

Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
über die Festsetzung
der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs
im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
als Höchstarif
(Ausbildungsverkehr-Richtlinie AusbV-RL)

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erlässt hiermit

- *auf der Grundlage des § 11a ÖPNVG NRW*
- *auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 3a ZVS und § 9 Abs. 5 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)*
- *auf der Grundlage des Rd. Erl. des Ministeriums für Verkehr (II B 3 – 47 – 51.7) vom 16. Juli 2019*
-
- *mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 17. März 2011*
- *mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 02. Juli 2019*
- *mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. März 2022*

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

- § 1 Die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) werden im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchstarif i. S. v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst
- a) die Beförderung von Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG (SPNV) sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG (ÖSPV) im Verbundgebiet zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs;
 - b) den Abschluss eines Grundvertrages gemäß Mustergrundvertrag (die jeweils aktuelle Fassung ist im Internet-Auftritt des VRR abrufbar (www.vrr.de) oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR (Anlage 1);

- c) 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).

§ 2 Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Gebiet der Stadt Bochum, der Stadt Bottrop, der Stadt Dortmund, der Stadt Düsseldorf, der Stadt Duisburg, des Ennepe-Ruhr-Kreises, der Stadt Essen, der Stadt Gelsenkirchen, der Stadt Hagen, der Stadt Herne, der Stadt Krefeld, des Kreises Mettmann, der Stadt Velbert, der Stadt Monheim am Rhein, der Stadt Mönchengladbach, der Stadt Mülheim an der Ruhr, des Rhein-Kreises Neuss, der Stadt Dormagen, der Stadt Neuss, der Stadt Oberhausen, des Kreises Recklinghausen, der Stadt Remscheid, der Stadt Solingen, des Kreises Viersen, der Stadt Viersen und der Stadt Wuppertal, Stadt Dormagen, Stadt Velbert, des Kreises Kleve und des Kreises Wesel.

§ 3 Soweit mit benachbarten Verkehrs- und Tarifverbänden oder Tarifgemeinschaften tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr bestehen, sind diese ebenfalls Bestandteil des VRR-Gemeinschaftstarifs.

§ 4 Unternehmen, welche den VRR-Gemeinschaftstarif anwenden, haben Anspruch auf

- a) den Abschluss eines Grundvertrages gemäß Mustergrundvertrag (die jeweils aktuelle Fassung ist im Internet-Auftritt des VRR abrufbar (www.vrr.de)) oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) auf den Abschluss eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR (Anlage 1)

- b) die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge

und

- c) die Gewährung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen i.S.v. Art. 2 lit. g) VO (EG) Nr. 1370/2007 nach näherer Maßgabe der Anlage 2 zu dieser Richtlinie soweit die Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VRR-Gemeinschaftstarif dies erforderlich macht; ergänzend ist zur Antragstellung, zum Bewilligungsverfahren und zu den Ausgleichsmechanismen die Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr entsprechend anzuwenden, soweit die Anlage 2 keine speziellere Regelung enthält; die jeweils aktuelle Fassung dieser Finanzierungsrichtlinie des VRR ist im Internet-Auftritt des VRR abrufbar (www.vrr.de).

§ 5 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VRR-Gemeinschaftstarif eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, und anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des VRR-Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Nr. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie dem entsprechend anzuwendenden Abschnitt 6 der Finanzierungsrichtlinie des VRR. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.

§ 6 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VRR-Gemeinschaftstarif eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur

VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Näheres regeln die entsprechend anzuwendenden Abschnitte 5 und 8 Finanzierungsrichtlinie des VRR.

- § 7 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 4 der AusbV-RL.
- § 8 Als Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrsccheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 werden die Regelungen des VRR-Einnahmenaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie festgelegt.
- § 9 Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt bezogen auf diese allgemeine Vorschrift durch die VRR AöR.

Anlagenverzeichnis

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Assoziierungsvertrag mit der VRR AöR |
| Anlage 2 | Ermittlung des Ausgleichs- und Finanzierungsbetrags sowie Verfahrensregeln |
| Anlage 3 | Finanzierungsbeträge und Weiterleitung nach § 11a ÖPNVG NRW |
| Anlage 4 | Anreizregelungen |
| Anlage 5 | Mittel der ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW |
| Anlage 6 | VRR-weites Antragsmuster |

Verbundgrundvertrag oder Assoziierungsvertrag

Assoziierungsvertrag

**über die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in ein- und aus-
brechenden Verkehren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**

mit der

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

(Stand: 03.04.2012)

Das Verkehrsunternehmen

(nachfolgend VU genannt)

und

die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

(nachfolgend VRR genannt)

schließen folgenden

Assoziierungsvertrag:

- Präambel

Die Vertragspartner arbeiten in allen diesen Vertrag betreffenden Fragen vertrauensvoll und konstruktiv zusammen. Dabei sind grundsätzlich alle Bestimmungen des Vertrages so anzuwenden, dass die Eigeninitiative und Eigenverantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens bei der Verwirklichung des Vertragszieles gestärkt wird.

Der Vertrag regelt die Zusammenarbeit zwischen dem VRR und dem VU für ein- und ausbrechende Verkehre auf dem Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Erreichung der jeweiligen gesetzlichen und satzungsmäßigen Ziele.

