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

als Höchsttarif

(Richtlinie Tarifangleichung - VRR/NVN)

Präambel

Aus der Historie haben sich die Kosten für Schulwegfahrten im Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN – ehemals VGN) anders entwickelt als im VRR. Im NVN-Raum (ehemaliger VGN-Tarif) lagen von Beginn an die Tarife für freifahrtberechtigte Schüler wesentlich höher (z.B. 70,60 € VGN gegenüber 57,90 € im VRR, Tarife A, Stand 01.03.2025).

Es ist der Anspruch der VRR AöR, die Gleichbehandlung aller Räume zu gewährleisten und die höhere finanzielle Belastung der Schulträger ausschließlich aufgrund der Zugehörigkeit zum ländlichen Raum zu beenden. Insbesondere durch die Vollintegration des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein in den VRR und des damit verbundenen Beitritts der Kreise Wesel und Kleve zum Zweckverband VRR, ist dies geboten.

Die ab 01.01.2026 infolge dieser Tarifanpassung bei den Verkehrsunternehmen in den Kreisen Kleve und Wesel entstehenden Mindereinnahmen (Tarifausgleichszahlungen) sollen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über eine Allgemeine Vorschrift von der VRR AöR ausgeglichen werden.

Betroffen sind alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG erbringen und in den Kreisen Kleve und Wesel Verträge mit Schulträgern abgeschlossen haben.

Die VRR AöR wird den VRR-Verbundtarif dergestalt anpassen, dass tarifrechtlich eine vollständige Gleichbehandlung der Schulträger im gesamten Anwendungsbereich des VRR-Tarifs sichergestellt ist.

In der VRR-Marketingstrategie nach § 13 Verbundgrundvertrag ist sicherzustellen, dass die Tarifposition „Schulträger VRR“ mittelfristig, längstens in 8 Jahren, in Stufen dergestalt angehoben wird, dass Tarifausgleichszahlungen entbehrlich sind.

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erlässt hiermit

- auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 5 ZVS und § 9 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)

- mit Beschluss des Verwaltungsrats der VRR AöR vom 10. Dezember 2025
in der Fassung der 1. Änderung vom 25.03.2026

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 ÖPNVG NRW freiwillig die Aufgabe der Durchführung der Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste in Zusammenhang mit der Durchführung öffentlicher Personenverkehrsdienste nach dem PBefG und auf der Basis von Art. 8 Absatz 2 bzw. Art. 3 und 5 VO 1370/2007, der sonstigen europarechtlichen Vorschriften und der einschlägigen Vorschriften des PBefG (Finanzierung des ÖPNV) zur Wahrung im eigenen Namen übertragen (Delegation). Näheres regeln die Zweckverbandssatzung des VRR, die Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR (Finanzierungsrichtlinie) sowie die entsprechenden Richtlinien. Der Kreis Kleve und der Kreis Wesel haben die Aufgabe der Bewirtschaftung der Pauschalen nach § 11 Absatz 2 und 11 a ÖPNVG NRW bislang nicht an den VRR übertragen.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)

Durch diese Richtlinie wird die Anwendung des regulären VRR-Schulträgertarifs im Gebiet der Kreise Kleve und Wesel ab dem 01.01.2026 als Höchsttarif im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Die Verkehrsunternehmen im ehemaligen Geltungsbereich des VGN-Schulträgertarifs sind im Rahmen dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verpflichtet, den für das gesamte VRR-Verbundgebiet einheitlich geltenden, abgesenkten Schulträgertarif anzuwenden und auf eine eigenständige Preisgestaltung auf dem bisherigen Niveau des Alt-VGN-Tarifs zu verzichten. Sollte neben dem VRR-Schulträgertarif ein weiterer Schulträgertarif „Alt-VGN temporär“ existieren, so wird dieser abweichend zu Satz 1 jährlich als Höchsttarif maximal bis zum 31.12.2028 festgesetzt

Die Ausgleichsleistung dient der teilweisen Kompensation der daraus resultierenden Mindereinnahmen und ist begrenzt auf die tarifbedingte Differenz zwischen den fiktiven Einnahmen auf Basis des VGN-Schulträgertarifs gemäß Stand 31.12.2025 und den tatsächlichen Einnahmen unter Anwendung des VRR-Schulträgertarifs, jeweils im Rahmen der in dieser Richtlinie beschriebenen Berechnungsmethodik und Höchstgrenzen.

Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst:

- die Anwendung und Anerkennung des VRR-Schulträgertarifs bei der Beförderung von anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern im Linienverkehr gemäß § 42 PBefG nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs.

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

3. Geografischer Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt im gesamten Gebiet des Zweckverbands VRR.

4. 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.

