



# AMTSBLATT DES KREISES WESEL

*Amtliches Verkündungsblatt*

49. Jahrgang

Wesel, 17. Dezember 2024

Nr. 53

S. 1 - 37

## Inhaltsverzeichnis

- **Satzung des Kreises Wesel vom 12.12.2024 zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr** **2**

**Satzung**  
**des Kreises Wesel vom 12.12.2024**  
**zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen**  
**für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen**  
**Öffentlichen Personennahverkehr**

**I.**

Aufgrund

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

hat der Kreistag des Kreises Wesel in seiner Sitzung am 12.12.2024 folgende Satzung als allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung von Höchsttarifen und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind, beschlossen:

**Präambel**

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

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

**Zur nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV wird durch diese allgemeine Vorschrift auch die zweckgerechte und gleichmäßige Verwendung der Pauschalmittel für den Ausbildungsverkehr geregelt. Wesentliche Bezugsgröße für den Ausgleich sind die im Rahmen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe Ausbildungsverkehr anfallenden Kosten. Die bisherige allgemeine Vorschrift des Kreises für den Ausbildungsverkehr (Fassung vom 21.12.2021) wird durch die Bekanntmachung dieser allgemeinen Vorschrift ersetzt. Sie findet jedoch noch Anwendung für die Abwicklung vorangegangener Förderjahre.**

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

## **1. Gegenstand der Satzung**

1.1 **Rechtsgrundlagen** sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zuletzt geändert durch VO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (VO 1370), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung v. 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nord-rhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046), die Kreisordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (KrO NW) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) in den jeweils geltenden Fassungen.

1.2 Der Kreis beschließt die allgemeine Vorschrift als zuständige Behörde für den ÖPNV zur Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV** einschließlich einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Aus-bildungsverkehr und der Festlegung attraktiver Tarife.

1.3 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung des vorgegebenen **maßgeblichen Höchsttarifs** nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Der maßgebliche Höchsttarif wird von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) festgelegt (**Tarifzuständigkeit**) und vom Kreis bestätigt. Die Anlage 1 wird entsprechend der Tariffestlegungen des VRR aktualisiert. Maßgeblich ist der jeweils genehmigte Tarif. Dieser wird durch den VRR ortsüblich und durch die Unternehmen in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen bekanntgemacht. Den Verkehrsunternehmen (nachfolgend: Unternehmen) ist es verwehrt, höhere Tarife (z. B. Haus- und / oder Übergangstarife) als den maßgeblichen Höchsttarif für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet des Kreises anzuwenden.

Bestandteile dieser Verpflichtung sind:

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

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

1.4 Die Unternehmen sind verpflichtet, den maßgeblichen Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Antragspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der Kreis ist über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zuvor zu informieren.

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

- **Räumlich** für den Zuständigkeitsbereich des Kreises sowie für weitere Verkehre, für die der Kreis durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen oder andere Regelungen die Aufgabenträgerfunktion innehat (**notwendige Verkehrsleistung**);
- **sachlich** für Busverkehre nach §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz - PBefG (**Linienverkehre**) differenziert nach **Verkehrsarten** (Stadtbusverkehre, Regionalbusverkehre, Schnellbusverkehre), für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht (**eigenwirtschaftliche Verkehre**);
- **personell** wird zwischen der Anwendung für den Ausbildungsverkehr und dem Jedermannverkehr unterschieden.

1.6 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen **Nahverkehrsplan**. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans und der Vorgaben des VRR für den Einsatz verbundweiten X Bus-Linien sind Mindestvoraussetzung für die Förderung nach dieser allgemeinen Vorschrift. Höhere verbindliche Anforderungen können sich zudem aus den Genehmigungen ergeben. Ein Ausgleich für bestimmte Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.

1.7 Der Kreis gewährt den Unternehmen einen **Ausgleich für die wirtschaftlichen Nachteile** gemäß den Vorgaben von Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 die durch die gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgaben des Kreises

entstehen. Sofern bereits die Tarifierung im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht, erfolgt über diese allgemeine Vorschrift kein gesonderter Ausgleich des Jedermanntarifs (**Vorrang öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit Tarifvorgaben**).

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

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

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

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

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

verändern (korrigierter Gesamtausgleich) und bildet sodann den Gesamtausgleich. Der Zuschlag für die Anwendung emissionsfreier Fahrzeuge gem. Ziffer 7 ist nicht Bestandteil des Gesamtausgleichs.

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

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

1.11 Die Höhe und der Rechtsgrund des Ausgleichs bemisst und ergibt sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß den Vorgaben von Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und welche im Wege der Überkompensationsprüfung (**ex-post-Ausgleich**) begrenzt sind (**Ziffer 5**). Das Unternehmen hat keinen Anspruch

auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anerkennung des Höchsttarifs entstehenden Mindereinnahmen.

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

## 2. Antragsverfahren

- 2.1 Der Ausgleich wird nur auf schriftlichen Antrag des Unternehmens gewährt. Das Antragsverfahren ist zweistufig gestaltet, notwendig sind ein vorläufiger ex-ante-Antrag und ein verbindlicher ex-ante-Antrag. Die Anträge sind an den Kreis Wesel, Reeser Landstr. 31, 46483 Wesel, zu richten.

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

- 2.2 **Antragsberechtigt** sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG im Gebiet des Kreises verfügen oder die die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen, und die in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fallen. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen und Betriebsführungsübertragungen nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.

- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Antragsjahr (n) für die vorläufigen ex-ante-Anträge ist das dem Ausgleichsjahr (n + 1) vorausgehende Jahr. Die vorläufigen ex-ante-Anträge sind im Antragsjahr (n) bis zum 31.10. beim Kreis einzureichen (**reguläre Antragsfrist**). Änderungen, die für das Ausgleichsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.
- 2.5 Für die Beantragung des **ex-ante-Ausgleichs** sind folgende Antragsunterlagen beizufügen:
- 2.5.1 Für den **Ausbildungstarif**:
- Antragsformular nach **Anlage 6A**, gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft, Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr, Übersicht über die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr im Gebiet des Aufgabenträgers für das dem Ausgleichsjahr vorausgehende Jahr gemäß Anlage 6A.
  - Eigenerklärung, dass bis zum 31.12. des Folgejahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorgelegt wird, die die Übereinstimmung mit den beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) 1370/2007 bescheinigt und eine Überkompensation gegebenenfalls ausweist.
- 2.5.2 Für den **Jedermannstarif**:
- Antragsformular nach **Anlage 6B**, gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft.
- 2.6 Wird der **vorläufige ex-ante-Antrag Jedermannstarif** nicht form- oder fristgerecht und damit prüffähig bis spätestens zum 01.12. gestellt (**Präklusionsfrist**), wird der ex-ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) bis zum **verbindlichen ex-ante-Antrag** um 10% gekürzt.
- 2.7 Der **verbindliche ex-ante-Antrag Jedermannstarif** ist bis zum 30.10. des auf das Ausgleichsjahr (n + 1) folgenden Jahres (n + 2) zu stellen. Erfolgt dies nicht fristgerecht und/ oder nicht prüffähig, wird dem Unternehmen eine letzte Frist zur Abgabe gesetzt. Verstreicht diese, wird das Unternehmen vom Verfahren ausgeschlossen. Wenn ein Unternehmen nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift tätig wird (d. h. erstmals Linienverkehre im Gebiet der zuständigen Behörde aufnimmt - **Erstantrag**), hat es seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme, zu stellen.
- 2.8 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er trägt die **Darlegungs- und Nachweispflicht** für sämtliche in der allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Kreis oder

einer von ihm benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er hat diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex-ante-Antragsverfahrens und der ex-post-Überkompensationskontrolle zu erfüllen. Werden Betriebsleistungen durch Auftragsunternehmen erbracht, ist das antragstellende Unternehmen für die Vollständigkeit und Sachgerechtigkeit der Angaben verantwortlich und wirkt bei Zweifeln an der Aufklärung mit.

- 2.9 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind **subventionserhebliche Tatsachen** im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 6A und 6B**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem Kreis in der Funktion als Aufgabenträger oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen oder die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger.
- 2.10 Der ex-post-Nachweis wird durch Unternehmen erbracht; der Nachweis umfasst die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmens oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle. Der Nachweis wird unmittelbar im Anschluss an den verbindlichen ex-ante-Antrag gegenüber dem Kreis erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags.
- 2.11 Die Regelungen zu **Ziffer 2.4** gelten erstmalig ab dem Ausgleichsjahr 2024. Für das erste Ausgleichsjahr (2023) sind die **vorläufigen ex-ante-Anträge** bis spätestens 31.03.2023 einzureichen.

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

- 3.1 Der ex-ante-Ausgleich wird als Vorauszahlung gewährt. Die Vorauszahlung erfolgt im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) als **vorläufiger ex-ante-Ausgleich**. Die Bemessung erfolgt sequenziell nach **Ziffer 1.8**.
- 3.1.1 Für die Anwendung des Höchsttarifs im Ausbildungsverkehr erhalten die Unternehmen einen **vorläufigen ex-ante-Ausgleich Ausbildungstarif** nach Maßgabe der Berechnungsmethodik gem. **Ziffer 3.1 der Anlage 4**. Maßstab für den höchstens zulässigen Finanzierungsbetrag der Pauschale sind gem. § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW die Erlöse im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Vorjahres der Unternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Maßgeblich für die Zuordnung der Erlöse sind die Regelungen des VRR Einnahmeaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmeaufteilungsrichtlinie. Die Zuordnung der Erlöse der Unternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Unternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt



landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG. Bei Gemeinschaftslinien erfolgt die Meldung der Betriebsleistungen durch das betriebsführende Unternehmen.

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

- Die **Bestimmung des Ausgangswertes** erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des dem Antragsjahr ( $n$ ) vorangegangenen Wirtschaftsjahres ( $n - 1$ ). Die Kosten sind auf den Wert zu begrenzen, die als marktangemessen für die jeweilige Verkehrsart gelten (**Angemessenheitsprüfung**).
- Im Rahmen der **Angemessenheitsprüfung** sind die Durchschnittskosten maßgeblich, die ein vergleichbares Unternehmen im Stadtbus-, Regionalbus- bzw. im Schnellbusverkehr mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit im Linienverkehr (km/h) hätte (**Angemessenheitskosten**).
- Sind die Ist-Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Angemessenheitskosten, ist der geringere Wert maßgeblich (**maßgebliche Kosten**). Bei den Erlösen sind die Ist-Erlöse des dem Antragsjahr ( $n$ ) vorangegangenen Wirtschaftsjahres ( $n - 1$ ) maßgeblich (**maßgebliche Erlöse**). Diese richten sich nach der letzten beschlossenen Einnahmenaufteilung. Im ersten und zweiten Ausgleichsjahr entsprechen die maßgeblichen Kosten den Angemessenheitskosten.
- Sofern der Unternehmer eine **Betrachtung nach Verkehrsarten** wünscht, ist die Ermittlung der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse differenziert nach Verkehrsarten vorzunehmen (differenzierte Trennungsrechnung). In diesem Fall erfolgt ein differenzierter Ausgleich nach Verkehrsarten und nach dem jeweiligen Linienbündel bzw. der jeweiligen Linie.
- Die **Bestimmung des Soll-Wertes** ergibt sich aus der Fortschreibung der Kosten und Erlöse der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex-post-Kontrolle (**Ziffer 5**) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des vorangegangenen Wirtschaftsjahres ( $n - 1$ ) abzustellen. Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten abzüglich der fortgeschriebenen maßgeblichen Erlöse ohne Berücksichtigung der im Vorjahr vom Kreis erhaltenen Tarifausgleichsleistungen für den