Die Zusammenarbeit im Rahmen dieses Vertrages und die daraus resultierenden Standards, Richtlinien und Rahmenvorgaben des VRR dienen insbesondere dazu, für den Fahrgast im ÖPNV eine möglichst verbundeinheitliche Benutzeroberfläche vorzuhalten. Das bedeutet, dass dazu über die unterschiedlichen Verkehrsträger und Unternehmen des ÖPNV hinweg ein möglichst einfacher und vereinheitlichter Zugang zum System des Öffentlichen Nahverkehrs zu bewirken ist.

II.

Grundlagen

§ 1

Grundsätze und Zuständigkeiten

(1) Der VRR und das VU nehmen die ihnen durch Gesetz, Satzung oder sonstige Rechtsvorschrift übertragenen Aufgaben wahr.

(2) Zur Erfüllung der im öffentlichen Interesse liegenden Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Verbundraum Rhein-Ruhr (Geltungsbereich des Verbundtarifs nach § 3 Abs. 7 Satz 1 AöR-Satzung) vereinbaren die Vertragspartner eine enge Kooperation nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages.

(3) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass der VRR

- in seiner Funktion als Mobilitätsdienstleister im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (siehe anliegende Karte) gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den kommunalen Aufgabenträgern für die Mobilität der Bürger im Verbundgebiet durch eine integrierte Verkehrs-gestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger sorgt,

 - gemäß § 2 Absatz 3 ÖPNVG NRW das Ziel verfolgt, für die Bevölkerung im Verbundgebiet ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung von Menschen mit Hör- und Sehbehinderung, durch einheitliche Qualitätsstandards sowie durch Verbesserung des Übergangs vom Individualverkehr auf den ÖPNV, durch Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV auf der Grundlage einer engen Vernetzung aller Verkehrsträger die Attraktivität des ÖPNV zu steigern,
- und
- die im Abschnitt III beschriebenen Aufgaben zur Koordinierung der Verkehrsleistungen im Verbund sowie zur Sicherstellung einer verbundeinheitlichen Benutzeroberfläche gemeinsam für alle Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet wahrnimmt.

(4) Das VU unterstützt den VRR bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben.

(5) Dieser Vertrag ist kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der EU VO 1370/2007.

§ 2

Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens

Das VU ist Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Es ist ggfls. Eigentümer bzw. Pächter der Anlagen und/oder Verkehrsmittel und führt den Betrieb im eigenen Namen und auf

eigene Rechnung.

§ 8 (Verbundtarif und Beförderungsbedingungen) bleibt davon unberührt.

§ 3

Aufgaben des Verkehrsunternehmens

(1) Das VU erbringt im Verbundgebiet fahrplanmäßige Linienverkehre für die Allgemeinheit im ÖSPV aufgrund eigener Genehmigung (§ 13 oder § 13a PBefG) oder als Betriebsführer (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG) nach den §§ 42 und 43 PBefG. Dabei sind die Nahverkehrspläne des VRR und der bedienten Gebietskörperschaft, die jeweiligen Betrauungen, die verkehrspolitischen Grundsätze und die Richtlinien des VRR zu beachten.

(2) Das VU wendet den Verbundtarif und die Beförderungsbedingungen des VRR an.

(3) Soweit nicht durch bereits bestehende Regelungen abgedeckt, z.B. Sonderregelungen auf Verbundebene, schließt das VU mit der VRR AöR und den anderen Verbundverkehrsunternehmen den VRR Einnahmeverteilungsvertrag ab.

§ 4

Informationspflichten, Vertraulichkeit

(1) Das Verkehrsunternehmen stellt dem VRR zu den festgelegten Terminen die Daten zur Verfügung, zu deren Überlassung es nach der Finanzierungsrichtlinie des VRR, nach § 9 Abs. 2 und 4 AöR-Satzung, der Einnahmeverteilungsrichtlinie, der Richtlinie Fahrzeugförderung, einem Verkehrsvertrag oder auf anderer Grundlage verpflichtet ist.

(2) Sofern der VRR im Rahmen seiner Aufgaben Kenntnis von vertraulichen Unternehmensdaten erlangt, ist der VRR zur vertraulichen Behandlung dieser Daten verpflichtet.

a) Das betrifft sowohl die öffentliche Darstellung als auch die Verbreitung gegenüber anderen Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträgern, sofern die Weitergabe nicht für die Aufgabenwahrnehmung des VRR erforderlich ist (z.B. Einnahmeverteilung, Verkaufsstatistik, Verbundetat / SPNV-Etat, verbundbezogenes Beschwerdemanagement, Qualitätscontrolling etc.).

b) Dazu gehören auch Daten von Zuwendungs- bzw. Finanzierungsmaßnahmen, insbesondere solcher aus dem VRR-Finanzierungssystem, sofern diese Daten geeignet sind, potentiellen Wettbewerbern Hinweise für die Preisgestaltung zu geben.

c) Dies gilt nicht, wenn der VRR zur Veröffentlichung der Daten verpflichtet ist. Das VU ist vorab über die herauszugebenden Daten zu informieren.

In jedem Fall sind die Interessen des VU zu wahren.

III.

