Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

über die Festsetzung des NRW-eTarifs und des VRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif

im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

als Höchsttarif

(NRW-eTarif-Richtlinie - NRW-eTarif-RL-)

vom 07.12.2021
geändert am 18.03.2024
in der Fassung der 3. Änderung vom 10.12.2025

Präambel 2
1 Zuständigkeit 2
2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs) 2
3 Geografischer Geltungsbereich 3
4 Gegenstand der Förderung, Verhältnis zwischen dieser Richtlinie und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen 3
5 Begriffsbestimmungen 3
6 Ausgleichsberechtigte 5
7 Antragsverfahren 5
8 Berechnung der Ausgleichshöhe 6
9 Bewilligungsverfahren 7
10 Auszahlung der Ausgleichsleistung, Über-/ Unterzahlung 8
11 Verwendungsnachweis 8
12 Überkompensationskontrolle 9
13 Anreizregelung 9

Präambel

Um eine Vereinfachung der tariflichen Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen und damit Neukunden zu gewinnen, haben das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und die Tariforganisationen in NRW die landesweite Einführung von eTarifen in NRW vereinbart.

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erlässt hiermit

- auf der Grundlage des „Memorandum of Understanding“ vom 2. Dezember 2020 und nach § 14 ÖPNVG NRW

- 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 07.12.2021 (Drucksache O/X/2021/0213)

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 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.

2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)

Durch diese Richtlinie werden der NRW-eTarif sowie der VRR-Fahrten-Preisdeckel im VRR-eTarif als Höchsttarif i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 festgesetzt. Die bei den Ausgleichsberechtigten entstehenden nicht gedeckten Kosten durch den NRW-eTarif werden maximal bis zur Grenze des finanziellen Nettoeffekts ausgeglichen.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst

a) die Beförderung von Fahrgästen mit dem NRW-e-Tarif im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 12 AEG (SPNV) sowie im Linienverkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG (ÖSPV) mit Quelle und Ziel im Geltungsbereich dieser Richtlinie zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs sowie des VRR-eTarifs.

b) den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR;
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).

3 Geografischer Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt im gesamten Gebiet des Zweckverbands VRR zuzüglich des Gebiets des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein.

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

4.1 Die durch die VRR AöR den Ausgleichsberechtigten gewährte Ausgleichsleistung erfolgt zur Deckung der durch die Anwendung des NRW-eTarifs sowie des VRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif bedingten nicht gedeckten Kosten. Die VRR AöR beachtet die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union durch eine transparente und diskriminierungsfreie Gewährung von Ausgleichsleistungen sowie eine auf den Nettoeffekt aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Ausgleichsleistungen.

4.2 Sofern ein Ausgleichsberechtigter sowohl unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt als auch über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag verfügt, der die Anwendung des NRW-eTarifs sowie des VRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif verbindlich vorgibt, soll bezüglich des Ausgleichsanspruchs diese Richtlinie vorrangig gelten.

5 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

a) „**EA-Organisationen**“**:** Organisationen, die für die jeweilige regionale Einnahmenaufteilung zuständig sind; dies sind die Verbundgesellschaften der Verkehrsverbünde (VRR, VRS, AVV), Verkehrsgemeinschaften (OWL V, VPH, VGWS, WTG) und Tarifgemeinschaften (TG ML/RL).
b) EinzelTicket NRW“: Beim EinzelTicket NRW handelt es sich um ein netzweit gültiges PauschalpreisTicket des NRW-Tarifs.

c) „**Erlösverantwortliche**“: Erlösverantwortliche sind Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger, denen die Fahrgelderlöse für die von ihnen erbrachten bzw. von ihnen beauftragten Verkehrsleistungen wirtschaftlich zustehen.

d) „**eTarife in NRW**“: Die eTarife in NRW (AVV-eTarif, VRR-eTarif, VRS-eTarif, WT-eTarif, NRW-eTarif) sind digitale, entfernungsbasierte Tarifangebote in Nordrhein-

Westfalen. Der Preis je Fahrt eines Fahrgastes wird auf Basis von Grundpreisen und Arbeitspreisen je angefangenem Luftlinienkilometer berechnet. Die Erfassung des Weges, den ein Fahrgast zurücklegt, erfolgt über das kundeneigene geeignete digitale Medium (z. B. Smart-Phone).

