



**Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
über die Festsetzung des DeutschlandTickets
im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein- Ruhr (VRR)**

als Höchsttarif

(DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) vom 06. Dezember 2023

in der Fassung der 1. Änderung vom 18. März 2024

Präambel

Am 08. Dezember 2022 haben der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder die Einführung des sog. „DeutschlandTickets“ beschlossen, und mit Beschluss vom 06. November 2023 wurde vereinbart, dass die im Jahr 2023 und 2024 entstehenden Schäden paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 6 Mrd. Euro ausgeglichen werden. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe dieser Richtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine moderate Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird.

Entsprechend basiert diese Richtlinie auf den o. g. Beschlüssen und der Systematik der Richtlinie des Landes NRW zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2024 vom 30. November 2023.

Dies vorausgeschickt erlässt die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR hiermit für den ÖPNV

- auf der Grundlage der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2024 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2024) vom 30. November 2023.
- auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 5 ZVS und § 9 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)
- mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 06. Dezember 2023 (Drucksache M/X/2023/0628/1)

die nachfolgenden Regelungen als ALLGEMEINE VORSCHRIFT gemäß Art. 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007:

1 Zuständigkeit

Dem VRR obliegt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 ÖPNVG NRW die Aufgabe, auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV innerhalb des Gebietes seiner Mitglieder hinzuwirken. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV haben die Mitglieder des VRR diesem nach Maßgabe des § 5 Abs. 3a ÖPNVG NRW freiwillig die Aufgabe der Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen, der damit ggf. verbundene Erlass allgemeiner Vorschriften im Sinne von Art. 2 Buchstabe l) VO (EG) Nr. 1370/2007 (insbesondere gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007) sowie der Erlass von Durchführungsvorschriften gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchstabe c), Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 übertragen (vgl. § 5 Abs. 2 Ziffer 5 Satzung des Zweckverbandes VRR).

2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)

Durch diese Richtlinie wird als Bestandteil des VRR-Tarifs das DeutschlandTicket als Höchsttarif i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 festgesetzt. Die Ausgleichsleistung hat die Kompensation der bei den Antragsberechtigten entstehenden nicht gedeckten Ausgaben durch den Verkauf und die Anerkennung des DeutschlandTickets zum Ziel und ist begrenzt auf das finanzielle Ergebnis, welches sich aus der Ermittlung gem. des Anhangs der VO 1370/2007 (Nettoeffekt) ergibt.

Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst

- die Anwendung und Anerkennung des DeutschlandTickets bei der Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr insbesondere mit Straßenbahnen und O-Bussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG (ÖPNV) zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs.
- die Anwendung und Anerkennung des DeutschlandTickets bei der Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr des Schienenpersonennahverkehrs, soweit der Betreiber ganz oder teilweise Erlösverantwortlicher ist,
- den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR;
- die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.

Das komplette VRR-Tarifwerk ist im Internetauftritt der VRR AöR abrufbar (www.vrr.de).

Die Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf des DeutschlandTickets innerhalb des VRR richtet sich nach den Regelungen des Einnahmenaufteilungsvertrags im VRR und der darauf beruhenden Einnahmenaufteilungsrichtlinie sowie den Vorgaben der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2024) vom 30. November 2023.

3 Geografischer Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt im gesamten Gebiet des Zweckverbands VRR.

4 Gegenstand der Ausgleichsleistung, Verhältnis zwischen dieser Richtlinie und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Die durch die VRR AöR an die Antragsberechtigten gewährte Ausgleichsleistung erfolgt zur Deckung der durch den Verkauf und die Anerkennung von DeutschlandTickets bedingten, nicht gedeckten Kosten im Geltungsbereich des Zweckverbands VRR. Die VRR AöR beachtet die

Vorgaben des Rechts der Europäischen Union durch eine transparente und diskriminierungsfreie Gewährung von Ausgleichsleistungen sowie eine auf den Nettoeffekt gem. Anhang der VO 1370/2007 aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Ausgleichsleistungen.

