

**Satzung  
des Kreises Wesel vom 19.12.2022  
zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen  
für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen  
Öffentlichen Personennahverkehr**

**I.**

Aufgrund

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

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

**Präambel**

**Der Kreis 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 Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046), die Kreisordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (KrO NW) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916) in den jeweils geltenden Fassungen.
- 1.2 Der Kreis beschließt die allgemeine Vorschrift als zuständige Behörde für den ÖPNV zur Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen** im ÖPNV einschließlich einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr und der Festlegung attraktiver Tarife.
- 1.3 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung des vorgegebenen **maßgeblichen Höchsttarifs** nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Der maßgebliche Höchsttarif wird von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) festgelegt (**Tarifzuständigkeit**) und vom Kreis 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 Ausbildungsverkehrs an oder erkennt diese zumindest als verpflichtend an.

- Die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten, um einen funktionierenden, qualitativ gesicherten Ausbildungsverkehr gemäß der Präambel zu gewährleisten und fortzuentwickeln.
  - Als entsprechender allgemeiner Zeitfahrausweis (Referenztarif) ist das jeweils gültige Monats-Ticket des VRR in der jeweils im aktuellen Tarifwerk veröffentlichten Form maßgebend.
  - Der Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) einen Assoziierungsvertrag mit der VRR abzuschließen.
  - Die Teilnahme am Einnahmeverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.
- für den Höchstarif im Jedermannverkehr (**Jedermanntarif**):
- Der VRR-Tarif gilt als Höchstarif für alle Fahrgäste, um preisgünstige, einheitliche Tarife im Gebiet des Kreises für Jedermann sicherzustellen.
- 1.4 Die Unternehmen sind verpflichtet, den maßgeblichen Höchstarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Antragspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der Kreis ist über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zuvor zu informieren.
- 1.5 Der **Geltungsbereich** nach dieser allgemeinen Vorschrift ist räumlich, sachlich, zeitlich und personell definiert. Die allgemeine Vorschrift gilt:
- **Räumlich** für den Zuständigkeitsbereich des Kreises sowie für weitere Verkehre, für die der Kreis durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen oder andere Regelungen die Aufgabenträgerfunktion innehat (**notwendige Verkehrsleistung**);
  - **sachlich** für Busverkehre nach §§ 42, 43, 44 Personenbeförderungsgesetz - PBefG (**Linienverkehre**) differenziert nach **Verkehrsarten** (Stadtbusverkehre, Regionalbusverkehre, Schnellbusverkehre), für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht (**eigenwirtschaftliche Verkehre**);
  - **zeitlich** nach Maßgabe Ziffer 11.4 (**zeitlicher Geltungsbereich**), sofern die Anwendung für einzelne Linien oder Linienbündel nicht ausdrücklich beschränkt ist (**Anlage 2**);
  - **personell** wird zwischen der Anwendung für den Ausbildungsverkehr und dem Jedermannverkehr unterschieden.
- 1.6 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen **Nahverkehrsplan**. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans 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 Tarifanwendung 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 Jedermannstarifs 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 Jedermannstarifs.

- 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 Jedermannstarif 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 Höchstarifs 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 Jedermannstarifs vorliegen. Der Antrag Ausbildungstarif erfolgt als Unternehmensantrag im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift; der Antrag Jedermannstarif 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, 43 Nr. 2 und 44 PBefG im Gebiet des Kreises verfügen oder die die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen, und die in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fallen. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen und Betriebsführungsübertragungen nach § 2 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.
- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Antragsjahr (n) für die vorläufigen ex-ante-Anträge ist das dem Ausgleichsjahr (n + 1) vorausgehende Jahr. Die vorläufigen ex-ante-Anträge sind im Antragsjahr (n) bis zum 31.10. beim Kreis einzureichen (**reguläre Antragsfrist**). Änderungen, die für das Ausgleichsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.
- 2.5 Für die Beantragung des **ex-ante-Ausgleichs** sind folgende Antragsunterlagen beizufügen:

2.5.1 Für den **Ausbildungstarif**:

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

2.5.2 Für den **Jedermanntarif**:

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

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

2.7 Der **verbindliche ex-ante-Antrag Jedermanntarif** ist bis zum 30.06. des auf das Ausgleichsjahr (n + 1) folgenden Jahres (n + 2) zu stellen. Erfolgt dies nicht fristgerecht und/ oder nicht prüffähig, wird dem Unternehmen eine letzte Frist zur Abgabe gesetzt. Verstreicht diese, wird das Unternehmen vom Verfahren ausgeschlossen. Wenn ein Unternehmen nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift tätig wird (d. h. erstmals Linienverkehre im Gebiet der zuständigen Behörde aufnimmt - **Erstantrag**), hat es seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme, zu stellen.

2.8 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er trägt die **Darlegungs- und Nachweispflicht** für sämtliche in der allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Kreis oder einer von ihm benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er hat diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex-ante-Antragsverfahrens und der ex-post-Überkompensationskontrolle zu erfüllen. Werden Betriebsleistungen durch Auftragsunternehmen erbracht, sind diese von den Auftragsunternehmen zu bescheinigen und vom antragstellenden Unternehmen dem Antrag beizufügen. Das antragstellende Unternehmen ist verantwortlich dafür, dass das Auftragsunternehmen gegenüber dem Kreis oder einer von ihm benannten Stelle oder Person die unter **Ziffer 8** genannten Erklärungen nachweist.

2.9 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind **subventionserhebliche Tatsachen** im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**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 den Wirtschaftsprüfer des Unternehmens oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex-ante-Antrag** gegenüber dem Kreis erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags.
- 2.11 Die Regelungen zu **Ziffer 2.4** gelten erstmalig ab dem Ausgleichsjahr 2024. Für das erste Ausgleichsjahr (2023) sind die **vorläufigen ex-ante-Anträge** bis spätestens 31.03.2023 einzureichen.