e) **„VRR-Fahrten-Preisdeckel**“: Der VRR-Fahrten-Preisdeckel begrenzt den Preis einer Einzelfahrt im VRR-eTarif für die 2. Wagenklasse auf die maximale Höhe des Preises des günstigsten VRR-Einzelticket für diese Fahrtenrelation.

f) „**Kragen-Relationen**“: Eine Kragen-Relation liegt vor, wenn die geometrische Strecke der Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW zwischen Start und Ziel (Luftlinie) mehr als einen der Tarifräume Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder Westfalentarif (WT) berührt und die Relation zwischen Start und Ziel einem konventionellen Tarif der regionalen Tariforganisationen AVV, VRR, VRS oder WT unterliegt.

g) „**NRW-24h-Preisdeckel**“: Der NRW-24h-Preisdeckel begrenzt den Gesamtfahrpreis für alle in diesem Zeitraum fallenden Fahrten eines Fahrgastes auf eine maximale Höhe.

h) „**NRW-eTarif**“: Der NRW-eTarif ist einer der eTarife in NRW. Er gilt für Fahrten, bei denen die Luftlinie der Reiserelation durch mehr als einen der Tarifräume führt, der NRW-24h-Preisdeckel oder der NRW-Monats-Preisdeckel Anwendung findet .Einzelheiten ergeben sich aus den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif in der jeweils gültigen Fassung.

i) „NRW-Fahrten-Preisdeckel“: Der NRW-Fahrten-Preisdeckel begrenzt den Preis einer Einzelfahrt im NRW-eTarif für die 2. Wagenklasse auf die maximale Höhe des Preises des EinzelTicket NRW für diese Fahrtrelation.

j) „NRW-Monats-Preisdeckel“: Der NRW-Monats-Preisdeckel begrenzt den Gesamtfahrpreis für alle in diesem Zeitraum (Kalendermonat) fallenden Fahrten eines Fahrgastes in der 2. Wagenklasse auf eine maximale Höhe.

k) „**NRW-Relationen**“: Eine NRW-Relation liegt vor, wenn die Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW durchgeführt wird und es sich nicht um eine Verbundbinnen- oder Kragen-Relation handelt.

l) „**Tariforganisationen**“: Organisationen, die für die jeweilige regionale Tarifgestaltung zuständig sind; dies sind die Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und WestfalenTarif GmbH (WTG).

m) „**Verbundbinnenrelationen**“: Eine Verbund-Binnenrelation liegt vor, wenn die geometrische Strecke der Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW zwischen Start und Ziel (Luftlinie) nur einen der Tarifräume Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder WestfalenTarif (WT) berührt. Hierbei können Abschnitte der Luftlinie außerhalb von Nordrhein-Westfalen verlaufen oder Start bzw. Ziel außerhalb von Nordrhein-Westfalen liegen.

n) „**VRR-24h-Preisdeckel**“: Der VRR-24h-Preisdeckel begrenzt den Gesamtfahrpreis für alle in diesem Zeitraum fallenden Fahrten eines Fahrgastes mit VRR-eTarif auf eine maximale Höhe.

o) „**Verkehrsunternehmen**": Öffentliche und private Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die Personenbeförderungsleistungen gemäß § 2 Abs. 12 AEG bzw. § 42 PBefG auf dem Gebiet der VRR AöR durchführen oder die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen.

6 Ausgleichsberechtigte

6.1 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie werden

a) Verkehrsunternehmen, die

- den Nachweis der vertraglichen Verpflichtung zur Anwendung des NRW-eTarifs sowie des VRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif und zur Einhaltung der Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs und des VRR-eTarifs sowie der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW in der jeweils gültigen Fassung erbringen,
- als erlösverantwortlicher Abrechnungspartner direkt oder indirekt über die EA-Organisationen an der NRW-Einnahmenaufteilung teilnehmen und
- die Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans einhalten;

b) erlösverantwortlichen Aufgabenträgern, die den Nachweis erbringen, dass sie die Anwendung des NRW-eTarifs sowie desVRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif und die Einhaltung der Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs und des VRR-eTarifs sowie der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW in der jeweils gültigen Fassung durch Abschluss des Kooperationsvertrags über den NRW-Tarif sichergestellt haben,

gewährt.

6.2 Im Fall von Gemeinschaftskonzessionen sind die Gemeinschaftskonzessionäre jeweils anteilig entsprechend ihres Leistungsanteils in Wagen-/Zugkilometern ausgleichsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gem. § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.

6.3 Im Fall der Betriebsführungsübertragung ist nur der Betriebsführer, nicht auch der Genehmigungsinhaber ausgleichsberechtigt.

