

**Allgemeine Vorschrift der Stadt Detmold  
für die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW  
Stand 16.12.2021**

**Präambel**

Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) erhalten ab dem Jahr 2011 eine jährliche Ausbildungsverkehr-Pauschale vom Land Nordrhein-Westfalen nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW. Gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW soll die Verwendung eines Teils dieser Mittel auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Nach Art. 2 lit. I) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist eine allgemeine Vorschrift eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet gilt, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt.

Als allgemeine Vorschrift in diesem Sinne regelt diese Satzung die Einzelheiten der Weiterleitung der der Stadt Detmold als Aufgabenträger des ÖPNV zugewiesenen Ausbildungsverkehr-Pauschale an die in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW. Damit gewährt die Stadt Detmold gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW einen Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Weiterleitung dieser Mittel dient der nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV.

Der Rat der Stadt Detmold hat aufgrund des § 7 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S.666 / SGV NRW 2023), durch Beschluss am 22.07.2011 folgende Satzung erlassen, zuletzt geändert durch die 3. Änderungssatzung in der Sitzung des Rates am 18.12.2019:

**1 Rechtsgrundlagen, Rechtsform, Zuständigkeit**

**1.1 Rechtsgrundlagen**

Diese allgemeine Vorschrift beruht auf § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW i. V. m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.

**1.2 Rechtsform**

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

**1.3 Zuständigkeit / Aufgabenträger als zuständige Behörde**

Zuständige Behörde i. S. d. Art. 2 lit. b) und I) VO (EG) Nr. 1370/2007 für den Erlass und die Durchführung der allgemeinen Vorschrift ist die Stadt Detmold als Aufgabenträger des ÖPNV gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Soweit in dieser Satzung von der zuständigen Behörde die Rede ist, ist damit die Stadt Detmold als der diese Satzung 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 § 11a Abs. 2 ÖPNVG 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 § 11a Abs. 2 ÖPNVG 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 und § 43 Nr. 2 PBefG im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde (Ziff. 2.1), soweit es sich dabei um öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG handelt. Hiervon umfasst sind auch Linienverkehre, die als Bedarfsverkehre betrieben werden. Maßgeblich ist die im jeweiligen Genehmigungsbescheid ausgewiesene Verkehrsform.

Hinsichtlich der durch Delegation begründeten Zuständigkeit bezieht sich die Geltung der allgemeinen Vorschrift auf die in Ziff. 1.4 genannten Verkehre.

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

##### **2.2.2.1 Linienbündel**

Im Rahmen des Antrags- und Bewilligungsverfahrens nach Ziff. 10 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 (Ziff. 10.1) 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: Höchsttarif für Zeitfahrausweise für Schüler / Auszubildende**

Alle Betreiber im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift sind verpflichtet, bei den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs die nachstehenden Höchsttarife nicht zu überschreiten. Der Höchsttarif ergibt sich als Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach den Festlegungen der Ziffer 3.2 bis 3.5. Er gilt für die Fahrgastgruppe der Schüler/Auszubildenden (Ziff. 3.4).

#### **3.2 Festlegung des Höchsttarifs / Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs**

Der Höchsttarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs wird wie folgt festgelegt:

Es gelten die jeweiligen im Tarif „Westfalentarif“ gemäß Ziff. 6.4<sup>1</sup> der Tarifbestimmungen festgelegten Preise der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs einschließlich des Semestertickets gemäß Ziff. 6.7.1<sup>2</sup> der Tarifbestimmungen, des AzubiAbo Westfalen gemäß Ziff. 3.2.4.7<sup>3</sup> und des SchülerTickets Westfalen / SchülerTickets Westfalen „Junior“ gemäß Ziff. 3.2.4.8<sup>4</sup> der Tarifbestimmungen als einzuhaltender Höchsttarif.

#### **3.3 Referenztarife und Ermäßigungen**

Als Referenztarif für das Schüler/AzubiMonats Ticket wird das -30 Tage Ticket festgelegt. Die zu gewährende Ermäßigung des Schüler/AzubiMonats Tickets beträgt mindestens 20,01 % gegenüber den Preisen des 30 Tage Tickets der jeweiligen Preisstufe. Die Nutzungsbedingungen des Schüler/AzubiMonats Tickets (zeitliche und räumliche Gültigkeit) sind identisch.

Andere Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs haben unter Berücksichtigung von Nutzbarkeitsunterschieden eine Ermäßigung von mindestens 22,01 % zu gewähren.

---

<sup>1</sup> Die Ziffern der Tarifbestimmungen beziehen sich auf den Stand 01.01.2021. In Folge sind die Ziffern der Tarifbestimmungen in ihrer jeweils gültigen Fassung maßgeblich.

<sup>2</sup> Siehe oben

<sup>3</sup> Siehe oben

<sup>4</sup> Siehe oben

Nutzbarkeitsunterschiede sind in einem Vermerk dargelegt (**Anlage**), in dem nachvollziehbar nachgewiesen ist, dass die geforderte Mindestermäßigung für die dort aufgeführten Tickets im Vergleich zum Referenzticket erfüllt ist.

Soweit die zuständige Behörde feststellt, dass die Ermäßigung nicht eingehalten wird, wird ein Ausgleich nur insoweit gewährt, als Tarife, die den Anforderungen an die Mindest-Ermäßigung entsprechen, nicht überschritten werden.

Die Mindest-Ermäßigung bezieht sich auf den Referenztarif in der jeweiligen Preisstufe.

### **3.4 Begünstigter Personenkreis / Bestimmung des Kreises der Schüler / Auszubildenden**

Als Schüler/Auszubildende gelten die im Tarif „Westfalentarif“ zum jeweils gültigen Stand zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Personen gem. 3.2.3.4, 3.2.4.7 und 3.2.4.8. der Tarifbestimmungen des Westfalentarifs.

### **3.5 Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife**

Für Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife der Verkehrsunternehmen, die außerhalb des Geltungsbereichs des Verbundtarifs „Westfalentarif“ angeboten werden, gelten die vorgenannten Bestimmungen sinngemäß. Die Bestimmungen gelten nicht für Tarifangebote im Ausbildungsverkehr des NRW-Tarifs, auch wenn sie zu Fahrten innerhalb des Verkehrsgebietes des Westfalen Tarifs berechtigen.

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

### **3.6 Nachweis von Mindestermäßigungen**

Mit Antragstellung (Ziff. 10.1) hat der Betreiber der zuständigen Behörde seine Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs zu nennen und das Bestehen von Mindest-Ermäßigungen nachzuweisen. Die zuständige Behörde legt die hierfür maßgeblichen Referenztarife und Mindest-Ermäßigungen fest und prüft die Einhaltung der Bestimmungen dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziff. 3.3.

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

### **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 Wagen-km 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**

Der Ausgleich wird gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 Halbs. 1 ÖPNVG NRW nur Betreibern gewährt, die auf ihren Linienverkehren in dem Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bevilligungsjahr), 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 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 Anreizregelung**

Gemäß der Anreizregelung nach Ziff. 9 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.

#### **4.3.2 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 Bewilligungsjahr gemäß den ihm erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen einschließlich Zustimmungen zum Fahrplan durchführt.