Jedermannentarif. Die vorläufigen ex-ante-Ausgleichsleistungen für den Ausbildungstarif werden, wie unter **Ziffer 1.8** ermittelt und angerechnet.

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

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

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

- **Ermittlung des Referenztarifs (erstes Ausgleichsjahr - 2023)**

Die Korrektur bezieht sich auf die Differenz zwischen den Ist-Erlösen und den fiktiven Erlösen. Die Ist-Erlöse ergeben sich nach Abschluss des Einnahmeverteilungsverfahrens für das jeweilige Ausgleichsjahr.

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

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

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

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

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

- **Berücksichtigung ausgefallener Fahrten:**

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

- Weicht der Umfang der Verkehrsleistung im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsleistung nach unten ab, so erfolgt eine Kürzung entsprechend des Tarifäquivalents je nicht erbrachter Personenkilometer. Maßgeblich ist der Durchschnittswert im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift.
  - Weicht der Umfang der Verkehrsleistung im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsbedienung nach oben ab, so sind diese nach Maßgabe der **Ziffer 4** berücksichtigungsfähig.
- **Berücksichtigung höherer Leistungsstandards:**  
Der verbindliche ex-ante-Ausgleich kann den Wert des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs übersteigen, sofern das Unternehmen höhere Leistungsstandards erbracht hat, der Kreis der Anwendung dieser Leistungsstandards vor dem Ausgleichsjahr zugestimmt hat und das Unternehmen im Rahmen des Antrags auf verbindlichen ex-ante-Ausgleich die hierdurch entstandenen Mehraufwendungen sowie etwaige ersparte Aufwendungen prüffähig und fristgerecht vorgelegt hat (**Ziffer 6**).

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

- 3.3 Kann keine Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgen, weil die bescheinigte Einnahmenaufteilung durch die an der Einnahmenaufteilung beteiligten Unternehmen nicht bis zum 31.10. des dritten, auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 4) vorgelegt wurde bzw. keine für das Verkehrsgebiet und den jeweiligen Antragsteller schlüssigen Nachfragedaten vorliegen, so bleibt es für die Bemessung des ex-ante-Ausgleichs bei dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich**.

#### 4. Leistungsveränderungen, Betreiberwechsel

- 4.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Kreises Wesel. Sofern es zu Leistungsveränderungen von mehr als +/- 5 % zum Antrag für das jeweilige Ausgleichsjahr kommt, welche im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Kreis als notwendig angesehen werden, so erfolgt eine Anpassung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer in der jeweiligen Verkehrsart. Über die Änderung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs hat der Kreis innerhalb von zwölf Wochen nach Beantragung durch das Unternehmen zu entscheiden.
- 4.2 Bei Betreiberwechsel stellt der Kreis dem Neubetreiber auf der Grundlage der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß **Anlage 4** den durchschnittlichen

Ausgleich je Fahrplankilometer zur Verfügung. Wechselt im Laufe des Wirtschaftsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach **Ziffer 9.4** verausgabt worden sind.

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

- 5.1 Zur Vermeidung einer Überkompensation stehen dem Unternehmen die Vorauszahlungen aufgrund der ex-post-Abrechnung nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs VO (EG) Nr. 1370/2007 bei dem Unternehmen führen. Der Ausgleichsbetrag darf den tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag (**Ziffer 5.2**) und den finanziellen Nettoeffekt (**Ziffer 5.3**) nicht übersteigen.
- 5.2 Der in der Abschlussrechnung nach **Anlage 6A Anhang 2 Ziffer 2** errechnete Ausgleichsbetrag für den Ausbildungstarif darf den sich auf Grundlage der tatsächlichen Erlössituation ergebenden tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag nach **Anlage 6A Anhang 2 Ziffer 3** nicht überschreiten.
- 5.3 Die Höhe der Ausgleichsbeträge darf den Betrag nicht überschreiten, der dem **finanziellen Nettoeffekt** der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Erlöse des Finanzierungsempfängers entspricht (vgl. Anhang zur VO [EG] Nr. 1370/2007). Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekts werden von den nachgewiesenen Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, zunächst alle quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen abgezogen, die innerhalb oder außerhalb des Netzes bzw. Linienbündels entstehen, in dessen Rahmen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen. Der Restbetrag wird um den Betrag erhöht, der einem angemessenen Gewinn aus dem Restbetrag entspricht. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 5**.
- 5.4 Berücksichtigungsfähig sind lediglich die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die VRR-Tarife im Sinne von **Ziffer 1.3** Gültigkeit besitzen (**maßgebliche Kosten**). Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen des VRR. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig eigenwirtschaftlich erbrachten Betriebsleistungen nach §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG im Busverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten und Verstärkungsfahrten werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die VRR-Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan und in **Anlage 3** dokumentiert sind oder der Kreis diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat. Einvernehmliche Leistungsänderungen werden in **Anlage 2** und in **Anlage 4** dokumentiert.