7 Antragsverfahren

7.1 Eine Ausgleichsleistung wird nur auf Antrag nach dem von der VRR AöR zur Verfügung gestellten Muster gewährt. Anträge auf Gewährung einer Ausgleichsleistung sind bei der VRR AöR als Bewilligungsbehörde bis zum 31. Oktober des dem Förderzeitraum vorausgehenden Kalenderjahres zu stellen. Anträge für Verkehre, die auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und/oder eigenwirtschaftlich erbracht werden, können gebündelt oder getrennt erfolgen. Erlösverantwortlichen Aufgabenträgern ist es

freigestellt, den Antrag durch das beauftragte Verkehrsunternehmen stellen zu lassen; der Antrag ist im Namen des erlösverantwortlichen Aufgabenträgers zu stellen.

7.2 Die für die Ermittlung der vorläufigen Ausgleichsleistungshöhe benötigten Datengrundlagen, aus denen die vorläufige Ausgleichshöhe für jeden Ausgleichsberechtigten hervorgeht, erstellen das bei der VRS GmbH angesiedelte Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) bzw. die EA-Organisationen und stellen sie den Ausgleichsberechtigten sowie der VRR AöR zur Verfügung.

7.3 Der Ausgleichsberechtigte ist verpflichtet, der VRR AöR im Antragsformular seinen unternehmensindividuellen Umsatzsteuersatz mitzuteilen. Ändert sich dieser nach Antragstellung mit Wirkung für den jeweiligen Förderzeitraum, ist die Änderung der VRR AöR unverzüglich in Textform mitzuteilen.

7.4 Wenn ein Ausgleichsberechtigter nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fällt, hat er seinen Antrag unverzüglich nach Kenntnis, spätestens aber sechs Wochen vor der Betriebsaufnahme zu stellen. Im Übrigen gelten Ziffer 7.1 bis 7.3 entsprechend.

7.5 Wirkt ein Ausgleichsberechtigter bei der Feststellung des Vorliegens der Ausgleichsvoraussetzungen nicht mit oder meldet der Ausgleichsberechtigte die für die Berechnung der Ausgleichshöhe erforderliche Information nach Ziffer 7.3 nicht fristgerecht, wird die VRR AöR die Gewährung einer Ausgleichsleistung ganz oder teilweise versagen. Die VRR AöR entscheidet hierüber nach pflichtgemäßem Ermessen.

7.6 Stellt der Ausgleichsberechtigte nach Vorliegen der endgültigen Daten aus der Einnahmenaufteilung des KCM bzw. der EA-Organisationen fest, dass die sich aus den Daten abzuleitende Ausgleichshöhe die beantragte Ausgleichshöhe übersteigt, kann der Ausgleichsberechtigte einen Nachtragsantrag nach dem von der VRR AöR zur Verfügung gestellten Muster bei der VRR AöR stellen.

8 Berechnung der Ausgleichshöhe

8.1 Die Berechnung der Ausgleichshöhe für Fahrten im NRW-eTarif wird unter 8.2, für Fahrten im VRR-eTarif unter Anwendung des VRR-Fahrten-Preisdeckels unter 8.3, dargestellt.

8.2 Die Berechnungen für Fahrten im NRW-eTarif erfolgen durch das KCM in Differenzierung nach Erlösverantwortlichen des SPNV sowie des ÖSPV. Die Berechnung der Ausgleichshöhe erfolgt in folgenden Schritten:

a) Die Mindereinnahmen werden durch das KCM als Delta zwischen realisierter Brutto-Einnahme für die Fahrt eines Fahrgastes und möglicher Brutto-Einnahme mit alternativer Tarifierung bestimmt. Für Fahrten im Geltungszeitraum eines NRW-24h-Preisdeckels bzw. eines NRW-Monats-Preisdeckels wird die Einnahme je Fahrt gemäß Richtlinie zur Einnahmenaufteilung NRW-Tarif bestimmt. Als alternative Tarifierung kommt der Preis mit Regelfahrausweisen für die gleiche Relation zur Anwendung. Regelfahrausweise sind