Aufgaben im VRR

§ 5

Verbundtarif und Beförderungsbedingungen

(1) Der Verbundtarif setzt sich gemäß § 3 Abs. 7 Satz 2 AöR-Satzung aus dem VRR-Regeltarif, den Übergangs-, Gemeinschafts- und Anerkennungstarifen, dem NRW-Tarif sowie Sondervereinbarungen zusammen.

(2) Der VRR stellt den Verbundtarif auf.

Dieser ist auf der Grundlage der VRR-Marketingstrategie, der Kostenentwicklung und der Marktanforderungen sowie unter ranggleicher Beachtung der verkehrspolitischen Ziele, Leitlinien und Grundsatzbeschlüsse des VRR und der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Interessen des VU möglichst kostendeckend zu gestalten, jährlich zu überprüfen und ggf. anzupassen.

(3) Der VRR hat die Verhandlungen über die Bildung von Übergangs-, Kragen- und Anerkennungstarifen sowie über den Abschluss sonstiger Vereinbarungen mit Verkehrsverbänden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifgemeinschaften, dem Verkehrsverbund nicht angehörenden Verkehrsunternehmen und/oder Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören, zu führen. Sonstige Vereinbarungen in diesem Sinne sind z. B. der NRW-Tarif, kooperationsraum-übergreifende Sonderangebote, die Anerkennung von DB-Angeboten. Das Einvernehmen mit dem VU ist herzustellen, sofern es direkt betroffen ist.

(4) Der VRR erstellt in Abstimmung mit dem VU einheitliche Beförderungsbedingungen. Andere Kooperationspartner im Rahmen des NRW-Tarifs sind ggfls. zu beteiligen.

(5) Das VU ist verpflichtet, auf seinen Anteil am Verbundverkehr den jeweils gültigen Verbundtarif anzuwenden.

(6) Das VU ist verpflichtet, auf seinen Anteil am Verbundverkehr die jeweils gültigen allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Unberührt bleibt die Berechtigung des VU, für sein Bedienungsgebiet im Rahmen seines Hausrechts ergänzende individuelle Regelungen (z.B. Verzehrverbot in den Fahrzeugen) zu erlassen, sofern diese nicht im Widerspruch zu den allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen stehen. Der VRR ist mit angemessenem zeitlichen Vorlauf über die beabsichtigte Regelung zu informieren.

(7) Tarifliche Angebote im ÖPNV, die nicht von Absatz 1 erfasst sind, dürfen den Verbundtarif nicht unterlaufen. Sie sind vor Antragstellung mit dem VRR abzustimmen.

(8) Der VRR kann verbundeinheitliche Sonderangebote erstellen, wenn dadurch die Ergiebigkeit und Attraktivität des VRR-Tarifs gesteigert werden kann.

Sie sind vor Antragstellung mit dem betroffenen VU abzustimmen.

(9) Der VRR hat jeweils rechtzeitig bei den Genehmigungsbehörden die Anträge namens und im Auftrag des VU zu stellen. Die VU liefern frühzeitig die für die Antragstellung notwendigen Daten und Informationen.

§ 6

Verbundbezogene Markt- und Verkehrsforschung

(1) Soweit nicht durch bereits bestehende Regelungen abgedeckt, z.B. Sonderregelungen auf Verbundebene, führt das VU die zur Überprüfung der Nachfrage nach seinen Leistungen notwendigen Verkehrserhebungen in eigener Verantwortung durch. Es stellt dem VRR die Ergebnisse auf Verlangen zur Verfügung.

§ 7

Verkehrsplanung

(1) Der VRR erstellt den VRR-Nahverkehrsplan unter Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger nach Maßgabe des § 8 Abs.1 AöR-Satzung.

(2) Der VRR betreibt Verkehrsinfrastrukturplanung als Grundlage für Verkehrsplanungen gemäß §§ 7 und 8 ÖPNVG NRW in Verbindung mit § 8 Abs. 2 AöR-Satzung und beteiligt sich an regionalen und landesweiten Planungsprozessen zur Verbesserung der Mobilität.

(3) Der VRR nimmt als Träger öffentlicher Belange zu den Anträgen im Sinne des Planungsrechts Stellung. Dabei stimmt er sich mit den kommunalen Gebietskörperschaften und Verbundverkehrsunternehmen ab.

Ebenso nimmt er in technisch – wirtschaftlicher Hinsicht Stellung zu Anträgen der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verbundverkehrsunternehmen für investive Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), soweit diese Auswirkungen auf den SPNV haben.

Dabei unterstützt er die Planungstätigkeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen.

§ 8

Einnahmenaufteilung

(1) Der VRR teilt die im Verbundgebiet erzielten Einnahmen zwischen den den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen nach Maßgabe des VRR-Einnahmenaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie auf.

(2) Soweit nicht durch bereits bestehende Regelungen abgedeckt, z.B. Sonderregelungen auf Verbundebene, ist das VU verpflichtet, mit dem VRR und den übrigen den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen den VRR-Einnahmenaufteilungsvertrag abzuschließen.

(3) Der VRR schließt weitere dazu erforderliche Vereinbarungen in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ab.

§ 9

Richtlinien

(1) Zur Durchführung seiner Aufgaben, insbesondere zur Sicherstellung einer einheitlichen Benutzeroberfläche im VRR, erlässt der VRR nach Maßgabe des § 4 Absatz 4 der

AöR-Satzung in Abstimmung mit den Verbundverkehrs-unternehmen Richtlinien. Dabei sind Kriterien der wirtschaftlichen Zumutbarkeit zu beachten.