Sofern ein Antragsberechtigter sowohl unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt als auch über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag verfügt, der die Anwendung des VRR-Tarifs verbindlich vorgibt, gilt bezüglich des Ausgleichsanspruchs diese Richtlinie vorrangig.

5 Antragsberechtigte und Begünstigte

Antragsberechtigt und für den Empfang der Ausgleichsleistung berechtigt sind Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder als Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ÖPNV im Gebiet des VRR und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im allgemeinen ÖPNV gemäß § 8 Abs. 1, 2 des PBefG bzw. § 15 Abs. 1 und 2 AEG, soweit das Einnahmenrisiko nicht beim Aufgabenträger liegt, erbringen.

6 Voraussetzungen

Soweit die Antragsberechtigten für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die „Ausgleichsleistung an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen weiter. Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

6.1 Schadenseintritt

Die Ausgleichsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Antragsberechtigten, deren Kosten in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichsleistungen aus anderen allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

6.2 Kein Ausschluss des Antragsberechtigten

Ausgleichsleistungen gemäß dieser Richtlinie an Antragsberechtigte, die eine rechtswidrige Beihilfe erhalten haben, welche durch Beschluss der Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, sind auszusetzen, bis der betreffende Antragsberechtigte den Gesamtbetrag der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe einschließlich der entsprechenden Rückforderungszinsen zurückgezahlt oder auf ein Sperrkonto überwiesen hat.

7 Art und Umfang, Höhe der Ausgleichsleistung

7.1 Leistungsart

Bei der Leistung handelt es sich um eine Zuwendung nach § 44 LHO im Rahmen der Projektförderung.

7.2 Ausgleich auf die nicht gedeckten Kosten

Es erfolgt ein vollständiger Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

7.3 Ermittlung des ausgleichsfähigen Schadens

Der ausgleichsfähige Schaden ist wie folgt zu ermitteln:

7.3.1 Schäden aus Fahrgeldausfällen

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach folgender Maßgabe ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Der VRR wird den Antragsberechtigten die für die Antragstellung erforderlichen Daten liefern. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden,

sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortzuschreiben.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach dem Absatz 2 Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 Prozent erhöht. Die nach dem Absatz 2 Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Antragsberechtigten nach Nummer 5 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Antragsberechtigten nach Nummer 3.1 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach dem Absatz 2 Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Antragsberechtigten im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs

für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung von 8 Prozent zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

7.3.2 Mindereinnahmen aus dem Ausgleich nach §§ 228 ff. SGB IX

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 7.3.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 7.3.1 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 7.3.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 7.3.1 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeverteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

7.3.3 Minderung von Ausgleichsleistungen aus anderen allgemeinen Vorschriften

In der Nummer 7.3.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Antragsberechtigten nach 5 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

7.3.4 Vertriebsmehrkosten

Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Antragsberechtigten bzw. über diese den Verkehrsunternehmen, die - selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister - das Deutschlandticket vertreiben folgende Pauschale gewährt:

Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,50 Euro gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 Euro gewährt.

Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken Deutschlandtickets vor Einnahmearteilung; ergibt sich aus dem späteren Zuschlagsbetrag im Rahmen der Einnahmearteilung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, so ist dies unbeachtlich.

Von der so ermittelten Ticket-Anzahl ist in einem zweiten Schritt der nachfolgende Abzug vorzunehmen, um auch vor Einführung bereits vorhandene Vertriebskosten zu berücksichtigen: Für jedes am 30. April 2023 bestehende Abonnement (Kundenzahl) wird ein Abzug von 8 Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die nach Nummer 7.3.4, Sätze 1 bis 4 der Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde. Es ist durch geeignete vertragliche Regelungen mit den für den Vertrieb beauftragten Dienstleistern sicherzustellen, dass die Pauschalen aufwandsgerecht ausgereicht werden. Führt die Berechnung der Vertriebspauschale zu einem negativen Betrag, ist dieser nicht als Ersparnis zu berücksichtigen. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

Weiterhin kann der Antragsberechtigte innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V., die an die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmearteilungsverfahrens und an die DeutschlandMobil 2030 GmbH geleisteten Ausgaben für bundesweites Marketing sowie für die Evaluation des Deutschlandtickets geltend machen.