## **5 Ausgleich**

### **5.1 Gewährung eines finanziellen Ausgleichs**

Nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift werden den Betreibern gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW Mittel als Ausgleich zu den Kosten gewährt, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, und zwar zur Kompensation der finanziellen Auswirkungen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach Ziff. 3 zurückzuführen sind. Der Ausgleich wird jeweils auf ein Kalenderjahr bezogen bewilligt (Bewilligungsjahr=Durchführungszeitraum).

### **5.2 Kein Anspruch auf Vollkompensation**

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

### **5.3 Begrenzung des Ausgleichs**

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

## **6 Berechnung nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW**

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

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 2 ÖPNVG 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 Mitteln nach § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW als Ausgleich nach Ziff. 5.1 weitergeleitet.

## **6.2 Hierfür bereitgestelltes Budget**

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW stellt die zuständige Behörde hierfür 95 % der auf sie nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW entfallenden Mittel bereit.

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

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

Die Ermittlung der Anteile der Betreiber an diesem Budget (Ziff. 6.2) erfolgt gemäß § 11a Abs. 2 Sätze 4 bis 7 ÖPNVG NRW (vgl. Ziff. 6.4 bis 6.7). Die Anteile eines Betreibers werden nach jedem ÖDA getrennt berechnet und ausgewiesen (vgl. Ziff. 6.5.1 Satz 2).

## **6.4 Maßgebliche Erträge im Ausbildungsverkehr**

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 4 ÖPNVG NRW sind für die Ermittlung des Ausgleichs die Netto-Erträge der Betreiber im Ausbildungsverkehr maßgeblich. Diese Erträge sind wie folgt bestimmt:

- 6.4.1 Anzusetzen sind alle Erträge i. S. d. Ziff. 6.4.2 und 6.4.3 des Bewilligungsjahres aus Linienverkehren gemäß § 42, § 43 Nr. 2 PBefG, auch soweit die Verkehre als Bedarfsverkehre durchgeführt werden.
- Hierunter fallen nicht Erträge aus Freistellungsverkehren, Schwimmbadfahrten u. ä.
  - Einzubeziehen sind auch Erträge aus Landesgrenzen überschreitenden Linienverkehren. Für diese aber gilt: Anzusetzen sind nur die innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen erzielten Erträge. Erträge, die auf die außerhalb NRWs verlaufenden Linienabschnitte entfallen, sind nicht einzubeziehen. Vielmehr sind diese nach einer branchenüblichen, anerkannten Methodik (insbesondere zunächst nach dem geltenden Einnahmenaufteilungsverfahren) abzugrenzen. Der Betreiber muss der zuständigen Behörde im Einzelnen nachprüfbar darlegen, nach welcher Methodik er die Erträge auf der betreffenden Linie aufgeteilt hat (vgl. Ziff. 8.1.2).
  - Einzubeziehen sind auch zusätzliche Zahlungen von Schulträgern im Rahmen von Vereinbarungen zum SchülerTicket Westfalen / Schüler Ticket Westfalen „Junior“.
  - Im Rahmen von Vereinbarungen mit Schulträgern zum SchülerTicket vom Verkehrsunternehmen eingezogene Eigenanteile sind ebenso einzubeziehen wie vom Schulträger oder der Kommune in diesem Zusammenhang an das Verkehrsunternehmen gezahlte Eigenanteile.
  - Erträge oder Ertragsanteile aus dem NRW-upgrade zum AzubiAbo sind nicht Gegenstand dieser Allgemeinen Vorschrift.
- 6.4.2 Anzusetzen sind nur Erträge des Bewilligungsjahres aus Fahrgeldeinnahmen d.h. Einnahmen aus dem Verkauf der Fahrausweise nach Ziff. 6.4.3. Nicht einbezogen sind hiernach insbesondere
- Zuschüsse o. a. zusätzliche Zahlungen von Schulträgern, Schulen, Gemeinden o. a. öffentlichen Stellen, soweit nicht im Rahmen von Vereinbarungen mit Schulträgern zum SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“ gezahlt.
  - Einnahmen aus Fahrzeug-Werbung o. ä. mit dem Linienverkehr (mittelbar) erzielte Erträge;
  - Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr anderer Länder (bei grenzüberschreitenden Linien);
  - Nachzahlungen für das Bewilligungsjahr, die nach dem Stichtag 31.3. des zweiten auf das Bewilligungsjahr folgenden Jahres (Nr. 10.3.3 lit c, 2. Absatz) erfolgen. Solche Nachzahlungen werden in dem Jahr berücksichtigt, in dem sie dem Betreiber zufließen.

- 6.4.3 Erträge im Ausbildungsverkehr sind die tariflichen Erträge aus dem Verkauf von sämtlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (vgl. Ziff. 3.2) unabhängig davon, ob die Tickets vom Schulträger, einer anderen Kommune oder von den Auszubildenden (bzw. ihren Erziehungsberechtigten) oder jeweils anteilig von diesen bezahlt werden.
  - 6.4.4 Maßgeblich sind sämtliche von einem Betreiber in Nordrhein-Westfalen erzielten Ausbildungsverkehrs-Erträge im vorgenannten Sinne unabhängig davon, im Gebiet welcher zuständigen Behörde sie erzielt wurden; zur Zuordnung auf die jeweiligen zuständigen Behörden siehe Ziff. 6.5.
  - 6.4.5 Maßgeblich sind nicht die kassentechnischen Einnahmen, sondern die den Betreibern nach dem Ergebnis der Einnahmenaufteilung in den jeweiligen Verkehrsverbänden/ -gemeinschaften zugeschiedenen Erträge im Ausbildungsverkehr (siehe Ziff. 10.3.2. lit. c).
- 6.5 Ermittlung der Ausbildungsverkehrs-Erträge je Betreiber im Gebiet der jeweiligen zuständigen Behörde (Wagenkilometer)**

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

- 6.5.1 Sämtliche Erträge im Ausbildungsverkehr, die ein Betreiber im Bewilligungsjahr erzielt hat (vgl. Ziff. 6.4) werden gemäß der von diesem Betreiber im Bewilligungsjahr landesweit (in Nordrhein-Westfalen) erbrachten Wagenkilometer (Wagen-km) auf die zuständigen Behörden in Nordrhein-Westfalen verteilt, in deren Gebieten der jeweilige Betreiber im Bewilligungsjahr 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.
- 6.5.2 Maßgeblich sind die im Linienverkehr nach § 42, § 43 Nr. 2 PBefG im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erbrachten Wagen-km. Dies schließt die auf grenzüberschreitenden Linien in NRW erbrachten Wagen-km 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 Wagen-km des öffentlichen Dienstleistungsauftrags maßgeblich.
- 6.5.3 Wagen-km sind die tatsächlich erbrachten – und soweit es sich um Linienverkehr nach § 42 PBefG handelt: fahrplanmäßigen – Betriebsleistungen einschließlich Verstärkerfahrten. Ein- und Aussetzfahrten werden nicht berücksichtigt.
- 6.5.4 Eine Gewichtung der Wagen-km findet nicht statt. Eine Ausnahme stellen Wagen-km-Leistungen von Stadtbahnen in Doppeltraktion dar; diese werden doppelt gewertet.
- 6.5.5 Erläuterung der Zuordnung der Erträge:  
Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW ist für die Zuordnung der Erträge wie folgt vorzugehen: Ausgangspunkt ist zum einen die Summe aller im Ausbildungsverkehr erzielten Erträge eines Betreibers (Ziff. 6.4) und zum anderen die Summe aller von diesem Betreiber erbrachten Wagen-km (Ziff. 6.5.1 – 6.5.4). Hieraus ist zu ermitteln, welchen Ertrag im Ausbildungsverkehr (Euro) pro Wagen-km dieser Betreiber erzielt (Durchschnittsbetrachtung). Dieser Satz (Euro je Wagen-km) ist mit den im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagen-km dieses Betreibers zu multiplizieren. Hieraus ergeben sich die der zuständigen Behörde zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr dieses Betreibers.  
Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 3 Abs.1 der VO (EG) 1370/2007 durchgeführt werden, werden ausschließlich die Erträge und Wagen-km des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu Grunde gelegt.