(2) Das VU ist verpflichtet, die ordnungsgemäß zustande gekommenen Richtlinien zu beachten und umzusetzen.

IV.
Schlussbestimmungen

§ 10
Inkrafttreten

Der Vertrag tritt mit Wirkung zum XXX in Kraft und läuft auf unbestimmte Zeit.

§ 11
Kündigung

(1) Eine Kündigung durch einen Vertragspartner ist zulässig,

a) ohne Einhaltung einer Frist, wenn die vertraglichen Regelungen zur Einnahmenaufteilung außer Kraft treten.

b) ohne Einhaltung einer Frist, wenn das Verkehrsunternehmen im Gebiet des VRR keine Verkehrsleistungen mehr erbringt

(2) Im Übrigen ist eine Kündigung mit einer Frist von einem Jahr zum Ende eines Kalenderjahres möglich. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung bleibt unberührt.

(3) Im Falle der Kündigung nach Absatz 1 Buchstabe a oder b und im Falle der außerordentlichen Kündigung treffen die Vertragspartner eine Übergangsregelung bis zum Ende des laufenden Verbundjahres.

§ 12

Wirksamkeitsklausel, Nebenabreden, Schriftlichkeit

(1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen hiervon nicht berührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigten Erfolg am nächsten kommt.

(2) Es gibt keine Nebenabreden zu diesem Vertrag.

(3) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform

Datum/Unterschrift

1. Zu gewährende Ausgleichsleistung

Dem gemäß § 4 Buchstabe c) der Richtlinie zu gewährenden Ausgleichsleistung liegt der nach folgender Ziff. 2 dieser Anlage zu berechnende Ausgleichsbetrag zugrunde. Die Ausgleichsleistung ist jedoch begrenzt auf den nach folgender Ziff. 3 dieser Anlage zu berechnenden Finanzierungsbetrag.

Der Ausgleichsbetrag stellt nur die Soll-Ausgleichsleistung gem. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Der Finanzierungsbetrag ist dagegen begrenzt auf die Ausgleichsleistung, die sich nach Ziff. 3 dieser Anlage ergibt.

2. Berechnung des Ausgleichsbetrags

2.1 Ausgleichsvoraussetzungen

Im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe von Ziff. 2.2 zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Ziff. 2.3 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und
2. die Unternehmen die jeweils die von den Genehmigungsbehörden, nach Beantragung der Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsformen erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage durch die VRR AöR, zugestimmten Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs anwenden.

Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen den Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sowie ggf. den landesweiten Tarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder zumindest anerkennen; die von den Verkehrsunternehmen angewendeten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen darüber hinaus die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise in ihrer Höhe spätestens ab dem 1. August 2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten.

2.2 Auszubildende

Auszubildende im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind

1. schulpflichtige Personen bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres;
2. nach Vollendung des 15. Lebensjahres
 - a) Schüler und Studenten öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter privater
 - allgemeinbildender Schulen,
 - berufsbildender Schulen,
 - Einrichtungen des zweiten Bildungsweges,
 - Hochschulen, Akademien
mit Ausnahme der Verwaltungsakademien, Volkshochschulen, Landvolkhochschulen;

- b) Personen, die private Schulen oder sonstige Bildungseinrichtungen, die nicht unter Buchstabe a fallen, besuchen, sofern sie auf Grund des Besuchs dieser Schulen oder Bildungseinrichtungen von der Berufsschulpflicht befreit sind oder sofern der Besuch dieser Schulen und sonstigen privaten Bildungseinrichtungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz förderungsfähig ist;
- c) Personen, die an einer Volkshochschule oder einer anderen Einrichtung der Weiterbildung Kurse zum nachträglichen Erwerb des Hauptschul- oder Realschulabschlusses besuchen;
- d) Personen, die in einem Berufsausbildungsverhältnis im Sinne des Berufsbildungsgesetzes oder in einem anderen Vertragsverhältnis im Sinne des § 26 des Berufsbildungsgesetzes stehen, sowie Personen, die in einer Einrichtung außerhalb der betrieblichen Berufsausbildung im Sinne des § 43 Abs. 2 des Berufsbildungsgesetzes, § 36 Abs. 2 der Handwerksordnung, ausgebildet werden;
- e) Personen, die einen staatlich anerkannten Berufsvorbereitungslehrgang besuchen;
- f) Praktikanten und Volontäre, sofern die Ableistung eines Praktikums oder Volontariats vor, während oder im Anschluss an eine staatlich geregelte Ausbildung oder ein Studium an einer Hochschule nach den für Ausbildung und Studium geltenden Bestimmungen vorgesehen ist;
- g) Beamtenanwärter des einfachen und mittleren Dienstes sowie Praktikanten und Personen, die durch Besuch eines Verwaltungslehrgangs die Qualifikation für die Zulassung als Beamtenanwärter des einfachen oder mittleren Dienstes erst erwerben müssen, sofern sie keinen Fahrtkostenersatz von der Verwaltung erhalten;
- h) Teilnehmer eines Meisterkurses an einer Handwerkskammer;
- i) Teilnehmer an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbaren sozialen Diensten.