7.3.5 Ausgleichsfähiger Schaden

Die Summe der gemäß den Nummern 7.3.1 bis 7.3.4 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.

7.4 Länder- und verbundübergreifende Verkehre

Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im

jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

7.5 Deutschlandticket Schule

Die Rabattierung der Tickets für Selbstzahlende erfolgt durch die bislang im System befindlichen Mittel. Die finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler erfolgt aus

- a) den Ausgleichsleistungen nach § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), die weiterhin zur Finanzierung der Ausgangspreise der bisherigen reduzierten Tickets des Ausbildungsverkehrs verwendet werden,
- b) den bisherigen Aufwendungen der öffentlichen Schulträger und Ersatzschulträger für die Fahrkostenerstattung nach § 97 Absatz 1 SchulG i.V.m. der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO),
- c) den von den anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern gem. § 97 Abs. 3 SchulG i.V.m. § 2 Abs. 3 SchfkVO erhobenen Eigenanteilen und
- d) zusätzlichen Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen, falls die Mittel nach lit. a) bis lit. c) nicht für die Finanzierung aller Selbstzahlertickets ausreichen.

Die Weiterleitung der Mittel gem. Buchstabe d) erfolgt im Rahmen dieser Richtlinie gem. den Regelungen des gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, des Ministeriums für Schule und Bildung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 2. Juni 2023.

Die Höhe der Finanzierung ist dabei auf die vom Land NRW zur Verfügung gestellten Mittel begrenzt.

8 Sonstige Bestimmungen

8.1 Überkompensationsverbot

Antragsberechtigte, die für die Anwendung der Tarife für das DeutschlandTicket des VRR-Gemeinschaftstarif eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 7 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Näheres regeln die entsprechend anzuwendenden Abschnitte 5 und 8 Finanzierungsrichtlinie des VRR. Für Antragsberechtigte die unter die Vorgaben der EU-VO (EG) Nr. 1998/2006 („De-minimis“-Beihilfen) fallen, gelten die Regelung dieser EU-VO.

8.2 Hinweis auf Subventionserheblichkeit

Die Antragsberechtigten werden darauf hingewiesen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt, und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

8.3 Nachweis des Schadens

Die Antragsberechtigten sind zu verpflichten, bis zum 31. Januar 2026 den tatsächlich entstandenen ausgleichsfähigen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 7.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen, dieser Nachweis gilt als Schlussverwendungsnachweis. Auf Grundlage des Schlussverwendungsnachweises setzt der VRR die Zuwendung endgültig fest. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nummer 7.3.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Weiterhin ist jeder Antragsberechtigte verpflichtet, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonnenten im Sinne der Nummer 7.3.4 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 beizulegen. Der VRR kann weitere Unterlagen anfordern.

8.4 Erstattungspflicht, Rückforderung bei Überzahlung

Ausgleichsleistungen, die über den Ausgleich der nicht gedeckten Kosten auf Basis der Berechnungsmethodik nach Maßgabe der Nummer 7.3 hinausgehen, sind vom Antragsberechtigten zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Ausgleichsleistung vorzunehmen.

Die Ziffern 1.3, 1.5, 1.6, 3.2, 5.2.3, 7.2, 8.2.5, 8.6, 10.2, 11a der VV zu § 44 LHO, die Ziffern 1.3, 1.5, 2.2, 2.4, 7.2, 8.2.5, 8.6, 11a der VVG zu § 44 LHO, die Ziffern 1.4, 3, 5.4, 6, 8.3.1, 8.5 der ANBest-P sowie die Ziffern 1.2, 1.4, 5.4, 7, 9.3.1, 9.5 der ANBest-G finden keine Anwendung.