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

- 3.1 Der ex-ante-Ausgleich wird als Vorauszahlung gewährt. Die Vorauszahlung erfolgt im Ausgleichsjahr (n + 1) als **vorläufiger ex-ante-Ausgleich**. Die Bemessung erfolgt sequenziell nach **Ziffer 1.8**.
- 3.1.1 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 Einnahmevertrages und der VRR-Einnahmeverteilungsrichtlinie. 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, 43 Nr. 2 und 44 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 Jedermannstarifs** 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 Jedermanntarif. 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 zugeschrieben. Maßgeblich ist die Einnahmenaufteilung im VRR, soweit es nicht zu einer Überkompensation kommt. Die abschließende Mittelzuschreibung ist im Fall einer Zuwendung auf den Betrag begrenzt, ab dem eine Überkompensation im Sinne der **Ziffer 5** vorliegen würde.

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

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

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

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



tuellen 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 Zusatzaufwandes. 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, 43 Nr. 2 und 44 PBefG im Busverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten und Verstärkungsfahrten werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die VRR-Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese

Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan und in **Anlage 3** dokumentiert sind oder der Kreis diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat. Einvernehmliche Leistungsänderungen werden in **Anlage 2** und in **Anlage 4** dokumentiert.

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

## **6. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung**

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

## 7. Anreizsystem für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge

Sofern die Unternehmen höhere qualitative Standards erbringen als die, die für die Bemessung des Referenztarifs maßgeblich sind (**Übererfüllung**), kann ein fiktiver Tarifaufschlag gewährt werden, welcher zuzüglich des Referenztarifs (**Ziffer 3.2**) gewährt wird und zu einer Anpassung des Gesamtausgleichs (**Ziffer 1.9**) führt. Hierzu hat das Unternehmen die angestrebte Übererfüllung der Emissionsstandards und die hierauf zurückzuführenden erwarteten spezifischen Mehrkosten für Fahrzeuge und ortsfeste Infrastruktur abzüglich der ersparten Aufwendungen prüffähig im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages beim Kreis anzumelden und nach Abschluss des Ausgleichsjahres im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrages prüffähig zu dokumentieren. Der fiktive Klimazuschlag wird in Abhängigkeit 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 Jedermanntarifs leistet der Kreis Vorauszahlungen (vorläufige ex-ante-Zahlungen) in Höhe von 90% quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht. Die Zahlung umfasst den ex-ante-Ausgleich für die Anwendung des Ausbildungs- und Jedermanntarifs.
- 9.5 Bis zum 15.12. des Folgejahres hat das Unternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer vom Kreis anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem Kreis vorzulegen.
- 9.6 Die Endabrechnung durch den Kreis soll innerhalb von 3 Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Unterlagen nach **Ziffer 8** erfolgen.
- 9.7 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages erfolgt nach Maßgabe der jeweils aktuellen Mitteilungen der Kommission (2019/C 247/01). Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Eine Verrechnung kann mit der nächsten Auszahlung erfolgen.

## 10. Umsatzsteuer

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

## 11. Schlussbestimmungen und Sonstiges

- 11.1 Die Verwaltung des Kreises wird ermächtigt, eine Aktualisierung der Anlage **2** in Bezug auf die notwendige Verkehrsleistung vorzunehmen., Ferner wird die Verwaltung ermächtigt, den Angemessenheitswert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart festzulegen. Der jeweils aktuelle Wert ergibt sich aus **Anlage 4**. Hierzu wird die Anlage 4 drei Monate vor dem Ausgleichsjahr vom Kreis aktualisiert. Dies umfasst auch eine Anpassung der Höhe der Ausgleichszahlungen. Bei der Festlegung des Angemessenheitswertes sollen inflationsbedingte Kostenentwicklungen und Vorgaben des Kreises Berücksichtigung finden. Redaktionelle Anpassungen der allgemeinen Vorschrift und deren Anlagen können durch die Verwaltung vorgenommen werden. Die zuständigen politischen Gremien des Kreises 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 und läuft grundsätzlich bis zum 31.12.2025, mit Ausnahme des Linienbündels „Überland“, für welches die Geltung der allgemeinen Vorschrift mit Ablauf des 17.04.2025 endet. Eine Verlängerung ist durch Kreistagsbeschluss möglich. Es besteht kein Vertrauensschutz der Unternehmen darauf, dass die allgemeine Vorschrift unbegrenzt fortgeführt wird. Sofern eine Änderung der Ausgleichssystematik durch den Kreis vorgesehen ist, soll diese der gesetzlichen Intention des § 8 Abs. 4 PBefG Rechnung tragen.
- 11.5 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Unternehmen wird hingewiesen. Das Unternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der vom Kreis im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

### **Bekanntmachungsanordnung**

**Die vorstehende Neufassung vom 19.12.2022 der "Satzung des Kreises Wesel zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr" vom 21.12.2021 wird hiermit § 5 Abs. 6 KrO NRW öffentlich bekannt gemacht.**

**Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Kreisordnung (KrO) für das Land Nordrhein-Westfalen beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf von sechs Monaten 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 oder die sonstige ortsrechtliche Bestimmung 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, 19.12.2022

gez. Brohl  
Landrat

**Hinweis:**

Die vorgenannten Unterlagen stehen auch im Internetangebot des Kreises Wesel ([www.kreis-wesel.de](http://www.kreis-wesel.de)) zur Ansicht und zum Download zur Verfügung.

**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 gemäß Beschlüssen des Kreistages

**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.