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

Der Anteil des jeweiligen Betreibers an dem Budget nach Ziff. 6.2 wird vorbehaltlich Ziff. 6.7 wie folgt errechnet:

Die zuständige Behörde addiert sämtliche ihr nach Ziff. 6.5 zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr (Ziff. 6.4).

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

Schließlich multipliziert sie den Anteil des jeweiligen Betreibers mit dem nach Ziff. 6.2 bereitgestellten Budgets. Dies ergibt vorbehaltlich Ziff. 6.7 den rechnerischen Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW.

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

Die Weiterleitung des gemäß vorstehenden Regelungen berechneten Anteils an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG 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 (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3); insofern handelt es sich bei der Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW um einen Höchstbetrag (Obergrenze nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Soweit die Überkompensationsprüfung bei einem Betreiber dazu führt, dass der Ausgleich bis zur Grenze der Überkompensation auf einen niedrigeren Betrag als den sich nach Ziff. 6.6 ergebenden rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW abgesenkt werden muss, wird der Differenzbetrag zwischen dem rechnerischen Anteil dieses Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW und dem für ihn gemäß der Überkompensationsprüfung festgesetzten Ausgleichsbetrag entsprechend Ziff. 6.6 auf die übrigen Betreiber verteilt, allerdings in Bezug auf die jeweiligen Betreiber nur bis zu der für sie jeweils ermittelten Grenze der Überkompensation (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3 sowie 10.3.3).

## **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) auf den finanziellen Nettoeffekt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu begrenzen (Ziff. 5.3). 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. 7.5 und 7.6.

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 maßgeblichen Kosten und der maßgeblichen Einnahmen. Der Ausgleich ist danach begrenzt auf den Differenzbetrag aus den maßgeblichen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns und den maßgeblichen Einnahmen; siehe dazu Ziff. 8. Für diese beiden Schritte zur Wahrung des Überkompensationsverbots gelten die folgenden grundsätzlichen Regelungen der Ziffern Ziff. 7.2 bis 7.4.

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

Soweit für einen Linienverkehr (Ziff. 2.2) ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (z.B. Betrauung oder Verkehrsvertrag i.S.v. Art. 8 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007) besteht, der für diesen Verkehr Ausgleichsparameter i.S.d. Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestimmt und nach dem die Mittel aufgrund der hiesigen allgemeinen Vorschrift in die jährliche Abrechnung zur



Wahrung des Überkompensationsverbots einbezogen werden, sind ausschließlich und abschließend die entsprechenden Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Parametrisierung sowie im Falle des Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auch für die nachträgliche Überkompensationskontrolle maßgeblich; es erfolgt keine Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Der Betreiber hat bei Antragstellung bzw. im Rahmen seiner Mitwirkungspflichten (Ziff. 10.3.3) entsprechende öffentliche Dienstleistungsaufträge vorzulegen. Soweit die zuständige Behörde selbst den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben hat, reicht dessen Benennung. Der Betreiber hat ferner der zuständigen Behörde das jeweilige Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle mitzuteilen (siehe Ziff. 10.3.3) soweit diese nicht von der zuständigen Behörde selbst durchgeführt wurde oder ihr die prüfende Behörde das Ergebnis zur Verfügung stellt.

Soweit kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, der den Anforderungen nach Satz 1 genügt, erfolgt die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift.

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

Die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beziehen sich 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 und Einnahmen für die Bedienung dieser Linien(bündel) im jeweiligen Bewilligungsjahr.

### **7.4 Anteilsberechnung bei grenzüberschreitenden Verkehren**

Bei Linien bzw. Linienbündeln, die die Gebietsgrenzen der hiesigen zuständigen Behörde zu anderen Aufgabenträgern überschreiten (grenzüberschreitende Linien bzw. Linienbündel), erfolgt die Zuordnung der Kosten und Einnahmen auf das Gebiet der hiesigen zuständigen Behörde analog den Regelungen in Ziffer 7.6.1 und 7.6.2.

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

Der Betreiber hat mit Antragstellung (Ziff. 10.1) für jedes Linienbündel bzw. für jede Linie (Ziff. 2.2.3) eine Vorabkalkulation der Kosten und Erträge einzureichen; er hat dazu ein vorgegebenes Formblatt zu verwenden.

### **7.6 Erstellung der Vorabkalkulation**

Kosten und Einnahmen sind jeweils netto, also ohne die jeweilige Mehrwertsteuer auszuweisen.

#### **7.6.1 Vorab-Kostenkalkulation**

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

- Die Zuordnung der Kosten zum Linienbündel, bzw. zur Linie erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (getrennte Rechnungslegung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe einheitlich für alle Leistungen für die Laufzeit der Liniengenehmigungen an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird
- Für die Abschnitte von Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten, erfolgt die Zuordnung der Kosten auf die Abschnitte der Linie in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden sachgerecht, nachvollziehbar und einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben.
- Der Betreiber erstellt seine Kalkulation nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kostenentwicklung mithilfe sachgerechter Annahmen über die Entwicklung dieser Kosten für das Bewilligungsjahr. Der Betreiber erstellt diese Herleitung der

Kostenkalkulation für alle Leistungen einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Herleitung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Kostenherleitung zurückgeführt.

#### 7.6.2 Vorab-Ertragskalkulation

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

- Die Zuordnung der Erträge zum Linienbündel bzw. zur Linie (vgl. Ziff. 7.3) erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe einheitlich für alle Leistungen für die Laufzeit der Liniengenehmigungen an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird. Folgende Einnahmenpositionen sind mindestens zu berücksichtigen:
- Abgeschätzte Fahrgelderlöse nach „Einnahmen im Ausbildungsverkehr“ und „Jedermanneinnahmen“ getrennt
- Abgeschätzte gesetzliche Ausgleichsleistungen nach § 145 SGB IX
- Abgeschätzte sonstige Einnahmen und/oder sonstige beantragte bzw. erwartete Ausgleichsleistungen/Förderungen
- Kapitalerträge und -verzinsung (vgl. 8.2.3)

#### 7.6.3 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 Kosten / Erträge 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 Kosten / Erträge 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 Kosten / Erträge mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kosten-/Ertragsentwicklung erstellt;
- die Herleitung der Kosten-/Ertragskalkulation 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 Kosten-/Ertragskalkulation nachvollzogen werden kann.

## 8 Durchführung der Überkompensationskontrolle gemäß Anhang VO 1370

### 8.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten und Einnahmen

Kosten und Einnahmen sind jeweils netto, also ohne die jeweilige Mehrwertsteuer auszuweisen.