8.5 Veröffentlichung gem. VO (EG) NR. 1370/2007

Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, bezogen auf diese allgemeine Vorschrift, durch die VRR AöR.

8.6 Anreizregelung

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im VRR das Marktrisiko tragen. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. aus dem Nahverkehrsplan des VRR und dem jeweiligen Nahverkehrsplan der lokalen Aufgabenträger. Näheres regelt die Anlage 2 dieser Richtlinie.

8.8 Meldung der Verkäufe

Die Antragsberechtigten sind verpflichtet, bis zum dritten Arbeitstag vor dem 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets an die VRR AöR zu melden, welche dann die gebündelte Meldung der VRR AöR an die Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V (ARGE). gebildete EAV-Clearingstelle weiterleitet (Näheres regelt hierzu die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR, Abschnitt 2.5 sowie Anlage 39).

9 Verfahren

Ein Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistung ist bis zum 13. September 2024 zu stellen. Für die Antragstellung ist die Anlage 1 zu verwenden. Der VRR kann verspätete Anträge bis zum 30. September 2024 zulassen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen erstattungsfähigen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 7.3 genannten Berechnungsmethode zu enthalten. Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß Nummer 7.3.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Die Antragsberechtigten erhalten auf Antrag bis zur Bewilligung der nach 9 Absatz 1 zu beantragende Zuwendung in der Regel monatliche Vorauszahlungen. Die monatlichen Vorauszahlungen werden in Höhe von jeweils 9 Prozent der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Zuwendung gewährt. Die Vorauszahlungen werden jeweils am 20. eines Monats an den VRR ausgezahlt und unverzüglich an die Antragsberechtigten weitergeleitet.

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

Die Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn gilt als erteilt.

10 Auskunftspflichten, Prüfung

Die VRR AöR und ihre Aufsichtsbehörden sind berechtigt, bei den Antragsberechtigten Prüfungen durchzuführen. Ihnen sowie den von ihnen beauftragten Stellen sind von den Antragsberechtigten auf Verlangen erforderliche Auskünfte zu erteilen, Einsicht in Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen zu gestatten. Ebenso hat die Europäische Kommission das Recht, Finanzhilfen auf Grundlage dieser Richtlinien zu überprüfen und die Herausgabe aller dafür notwendigen Unterlagen zu verlangen. Daher müssen alle für die Finanzhilfe relevanten Unterlagen 10 Jahre lang ab der Gewährung aufbewahrt werden.

11 Datenschutzerklärung

Es wird darauf hingewiesen, dass die sich aus den Antragsunterlagen und der Finanzhilfen ergebenden Daten durch die VRR AöR verarbeitet werden.

12 Umsatzsteuer

Die Ausgleichsleistungen auf der Grundlage dieser Richtlinie werden als echte, nicht steuerbare Zuschüsse ohne Umsatzsteuer geleistet, weil sie nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen stehen und lediglich dem Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben aus der Anwendung des Höchstarifs nach dieser Richtlinie dienen. Soweit auf Ausgleichsleistungen z.B. wegen Änderung der Erlasslage oder anderweitiger rechtskräftiger Entscheidung der Finanzverwaltung zukünftig Umsatzsteuer zu leisten sein sollte, wird diese zusätzlich gewährt. Dies gilt nicht für Nebenausgaben. Sollte die Finanzverwaltung Umsatzsteuer auf die Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie erheben, sind die Antragsberechtigten in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde dazu verpflichtet, alle erforderlichen Rechtsmittel gegen diese Erhebung zu ergreifen.

13 Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 01. Januar 2024 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2024. Soweit in dieser Richtlinie Fristen zur Nachweisführung bzw. Dokumentation vorgesehen sind, sind diese bis zu den in dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten zu erbringen.

Anlage 2 der DT-RL

Anreizregelung

Gem. Tz. 7 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist
- und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.

Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung

Das VRR-Finanzierungssystem berücksichtigt die Entscheidung des EuGH zur Rechtssache AltmarkTrans und die darin aufgestellten vier Kriterien. Inhaltlich finden sich die ersten drei Kriterien des AltmarkTrans-Urteils auch im Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 wieder. Über die Anforderungen des Anhangs hinaus, wird durch das VRR-Finanzierungssystem auch das vierte AltmarkTrans- Kriterium erfüllt. Hierfür werden durch einen externen Gutachter Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore für die Finanzierungsbausteine unter Berücksichtigung der Marktentwicklung innerhalb sowie außerhalb des VRR und weiterer Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore ("durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen"; Überprüfung des Kostenmaßstabs) ermittelt. Im Rahmen von Vergleichsanalysen werden alle Daten der Verkehrsunternehmen bereits im Vorhinein (d. h. vor Beginn des Abrechnungsjahres) einer Prüfung unterzogen. Liegt ein Verkehrsunternehmen bei dieser Prüfung mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten innerhalb oder unter der im VRR ermittelten Korridore für Richtwerte bzw. Vergleichswerte, wird maximal der unternehmensspezifische Soll- bzw. Ist- Wert zugrunde gelegt. Liegt ein Verkehrsunternehmen mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten über dem Korridor von Richt- und Vergleichswerten im VRR, findet eine Kürzung auf die Obergrenze des Korridors statt. Somit ist für die Verkehrsunternehmen seitens des VRR ein Anreiz geregelt, dass keinesfalls eine Überschreitung des Richt- bzw. Vergleichswerts stattfindet. Die Fortschreibung der Richt- und Vergleichswerte ist in Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

Diese so ermittelten EU-konformen Ausgleichsparameter können im Rahmen der lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS durch den Aufgabenträger entsprechend der haushaltsrechtlichen Beschränkungen verringert werden. Hier kann der Aufgabenträger neben qualitativen auch wirtschaftliche Anreize festlegen. Die Vorgaben für diese Anreize finden sich finanziell im Verbundetat wieder. Neben der Deckelung der Finanzierungsbeträge im Vorhinein durch den Verbundetat, werden die Finanzierungsbeträge auch auf die Ergebnisse der Ergebnisrechnung gedeckelt. Grundsätzlich findet eine Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erst statt, wenn eine entsprechende Betrauung vorliegt. Im Rahmen dieser Betrauung können wirtschaftliche bzw. qualitative Anreize vorgegeben werden.

Neben den in der Richtlinie geregelten Anreizen werden im Rahmen dieser Anlage die Anreize nach entsprechenden Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelt.

Da die Anhangsabrechnung auf das Gesamtangebot und nicht nur auf die einzelnen Verpflichtungen abstellt, ist hierfür auf das Marktrisiko abzustellen. Der Anreiz besteht darin, dass das Unternehmen seinen Aufwand überwiegend durch seine Erträge, die es am Markt erzielt, deckt und diese Erträge durch eine wirtschaftliche Geschäftsführung positiv beeinflusst werden können.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes im VRR ergibt sich im Detail wie folgt:

Nachfolgende Maßstäbe für den Nachweis der wirtschaftlichen Geschäftsführung sind im Rahmen der Anhangsabrechnung als Zuschlag zum angemessenen Gewinn berücksichtigungsfähig:

a) Verbesserung der Kosteneffizienz im VRR

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Kostensteigerung des Unternehmens im Ist 10% unterhalb der statistisch festgelegten Kostensteigerung des VRR-Warenkorbs (gewichtet im Sinne Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie) liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt.

b) Erhöhung der Nachfrageeffizienz

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Erhöhung der Nachfrage des Unternehmens im Ist 10% oberhalb der im Verbundetat zugrunde gelegten, statistischen, bedienungsgebietsspezifischen Nachfrageentwicklungen liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt. Soweit planungsbezogene Fehler den Unterschiedsbetrag begründen, führen diese zur Minderung des Unterschiedsbetrags. Die Nachweisführung kann auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität

Im VRR-Finanzierungssystem gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Qualitätsvorgaben und den Finanzierungsbeträgen. Eine Senkung der kostenrelevanten Qualität wird im Rahmen der Prüfung durch den VRR berücksichtigt.