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

## 6. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

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

eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Ein etwaiger Bonus wird für die folgende ex-ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

## 7. Anreizsystem für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge

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

## 8. Erklärungen (ex-post-Kontrolle)

8.1 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmens oder eine vom Kreis anerkannte Person oder Stelle prüft und erklärt den Überkompensationsnachweis nach **Anlagen 5, 7**.

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

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

8.3 Das Unternehmen legt die vom Wirtschaftsprüfer oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle gemäß **Ziffer 8** erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 5**) dem Kreis zur Prüfung vor. Der Kreis kann sich zur administrativen Bearbeitung eines Dritten bedienen.

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

## 9. Bewilligungsverfahren, Auszahlung, Rückzahlungsverpflichtung

9.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt jeweils durch Erlass eines schriftlichen Bescheides. In diesem Bescheid wird der auf das Unternehmen für das jeweilige Förderjahr entfallende Ausgleich festgelegt. Hierzu ergehen folgende Bescheide:

- vorläufiger Zuwendungsbescheid (**Ziffer 3.1**),
- verbindlicher Bescheid ersetzt den vorläufigen Bescheid nach Abschluss des Ausgleichsjahres (**Ziffer 3.2**),
- vorläufiger Bescheid über den Umfang des fiktiven Klimazuschlages (**Ziffer 7**),
- verbindlicher Bescheid ersetzt den vorläufigen Bescheid über den Umfang des fiktiven Klimazuschlages nach Abschluss des Ausgleichsjahres (**Ziffer 7**),
- verbindlicher Bescheid nach Abschluss der Überkompensationsprüfung (**Ziffer 5**).

9.2 In den Bescheiden wird die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß **Ziffer 1** und die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß **Ziffer 3 bis 7** zur Bedingung für die Gewährung der Zuwendung gemacht.

9.3 Für die Anwendung des Ausbildungstarifs geltenden folgende Auszahlungsregelungen: 70 vom Hundert der Pauschale werden zum 15.05., die restlichen 30 vom Hundert zum 15.10. des jeweiligen Förderjahres aufgrund der Prognose ausgezahlt.

9.4 Für die Anwendung des Jedermannstarifs leistet der Kreis Vorauszahlungen (vorläufige ex-ante-Zahlungen) in Höhe von 90% quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht.

9.5 Bis zum 15.12. des Folgejahres hat das Unternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem Kreis vorzulegen.

9.6 Die Endabrechnung durch den Kreis soll innerhalb von 3 Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Unterlagen nach **Ziffer 8** erfolgen.

9.7 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages erfolgt nach Maßgabe der jeweils aktuellen Mitteilungen der Kommission (2019/C 247/01). Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Eine Verrechnung kann mit der nächsten Auszahlung erfolgen.

## 10. Umsatzsteuer

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

## 11. Schlussbestimmungen und Sonstiges

- 11.1 Die Verwaltung des Kreises wird ermächtigt, eine Aktualisierung der **Anlage 2** in Bezug auf die notwendige Verkehrsleistung vorzunehmen., Ferner wird die Verwaltung ermächtigt, den Angemessenheitswert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart festzulegen. Der jeweils aktuelle Wert ergibt sich aus **Anlage 4**. Hierzu wird die Anlage 4 drei Monate vor dem Ausgleichsjahr vom Kreis aktualisiert. Dies umfasst auch eine Anpassung der Höhe der Ausgleichszahlungen. Bei der Festlegung des Angemessenheitswertes sollen inflationsbedingte Kostenentwicklungen und Vorgaben des Kreises Berücksichtigung finden. Redaktionelle Anpassungen der allgemeinen Vorschrift und deren Anlagen können durch die Verwaltung vorgenommen werden. Die zuständigen politischen Gremien des Kreises Wesel sind über die Anpassungen zu informieren.
- 11.2 Sollten gesetzliche Regelungen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 11.3 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch den Kreistag des Kreises Wesel nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Kreises Wesel eingestellt.
- 11.4 Diese Neufassung der allgemeinen Vorschrift gilt mit Wirkung vom 01.01.2023 01.01.2023. Es besteht kein Vertrauensschutz der Unternehmen darauf, dass die allgemeine Vorschrift unbegrenzt fortgeführt wird. Sofern eine Änderung der Ausgleichssystematik durch den Kreis vorgesehen ist, soll diese der gesetzlichen Intention des § 8 Abs. 4 PBefG Rechnung tragen.
- 11.5 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Unternehmen wird hingewiesen. Das Unternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der De-taillierungsgrad der vom Kreis im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.