Die Berechtigung zum Erwerb von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß den Tarifbedingungen der VRR AöR hat sich der Verkehrsunternehmer vom Auszubildenden nachweisen zu lassen. In den Fällen der Ziff. 2.2. 1. Absatz Nr. 2 Buchstaben a bis h geschieht dies durch Vorlage einer Bescheinigung der Ausbildungsstätte oder des Auszubildenden, in den Fällen der Ziff. 2.2 1. Absatz Nr. 2 Buchstabe i durch Vorlage einer Bescheinigung des Trägers der jeweiligen sozialen Dienste. In der Bescheinigung ist zu bestätigen, dass die Voraussetzung der Ziff. 2.2 1. Absatz Nr. 2 gegeben ist. Die Bescheinigung gilt längstens ein Jahr.

2.3 Als Ausgleich wird maximal der gem. Satz 2 gekürzte Unterschiedsbetrag zwischen dem Ertrag, der in den in Ziff. 2.1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten gewährt. Der Unterschiedsbetrag wird in Abhängigkeit des Schüleranteils am Gesamtanteil der Linienbeförderungsfälle gestaffelt wie folgt gekürzt:

Schüleranteil 30 % oder kleiner: Kürzung von 50%

Schüleranteil 30% bis <35%: Kürzung von 40%

Schüleranteil 35 % bis <40 %: Kürzung von 30%

Schüleranteil 40% bis <45%: Kürzung von 20%

Schüleranteil 45 % oder höher: Kürzung von 10%

Doppelförderungen im Zusammenhang mit weiteren Fördermaßnahmen sind auszuschließen.

2.3.1 Personen-km

Personen-Kilometer werden durch Multiplikation der Linienbeförderungsfälle mit der mittleren Reiseweite ermittelt.

Die zur Ermittlung der Personen-km maßgeblichen Linienbeförderungsfälle des unter Ziff. 2.2 definierten Personenkreises ergeben sich aus der Einnahmenaufteilung des VRR. Sie beinhalten die Bewertung mit Fahrtenhäufigkeiten und Gültigkeitstagen. Es werden nur die in als Schulfahrten definierten Zeiten erfassten Linienbeförderungsfälle berücksichtigt.

Näheres regeln der Einnahmenaufteilungsvertrag und die VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie.

Die Ausgleichsleistungen werden aus Gründen der Gleichbehandlung sowie zur Verwaltungsvereinfachung mit der Maßgabe gewährt, dass die für das Jahr 2006 festgesetzte mittlere Reiseweite gemäß § 3 PBefAusglV für die Ermittlung des Ausgleichsbetrags zugrunde gelegt wird.

Wurde für ein Verkehrsunternehmen im Jahr 2006 keine mittlere Reiseweite gemäß § 3 PBefAusglV festgesetzt, so werden bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrags folgende Durchschnittswerte zugrunde gelegt:

- 5 Kilometer, wenn überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr,
- 8 Kilometer, wenn überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr) oder Verkehr im SPNV betrieben wird

Wird in diesem Fall oder bei Ablauf der Festschreibung der mittleren Reiseweite nachgewiesen, dass von den Durchschnittswerten dieser mittleren Reiseweite im Ausbildungsverkehr jeweils um mehr als 25 vom Hundert (nach oben oder nach unten) abgewichen wird, sind der Berechnung des Ausgleichsbetrags die nachgewiesenen Werte zugrunde zu legen und festzuschreiben. Die Abweichung von dem Durchschnittswert für die mittlere Reiseweite ist nachzuweisen

1. auf Grund der verkauften Streckenzeitfahrtausweise nach den erfassten tatsächlichen Entfernungen oder nach den mittleren Werten der Entfernungsstufen der genehmigten Beförderungsentgelte oder
2. durch Verkehrszählung oder
3. in sonstiger geeigneter Weise.

2.3.2 durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten

Die Kostensätze gemäß Ziff. 2.3 werden wie folgt festgelegt:

Kostensatzgruppen nach Betriebszweigen	Kostensatz in Cent/Pkm für das Basisjahr 2019
1: Personen-km im Betriebszweig Straßenbahn	31,94
2: Personen-km im Betriebszweig Stadtbahn	39,09
3: Personen-km im Betriebszweig Schwebbahn	63,57
4: Personen-km im Betriebszweig Bus (soweit das Unternehmen überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden betreibt)	30,69
5: Personen-km im Betriebszweig Bus (soweit das Unternehmen überwiegend sonstigen Linienverkehr (Überlandlinienverkehr) mit Omnibussen betreibt)	20,07

6: Personen-km im Betriebszweig O-Bus	28,72
7. Personen-km im SPNV	56,40

Diese Kostensätze für die Kostensatzgruppen 1 bis 6 unterliegen einer jährlichen Aktualisierung gemäß Anlage 9 FiRiLi. Der Kostensatz der Kostensatzgruppe 7 wird jährlich mit einer Steigerung entsprechend des Verbraucherpreisindex für Verkehr des Statistischen Bundesamtes (Fachserie 17 Reihe 7) fortgeschrieben.