Wie bereits oben dargestellt, können die Aufgabenträger durch die lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS die Finanzierungsbeträge verringern und auch qualitative Anreize festlegen. Diese finden sich dann finanziell im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung analog der obigen Darstellung wieder. Ebenfalls können im Rahmen der Betrauung qualitative Anreize vorgegeben werden. Weiterhin können Qualitätsvorgaben im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems im ÖSPV festgelegt werden.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität ergibt sich im Detail analog der Ermittlung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Bausteins 3 „Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards“ (vgl. Anlage 2.3 Richtlinie). Damit sind die über das Finanzierungssystem geregelten Anreize für die Fahrzeugqualitätsstandards abgedeckt. Für die übrigen Bausteine ergeben sich qualitative Anreize aus den Bewertungsvorgaben der Anlagen 2.1 bis 2.4.

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden, soweit von Unternehmen im VRR die o.g. Finanzierungsbausteine nicht beantragt wurden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis entsprechend Anlage 2/3. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen entsprechende Meldungen vorlegt. Die Nachweisführung kann anteilig auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Aktualisierungen dieser Anreizregelungen ergeben sich aus Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie des VRR in der aktuellen Fassung.

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Nordrhein-Westfalen

1. Allgemeines

1.1 Antragsteller

Vekehrsunternehmen:	
Anschrift	
PLZ, Ort	
AnsprechpartnerIn	
Telefon	
E-Mail	
Bank	
IBAN	

1.2 Verkehrsleistung

	km in 2019	km in 2024
Betriebsleistungen insgesamt	<input type="text"/>	<input type="text"/>
davon in Land	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

2. nicht gedeckte Ausgaben

2.1 nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge

2.1.1 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge in den folgenden Verkehrsverbänden

Verbund	nicht gedeckte Ausgaben i
Summe	0,00 €

2.1.2 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge im **Verbundtarif**.

Diese nicht gedeckten Ausgaben sind nur in einem Antrag des Antragstellers darzustellen.

Gesamtbetrag

nicht gedeckte Ausgaben (bitte Anlage zur Berechnung des Betrages beifügen)*	
--	--

2.1.3 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge in **Haustarifen**.

Gesamtbetrag

nicht gedeckte Ausgaben (bitte Anlage zur Berechnung des Betrages beifügen)*	
--	--

*In der Anlage sind die einzelnen Ticketarten darzustellen. Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 2 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschrieben. Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden. Die hochgerechneten Einnahmen sind um die in Nummer 5.4.1.1 Richtlinien Deutschlandticket-Zuwendungen ÖPNV NRW 2024 genannten Mehrverkehrs- und Mehrleistungsfaktoren fortzuschreiben. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

2.2 nicht gedeckte Ausgaben im Zusammenhang mit allgemeinen Vorschriften

2.2.1 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben aus erhöhten Ausgaben auf Grund eigener Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften (bitte einzeln benennen, ohne Umsatzsteuer*)

Allgemeine Vorschrift	Gesamtbetrag
Summe:	0,00 €

2.2.2 Einsparungen bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften bitte einzeln benennen, ohne Umsatzsteuer*)

Allgemeine Vorschrift	Gesamtbetrag
Summe:	0,00 €

* Ausgaben aus allgemeinen Vorschriften zur Umsetzung des Deutschlandtickets sind hier nicht zu berücksichtigen. Einsparungen bei Leistungen aus AV sind unter Punkt 2.2.2 zu erfassen und gegenzurechnen.

nicht gedeckte Ausgaben aus erhöhten Ausgaben aus AV	0,00 €
Einsparungen bei Leistungen aus AV	0,00 €
Saldo nicht gedeckte Ausgaben aus allgemeinen Vorschriften	0,00 €

2.3 nicht gedeckte Ausgaben aus Minderung der Erstattungsleistung nach SGB IX

Die Umsatzsteuer bleibt unberücksichtigt.