**Anlagen der allgemeinen Vorschrift (aV)**

Anlage 1: Maßgeblicher Tarif (Höchsttarif)

Anlage 2: Verkehrsleistungen

Anlage 3: Qualitätsstandards

Anlage 4: Übersicht der Ausgleichszahlungen und Berechnungsverfahren

Anlage 5: Durchführungsvorschriften und Trennungsrechnung

Anlage 6: ex-ante-Anträge

Anlage 6A: ex-ante-Anträge Ausbildungstarif

Anlage 6B: ex-ante-Anträge Jedermannstarif

Anlage 7: ex-post Antragsunterlagen und Nachweise

Anlage 8: Klimastandards: Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV

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

## **Anlage 4 aV**

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

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

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

#### **Zu 1) Ermittlung der Angemessenheitswerte**

Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung gelten folgende Kostensätze in Abhängigkeit zu den nachfolgend genannten Verkehrsarten. Für die Bestimmung der Verkehrsart kommt es darauf an, welcher Verkehrsart die vom Antragssteller erbrachten Verkehre im Gebiet der Geltung der allgemeinen Vorschrift überwiegend zuzuordnen sind (sog. Überwiegendheitsprinzip). Das richtet sich nach der Anzahl der Fahrplankilometer je Verkehrsart. Sofern der Unternehmer durch die Anwendung des Überwiegendheitsprinzip besondere Härte gelten macht, kann auf Antrag des Unternehmens auch eine Betrachtung der Einzelverkehrsart erfolgen, wobei die Kosten und Erlöse durch den Antragssteller nach Verkehrsarten differenziert im Rahmen der Trennungsrechnung dokumentiert werden müssen.

- Stadtbusverkehre sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von bis zu 26,99 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 23,00 fpl-km/h.
- Regionalbusverkehre sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von 27 fpl-km/h bis 35,99 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 33,25 fpl-km/h.
- Schnellbuslinien sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert ab 36 fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 38,25 fpl-km/h.
- Bedarfsverkehre sind solche, die nach § 44 und/oder nach §§ 42, 2 Abs. 6, 7 PBefG genehmigt wurden. Die Vergütung richtet sich nach den Besetzkilometern welche mit dem Kilometerpreis (Tagespreis) nach der jeweils gültigen Taxisatzung des Kreises multipliziert wird. Der Verkehrsunternehmer im Nachweisverfahren die tatsächliche erbrachte Verkehrsleistung (Besetzkilometer) gegenüber dem Landkreis nachweisen. Der Nachweis umfasst mindestens Angaben zum Abrufungsgrad, den erbrachten Besetzkilometern und dem Besetzgrad je Fahrt.

## 1.1 Vorgehen zur Ermittlung des Angemessenheitswerts im vorläufigen Ex-ante-Verfahren für das Ausgleichsjahr (n+1)

Nachfolgende Schritte sind chronologisch durchzuführen.

### 1.1.1 Ermittlung des prognostizierten Basis-Angemessenheitswerts

Es wird je Verkehrsart der Ausgangswert aus dem Vorjahr (n-1) herangezogen:

Verkehrsarten	Ausgangswert des Jahres 2022
Stadtbusverkehr	5,19 €/km (2021: 4,62 €/km)
Regionalverkehre	4,26€/km (2021: 3,79€/km)
Schnellbusverkehre	4,07€/km (2021: 3,62€/km)
Bedarfsverkehre	Jeweils gültige Taxisatzung Kilometerpreis (Tag)

Die Fortschreibung (Prognose) des Ausgangswerts auf das Ausgleichsjahr n+1 wird anhand einer Indexentwicklung abgebildet. Für folgende Kostenarten kommen differenzierte Indexreihen mit folgender Gewichtung zur Anwendung:

Kostenart	Gewichtung
Personal	55,0 %
Treibstoff	20,0 %
Reparatur	15,0 %
Sonstiges	10,0 %

Die heranzuziehenden Indexreihen pro Kostenart sind dem Punkt 3.2 zu entnehmen.

Es wird die durchschnittliche Indexentwicklung (CAGR) der vergangenen 10 Jahre, basierend auf dem Jahr n-1, pro Kostenart herangezogen, um aufbauend auf dem Ausgangswert n-1 den prognostizierten Basis-Angemessenheitswert je Verkehrsart für das Ausgleichsjahr (n+1) zu ermitteln.

### 1.1.2 Ermittlung des prognostizierten unternehmensspezifischen Angemessenheitswerts

Der erforderliche Personalaufwand pro Kilometer variiert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, da das Fahrpersonal für die gleiche Strecke unterschiedlich lange eingesetzt werden muss. Der Angemessenheitswert wird daher an die unternehmensspezifische Reisegeschwindigkeit angepasst. Dies erfolgt durch die Ermittlung eines Zu- bzw. Abschlags auf den Basis-Angemessenheitswert, wobei pro Verkehrsart eine eigene Trennungsrechnung vorab durch das Verkehrsunternehmen zu erstellen ist, sodass der Kostenanteil vom Fahrpersonal verkehrsartenspezifisch berechnet werden kann.

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

- der unternehmensindividuelle Anteil des Personalaufwands für Fahrpersonal an den Gesamtkosten, den das Verkehrsunternehmen im Antrag nachweist (= Kostenanteil Fahrpersonal VU). Zusätzlich sind hierbei die Kosten für Fahrpersonal von Subunternehmern voll ansetzbar. Sie sind sodann zu dem unternehmensindividuellen Anteil des Personalaufwands für Fahrpersonal des VU hinzuzuaddieren. Falls letzterer Wert nicht konkret vorliegt, kann hilfsweise auf die prozentuale Verteilung der Kostenarten aus 1.1.1 zurückgegriffen werden. Die Gewichtung der unternehmensindividuellen Kosten ergibt sich aus der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
- die unternehmensindividuelle durchschnittliche Ist-Reisegeschwindigkeit des Ausgangsjahres (n-1) (= Ø Geschwindigkeit VU).

- Der prognostizierte Basis-Angemessenheitswert des Ausgangsjahres (n-1) (= Kostensatz) bei vorab festgelegter durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart (= Ø Geschwindigkeit Verkehrsart).