#### 8.1.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten

Die Ermittlung der tatsächlichen Kosten erfolgt für ein Linienbündel bzw. eine Linie des Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde (Ziff. 7.3) bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Linienabschnitte.

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

Der Betreiber weist durch Testat eines von ihm beauftragten Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters die Einhaltung dieser Anforderungen entsprechend Ziff. 7.6 nach.

#### 8.1.2 Ermittlung der tatsächlichen Einnahmen

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

Maßgeblich sind die vom Betreiber mit dem Linienbündel bzw. der Linie (Ziff. 2.2.2) tatsächlich erzielten Einnahmen.

Diese Einnahmen werden wie folgt ermittelt:

1. Zu ermitteln sind sämtliche im Zusammenhang mit der Leistung im Linienbündel bzw. auf der Linie (Ziff. 7.3) erzielten Einnahmen bezogen auf das Bewilligungsjahr. Dies sind insbesondere:
  - a) alle Einnahmen gemäß Einnahmenaufteilung als Anspruch zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 10.3.3 lit. c),
  - b) tatsächlich im Bewilligungsjahr zugeflossene Mittel aus Ausgleichszahlungen nach §§ 145 ff. SGB IX,
  - c) alle sonstigen, dem Linienverkehr zuzurechnenden Erträge, z.B. aus Werbung, zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 10.3.3 lit. c),
  - d) Zuschüsse u. a. Zahlungen von Aufgabenträgern, Kommunen o. a. öffentlichen Stellen (z.B. Schulträger, kreisangehörige Gemeinden, Mittel nach § 11 Abs. 2 bzw. § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW).
2. Soweit Fahrzeuge oder sonstige Betriebsmittel oder Anlagen gefördert wurden, die für das Linienbündel bzw. die Linie (Ziff. 7.3) eingesetzt werden, und die Kosten der geförderten Betriebsmittel und Anlagen in der Höhe der Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) abgeschrieben werden sowie die Förderung über die Bildung von Sonderposten bilanziert wird, ist die Auflösung dieser Sonderposten als Ertrag zu berücksichtigen. Andernfalls wird die Förderung kostenmindernd berücksichtigt.

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

Der Betreiber errechnet die auf das Linienbündel bzw. die Linie(nabschnitte) entfallenden tatsächlichen Einnahmen aus den tatsächlichen Gesamteinnahmen seines Unternehmens wie folgt:

- Die Zuordnung der tatsächlichen Einnahmen zum Linienbündel bzw. zur Linie (einschließlich der Abgrenzung der Einnahmen auf Landesgrenzen überschreitenden Linien, Ziff. 6.4.1) erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Trennungsrechnung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe für alle Leistungen, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, für die Laufzeit der jeweiligen Liniengenehmigungen einheitlich an. Leistungen aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch zu trennen (Ziff. 7.2).
- Für die Abschnitte von allen Linien, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten, erfolgt die Zuordnung der Einnahmen sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf alle Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden.
- Der Betreiber ermittelt die Zuordnung seiner tatsächlichen Einnahmen für alle Leistungen im Linienverkehr einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Zuordnung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Zuordnung zurückgeführt. Der Betreiber erstellt diese Herleitung der Kostenkalkulation für alle Leistungen einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Herleitung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Kostenherleitung zurückgeführt.

Der Betreiber weist durch Testat eines von ihm zu beauftragenden Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Einnahmen nach objektiven Maßstäben differenziert nach Linien /Linienbündeln sind erfüllt;

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Einnahmen bei grenzüberschreitenden Linien auf die Abschnitte der Linien in den Gebieten der jeweils zuständigen Behörde sind erfüllt;
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Leistungen einheitlich angewendet; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (Trennungsrechnung);
- die Zuordnung der Einnahmen erfolgt für alle Leistungen des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Zuordnung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Zuordnung der Einnahmen nachvollzogen werden kann.

## **8.2 Maßstab der Überkompensationskontrolle: Differenz Kosten – Einnahmen im Bereich der zuständigen Behörde**

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird geprüft, inwieweit alle maßgeblichen Kosten (Ziff. 8.2.1) zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung (Ziff. 8.2.3) über allen maßgeblichen Einnahmen (Ziff. 8.2.2) des Antragstellers und im Bereich der zuständigen Behörde liegen. Der Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW ist begrenzt auf diesen Differenzbetrag (Ziff. 5.3). Liegen die maßgeblichen Einnahmen über den tatsächlichen Kosten zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung, wird kein Ausgleich gewährt (Ziff. 10.3.4).

### **8.2.1 Maßgebliche Kosten**

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

### **8.2.2 Maßgebliche Einnahmen**

Maßgeblich sind die tatsächlichen Einnahmen gemäß Ziff. 8.1.2.

### **8.2.3 Angemessene Kapitalverzinsung**

Sofern der Betreiber keinen Nachweis im Sinne von Satz 3 bis Satz 5 erbringt, kann vom Betreiber in der Regel die zulässige Höhe des angemessenen Gewinns bzw. der angemessenen Kapitalverzinsung pauschalierend bezogen auf Linien/Linienbündel entsprechend einer Umsatzrendite von bis zu 4,75 % berechnet werden. Der Betrag wird dann als Anteil in Höhe von bis zu 4,99 % der maßgeblichen Kosten ermittelt.

Auf Nachweis kann der Betreiber auch einen höheren angemessenen Gewinn bzw. eine höhere angemessene Kapitalverzinsung für sein Gesamtangebot im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers einschließlich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zugrunde legen. Der entsprechende Nachweis gilt als erbracht, wenn der Betreiber der zuständigen Behörde für seine Linien im Gebiet der zuständigen Behörde bezogen auf vergleichbare Netze anhand konkreter, aktueller aussagekräftiger Einzeldaten oder alternativ anhand aktueller Marktstudien oder auf andere geeignete objektive Weise konkret einen abweichenden branchenüblichen angemessenen Gewinn bzw. eine angemessene Kapitalverzinsung für den maßgeblichen Bussektor in vergleichbaren Märkten darlegt.

Der angemessene Gewinn bzw. die angemessene Kapitalverzinsung wird als Anteil der maßgeblichen Kosten dargestellt. Die Darlegungen des Betreibers müssen durch die zuständige Behörde nachprüfbar sein; hierbei sind wegen der Vergleichbarkeit die tatsächlichen Strukturen anhand eines objektiven Maßstabs zu beurteilen.

Zu- und Abschläge aufgrund der jeweiligen Risikostruktur, Effizienz der Kostenstruktur und Nachfrageentwicklung, soweit sie auf die Verkehrsbedienung zurückzuführen ist, sowie Qualität der Fahrzeuge und Anlagen werden berücksichtigt, wenn diese der zuständigen Behörde vom Betreiber schlüssig und nachvollziehbar begründet werden.

### **8.3 Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation**

Ergibt die Prüfung nach Ziff. 8.2 bzw. die gemäß Ziff. 7.2 durchgeführte Überkompensationsprüfung nach Maßgabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, dass der sich nach Ziff. 6.5 ergebende rechnerische Anteil des Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW zu einer Überkompensation führen würde, dann ist im Rahmen der endgültigen Bewilligung (Ziff. 10.3.3) der Ausgleich gemäß Ziff. 6.6 bis zur jeweiligen Grenze der Überkompensation abzusenken.