Vomhundertsatz SGB IX 2024	
Individueller Vomhundertsatz gem. § 231 Abs. 5 SGB IX 2024	
Fahrgeldeinnahmen Antragszeitraum 2024	
hochgerechnete Fahrgeldeinnahmen Vergleichszeitraum 2019*	
tatsächliche Erstattungsleistung nach SGB IX 2024	0,00 €
Erstattungsleistung SGB IX Fahrgeldeinnahmen Vergleichszeitraum 2019	0,00 €
Differenz=nicht gedeckte Ausgaben	0,00 €

*Die Hochrechnung wird durch Multiplikation der Anzahl der in 2019 verkauften einzelnen Ticketarten mit den in 2024 geltenden Preisen durchgeführt (siehe Hinweise zu 2.1)

2.4 Pauschale zur anteiligen Deckung der Vertriebsmehrkosten

Summe als Chipkarte verkaufte Deutschlandtickets 2024*		- €
Summe nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandtickets 2024*		- €
in Abonnements gebundene Kunden am 30.04.2023**		- €
Gesamt = Pauschale		- €

*Für die Berechnung der Pauschale sind die jeweils monatlich verkauften Deutschlandtickets des gesamten Jahres 2024 aufzusummieren.

**Abonnements sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft wurden.

3. Saldo nicht gedeckte Ausgaben und Minderaufwendungen

Der anzusetzende Saldo aus nicht gedeckten Ausgaben und Minderaufwendungen beträgt (ohne Umsatzsteuer):

	Gesamtbetrag
Nicht gedeckte Ausgaben aus dem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen (Verbund)	0,00 €
Nicht gedeckte Ausgaben aus Rückgang der Fahrgeldeinnahmen im Haustarif	0,00 €
Nicht gedeckte Ausgaben aus Minderung der Erstattungsleistung nach SGB IX	0,00 €
Nicht gedeckte Ausgaben aus Minderung der Ausgleichsleistungen aus AV	0,00 €
Pauschale zur anteiligen Deckung der Vertriebsmehrkosten	- €
Saldo nicht gedeckte Ausgaben/Ersparnisse = Zuwendung	0,00 €

Hinweis:

Es handelt sich bei den vorgenannten Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches. Subventionsbetrug ist nach dieser Vorschrift strafbar.

Anlage 2 der DT-RL

Anreizregelung

Gem. Tz. 7 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist
- und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.

Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung

Das VRR-Finanzierungssystem berücksichtigt die Entscheidung des EuGH zur Rechtssache AltmarkTrans und die darin aufgestellten vier Kriterien. Inhaltlich finden sich die ersten drei Kriterien des AltmarkTrans-Urteils auch im Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 wieder. Über die Anforderungen des Anhangs hinaus, wird durch das VRR-Finanzierungssystem auch das vierte AltmarkTrans- Kriterium erfüllt. Hierfür werden durch einen externen Gutachter Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore für die Finanzierungsbausteine unter Berücksichtigung der Marktentwicklung innerhalb sowie außerhalb des VRR und weiterer Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore ("durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen"; Überprüfung des Kostenmaßstabs) ermittelt. Im Rahmen von Vergleichsanalysen werden alle Daten der Verkehrsunternehmen bereits im Vorhinein (d. h. vor Beginn des Abrechnungsjahres) einer Prüfung unterzogen. Liegt ein Verkehrsunternehmen bei dieser Prüfung mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten innerhalb oder unter der im VRR ermittelten Korridore für Richtwerte bzw. Vergleichswerte, wird maximal der unternehmensspezifische Soll- bzw. Ist- Wert zugrunde gelegt. Liegt ein Verkehrsunternehmen mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten über dem Korridor von Richt- und Vergleichswerten im VRR, findet eine Kürzung auf die Obergrenze des Korridors statt. Somit ist für die Verkehrsunternehmen seitens des VRR ein Anreiz geregelt, dass keinesfalls eine Überschreitung des Richt- bzw. Vergleichswerts stattfindet. Die Fortschreibung der Richt- und Vergleichswerte ist in Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