2.3.3 Erträge

Als Erträge im Sinne von Ziff. 2.3 sind die Einnahmenansprüche des unter Ziff. 2.2 definierten Personenkreises aus der Einnahmenaufteilung des VRR, die Einnahmen aus landesweiten und verbundübergreifenden Tarifen, die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt im Ausbildungsverkehr und die von den Verkehrsunternehmen vereinnahmten Eigenanteile für Schülertickets gemäß § 97 SchulG NRW anzusetzen. Es werden nur die in als Schulfahrten definierten Zeiten erzielten Einnahmenansprüche berücksichtigt.

Näheres regeln der Einnahmenaufteilungsvertrag und die VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie. Die vorgenannten Erträge stehen den Verkehrsunternehmen zu.

3. Berechnung des Finanzierungsbetrages

3.1 Ausbildungsverkehr-Pauschale nach §11a ÖPNVG NRW

3.1.1 Das Land gewährt dem VRR aus Landesmitteln des § 11a ÖPNVG NRW eine jährliche Pauschale. Sie beträgt ab dem Jahr 2012 jährlich landesweit 130 Millionen EUR. Der auf den VRR entfallende Anteil ergibt sich gem. der Aufteilung in Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW.

Die Pauschale wird gemäß Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW auf die Aufgabenträger verteilt im Verhältnis des auf sie örtlich entfallenden Anteils an den landesweit für das Kalenderjahr 2008 im Jahr 2009 festgesetzten Ausgleichsansprüchen nach § 45a PBefG. Die Zuordnung der Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im Jahr 2008 insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG.

Die Summe der Finanzierungsbeträge und der Weiterleitungsprozentsätze gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW je Gebietskörperschaft ergeben sich aus Anlage 3 zur AusbV-RL.

3.1.2 Der VRR setzt den sich aus der Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW ergebenden Vomhundertsatz der auf die Aufgabenträger entfallenden Pauschale gem. Anlage 3 als Ausgleich zu den Kosten ein, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr nach Einnahmenaufteilung des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Nutz-Wagenkilometern im Straßenbahn- und

O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre eines Verkehrsunternehmens, die auf der Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu den Aufgabenträgern und die Berechnung des Anteils an der Pauschale nach Satz 1 getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr nach Einnahmenaufteilung des jeweiligen Jahres des Verkehrsunternehmens im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers, die auf Verkehre (Nutz-Wagenkilometer), welche auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.

Reichen diese Finanzierungsbeträge nicht aus, um sämtliche nach Ziff. 2 berechneten Ausgleichsansprüche zu erfüllen, werden diese im Verhältnis der Finanzierungsbeträge zur Summe aller nach Ziff. 2 berechneten Ausgleichsbeträge gekürzt.

Im Falle einer Änderung der Aufgabenträgerschaft sind die Anteile entsprechend anzupassen.

- 3.1.3 Soweit es die örtlichen Beschlüsse zulassen, werden bis zu 12,5 vom Hundert der auf den Aufgabenträger entfallenen Ausbildungsverkehr-Pauschale gem. Ziffer 3.1.1 diskriminierungsfrei anhand des Schlüssels der Ziff. 3.1.2 als weiteren Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, an die bedienenden öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

Der Verwendungsnachweis wird gem. Ziff. 4.4 geführt.

- 3.1.4 Beansprucht ein Aufgabenträger 12,5 vom Hundert oder einen geringeren Anteil der auf den Aufgabenträger entfallenen Ausbildungsverkehr-Pauschale für sich, so werden diese Mittel von der VRR AöR an den Aufgabenträger zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet.

Die Härtefallregelung des Erlasses des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 21. Dezember 2010 kann zur Anwendung kommen.

Gegenüber der VRR AöR ist ein Verwendungsnachweis über die zweckentsprechende Verwendung der Mittel bis zum 30. Juni des Folgejahres zu führen. Ziff. 8.1 FiRiLi gilt entsprechend. Soweit diese Mittel an Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, umfasst der Verwendungsnachweis auch die Einhaltung der §§ 5 bis 7 der AusbV-RL sowie die Rechtskonformität der Weiterleitung. Im Weiteren wird auf Ziff. 7.1 der ANBest-P (Anlage 5 zur FiRiLi) verwiesen.

- 3.2 ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW
Beschießt ein Aufgabenträger, neben den Mitteln nach Ziff. 3.1, Mittel aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW als weiteren Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß

§§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, an die bedienenden öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, erfolgt dies diskriminierungsfrei durch die VRR AöR.

Wird ein Aufgabenträger von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, erfolgt die Zuordnung der Mittel zum jeweiligen Verkehrsunternehmen nach dem auf das Verkehrsunternehmen entfallenden Anteil an den im jeweiligen Jahr insgesamt im Gebiet des Aufgabenträgers erbrachten Nutz-Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre eines Verkehrsunternehmens, die auf der Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu den Aufgabenträgern und die Berechnung des Anteils an der Pauschale nach Satz 1 getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Aufgabenträgergebiet erbrachten Nutz-Wagenkilometer im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG, deren Erbringung auf der Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt.

Anlage 5 stellt dar, welche Aufgabenträger Mittel der ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW für den genannten Zweck zur Verfügung stellen. Diese Anlage wird jährlich an die jeweilige Entscheidung der Aufgabenträger angepasst und kann durch die VRR AöR ohne Beschluss des Verwaltungsrates geändert werden.

Der Verwendungsnachweis wird gem. Ziff. 4.4 geführt.