5. Finanzierungsvoraussetzungen

Die Empfänger der Ausgleichsleistung müssen:

- im Verbandsgebiet des Zweckverbandes VRR Linienverkehre im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr aufgrund einer Genehmigung gem. §§ 42 und 43 PBefG für den Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen oder mit Kraftfahrzeugen nach dem PBefG betreiben; den Inhabern der vorgenannten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen gleichgestellt sind öffentliche und private Unternehmen, denen die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG übertragen ist, oder die als Auftragsunternehmer für die vorgenannten Unternehmen im Verbandsgebiet des Zweckverbandes VRR tätig sind;
- den Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr anwenden und die sonstigen Festlegungen des Nahverkehrsplans des VRR sowie der Nahverkehrspläne der jeweils zuständigen lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV beachten;
- Vertragspartner des Einnahmeaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bzw. über eine vergleichbare Vereinbarung zwischen Verkehrsverbünden in die Einnahmenaufteilung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr eingebunden sein;
- Vertragspartner eines Kooperations- oder Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR sein. sowie;
- einen SchokoTicket- oder DeutschlandTicket-Schule-Vertrag mit mindestens einem Schulträger in den Kreisen Kleve und/oder Wesel abgeschlossen haben.

6. Art, Umfang und Höhe der Ausgleichsleistung

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

6.2 Folgende Mindereinnahmen werden ausgeglichen:
Für den Übergangszeitraum, längstens bis zur vollständigen Anpassung des VRR-Verbundtarifs zur Gleichbehandlung der Schulträger im gesamten Anwendungsbereich des VRR-Tarifs stellt die VRR AöR den in den Kreisen Kleve und Wesel betroffenen Verkehrsunternehmen eine Tarifausgleichszahlung infolge der Tarifanpassung ab dem 01.01.2026 in Höhe von maximal jährlich 3 Millionen € zur Verfügung. Der Ausgleich ist außerdem begrenzt auf den Saldo aus den für das Jahr 2025 erhaltenen Schulträgerzahlungen und den in den Folgejahren erhaltenen Schulträgerzahlungen. Die im Jahr 2025 ermittelten Schulträgerzahlungen gelten damit als Höchstwert.

6.3 Die detaillierte Berechnungssystematik der Ausgleichsleistung wird in Anlage 1 dargestellt.

6.4 Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die VRR AöR entscheidet im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und nach den Kriterien des Tarifausgleichungsvertrages zwischen der VRR AöR und den Kreisen Kleve und Wesel.

7. Verfahren, Verwendungsnachweis, Prüfung, Auskunftspflichten, sonstige Bestimmungen

7.1. Ein formloser Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistung ist bis zum 31.10. des dem Antragsjahr vorausgehenden Jahres zu stellen. Der VRR kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen erstattungsfähigen Schadens auf der Grundlage der in Anlage 1 genannten Berechnungsmethode zu enthalten. Es wird darauf hingewiesen, dass die sich aus den Antragsunterlagen und der Finanzhilfen ergebenden Daten durch die VRR AöR verarbeitet werden. Der Antragsteller hat die für die Berechnung der Ausgleichsleistungen alle hierfür erforderlichen Unterlagen der VRR AöR auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

7.2. Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.3. Die bewilligte Ausgleichsleistung gilt mit der Auszahlung grundsätzlich als zweckentsprechend verwendet. Der VRR behält sich vor, die zweckentsprechende Verwendung der Leistung stichprobenartig und bei Vermutung zweckfremder Nutzung zu prüfen.

7.4. Die Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn gilt als erteilt.

7.5. Die Antragsberechtigten haben bis zum 30.04. des dem Antragsjahr folgenden Jahres den tatsächlichen Schaden nach Maßgabe der Anlage 1 nachzuweisen. Hierzu

müssen sie die Daten des Vorjahres in die VRR-Fahrausweisstatistik eingeben. Auf Grundlage des Schlussverwendungsnachweises setzt der VRR die Ausgleichsleistung endgültig fest.

7.6. Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7.7. Ausgleichsleistungen, die über den reinen Tarifausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

7.8. Die VRR AöR und ihre Aufsichtsbehörden/Prüfbehörden 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.

7.9. Antragsberechtigte, die nach dieser Richtlinie einen Ausgleich 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.

7.10. 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.

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

7.12. 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.

7.13. Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

8. Inkrafttreten/Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft und in dem Jahr, in dem die vollständige Anhebung der Tarifposition „Schulträger VRR“ im VRR-Verbundtarifs auf das Niveau der ehemaligen Tarifposition „Schulträger NVN/alt VGN“ erreicht ist, spätestens am 31.12.2033, außer Kraft. Soweit in dieser Richtlinie Fristen zur Nachweisführung bzw. Dokumentation vorgesehen sind, sind diese bis zu den in dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten zu erbringen.

Anlage 1

Berechnung der Tarifausgleichsleistung für Verkehrsunternehmen in den Kreisen Kleve und Wesel

Für den Übergangszeitraum, längstens bis zur vollständigen Anhebung der Tarifposition „Schulträger VRR“ im VRR-Verbundtarif auf das Niveau der ehemaligen Tarifposition „Schulträger Alt-VGN“ (Stichtag: 31.12.2025), stellt die VRR AöR ab dem 01.01.2026 eine Tarifausgleichsleistung in Höhe von maximal 3 Millionen Euro jährlich zur Verfügung. Die Ausgleichsleistung wird an die in den Kreisen Kleve und Wesel betroffenen Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Die Tarifausgleichsleistung dient dem Ausgleich entgangener Einnahmen infolge der Tarifanpassung im Rahmen des VRR-Verbundtarifs.

