussichtliche Bewilligungsbetrag.

f) Vorbehalte und nachträgliche abschließende Entscheidung

Die Festsetzungen und Regelungen des vorläufigen Bewilligungsaktes sind nur vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung durch den endgültigen Bewilligungsakt. Eine Korrektur (Erhöhung oder Reduzierung) des Bewilligungsbetrags durch den endgültigen Bewilligungsakt sowie eine Rückabwicklung etwaiger Überzahlungen durch die mit dem endgültigen Bewilligungsakt vorzunehmenden Schlussrechnung bleibt ausdrücklich vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich unter anderem auch bei unterjährigen Leistungsänderungen und z.B. auch durch Hinzukommen oder Ausscheiden von weiteren Betreibern während des Bewilligungszeitraumes Veränderungen ergeben können.

Ferner bleibt eine Änderung des vorläufigen Bewilligungsaktes für den Fall vorbehalten, dass der Betreiber Linienverkehre im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vor Ablauf des Bewilligungszeitraumes ganz oder teilweise endgültig oder vorübergehend einstellt, ohne dass dies bereits nach vorstehender lit. c) berücksichtigt worden ist. In diesem Fall kann der vorläufige Bewilligungsakt durch einen weiteren vorläufigen oder durch den endgültigen Bewilligungsakt ersetzt werden, und es können der vorläufige Bewilligungsbetrag neu festgesetzt und ggf. noch ausstehende Teilzahlungen/Abschläge geändert werden.

### 9.2.3 Endgültiger Bewilligungsakt / Schlussabrechnung

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

a) Zeitlicher Ablauf

Der endgültige Bewilligungsakt erfolgt, nachdem die erforderlichen Daten zur

- Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW (vgl. Ziff.6) und
- zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Ziff. 7)

endgültig vorliegen, spätestens aber zum 15.02. des zweiten dem Bewilligungszeitraum folgenden Jahres.

b) Vorgehensweise/Datengrundlage

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach RDT-NRW bzw. RE-NRW nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift und setzt diesen Betrag als Ausgleich endgültig fest.

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

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Bewilligungsbetrag wie folgt: Zunächst errechnet sie auf Basis der vorgenannten Datengrundlage für alle Betreiber die jeweiligen rechnerischen Anteile an den Mitteln

nach RDT-NRW bzw. RE-NRW gemäß Ziff. 6.6. Sodann führt sie für alle Betreiber bzw. Verkehre, gemäß Ziff. 8 die Überkompensationskontrolle unter Beachtung der Parameter nach Ziff. 7 sowie unter Berücksichtigung des Anreizes nach Ziff. 8 durch. Wenn die Überkompensationskontrolle auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt, legt die zuständige Behörde das Ergebnis dieser Prüfung zugrunde (vgl. lit. c). Soweit hiernach bei einem Betreiber die rechnerischen Anteile nach Ziff. 6.6 die Grenze der Überkompensation überschreiten, wird der Ausgleich für diesen Betreiber auf den der Grenze der Überkompensation entsprechenden Betrag festgesetzt. Die verbleibende Differenz wird sodann gemäß Ziff. 6.7 auf die übrigen Betreiber – jeweils bis zur Grenze der Überkompensation – verteilt.

#### c) Mitwirkungspflicht des Betreibers RDT-NRW

Eine erneute Antragstellung seitens des Betreibers ist für den endgültigen Bewilligungsakt nicht erforderlich. Der Betreiber hat bis zum 15.10. des dem Bewilligungszeitraum folgenden Jahres der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise zu übergeben; im Fall von Ziff. 7 hat er das Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mitzuteilen, soweit die Überkompensationskontrolle nicht von der hiesigen Behörde selbst durchgeführt wurde oder ihr die prüfende Behörde das Ergebnis zur Verfügung stellt.

Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Angaben überprüfen. Soweit der Betreiber seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachkommt, wird die zuständige Behörde die entsprechenden Daten aufgrund eigener Bewertungen festlegen und den Ausgleich auf dieser Grundlage festsetzen. Alternativ kann die Behörde den Ausgleich ganz oder teilweise versagen.

#### c) Mitwirkungspflicht des Betreibers RE-NRW

Eine erneute Antragstellung seitens des Betreibers ist für den endgültigen Bewilligungsakt nicht erforderlich. Der Betreiber hat bis zum 15.04. des dem Bewilligungszeitraum folgenden Jahres der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise zu übergeben; im Fall von Ziff. 7 hat er das Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mitzuteilen, soweit die Überkompensationskontrolle nicht von der hiesigen Behörde selbst durchgeführt wurde oder ihr die prüfende Behörde das Ergebnis zur Verfügung stellt.

Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Angaben überprüfen. Soweit der Betreiber seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachkommt, wird die zuständige Behörde die entsprechenden Daten aufgrund eigener Bewertungen festlegen und den Ausgleich auf dieser Grundlage festsetzen. Alternativ kann die Behörde den Ausgleich ganz oder teilweise versagen.

#### d) Schlussabrechnungen

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

#### 9.2.4 Versagung des Ausgleichs

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

## **10 Anforderung weiterer Unterlagen und Prüfungsrecht der zuständigen Behörde**

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

Gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW unterliegt die Verwendung der Mittel durch die zuständigen Behörden der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Der Landesrechnungshof kann die Verwendung der an die Betreiber weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Betreibern prüfen. Der Betreiber ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof insbesondere den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

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

## **11 Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten**

11.1 Diese allgemeine Vorschrift tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Die Verpflichtung nach Ziffer 2 tritt zum 01.05.2023 in Kraft.

11.2 Der Anspruch auf Ausgleich nach Ziff. 5 endet am 31.12.2023.

11.3 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 16.02.2025 außer Kraft. Sie kann durch allgemeine Vorschrift verlängert, geändert oder aufgehoben werden.

11.4 Die Stadt Detmold kann diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets mit einer angemessenen Ankündigungsfrist von 4 Wochen in den das Deutschlandticket betreffenden Regelungen außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund oder das Land keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellen, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.



## Anlagen

- Anlage 1:** Tarifbestimmungen Deutschlandticket vom 7. März 2023
- Anlage 2:** Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 21. April 2023 (Richtlinien Deutschlandticket 2023 NRW)
- Anlage 3:** Ergebnisdokument der AG Kontrolle (Version 1.2) vom 07.07.2023
- Anlage 4:** Beschluss des Koordinierungsrates zum Deutschlandticket für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ vom 20.03.2023
- Anlage 5:** Anlage 1 zum Beschluss des Koordinierungsrates zum Deutschlandticket für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ vom 06.04.2023
- Anlage 6:** Antragsformular für RDT-NRW (aus Anlage 2)
- Anlage 7:** Antragsformular für RE-NRW