3.3 NRWupgradeAzubi

Das Land gewährt dem VRR auf Basis von Ziffer 5.4.1 der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Azubitickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinie Azubiticket)“ eine jährliche Förderung für eine Erweiterung des Geltungsbereichs der verbundweit gültigen Azubitickets auf den Geltungsbereich des Landes NRW (sog. landesweites Azubiticket). Sie beträgt im Jahr 2019 890.000,00 EUR und im Jahr 2020 2.200.000,00 EUR. Dieser Betrag wird ab dem 01. Januar 2021 um jeweils 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr dynamisiert.

Der VRR setzt diese Förderung als Ausgleich zu den Kosten ein, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.

3.3.1 SPNV

Von dieser Förderung nach Ziff. 3.3 Satz 2 entfallen 84,60% auf die Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG. Es erfolgt eine virtuelle Zuordnung dieser Mittel auf die Räume „Rhein-Sieg“, „Aachen“, „Ruhr-Lippe“, „Münsterland“, „Ostwestfalen-Lippe“, „Westfalen-Süd“ und „Paderborn Höxter“ unter Anwendung der Information (Anteilswerte) des KompetenzCenter Marketing über die Herkunft der Fahrgeldanteile des NRWupgradeAzubi des entsprechenden Jahres. Die so ermittelten Anteile verteilen sich auf die jeweiligen SPNV-Linien innerhalb des VRR im Verhältnis der erhobenen Linienbeförderungsfälle, welche einen Bezug (Quelle oder Ziel) zum Basisraum und dem VRR haben. Berücksichtigt werden Linienbeförderungsfälle aller Tarife, die mit der jeweils letzten abgeschlossenen Erhebung (mit Quelle/Ziel-Relationen) im Rahmen der Einnahmenaufteilung des VRR für das maßgebliche Jahr festgestellt wurden. Gemeinden innerhalb des VRR im Über-

gangsbereich, in denen das verbundweite AzubiTicket des Basisraums gilt, erhalten keine Anteile und werden somit innerhalb der Berechnung nicht berücksichtigt.

3.3.2 ÖPNV

Der verbleibende Anteil der Förderung nach Ziff. 3.3 Satz 2 in Höhe von 15,40% wird wie folgt auf die Verkehrsunternehmen im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG verteilt:

Im ersten Schritt erfolgt eine virtuelle Zuordnung der Förderung auf die Räume „Rhein-Sieg“, „Aachen“, „Ruhr-Lippe“, „Münsterland“, „Ostwestfalen-Lippe“, „Westfalen-Süd“ und „Paderborn Höxter“ unter Anwendung der Information (Anteilswerte) des KompetenzCenter Marketing über die Herkunft der Fahrgeldanteile des NRWup-gradeAzubi des entsprechenden Jahres.

Im zweiten Schritt wird die den Räumen zugeordnete Förderung (vgl. Schritt 1) über einen Gravitationsansatz vom Basisraum auf die Aufgabenträger (Gemeinden) im VRR, unter Berücksichtigung der Berufseinpender (Azubi), jeweils entnommen der letzten vorliegenden Landesstatistik (Landesdatenbank NRW (Pendlerrechnung in NRW (ab 2010) - Ergebnis - 193-A-05iz -)), sowie der Luftlinienentfernung zwischen dem Flächenschwerpunkt des Basisraumes und der Gemeinde im VRR, verteilt. Anhand der vorgenannten Parameter wird die Gravitation als Quotient der Berufseinpender (Azubi) und der Luftlinienentfernung bestimmt. Die Verteilung auf die Aufgabenträger innerhalb des VRR erfolgt im Verhältnis der Gravitation. Gemeinden innerhalb des VRR im Übergangsbereich, in denen das verbundweite AzubiTicket des Basisraums gilt, erhalten keine Anteile.

Im dritten Schritt werden die so verteilten Mittel den Verkehrsunternehmen anhand der Erträge im Ausbildungsverkehr nach Einnahmenaufteilung (YoungTicket, YoungTicket Plus) des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Tarifgebiet der jeweiligen Aufgabenträger zugeschrieben. Die Zuordnung dieser Erträge der Verkehrsunternehmen, die in mehreren Tarifgebieten tätig sind, zum jeweiligen Tarifgebiet, erfolgt nach dem auf das Tarifgebiet entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre eines Verkehrsunternehmens, die auf Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu den Aufgabenträgern und die Berechnung des Anteils an den Landesmitteln nach Ziff. 3.3 Satz 1 getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr nach Einnahmenaufteilung (YoungTicket, YoungTicket Plus) des jeweiligen Jahres des jeweiligen Verkehrsunternehmens im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers, die auf Verkehre (Nutz-Wagenkilometer), welche auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.

3.3.3 Ergänzende Landesförderung

Das Land gewährt dem VRR ab dem Jahr 2022 eine ergänzende Förderung von 10 €, ab dem Jahr 2023 dynamisiert um jährlich 1,8 Prozent, für jedes im Vorjahr gegenüber dem Jahr 2020 zusätzlich verkaufte Azubiticket (Monatswert) mit jeweils verbundweiter Gültigkeit. Mit dem Förderantrag des VRR beim Land ist die Gesamtzahl der im Vorjahr im VRR tatsächlich verkauften Azubitickets der Verkaufszahl solcher Azubitickets im Jahr 2020 gegenüberzustellen. Ist die verbundweite Verkaufszahl im Vorjahr höher als die Verkaufszahl im Jahr 2020, wird für das laufende Jahr für jedes im Vorjahr zusätzlich verkaufte Azubiticket die Förderung gewährt.