Die Höhe der Tarifausgleichsleistung wird ab dem Jahr 2026 jährlich ermittelt. Berechnungsgrundlage sind insbesondere die jeweils aktuellen Schülerzahlen und – sofern relevant – Tarifanpassungsmaßnahmen gemäß den Beschlüssen der VRR-Gremien. Die Basis für die Ausgleichzahlungen bildet der folgende VGN-Schulträgerpreis mit Preisstand zum 31.12.2025:

PST A: 70,60 €

PST B: 111,55 €

PST C: 180,65 €

Zur Ermittlung des in Nummer 6.2 genannten Höchstwertes dient das Jahr 2025. Die Schulträger erfassen zu diesem Zweck die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler. Anschließend wird die Anzahl der ausgegebenen Fahrtberechtigungen der Anspruchsberechtigten mit den zum Stichtag 31.12.2025 geltenden VGN-Schulträgerpreisen je Preisstufe multipliziert. Für den Zeitraum August bis Dezember 2025 erfolgt eine Spitzabrechnung auf Basis der tatsächlichen Schülerzahlen. Für die Monate Januar bis Juli 2025 wird der Mittelwert gebildet, der aus den Abrechnungen der Monate August bis Dezember abgeleitet wird. Aus diesem Mittelwert wird durch Multiplikation mit der Anzahl abzurechnenden Monate des jeweils gültigen SchokoTicket- bzw. DeutschlandTicket-Schule-Vertrag ein Jahresbetrag berechnet. Das daraus resultierende Ergebnis bildet den Höchstwert, der in den Folgejahren nicht durch die Summe aus Schulträgerzahlungen und Tarifausgleichsleistungen überschritten werden darf.

Für das jeweilige Antragsjahr erfolgt zunächst eine vorläufige Berechnung der Tarifausgleichsleistung. Ab Oktober 2025 liegen den Schulträgern die aktuellen Schülerzahlen für das Schuljahr 2025/2026 vor. Es wird der eingefrorene VGN-Schulträgerpreis des Jahres 2025 mit dem Preisstand 31.12.2025 mit dem VRR-Schulträgerpreis des Jahres 2026 verglichen. Die Preisdifferenz der jeweiligen Preisstufe wird mit der prognostizierten Anzahl der Anspruchsberechtigten je Preisstufe multipliziert. Das Ergebnis dieser Berechnung ergibt den vorläufigen Ausgleichsbetrag für das Antragsjahr, begrenzt auf maximal 3 Mio. Euro sowie auf den ermittelten Höchstwert. Für den Fall, dass die 3 Mio. Euro Ausgleichsbetrag überschritten werden, kann jährlich ein temporärer VGN-Schulträgerpreis (Alt-VGN temporär) bis zum 31.12.2028 eingeführt werden und als Höchsttarif im Sinne der allgemeinen Vorschrift festgesetzt werden, der stufenweise auf dem Niveau des aktuellen VRR-Schulträgerpreises angeglichen wird.

Die endgültige Berechnung der Tarifausgleichsleistung für das Antragsjahr erfolgt gemäß Nummer 7.5 dieser Richtlinie. Maßgeblich sind dabei die ausgestellten Fahrtberechtigungen

mit dem für das Antragsjahr geltenden Tarif. Es wird die Differenz zwischen dem eingefrorenen VGN-Schulträgerpreisen des Jahres 2025 zum 31.12.2025 und dem VRR-Schulträgerpreis des jeweiligen Jahres mit der Anzahl der tatsächlich verkauften Fahrausweise unter Berücksichtigung der Preisstufen für Anspruchsberechtigte multipliziert. Das Ergebnis dieser Berechnung stellt den finalen Ausgleichsbetrag dar. Falls ein temporärer VGN-Schulträgerpreis (Alt-VGN temporär) für das aktuelle Jahr festgelegt wurde, erfolgt die Berechnung mit diesem Preis anstatt des VRR-Schulträgerpreises.

Die benötigten Daten für die Ermittlung der Tarifausgleichsleistung sind von dem antragsstellenden Verkehrsunternehmen an die VRR AöR zuzuliefern. In Abstimmung mit der VRR AöR wird ein Prozess zur Revision der Preisstufenverteilung festgelegt. Die Umsetzung einer Revision der Preisstufenerteilung ist bis zum Schuljahr 2028/29 beabsichtigt. Für die Jahre 2027 bis 2033 ist vorgesehen, die Zahl der anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler jährlich zu ermitteln. Die Zahlung der Tarifausgleichsleistung endet spätestens mit Ablauf des Jahres 2033 oder mit vollständiger Angleichung der Tarife VGN-Schulträgerpreis des Jahres 2025 zum 31.12.2025 und den aktuellen VRR-Schulträgerpreis.

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.