- für NRW-Relationen mit NRW-eTarif für die 2. Wagenklasse: höhere Einnahme aus der Fahrtberechtigung für eine Einzelfahrt im NRW-eTarif ohne Ansatz des NRW-Fahrten-Preisdeckels und EinzelTicket NRW,
- für NRW-Relationen mit NRW-eTarif für die 1. Wagenklasse: höhere Einnahme aus der Fahrtberechtigung für eine Einzelfahrt im NRW-eTarif für die 1. Wagenklasse und EinzelTicket NRW zuzüglich NRWupgrade1.KlasseFahrt,
- für Verbundbinnenrelationen: Fahrtberechtigung für eine Einzelfahrt im regionalen eTarif unter Ansatz von vor dem 1. Januar 2026 eingeführter Fahrten-Preisdeckeln und
- für Kragenrelationen: Verbund-EinzelTicket.

b) Mindereinnahmen werden durch das KCM im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen gemäß den Festlegungen der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung NRW-Tarif auf die Abschnitte der Fahrt aufgeteilt.

c) Der Mindererlös wird bei Verbundbinnenrelationen mit angewandtem NRW-24h-Preisdeckel so begrenzt, dass die Summe aus Erlös und Mindererlös die VRR-24h-Preisdeckel nicht übersteigt,

d) Das KCM übermittelt die Ergebnisse an die Erlösverantwortlichen des SPNV bzw. die EA-Organisationen sowie an die VRR AöR.

8.3 Die Berechnung der Zuwendungshöhe für Fahrten in dem VRR-eTarif unter Anwendung des VRR-Fahrten-Preisdeckels erfolgt durch die Fachgruppe Einnahmenaufteilung der VRR AöR in folgenden Schritten:

a) Die Mindereinnahmen werden durch die Fachgruppe Einnahmenaufteilung der VRR AöR als Delta zwischen realisierter Brutto-Einnahme für die Fahrt eines Fahrgastes und möglicher Brutto-Einnahme mit alternativer Tarifierung bestimmt. Als alternative Tarifierung kommt der Preis mit Regelfahrausweisen für die gleiche Relation zur Anwendung. Regelfahrausweis ist die Fahrtberechtigung für eine Einzelfahrt im VRR-eTarif.

b) Mindereinnahmen werden durch die Fachgruppe Einnahmenaufteilung der VRR AöR im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen auf die Abschnitte der Fahrt aufgeteilt.

8.4 Die Ausgleichsberechtigten übernehmen die von KCM und der Fachgruppe Einnahmenaufteilung der VRR berechneten Mindererlöse und bringen die unternehmensindividuelle Umsatzsteuer in Abzug.

Für den Fall, dass die vom Land NRW der VRR AöR zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel (s. Ziffer 9.4) nicht ausreichen, um einen vollständigen Ausgleich zu ermöglichen, wird die Ausgleichshöhe für alle Ausgleichsberechtigten im gleichen Maß proportional gekürzt.

9 Bewilligungsverfahren

9.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt durch Erlass eines Bescheids. In diesem Bescheid wird die auf den Ausgleichsberechtigten für den jeweiligen Förderzeitraum entfallende Ausgleichsleistung festgelegt. Wurde der Antrag von einem für den jeweiligen Verkehr nicht ausgleichsberechtigen Verkehrsunternehmen im Namen des erlösverantwortlichen Aufgabenträgers gestellt, ergeht der Bescheid gegenüber dem

erlösverantwortlichen Aufgabenträger; das antragstellende Verkehrsunternehmen erhält eine Durchschrift.

9.2 Zunächst ergeht auf Basis des Antrags unter Berücksichtigung vorläufiger Prognosewerte ein vorläufiger Bescheid. Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Bescheid (Schlussabrechnung), den die VRR AöR – soweit keine besonderen Umstände vorliegen –nach Vorliegen der endgültigen Daten des KCM. Zusätzliche Mittel auf Basis eines Nachtragsantrags werden nur gewährt, wenn und soweit der VRR AöR die dafür erforderlichen finanziellen Mittel seitens des Landes NRW zur Verfügung stehen.

9.3 Für den jeweiligen Förderzeitraum gewährt die VRR AöR auf Antrag Abschlagszahlungen auf Basis von Prognosedaten zu den in Ziffer 10.1 genannten Terminen. Die Höhe der Abschlagszahlungen wird im vorläufigen Bescheid von der VRR AöR nach pflichtgemäßem Ermessen festgelegt.

9.4 Die Gewährung der Ausgleichsleistung erfolgt unter der Bedingung einer Zuweisung der erforderlichen Finanzmittel durch das Land NRW.