Soweit Teilzahlungen/Abschläge aufgrund vorläufiger Bewilligungsakte zu einer Überschreitung dieser Grenze geführt haben, sind diese Überzahlungen rückabzuwickeln (Ziff. 10.3.3 lit. d)

## **9 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.

## **10 Antrags- und Bewilligungsverfahren, Mitwirkungspflichten und Prüfrechte**

### **10.1 Antrag**

Der Ausgleich (Ziff. 5) wird nur auf Antrag gewährt. Dies gilt auch für Betreiber mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

#### **10.1.1 Antrag – Form**

Der Antrag kann nur schriftlich durch vollständige Ausfüllung des Antragsformblattes bei der zuständigen Behörde gestellt werden. Ein unvollständiger Antrag wird abgelehnt, wenn der Betreiber nicht binnen einer von der zuständigen Behörde gesetzten Frist von maximal vier Wochen ab Eingang einer entsprechenden Aufforderung die von der zuständigen Behörde geforderten Unterlagen einreicht (Versagung, Ziff. 10.3.4).

#### **10.1.2 Antrag – Frist**

Die Anträge sind bis zum 31.12. des jeweiligen Vorjahres zu stellen.

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

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

### **10.2 Bewilligung – Form**

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

### **10.3 Bewilligungsakt und -verfahren**

#### **10.3.1 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. 10.3.4). Hierzu ergeht zunächst ein nur vorläufiger Bewilligungsakt (Ziff. 10.3.2). Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Bewilligungsakt (Ziff. 10.3.3).

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. 10.3 bis 10.6 getroffen.

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

### 10.3.2 Vorläufiger Bewilligungsakt

Auf den Antrag des Betreibers ergeht nach Eingang aller für den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift vollständig und fristgerecht eingereichten Anträge gemäß Ziff. 10.1 ein vorläufiger Bewilligungsakt für das Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr).

Der Bewilligungsakt soll dem Antragsteller spätestens zum 15.5. des Bewilligungsjahres zugehen, aber nicht vor Rechtskraft des Bewilligungsbescheides des Landes NRW an den Aufgabenträger.

Mit dem vorläufigen Bewilligungsakt wird der voraussichtliche Bewilligungsbetrag als Ausgleich vorläufig festgesetzt und es werden auf dieser Grundlage Teilzahlungen/Abschläge geregelt (Ziff. 11.1). Der vorläufige Bewilligungsakt steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Bescheidung (10.3.3).

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

#### a) Voraussichtliche Wagen-km

Die hierfür maßgeblichen, vom jeweiligen Betreiber im Bewilligungsjahr voraussichtlich zu erbringenden Wagen-km (vgl. Ziff. 6.5) sind aus den dem Betreiber für das Bewilligungsjahr erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen und geltenden Fahrplänen für die Linienverkehre des Betreibers abzuleiten. Maßgeblich sind – vorbehaltlich lit. c) – die im Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Genehmigungen bzw. Erlaubnisse und Fahrpläne.

#### b) Voraussichtliche Erträge im Ausbildungsverkehr

Die voraussichtlichen Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr (vgl. Ziff. 6.4) sind vom Betreiber für die nach Ziff. 10.3.2 lit. a) voraussichtlich zu erbringenden verkehrlichen Leistungen vorab zu kalkulieren und mit dem Antrag anhand von Vergangenheitswerten, soweit vorhanden, plausibel dazulegen. Hierbei sind, soweit vorhanden, Einnahmenprognosen der jeweiligen Verkehrsverbünde und -gemeinschaften zu berücksichtigen und mit Antragstellung vorzulegen.

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

Soweit der Betreiber während des Bewilligungsjahres Verkehre aufnehmen, erweitern, reduzieren oder einstellen wird, ist dies bei der Ermittlung der Wagen-km sowie bei der Prognose der Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr grundsätzlich zu berücksichtigen, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung (Ziff. 10.1) die entsprechenden (Änderungs-)Genehmigungen bzw. Fahrplanzustimmungen bestandskräftig sind bzw. durch Fristablauf enden 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 (Satz 1) entsprechenden Leistungs- und Einnahmeveränderungen im Rahmen der vorläufigen Bewilligung berücksichtigt werden.

Abweichend von den Sätzen 1 und 2 können unterjährige Leistungs- und Einnahmenveränderungen 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 Verkehrsleistungen nach unterjährigem Auslaufen der Liniengenehmigungen gänzlich entfallen, weil sie entweder nicht wiedergenehmigt werden oder weil der neue Betreiber keinen Antrag nach Ziff. 10.1.2 Satz 2 gestellt hat, wird der vorgenannte gesondert ausgewiesene Teilbetrag durch Anpassung der vorläufigen Bewilligungen entsprechend Ziff. 6.7 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 § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW

Der voraussichtliche Anteil des Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wird auf dieser Grundlage von der zuständigen Behörde nach Ziff. 6.6 ermittelt.

e) Voraussichtlicher Bewilligungsbetrag und Teilzahlungen/Abschläge

Aus den vorstehenden Regelungen ergibt sich der voraussichtliche Bewilligungsbetrag. Auf diesen werden nach Maßgabe des vorläufigen Bewilligungsaktes Teilzahlungen in Form von Abschlägen geleistet. Diese sind gemäß Ziff. 11.1 auf einen Bruchteil des voraussichtlichen Bewilligungsbetrags begrenzt.

f) Vorbehalte und nachträgliche abschließende Entscheidung

Die Festsetzungen und Regelungen des vorläufigen Bewilligungsaktes sind nur vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung durch den endgültigen Bewilligungsakt nach Ziff. 10.3.3. Eine Korrektur (Erhöhung oder Reduzierung) des Bewilligungsbetrags durch den endgültigen Bewilligungsakt sowie eine Rückabwicklung etwaiger Überzahlungen durch die mit dem endgültigen Bewilligungsakt vorzunehmenden Schlussrechnung bleibt ausdrücklich vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich nicht nur z.B. aus der Einnahmenaufteilung (vgl. Ziff. 6.4.5 und Ziff. 10.3.3), sondern unter anderem auch bei unterjährigen Leistungsänderungen und z.B. auch durch Hinzukommen oder Ausscheiden von weiteren Betreibern während des Bewilligungsjahres 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 Bewilligungsjahres 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.

### 10.3.3 Endgültiger Bewilligungsakt / Schlussabrechnung

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

#### a) Zeitlicher Ablauf

Der endgültige Bewilligungsakt erfolgt, nachdem die erforderlichen Daten zur

- Ermittlung des Anteils an den Mitteln nach § 11a ÖPNVG NRW (vgl. Ziff.6) und
- zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Ziff. 8)

endgültig vorliegen, spätestens aber zum 30.09. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres.