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

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

Das Ergebnis ist der prognostizierte unternehmensspezifische Basis-Angemessenheitswert. Er kommt im Rahmen der vorläufigen ex-ante-Berechnung zum Einsatz.

## 1.2 Vorgehen zur Ermittlung des Angemessenheitswerts im korrigierten vorläufigen Ex-ante-Verfahren für das Ausgleichsjahr (n+1)

Erfolgt auf Grundlage der Regelungen nach Ziffer 3.3 nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs, wird der Angemessenheitswert für das entsprechende Jahr ebenfalls rückwirkend korrigiert. Erfolgt keine Korrektur, gilt der ermittelte prognostizierte unternehmensspezifische Angemessenheitswert aus 1.1.2 für das Ausgleichsjahr. Die Korrektur ist wie folgt chronologisch durchzuführen:

### 1.2.1 Ermittlung des unternehmensspezifischen Angemessenheitswerts

Es wird der prognostizierte Basis-Angemessenheitswert aus Ziff. 1.1.1 je Verkehrsart herangezogen und sodann das Verfahren zum unternehmensspezifischen Zu- oder Abschlag aus Ziff. 1.1.2 angewendet. Dabei sind alle bisherigen Input-Parameter des Ausgangsjahres durch die Ist-Werte des Ausgleichsjahres zu ersetzen. Es gilt erneut, dass verkehrsartenspezifisch der Kostenanteil für das Fahrpersonal anhand von Trennungsrechnungen je Verkehrsart zu berechnen ist.

### 1.2.2 Ermittlung des korrigierten unternehmensspezifischen Angemessenheitswerts

Im letzten Schritt wird der unternehmensspezifische Angemessenheitswert proportional zur Anpassung der Soll-Kosten die sich im Rahmen der Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs ergeben (d.h. prozentuale Veränderung aus Soll-Kosten im Verfahren vorläufiger ex-ante-Antrag zu Soll-Kosten im Verfahren korrigierter vorläufiger ex-ante-Antrag), angepasst.

## 1.3 Ermittlung des Ist-Basis-Angemessenheitswert für das nächste Ausgleichsjahr (n+2)

Während des Ausgleichsjahres (n+1) ist auf objektive Weise der Ist-Basis-Angemessenheitswert zu berechnen. Dieser dient als Basis für das Verfahren zur Ermittlung des prognostizierten unternehmensspezifischen Angemessenheitswert (Ziffer 1.1.2) im Folgejahr.

Es ist der Ausgangswert des Ausgangsjahres aus Ziff. 1.1.1 je Verkehrsart heranzuziehen. Zur Fortschreibung auf das Folgejahr finden folgende Kostenarten mit Gewichtung Anwendung:

Kostenart	Gewichtung
Personal	55,0 %
Treibstoff	20,0 %
Reparatur	15,0 %
Sonstiges	10,0 %

Die zu verwendende Indexreihe pro Kostenart sind Ziff. 3.2 zu entnehmen.

Es wird die tatsächliche Indexentwicklung vom Ausgangsjahr (n-1) zum Antragsjahr (n) pro Kostenart herangezogen, um aufbauend auf dem Ausgangswert den Ist-Basis-Angemessenheitswert je Verkehrsart für das nächste Ausgleichsjahr (n+2) zu ermitteln.

**Zu 2) Vorläufiger ex-ante-Ausgleich**

**Tabelle „ex-ante vorläufig n+1 im Kreisgebiet“**

Die Tabelle ist vom Aufgabenträger jährlich anzupassen und zu veröffentlichen.

Kreis	Linie/Bündel	Verkehrsart	Km- Leistun g	Gesamtkilom eter	Ex-ante-Ausgleich	
					Vorläufiger Ausgleich Jedermann tarif n+1 (Euro)	Vorläufiger Ausgleich Ausbildungstarif n+1 (Euro)
Nr.	- Einzellinien - Linienbünde l	- Stadtbu s - Regionalb us - Schnellbu s	Fplkm/a	(nachrichtlich)		
<b>Gesamt- ausgleich</b>					<b>Euro</b>	<b>Euro</b>

## Zu 3) Berechnungsmethodik

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

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Vorjahr, dem Antragsjahr ( $n$ ), berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres, dem Ausgangsjahr ( $n - 1$ ). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

#### Ermittlung der Soll-Kosten

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ). Wird erstmals ein Verkehr erfasst, ist der Angemessenheitswert maßgeblich. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den Angemessenheitswert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen.
- Die unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben.
- Die Kostenfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Kosten stellen die Soll-Kosten dar.

#### Ermittlung der Soll-Erlöse

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ).
- Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben. Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung: „Ausgleich Kreis Wesel (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung Jedermannentarif)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.
- Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden angerechnet.

Die Fortschreibung der Erlöse erfolgt in Bezug auf die erwartete Tarifentwicklung (Tarifhöhe) und der erwarteten Nachfrage:

- Die Erlösfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Bevölkerungsentwicklungen: diese werden individuell nach den vorliegenden Prognosen für den jeweiligen Kreis angesetzt und zugeordnet.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

### Ermittlung des Wagnisaufschlags

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

Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs:

- Der vorläufige ex-ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 4.1 der aV kann eine Anpassung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplan-kilometer erfolgen.

### Zuordnung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs zur Verkehrsleistung

- Die Zuordnung des ermittelten vorläufigen ex ante-Ausgleichs zur Verkehrsleistung (Linie, Linienbündel, etc.) erfolgt entsprechend dem Anteil der Verkehrsleistung (km) an der Gesamtleistung aller über die allgemeine Vorschrift ausgleichsfähigen Linienverkehre.
- Für Bedarfsverkehre wird von einem Abrufungsgrad von 5% der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung im Bedarfsverkehr zugrunde gelegt.