10 Auszahlung der Ausgleichsleistung, Über-/ Unterzahlung

10.1 Die Auszahlung der Abschlagszahlungen erfolgt jeweils zum 15. Mai und zum 15. Oktober des jeweiligen Förderzeitraums. Die Zahlungen erfolgen mittels Überweisung auf ein vom Ausgleichsberechtigten bei Antragstellung anzugebendes Konto.

10.2 Mit Erlass des endgültigen Bescheides wird der Ausgleichsempfänger darüber informiert, ob er unter Berücksichtigung eventuell erhaltener Abschlagszahlungen nach Maßgabe des unter Ziffer 8 dargestellten Berechnungsverfahrens überzahlt ist. Im Fall einer Überzahlung ist der Ausgleichsempfänger zur Erstattung in Höhe des überzahlten Betrages einschließlich Verzinsung mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz jährlich gem. § 49 Abs. 3 Satz 1 VwVfG NRW i.V.m. Nr. 8.5 VV zu § 44 LHO NRW verpflichtet. Im Falle der Unterzahlung wird die VRR AöR den ausstehenden Betrag unverzüglich nach Bestandskraft des endgültigen Bescheides, jedoch erst nach Erhalt der entsprechenden Mittel seitens des Landes NRW, auf das im Antrag angegebene Konto auszahlen.

11 Verwendungsnachweis

11.1 Unternehmen, die für die Anwendung des NRW-eTarifs des VRR-Gemeinschaftstarifs 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.

11.2 Die Verwendung der Ausgleichsleistung ist vom Ausgleichsempfänger innerhalb von acht Wochen ab Zugang der Schlussabrechnung der Bewilligungsbehörde

nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Der vereinfachte Verwendungsnachweis nach dem als Anlage 4 beigefügten Muster ist zugelassen und ausreichend.

11.3 Die Ausgleichsempfänger unterliegen der Verwendungsprüfung durch den Landesrechnungshof des Landes Nordrhein-Westfalen gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW.

11.4 Der Landesrechnungshof ist berechtigt, die Verwendung der an die Ausgleichsempfänger weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Ausgleichsempfängern zu prüfen. Der Ausgleichsempfänger ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

12 Überkompensationskontrolle

12.1 Unternehmen, die für die Anwendung des NRW-Tarife sowie den VRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif des VRR-Gemeinschaftstarifs 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. Für Verkehrsunternehmen die unter die Vorgaben der EU-VO (EG) Nr. 1998/2006 („De-minimis“-Beihilfen) fallen, gelten die Regelung dieser EU-VO.

12.2 Im Falle einer Überkompensation verlangt die VRR AöR die Ausgleichsleistung ganz oder teilweise zur Vermeidung einer nicht mit dem Binnenmarkt vereinbaren Beihilfe einschließlich Verzinsung mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gem. § 247 BGB zurück. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der jeweiligen Auszahlung, ab der die Überzahlung eingetreten ist, abzustellen.

13 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.

14 Schlussbestimmungen

14.1 Die Ausgleichsberechtigten haben keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anwendung des NRW-eTarifs sowie den VRR-Fahrten-Preisdeckels im VRR-eTarif entstehenden nicht gedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif.

14.2 Die nach dieser Richtlinie gewährten Zuschüsse sind Subventionen im Sinne des § 264 Abs. 8 StGB. Soweit sich subventionserhebliche Tatsachen ändern, ist dies der VRR AöR unverzüglich mitzuteilen.

14.3 Die Ausgleichsleistung auf der Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift werden als echte, nicht steuerbare Zuschüsse ohne Umsatzsteuer geleistet, weil sie nicht in

unmittelbaren Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen stehen und lediglich dem Ausgleich nicht gedeckter Kosten aus der Anwendung des Höchsttarifs nach dieser Richtlinie dienen. Soweit auf Ausgleichsleistungen der VRR AöR z. B. wegen Änderung der Erlasslage oder anderweitiger rechtskräftiger Entscheidung der Finanzverwaltung zukünftig Umsatzsteuer zu leisten sein sollte, wird dieser Betrag im Rahmen der von der Bezirksregierung zur Verfügung gestellten Mittel von Seiten der VRR AöR gewährt. Dies gilt nicht für Nebenkosten. Ziffer 9.5 gilt in entsprechender Anwendung. Für die umsatzsteuerliche Behandlung des Ausgleichs ist der Ausgleichsempfänger verantwortlich. Sollte die Finanzverwaltung Umsatzsteuer auf die Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie erheben, sind die Ausgleichsempfänger in Abstimmung mit der VRR AöR dazu verpflichtet, alle erforderlichen Rechtsmittel gegen diese Erhebung zu ergreifen.