#### b) Vorgehensweise/Datengrundlage

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

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

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Bewilligungsbetrag wie folgt: Zunächst errechnet sie auf Basis der vorgenannten Datengrundlage für alle Betreiber den jeweiligen rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6.6. Sodann führt sie für alle Betreiber bzw. Verkehre, für die das nach Ziff. 7.2 erforderlich ist, gemäß Ziff. 8 die Überkompensationskontrolle unter Beachtung der Parameter nach Ziff. 7 sowie unter Berücksichtigung des Anreizes nach Ziff. 9 durch. Wenn die Überkompensationskontrolle gemäß Ziff. 7.2 auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt, legt die zuständige Behörde das Ergebnis dieser Prüfung zugrunde (vgl. lit. c). Soweit hiernach bei einem Betreiber der rechnerische Anteil nach Ziff. 6.6 die Grenze der Überkompensation (Ziff. 8.2) überschreitet, wird der Ausgleich für diesen Betreiber auf den der Grenze der Überkompensation entsprechenden Betrag festgesetzt (Ziff. 8.3). Die verbleibende Differenz wird sodann gemäß Ziff. 6.7 auf die übrigen Betreiber – jeweils bis zur Grenze der Überkompensation – verteilt.

#### c) Mitwirkungspflicht des Betreibers

Eine erneute Antragstellung seitens des Betreibers ist für den endgültigen Bewilligungsakt nicht erforderlich.

Der Betreiber hat bis zum 15.04. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise (vgl. Ziff. 10.4) zu übergeben; im Fall von Ziff. 7.2 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 (Ziff. 10.3.4).

#### d) Schlussabrechnung

Ausgehend von dem endgültig festgesetzten Bewilligungsbetrag stellt die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der dem Betreiber gewährten und zugeflossenen Teilzahlungen/Abschläge fest, inwieweit eine Unter- oder Überzahlung erfolgt ist (Schlussabrechnung). Im endgültigen Bewilligungsakt wird dementsprechend eine ggf. erforderliche Nachzahlung gewährt oder die Rückabwicklung einer ggf. erfolgten Überzahlung geregelt (vgl. Ziff. 11.2).



#### 10.3.4 Versagung des Ausgleichs

Wenn nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift der beantragte Ausgleich versagt wird, etwa im Fall der Verfristung (Ziff. 10.1) oder der Verletzung von Mitwirkungspflichten (z.B. Ziff. 10.3.3) 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 (vgl. Ziff. 11.2). Dasselbe gilt im Fall der Nichterfüllung von im Bewilligungsakt geregelten Bedingungen sowie im Fall der Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Bewilligungsaktes.

### 10.4 Darlegungs- und Nachweispflicht des Betreibers

Der Betreiber trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Er erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere bei Antragstellung (Ziff. 10.1) und durch seine Mitwirkungspflichten gemäß Ziff. 10.3.3. lit. c). Hierzu legt er der zuständigen Behörde insbesondere die nachstehend genannten Daten vor. Weitergehende Nachweispflichten können sich außerdem aus Ziff. 10.6 ergeben.

#### 10.4.1 Antragstellung

Mit Antragstellung weist der Betreiber der zuständigen Behörde in Bezug auf das jeweilige Bewilligungsjahr nach

- den ggf. für eine Linie / ein Linienbündel vorhandenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Ziff. 7.2),
- das ggf. nach § 9 Abs. 2 PBefG genehmigte Linienbündel (Ziff. 2.2.2.1 lit. a),
- ggf. die Zugehörigkeit der Linien des Betreibers zu einem Linienbündel, in dem bestimmte Linien von anderen Betreibern bedient werden (Ziff. 2.2.2.1 lit. c), bzw.
- ggf. vorhandene wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtungen der von ihm betriebenen Linien (Ziff. 2.2.2.1 lit. b).

Betreiber, die Übergangs-, Anerkennungs- und/oder Haustarife gemäß Ziff. 3.5 anwenden, teilen der zuständigen Behörde mit Antragstellung die bei ihnen geltenden Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs mit. Der Betreiber weist nach, dass die Tarife den Anforderungen an die Mindest-Ermäßigung entsprechen (Ziff. 3.5).

Ferner teilt der Betreiber der zuständigen Behörde mit Antragstellung für das jeweilige Bewilligungsjahr mit:

- die Anzahl der voraussichtlich vom Betreiber in NRW zu fahrenden Wagen-km im Linienverkehr (Ziff. 10.3.2. lit. a),
- die Anzahl der voraussichtlich vom Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde zu fahrenden Wagen-km im Linienverkehr (10.3.2. lit. a), differenziert nach Linien,
- die Höhe der voraussichtlich von ihm erzielten Netto-Erträge im Ausbildungsverkehr in NRW (10.3.2. lit. b),

Mit dem Antrag übermittelt der Betreiber der zuständigen Behörde bezogen auf Linien / Linienbündel (Ziff.2.2.2) für das jeweilige Bewilligungsjahr außerdem

- die Vorabkalkulation der Kosten und Erträge gemäß Formblatt (Ziff. 7.5) sowie
- eine Eigenerklärung und auf Verlangen ein Testat eines Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters, das die Einhaltung der für die Erstellung der Vorabkalkulation der Kosten geltenden Anforderungen bestätigt (Ziff. 7.6);

#### 10.4.2 Mitwirkungspflicht im Rahmen der endgültigen Bewilligung

Für die endgültige Bewilligung (Ziff. 10.3.3) gibt der Betreiber der zuständigen Behörde im Rahmen seiner Mitwirkungspflicht nach Ziff. 10.3.3 lit. c) für das Bewilligungsjahr an:

- die vom Betreiber tatsächlich erzielten Netto-Erträge im Ausbildungsverkehr in NRW (Ziff. 6.4);
- die vom Betreiber tatsächlich im Antragsjahr in NRW insgesamt sowie im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagen-km im Linienverkehr je Linie einschließlich der in NRW auf

grenzüberschreitenden Linien erbrachten Wagen-km; gesondert ausgewiesen werden die hiervon ggf. auf Stadtbahnen in Doppeltraktion entfallenden Wagen-km (Ziff. 6.5);

Soweit nicht aufgrund Ziff. 7.2 die Regelungen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Überkompensationskontrolle maßgeblich sind, gibt der Betreiber der zuständigen Behörde bezogen auf Linien/Linienbündel (Ziff. 2.2.2) für die Durchführung der Überkompensationskontrolle an:

- die Höhe der tatsächlichen Kosten (Ziff. 8.1.1) zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung (Ziff. 8.2.3) und die Höhe der tatsächlichen Einnahmen (Ziff. 8.1.2)

Durch Testat eines Wirtschaftsprüfers/ Steuerberaters bestätigt der Betreiber hierbei die Einhaltung der für die Ermittlung der tatsächlichen Kosten geltenden Anforderungen gemäß Ziff. 8.1.1 und die Einhaltung der für die Ermittlung der tatsächlichen Einnahmen geltenden Anforderungen gemäß Ziff. 8.1.2, die Einhaltung der Anforderungen an die angemessene Kapitalverzinsung gemäß Ziff. 8.2.3 sowie die Höhe der tatsächlichen Kosten und Einnahmen.

Der Betreiber weist der zuständigen Behörde zudem nach, dass

- im Bewilligungsjahr die Verkehre vom Betreiber gemäß den erteilten Genehmigungen/Erlaubnissen/Fahrplänen durchgeführt worden sind (Ziff. 4.3.1).
- die Fahrgäste im Antragsjahr die Mobilitätsgarantie NRW in Anspruch nehmen konnten (Ziff. 9).