### Zuordnung des Finanzierungsanteils im Ausbildungsverkehr

- Die Zuordnung der Erstattungen für den Ausbildungsverkehr (§ 11a ÖPNVG NRW) erfolgt entsprechend dem Anteil der Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres im Gebiet des Aufgabenträgers. Hierzu wird im Rahmen des vorläufigen ex ante-Ausgleichs eine Prognose auf der Grundlage der vormaligen Erlöse im Ausbildungsverkehr erstellt. Hierzu werden die Zahlen der letzten verfügbaren Einnahmen-aufteilung herangezogen.
- Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger, erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an dem vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern.

### Nachweis der Mindestermäßigung im Ausbildungsverkehr

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

### 3.2 Indizes zur Kosten- und Erlösfortschreibung

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

Kostenposition	Index
Personal	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 62231-01 Indizes der Tarifverdienste, Wochenarbeitszeit: Deutschland, Jahre, Wirtschaftszweige (Index d. tarifl. Monatsverdienste ohne Sonderzahl.), „WZ08-H Verkehr und Lagerei“
Treibstoff	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61241-03 Index Preise für ausgewählte Mineralölerzeugnisse, Dieselmotorkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle, GP09-1920260052: Dieselmotorkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher
Bezogene Leistungen für Fahrleistungen (insb. Subunternehmer)	Mischindex (Annahme gleicher Kostenzusammensetzung bei Subunternehmern wie beim jeweiligen Verkehrsunternehmen) Gewichtung der Indizes anhand der unternehmensspezifischen Anteile der anderen Kostenpositionen (Personal, Treibstoff etc.)
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61241-0004 Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Monate, Güterverzeichnis: Lkw, Straßenzugmaschinen, Fahrgestelle
Sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; andere bezogene Leistungen; andere Abschreibungen	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61281-0001 Index der Großhandelsverkaufspreise: Deutschland, Jahre
Fahrzeughaftpflicht- und Kaskoversicherung	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61111-0005 Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre, Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums, „CC13-1254100100: Beitrag zur Kraftfahrzeugversicherung“
Reparatur (nur relevant für Ermittlung Angemessenheitswert)	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank 61241-0004, Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Monate, Güterverzeichnis „GP19-33 Reparatur, Instandh. von Maschinen, Ausrüstungen“
Sonstiges	Statistisches Bundesamt, GENESIS-Datenbank Code 61121-0001 Harmonisierter Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre

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



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

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

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

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

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

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

Die Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs erfolgt anhand einer Vergleichsbetrachtung der Erlöse nach dem Höchsttarif und den fiktiven Erlösen auf der Grundlage eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs. Die Berechnung des Referenztarifs erfolgt nach entsprechender Anwendung des § 39 PBefG unter Berücksichtigung sonstiger Ausgleichsleistungen (z. B. Mittel nach § 11a ÖPNVG, Schülerzeitkarten und Erstattungen im Ausbildungsverkehr, SGB IX, Fahrzeugförderung) und der Ist-Kosten der Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung. Der Referenz-tarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus, welche zusammen die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans beschreiben.

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

#### Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

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

#### Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

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

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

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der unternehmens-spezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zins-aufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifanwendung handelt, in Abzug gebracht; die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungstarif werden angerechnet. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).

- Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich daraus, dass der fiktive Tarifanspruch durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) geleisteten Fahrplankilometer dividiert wird.

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

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

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

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

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

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

**3.4.1 Musterberechnung vorläufiger ex ante-Ausgleich**

<b>Ausgangsjahr (n-1; Ist-Werte)</b>			
<b>Position</b>		<b>Betrag in €</b>	<b>Hinweise</b>
1	maßgebliche Einnahmen (Ist)		Unternehmensspezifische Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
1a	davon Ausgleich Kreis (Jedermanntarif)		
1b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt		
1c	davon sonstiges		
2	maßgebliche Kosten (Ist)		Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
3	Angemessenheitskosten		Verkehrsartenspezifischer Angemessenheitswert (AW) nach Zu-/Abschlag für durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für das Ausgangsjahr (n - 1)
4 = min( 2; 3)	maßgebliche Kosten		Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten, die ggf. auf den Angemessenheitswert zu begrenzen sind

<b>Ausgleichsjahr (n+1; Soll-Werte)</b>			
<b>Position</b>		<b>Betrag in €</b>	<b>Hinweise</b>
5	<b>Soll-Erlöse</b>		Ermittlung der Soll-Erlöse durch Fortschreibung der maßgeblichen Einnahmen des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
5a	davon Ausgleich Kreis (Jedermanntarif)		Der Ausgleich für die Anwendung des Jedermanntarifs wird auf Null gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein
5b	davon Umsatz im Fahrgastmarkt		
5c	davon sonstiges		
6	<b>Soll-Kosten</b>		Ermittlung der Soll-Kosten durch Fortschreibung der maßgeblichen Kosten (angemessen) des Ausgangsjahres (n-1) auf das Ausgleichsjahr (n+1)

<b>Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)</b>			
<b>Position</b>		<b>Betrag in €</b>	<b>Hinweise</b>
7 = 4,75% *5b	Wagnisaufschlag		Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
8 = (6-5)+7	vorläufiger ex ante Ausgleich		Vorläufiger ex ante-Ausgleich als (positive) Differenz zwischen Soll-Kosten und Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags

### 3.4.2 Musterrechnung verbindlicher ex ante-Ausgleich

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

<b>Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
1	Tarifeinnahmen		Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des
2	Verkehrsleistung im Kreisgebiet		Verkehrsleistung in Fahrplankilometer
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent		Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Plan-Personenkilometer

<b>Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
4	Maßgebliche Kosten (Ist)		Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
5	Betriebsnotwendiges Kapital		Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
6 = 6,5% * 5	Kalkulatorische Zinsen		Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5% des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt		Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
8 = 4,75% * 7	Kalkulatorischer Gewinn		Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75% des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen		Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
10	Sonstige Erlöse		Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermannentarif) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
11 = 4+6+8-9-10	Fiktiver Tarifanspruch		
12 = 11 / 2	Fiktives Tarifäquivalent		pro Plan-Personenkilometer

<b>Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalent (Ist & FT)		Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75% des Umsatzes im Fahrgastmarkt
14 = 13 * 2	Verbindlicher ex ante-Ausgleich		fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit der Verkehrsleistung

Verbindlicher ex ante-Ausgleich (ab zweitem Ausgleichsjahr)

<b>Ist-Tarifäquivalent (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
1	Tarifeinnahmen		Unternehmensspezifische Tarifeinnahmen des Ausgleichjahres (n + 1)
2	Plan-Personenkilometer		Planmäßige Personenkilometer
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent		Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen

<b>Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
4	Maßgebliche Kosten (Ist)		Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
5	Betriebsnotwendiges Kapital		Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
6 = 6,5% * 5	Kalkulatorische Zinsen		Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7	Umsatz im Fahrgastmarkt		Umsatz im Fahrgastmarkt gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
8 = 4,75% * 7	Kalkulatorischer Gewinn		Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
9	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen		Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
10	Sonstige Erlöse		Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichjahres (n + 1)
11 = 4+6+8-9-10	Fiktiver Tarifanspruch		
12 = 11 / 2	Fiktives Tarifäquivalent		Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifanspruch pro Plan-Personenkilometer

<b>Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (n + 1)</b>			
Position		Betrag in €	Hinweise
13 = 12 - 3	Differenz Tarifäquivalent (Ist & FT)		Wagnisaufschlag in Höhe von 4,75 % des Umsatzes im Fahrgastmarkt
14	Ist-Personenkilometer		
15 = 13 * min (2; 14)	Verbindlicher ex ante-Ausgleich		Verbindlicher ex ante-Ausgleich als Differenz zwischen fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit Minimum aus Plan- und Ist-Personenkilometern

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

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

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

#### **Zu 4) Anpassung der angemessenen Gewinnmarge**

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

Überschreiten die Ist-Kosten des Unternehmens den unternehmensspezifischen Angemessenheitswert des Ausgleichsjahres (n+1), der anhand der tatsächlichen Indexentwicklung vom Antragsjahr (n) zum Ausgleichjahr (n+1) pro Kostenart ermittelt und um die unternehmens-spezifischen Zu- bzw. Abschläge modifiziert wird, so verringert sich die zulässige angemessene Gewinnmarge nachfolgendem Verfahren:

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

#### **Beispiel:**

Angemessenheitswert = 3,00 Euro

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

Ist-Wert = 4,50 Euro

→ Überschreitung des Angemessenheitswertes um 50 %

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

Ist-Wert = 2,50 Euro

→ Unterschreitung des Angemessenheitswertes

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

## **Anlage 5 aV Durchführungsvorschriften und Trennungsrechnung**

### **Inhalt**

- A) Durchführungsvorschriften
- B) Trennungsrechnung (Muster)

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

#### **1. Allgemeines**

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

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

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

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

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

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

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

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Erträgen kommt nur im Fall von periodenfremden Erträgen in Betracht (etwa, wenn aufgrund der Einnahmenezuscheidung in



einem Geschäftsjahr die Erlöse aus mehreren Tätigkeitsjahren verbucht werden). In diesem Fall können die Einnahmen im Rahmen einer „Beihilfenrechtlichen Ausgleichsrechnung“ kalkulatorisch den Jahren zugeordnet werden, in denen sie tatsächlich (und nicht nur buchtechnisch) erzielt worden sind.

## **2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

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

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

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

Folgende Grundsätze sind sicherzustellen:

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

## 4. Durchführungsvorschriften zur Aufteilung der Kosten und Erlöse

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

### 4.1 Allgemeine Grundsätze

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

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

### 4.2 Methodisches Vorgehen

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

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

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

- Schienengüterverkehre
- Parkraumbewirtschaftung
- Reisebüro
- PKW-Werkstätten

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

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

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

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

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

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

Hierbei sind je Kostenkategorie folgende Schlüssel anzuwenden:

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

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

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

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

### 3. Stufe (Linienverkehr je Linienbündel)

Die Kosten und Erlöse der verbleibenden Verkehre nach §§ 42 und 43 PBefG werden anschließend räumlich auf die Kreise verteilt.

Die Verkehrseinnahmen werden entsprechend des für das Ausgleichsjahr maßgeblichen SGB IX-Bescheides auf die verschiedenen Verkehrstätigkeiten aufgeteilt.

Sämtliche Kosten werden nach den Fahrplankilometer auf die verschiedenen Linienbündel verteilt.

**Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende Satzung des Kreises Wesel wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO) beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf von sechs Monaten seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn,

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Landrat hat den Kreistagsbeschluss vorher beanstandet

oder

d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber dem Kreis vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Wesel, den 12. Dezember 2024

gez. Ingo Brohl  
Landrat