Diese so ermittelten EU-konformen Ausgleichsparameter können im Rahmen der lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS durch den Aufgabenträger entsprechend der haushaltsrechtlichen Beschränkungen verringert werden. Hier kann der Aufgabenträger neben qualitativen auch wirtschaftliche Anreize festlegen. Die Vorgaben für diese Anreize finden sich finanziell im Verbundetat wieder. Neben der Deckelung der Finanzierungsbeträge im Vorhinein durch den Verbundetat, werden die Finanzierungsbeträge auch auf die Ergebnisse der Ergebnisrechnung gedeckelt. Grundsätzlich findet eine Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erst statt, wenn eine entsprechende Betrauung vorliegt. Im Rahmen dieser Betrauung können wirtschaftliche bzw. qualitative Anreize vorgegeben werden.

Neben den in der Richtlinie geregelten Anreizen werden im Rahmen dieser Anlage die Anreize nach entsprechenden Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelt.

Da die Anhangsabrechnung auf das Gesamtangebot und nicht nur auf die einzelnen Verpflichtungen abstellt, ist hierfür auf das Marktrisiko abzustellen. Der Anreiz besteht darin, dass das Unternehmen seinen Aufwand überwiegend durch seine Erträge, die es am Markt erzielt, deckt und diese Erträge durch eine wirtschaftliche Geschäftsführung positiv beeinflusst werden können.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes im VRR ergibt sich im Detail wie folgt:

Nachfolgende Maßstäbe für den Nachweis der wirtschaftlichen Geschäftsführung sind im Rahmen der Anhangsabrechnung als Zuschlag zum angemessenen Gewinn berücksichtigungsfähig:

a) Verbesserung der Kosteneffizienz im VRR

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Kostensteigerung des Unternehmens im Ist 10% unterhalb der statistisch festgelegten Kostensteigerung des VRR-Warenkorbs (gewichtet im Sinne Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie) liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt.

b) Erhöhung der Nachfrageeffizienz

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Erhöhung der Nachfrage des Unternehmens im Ist 10% oberhalb der im Verbundetat zugrunde gelegten, statistischen, bedienungsgebietsspezifischen Nachfrageentwicklungen liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt. Soweit planungsbezogene Fehler den Unterschiedsbetrag begründen, führen diese zur Minderung des Unterschiedsbetrags. Die Nachweisführung kann auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität

Im VRR-Finanzierungssystem gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Qualitätsvorgaben und den Finanzierungsbeträgen. Eine Senkung der kostenrelevanten Qualität wird im Rahmen der Prüfung durch den VRR berücksichtigt.

Wie bereits oben dargestellt, können die Aufgabenträger durch die lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS die Finanzierungsbeträge verringern und auch qualitative Anreize festlegen. Diese finden sich dann finanziell im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung analog der obigen Darstellung wieder. Ebenfalls können im Rahmen der Betrauung qualitative Anreize vorgegeben werden. Weiterhin können Qualitätsvorgaben im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems im ÖSPV festgelegt werden.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität ergibt sich im Detail analog der Ermittlung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Bausteins 3 „Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards“ (vgl. Anlage 2.3 Richtlinie). Damit sind die über das Finanzierungssystem geregelten Anreize für die Fahrzeugqualitätsstandards abgedeckt. Für die übrigen Bausteine ergeben sich qualitative Anreize aus den Bewertungsvorgaben der Anlagen 2.1 bis 2.4.

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden, soweit von Unternehmen im VRR die o.g. Finanzierungsbausteine nicht beantragt wurden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis entsprechend Anlage 2/3. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen entsprechende Meldungen vorlegt. Die Nachweisführung kann anteilig auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Aktualisierungen dieser Anreizregelungen ergeben sich aus Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie des VRR in der aktuellen Fassung.