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

Die zuständige Behörde kann die vom Betreiber nach dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate 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 nach § 11a ÖPNVG NRW durch die zuständigen Behörden der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Der Landesrechnungshof kann die Verwendung der an die Betreiber weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Betreibern prüfen. Der Betreiber ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof 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.

## **10.6 Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007**

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

# **11 Abwicklung der Zahlungen**

## **11.1 Abschläge/Teilzahlungen**

Durch den vorläufigen Bewilligungsakt (Ziff. 10.3.2) werden Abschläge/Teilzahlungen wie folgt gewährt und durchgeführt:

- Nach Bestandskraft des vorläufigen Bewilligungsakts 60 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag, frühestens zum 1.6. des Bewilligungsjahres.
- Zum 15.10. des Bewilligungsjahres 35 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag.

Die übrigen 5 % werden analog zu dem im vorstehenden Spiegelstrich aufgeführten Termin auf ein durch den Betreiber eingerichtetes und der zuständigen Behörde mitgeteiltes Notar-Anderkonto geleistet. Eine Verrechnung des auf das Notar-Anderkonto eingezahlten Anteils der dritten Teilzahlung findet mit der Schlussabrechnung nach Ziff. 11.2 statt.

Auf die Einrichtung eines Notar-Anderkontos kann verzichtet und der Anteil auf das vom Verkehrsunternehmen benannte Konto ausgezahlt werden, insbesondere

- wenn der Anteil einen Betrag von 5.000 € unterschreitet, oder
- für einen Linienverkehr im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers (Ziff. 2.2) ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (z.B. Betrauung oder Verkehrsvertrag entsprechend Art. 8 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007) besteht.

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

## **11.2 Schlusszahlung bzw. Rückabwicklung**

Binnen zwölf Werktagen nach Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsaktes (Ziff. 10.3.3) erfolgt die Schlusszahlung, soweit dem Betreiber nach der Schlussabrechnung noch Mittel zustehen. Soweit der Betreiber nach der Schlussabrechnung eine Überzahlung erhalten hat, kann diese mit (Abschlags-)Zahlungen aufgrund einer etwaigen weiteren (vorläufigen) Bewilligung von Mitteln verrechnet werden. Andernfalls hat der Betreiber die Mittel binnen einer im endgültigen Bewilligungsakt zu bestimmenden Frist an die zuständige Behörde mittels Überweisung auf das von der Behörde anzugebende Bankkonto zurückzuzahlen; Überzahlungen, die sich aufgrund einer Überkompensation ergeben, sind ab Zugang des Betrages beim Betreiber mit einem Zinssatz von 5 % über dem Basiszinssatz zu verzinsen. Eine Verzinsung im Fall der Unterzahlung findet nicht statt.

## **12 Rechtskraft, Inkrafttreten**

Die Satzung tritt gemäß § 7 Abs. 4 Satz 2 GO NRW rückwirkend zum 01.01.2021 in Kraft.

## **13 Außerkrafttreten**

**Diese Satzung** tritt durch gesonderten Beschluss oder bei Außerkrafttreten des § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW außer Kraft.

## **Anlage 1**

### **„Vermerk zum Referenzticket“ zur Allgemeinen Vorschrift der Stadt Detmold für die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW, in der Fassung vom 16.12.2021**

### **Begründung und Zuordnung des Referenztickets für den Ausbildungstarif im Rahmen des ÖPNVG NRW § 11 a Ausbildungsverkehr-Pauschale für den Gemeinschaftstarif „Westfalentarif“**

#### **Grundlage**

- ÖPNV G NRW, gültig ab 01.01.2011
- Hinweise zur Erstellung der Allgemeinen Vorschrift nach § 11a Absatz 2 Satz 6 ÖPNVG NRW des Landes NRW vom 11.05.11
- EU-Verordnung 1370/2007
- Tarifbestimmungen Gemeinschaftstarif „Westfalentarif“ in seiner aktuellen Fassung
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Azubitickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Azubiticket); Rd. Erl. des Ministeriums für Verkehr – II B 3 – 47 – 5 vom 16.07.2019
  
- Geltender Erlass (SMBl. NRW.) mit Stand vom 14.8.2020: Hinweise zum Schülerticket in Nordrhein-Westfalen gem. RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (am 01.01.2003: MVEL), d. Innenministeriums u. d. Ministeriums für Schule, Wissenschaft und Forschung (am 1.1.2003: MSJK) (V B 1-47-51.6) v. 25.01.2001

#### **Einleitung**

Im Rahmen des ÖPNV G NRW § 11a ist es erforderlich, ein Referenzticket des allgemeinen Tarifs ("Jedermann"-Tarif) im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift zur Anwendung von Höchsttarifen anzugeben. Der Referenznachweis ist Bestandteil der Allgemeinen Vorschrift, die von den Aufgabenträgern im Rahmen der Anwendung von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr gem. EU-Verordnung 1370/2007 aufzustellen ist.

#### **Angebote im Ausbildungstarif**

Im „Westfalentarif“ werden folgende Ausbildungstarife angeboten, für die der Aufgabenträger in der Allgemeinen Vorschrift Höchsttarife festsetzt:

- Schüler/AzubiMonatsTicket (SMT) gem. Tarifbestimmungen 6.4.2
- Schüler/AzubiMonatsTicket gem. Tarifbestimmungen 6.4.3 (Bezug nur über Schulträger)
- SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“ gem. Tarifbestimmungen 3.2.4.8
- Schulwegticket gem. Tarifbestimmungen 6.4.4
- AzubiAbo gem. Tarifbestimmungen 3.2.4.7
- Semesterticket gem. Tarifbestimmungen 6.7.1 (Angebot gemäß vertraglicher Vereinbarung mit der Studierendenschaft)

Der Personenkreis der Anspruchsberechtigten ergibt sich aus Ziffer 3.2.3.4, bzw. Ziffer 3.2.4.7, bzw. Ziffer 3.2.4.8, Ziffer 6.4 bzw. Ziffer 6.7 der aktuellen Tarifbestimmungen des Westfalentarifs.

## **Schüler/AzubiMonats Tickets (SMT)**

Das Schüler/AzubiMonatsTicket zählt zum Kernbestandteil des Ausbildungsverkehrs. Es hat seine Marktrelevanz bei den Schulträgern, Auszubildenden und Schülern, die keinen Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten gemäß Schülerfahrkostenverordnung haben (Schüler selbstzahler). Das Schüler/AzubiMonatsTicket bezieht sich auf die Fahrten im Ausbildungsverkehr vom Wohnort zum Ort der Schule bzw. des Ausbildungsbetriebs und/oder der Berufsschule und zurück (tarifgebietsbezogen). Es gilt einen Kalendermonat ohne zeitliche Einschränkung. Aufgrund des Personenkreises der Anspruchsberechtigten ist das Schüler/AzubiMonatsTicket nicht übertragbar und hat keine Mitnahmemöglichkeit.