14.4 Die VRR AöR ist als zuständige Behörde bzgl. des gemäß dieser Richtlinie gewährten Zuschusses gem. Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 berichtspflichtig. Entsprechend werden die Daten der Ausgleichsempfänger in den Grenzen der Berichtspflicht veröffentlicht. Die Ausgleichsempfänger, denen ein Zuschuss nach dieser Richtlinie gewährt wird, können sich im Umfang der der VRR AöR gesetzlich obliegenden Berichtspflicht nicht auf Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen übermittelten Daten berufen.

14.5 Diese Richtlinie tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Anlagen:

Anlage 1: Memorandum of Understanding vom 02.12.2020

Anlage 2: Anreizregelung

Anlage 3: Musterantrag

Anlage 4: Muster-Verwendungsnachweis nach § 14 ÖPNVG

Anlage 5: Assoziierungsvertrag

Anlage 2

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).

<u>Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität</u>
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.

Anlage 4

Bewilligungsbehörde:
[Aufgabenträgerorganisation]
Straße, Haus-Nr.
PLZ, Ort

Verwendungsnachweis

Ausgleichsleistung der VRR AöR zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif für den Zeitraum vom […] bis […]

Durch Bescheid vom […][der VRR AöR
wurden zur Finanzierung der o.g. Maßnahme insgesamt _____
bewilligt.
Es wurden ausgezahlt insgesamt

I. Sachbericht

Die VRR AöR hat [dem Ausgleichsempfänger] auf Grundlage der Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung des NRW-eTarifs
im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchsttarif (NRW-eTarif-Richtlinie - NRW-eTarif-RL-) Ausgleichsleistungen in oben genannter Höhe gewährt.
Der NRW-eTarif ist als digitales und entfernungsbasiertes Tarifangebot im gesamten Bundesland Nordrhein-Westfalen zum 01.12.2021 als Teil des NRW-Tarifs und damit auch im Gebiet der VRR AöR eingeführt worden. Die Tarifgenehmigung wurde durch die Bezirksregierung […] ausgesprochen am […].

Der NRW-eTarif wird auf Basis eines Grundpreises je Fahrt und eines Arbeitspreises je angefangenem Luftlinienkilometer umgesetzt, bei dem die Erfassung des Fahrtwegs über das kundeneigene geeignete digitale Ausgabegerät als Nutzermedium erfolgt. Der NRW-eTarif stellt einen gemeinsamen tariflichen Rahmen mit landesweit gleichen grundlegenden Preisbildungsregeln und einem einheitlichen NRW-24h-Preisdeckel dar, wobei die Arbeitspreise zwischen den Tarifräumen in Nordrhein-Westfalen variieren können.

Durch die Anwendung des NRW-eTarifs als Höchsttarif entstehen im Vergleich zum Status Quo des bestehenden NRW-Tarifs und in den Kragen- bzw. Übergangstarifen, wenn diese durch den NRW-eTarif ausgelöst werden, höhere nicht gedeckte Kosten bei [dem Ausgleichsempfänger] als im konventionellen NRW-Tarif.

Die Ermittlung der Ausgleichshöhe je Ausgleichsempfänger erfolgt gemäß Ziffer 8 der oben genannten Richtlinie vom […] auf Basis der von dem Kompetenzcenter Marketing NRW bzw. der Einnahmenaufteilung der VRR AöR zur Verfügung gestellten Datengrundlage.

II. Bestätigung

Es wird bestätigt, dass

- die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Bescheides beachtet wurden,
- die Ausgleichsleistungen notwendig waren, wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Beträge im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen,
- die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe des Bescheides verwendet wurde,
- die vom Land gewährte und durch die VRR AöR weitergeleitete Ausgleichsleistung zur Deckung der durch die Anwendung des NRW-eTarifs bedingten nicht gedeckten Kosten verwendet wurde.

_____ _____

Ort/Datum Unterschrift

Anlage 5

Verbundgrundvertrag oder Assoziierungsvertrag

Assoziierungsvertrag

über die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in ein- und ausbrechenden 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

14.6 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 Einnahmeaufteilungsvertrag 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 Einnahmenaufteilungsrichtlinie, 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. Einnahmenaufteilung, 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 Verkehrsverbünden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifgemeinschaften, dem Verkehrsverbund nicht angehörenden Verkehrsunternehmen und/oder Gebiets-körperschaften 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 Beförderungs-bedingungen. 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