Der VRR setzt diese Förderung als Ausgleich zu den Kosten ein, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.

Die Verteilung der Mittel nach Satz 1 erfolgt anhand der Erträge im Ausbildungsverkehr nach Einnahmenaufteilung (YoungTicket, YoungTicket Plus) des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet des VRR.

4. Verfahren

4.1 Antrag

Der Antrag auf Gewährung eines Ausgleichs ist vom Unternehmer bis zum 31. Oktober jeden Jahres für das folgende Jahr bei der VRR AöR zu stellen. Der Antrag ist nach dem VRR-weiten Muster gem. Anlage 6 zu stellen. Bei einem von mehreren Unternehmern gebildeten zusammenhängenden Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten kann auch eine Gemeinschaftseinrichtung dieser Unternehmer die Anträge für ihre Mitglieder stellen.

Der Antragsteller hat auf Aufforderung der VRR AöR eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder einer von der Genehmigungsbehörde anerkannten Stelle oder Person über die Richtigkeit der Angaben beizubringen. Bestehen Zweifel an der Richtigkeit der Angaben, kann die VRR AöR weitere Nachweise verlangen.

4.2 Vorauszahlungsbescheid

Der Vorauszahlungsbescheid ist schriftlich zu erlassen und dem Antragsteller zuzustellen. Wird dem Antrag nicht oder nicht in vollem Umfang entsprochen, ist die Entscheidung schriftlich zu begründen und mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen.

4.3 Änderungen der Voraussetzungen

Jede Änderung der Tatsachen, die der Berechnung des Ausgleichs zugrunde liegen, ist unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

4.4 Verwendungsnachweis

Der Verwendungsnachweis wird von Amtswegen durch die VRR AöR geführt.

5. Auszahlungen und Schlussbescheid

70 vom Hundert der Mittel nach Ziff. 3.1.2 und 3.1.3 werden zum 15. Mai, die restlichen 30 vom Hundert zum 15. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Mittel nach Ziff. 3.1.2 und 3.1.3 sind haushaltsrechtliche Bindungen und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten.

Die Mittel nach Ziff. 3.2 werden anteilig zum 30. Juni und 31. Dezember des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Mittel nach Ziff. 3.2 sind haushaltsrechtliche Bindungen und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten.

Die Mittel nach Ziff. 3.3 werden hälftig zum 15. Mai und 15. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Für das Jahr 2019 erfolgt eine Auszahlung nach Bestandskraft der Zuwendungsbescheide. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Mittel nach Ziff. 3.3 sind haushaltsrechtliche Bindungen und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten.

Die Verzinsung richtet sich nach § 7 Abs. 6 Satz 3 Einnahmenaufteilungsvertrag.

Der Schlussbescheid wird von der VRR AöR von Amtswegen nach jeweiliger Beschlussfassung zur Einnahmenaufteilung erstellt.

Finanzierungsbeträge und Weiterleitung nach § 11a ÖPNVG NRW

Aufgabenträger	Anteil (vom Hundert)	ab 2012 100% an VU
VRR	38,49650078	50.045.451,02
Stadt Bochum	2,027814605	2.636.158,99
Stadt Bottrop	0,485047606	630.561,89
Stadt Dortmund	6,224709871	8.092.122,83
Stadt Düsseldorf	5,74788139	7.472.245,81
Stadt Duisburg	1,897387597	2.466.603,88
Ennepe-Ruhr-Kreis	1,210215266	1.573.279,84
Stadt Essen	3,190909161	4.148.181,91
Stadt Gelsenkirchen	1,161272805	1.509.654,65
Stadt Hagen	0,414406726	538.728,74
Stadt Herne	0,416586915	541.562,99
Stadt Krefeld	1,843305065	2.396.296,58
Kreis Mettmann	2,108600752	2.741.180,98
Stadt Mönchengladbach	1,648393438	2.142.911,47
Stadt Monheim	0,168208936	218.671,62
Stadt Mülheim an der Ruhr	0,793794637	1.031.933,03
Stadt Neuss	0,521287698	677.674,01
Rhein-Kreis Neuss	0,855660258	1.112.358,33
Stadt Oberhausen	0,940935191	1.223.215,75
Kreis Recklinghausen	2,161813981	2.810.358,17
Stadt Remscheid	0,314509749	408.862,67
Stadt Solingen	0,859720397	1.117.636,52
Stadt Viersen	0,167475432	217.718,06
Kreis Viersen	0,968204177	1.258.665,43
Stadt Wuppertal	1,807193382	2.349.351,40
Stadt Velbert	0,323879017	421.042,72
Stadt Dormagen	0,237286732	308.472,75

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, bedienungsgebiets-spezifischen 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.

Mittel der ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW

Diese Anlage wird jährlich an die jeweilige Entscheidung der Aufgabenträger angepasst und kann durch die VRR AöR ohne Beschluss des Verwaltungsrates geändert werden.