## **Schulwegtickets (SWT)**

Beim SWT werden im Vergleich zum Schüler/AzubiMonatsTicket (SMT) zur Kostenreduzierung bei den Schulträgern und in Folge der Kürzungen der Ausgleichsleistungen des Landes Einschränkungen im Geltungs- und Gültigkeitsbereich, insbesondere in Bezug auf den Freizeitnutzen der Fahrausweise vorgenommen. Das Schulwegticket bezieht sich auf den Ausbildungsverkehr von der Wohnung bis zur Schule und zurück (Haltestellenbezogen) und ist ein reines Ausbildungsticket, das sich auf die zeitlichen und räumlichen Kernfunktionen im Ausbildungsverkehr beschränkt. Es gilt deshalb für einen Kalendermonat und berechtigt nur zu Fahrten an Schultagen und zwar montags bis freitags von Betriebsbeginn bis 19:00 Uhr sowie samstags bis 15:00 Uhr. An Sonn- und gesetzlichen Feiertagen und während der Schulferien in NRW haben Schulwegtickets keine Gültigkeit, da in diesem Zeitraum keine Ausbildungsfahrten erforderlich sind. Da der Freizeitnutzen gegenüber dem Schüler/AzubiMonatsTicket geringer ist (Haltestellenbezug und zeitliche Grenze) aber auch weil Fahrten zu Ausbildungszwecken außerhalb der genannten zeitlichen und räumlichen Kernfunktionen im Ausbildungsverkehr nicht möglich sind, wird beim Schulwegticket ein höherer Rabatt vom Referenzticket gewährt.

Ein Vertrieb des Schulwegtickets über den freien Verkauf erfolgt nicht. Das Ticket ist vom Schulträger für ein gesamtes Schuljahr (i.d.R. 11 Monate ohne Hauptferienmonat der Sommerferien) zu beziehen. Wie beim Schüler/AzubiMonatsTicket besteht keine Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit.

## **SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“**

Das SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“ ist ebenfalls Kernbestandteil des Ausbildungsverkehrs. Es hat seine Marktrelevanz ausschließlich bei den Schülern. Es ist eine Weiterentwicklung des Schüler/AzubiMonatsTickets. Es gilt für ein Schuljahr (12 Monate, 01.08. bis 31.07. des Folgejahres) ohne zeitliche Einschränkung im kompletten Tarifraum des Westfalen Tarifs.

Das SchülerTicket Westfalen „Junior“ ist ein persönliches MonatsTicket für anspruchsberechtigte und nichtanspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler an Grundschulen (Primarstufe), Förderschulen, allgemeinbildenden Schulen der Sekundarstufen I und II sowie für Vollzeitschüler an Berufskollegs im WestfalenTarif-Raum. Das SchülerTicket Westfalen „Junior“ ist ein persönliches MonatsTicket für anspruchsberechtigte und nichtanspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler an Grundschulen (Primarstufe) und kann auf Wunsch des Schulträgers ausgegeben werden.

Das SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“ wird nur angeboten, wenn eine vertragliche Vereinbarung zwischen dem Schulträger und den Verkehrsunternehmen abgeschlossen wurde.

Grundlage der vertraglichen Vereinbarung sind die Tarife des Ausbildungsverkehrs (Schüler/AzubiMonatsTicket). Die Preiskalkulation des SchülerTickets Westfalen erfolgt auf Grundlage des Schüler/AzubiMonatsTickets. Basis für die Festlegung sind die Aufwendungen für anspruchsberechtigte Schüler und Schülerinnen entsprechend der Fahrtkostenerstattungen nach § 97 Schulgesetz i.V.m der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO). Eine Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit beim SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“ besteht nicht. In der Referenzbewertung ist das SchülerTicket Westfalen / SchülerTicket Westfalen „Junior“ wie das Schüler/AzubiMonatsTicket zu behandeln.

## Semestertickets

Das Semesterticket ist ebenfalls Kernbestandteil des Ausbildungsverkehrs. Es hat seine Marktrelevanz ausschließlich bei den Studierenden. Das Semesterticket ist eine Weiterentwicklung des Schüler/AzubiMonatsTickets. Es gilt für ein Semester ohne zeitliche Einschränkung. Das Semesterticket wird nur angeboten, wenn eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Studierendenschaft und der OWL Verkehr GmbH für die Verkehrsunternehmen abgeschlossen wurde. Grundlage der vertraglichen Vereinbarung sind die Tarife des Ausbildungsverkehrs (Schüler/AzubiMonatsTicket) auf Basis eines Solidarmodells. Die Kalkulation des Semestertickets erfolgt auf Basis des Schüler/AzubiMonatsTickets über den Nutzungsgrad der Studierendenschaft nach dem Solidarprinzip aller Studierenden des jeweiligen Studienstandortes. Eine Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit beim Semesterticket besteht nicht. In der Referenzbewertung ist das Semesterticket wie das Schüler/AzubiMonatsTicket zu behandeln.

## AzubiAbo Westfalen

Das AzubiAbo im Westfalentarif ist Kernbestandteil des Tarifangebots für den in der Richtlinie Azubiticket genannten Personenkreis und ist im Netz Westfalen gültig. Das AzubiAbo ist eine Weiterentwicklung des Schüler/AzubiMonatsTickets. Es gilt jeweils für einen Kalendermonat und wird ausschließlich als Abo ausgegeben. Eine Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeit besteht nicht. In der Referenzbewertung ist das „AzubiAbo Westfalen“ wie das Schüler/AzubiMonatsTicket zu behandeln.

## Referenzticket

Als Referenzticket des Regeltarifs des Gemeinschaftstarifes „Westfalentarif“ zu den oben genannten Ausbildungstarifen wird im weiteren Verfahren das 30 Tage Ticket angesetzt. In der Tabelle 1 sind die jeweiligen Referenzen zum Ausbildungstarif dargestellt.

30 Tage Ticket		Preisstufenabhängig Gültig an 30 aufeinanderfolgende Tage Übertragbar Als Online- oder Handyticket nicht übertragbar Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen*
Schüler/AzubiMonats Ticket **		Preisstufenabhängig Gültig für einen Kalendermonat Nicht übertragbar (personenbezogen) Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen
Schulwegticket		Preisstufenabhängig Gültig für einen Kalendermonat - Ausgabe als Schuljahresticket Nicht übertragbar (personenbezogen) Keine Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen

Tabelle 1: Referenzen zum Ausbildungstarif

Fußnoten:

\*) Mit folgenden Ausnahmen: Montags bis freitags nach 19:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und gesetzlichen Feiertagen ohne Zeiteinschränkung können mit dem 30 Tage icket der Inhaber und bis zu 4 weitere Personen, maximal zwei Personen ab 15 Jahren, die Verkehrsmittel für beliebig viele Fahrten innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs benutzen. Anstelle von Personen können alternativ auch Fahrräder mitgenommen werden.

\*\* Die Referenz zum Semesterticket, AzubiAbo und Schüler Ticket Westfalen/SchülerTicket Westfalen „Junior“ erfolgt über das Schüler/AzubiMonats Ticket, vgl. Absatz Semestertickets, AzubiAbo Westfalen und Schüler Ticket Westfalen/SchülerTicket Westfalen „Junior“.

### **Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende Satzung „Allgemeine Vorschrift der Stadt Detmold für die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW“ vom 16.12.2021 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW.S.666/SGV.NRW.2023) – in der gegenwärtigen Fassung- gem. § 7 Abs. 6 Satz 1 der Gemeindeordnung nach Ablauf von sechs Monaten seit dieser Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) diese Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- und Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Detmold, den 16.12.2021

Der Bürgermeister

Frank Hilker