

Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
über die Festsetzung
der ermäßigten Abgabepreise für Tickets
im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
als Höchstarif
(NOx-Ticket-Richtlinie - NOx-RL -)

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 Rats der Stadt Essen vom 26. September 2018 und des Beschlusses des Verwaltungsrats der VRR AöR vom 2. Juli 2019*

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

- § 1 Die ermäßigten Abgabepreise für Tarife 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 (im Folgenden: NOx-Tickets). Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst
- a) die Beförderung von Fahrgästen mit NOx-Tickets des VRR-Gemeinschaftstarifs im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs;
 - 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).

Die NOx-Tickets unterliegen der jährlichen Preisfortschreibung des entsprechenden Ticketsegments.

Die tariflichen und vertrieblichen Vorgaben des NOx-Tickets ergeben sich aus der Anlage 1.

- § 2 Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Gebiet der Stadt Essen ergibt.
- § 3 Unternehmen, welche den VRR-Gemeinschaftstarif anwenden und Verkehre im Geltungsbereich des § 2 erbringen, haben Anspruch auf
- a) den Abschluss eines Kooperationsvertrages gemäß Verbundgrundvertrag (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 Assoziierungsvertrags mit der VRR AöR (Anlage 3)
 - 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 NOx-Tickets des VRR-Gemeinschaftstarifs 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).
- § 4 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für NOx-Tickets 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.
- §5 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für NOx-Tickets des 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. Für Verkehrsunternehmen die unter die Vorgaben der EU-VO (EG) Nr. 1998/2006 („De-minimis“-Beihilfen) fallen, gelten die Regelung dieser EU-VO.
- § 6 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 Soz-RL.
- § 7 Als Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahr-scheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 werden die Regelungen des VRR-Einnahmenaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie festgelegt.

- § 10 Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, bezogen auf diese allgemeine Vorschrift, durch die VRR AöR.
- § 11 Diese Richtlinie steht unter dem Vorbehalt, dass Mittel zur Finanzierung eines NOx-Tickets vom Aufgabenträger Stadt Essen zur Verfügung gestellt werden.
- § 12 Diese Richtlinie tritt zum 1. Januar 2019 in Kraft und endet am 31.12.2020.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Tarifliche und vertriebliche Vorgaben
Anlage 2 Ermittlung Ausgleichsbetrag
Anlage 3 Assoziierungsvertrag
Anlage 4 Anreizregelung

Tarifliche und vertriebliche Vorgaben

Die Angebote bzw. die tarifliche Gültigkeit der Einzelmaßnahmen sind beschränkt auf das Stadtgebiet Essen.

1. NOx-Prämie Abo

Prämie für Neukunden bei Abschluss eines Abonnements mit einer maximalen Laufzeit bis zum 31.12.2020 im Segment Regelzeitkarten. Zusätzlich inbegriffen ist die Nutzung von Bike-sharing (metropolradruhr, 30 Freiminuten für jede begonnene Fahrt) sowie Carsharing (Fahrtguthaben bei stadtmobil i.H. v. 30€/Monat).

Als Basisticket kann der Neukunde zwischen dem Ticket 1000 und dem Ticket 2000 wählen. Die Ticketvarianten unterscheiden sich in der tariflichen Grundleistung:

- Ticket 1000: persönliches Ticket, kostenlose Mitnahme von bis zu drei Kindern montags – freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, an gesetzlichen Feiertagen sowie am 24. und 31.12. im Geltungsbereich
- Ticket 2000: persönliches Ticket, kostenlose Fahrradmitnahme, kostenlose Mitnahme von einem weiteren Erwachsenen und von bis zu drei Kindern montags – freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, an gesetzlichen Feiertagen sowie am 24. und 31.12. im gesamten VRR

2. NOx-Prämie Monatskarte

Für jeden Kauf einer Monatskarte (30-Tage-Ticket) wird eine Prämie für Monatskartenkäufer im digitalen Vertrieb über die Gutscheinfunktion in der mobilen Applikation „ZÄPP“ bereitgestellt. Der Gutschein ermöglicht den Kauf einer weiteren Monatskarte. Die maximale Anzahl an einzulösenden Gutscheinen je Kunde ist auf 12 Gutscheine begrenzt. Das Ticketsegment umfasst auch hier das Ticket 1000 und das Ticket 2000 als wählbare Option für den Neukunden.

3. NOx-Prämie FirmenTicket

Prämie für neu akquirierte FirmenTicket-Kunden. Zusätzlich inbegriffen ist die Nutzung von Bike- und Carsharing Angeboten (Leistungsparameter siehe unter I.), die ebenfalls bis zum 31.12.2020 vom Bund übernommen werden.

Das Basisticket umfasst zudem folgende tarifliche Grundleistungen: persönliches Ticket, kostenlose Fahrradmitnahme, kostenlose Mitnahme von einem weiteren Erwachsenen und bis zu drei Kindern montags – freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden, an gesetzlichen Feiertagen sowie am 24. und 31.12. im Geltungsbereich.

4. NOx-Prämie KombiTickets

Prämie für Vertragspartner (Sport- und Kultureinrichtungen) bei Abschluss einer KombiTicket-Vereinbarung mit der Ruhrbahn. Die Eintrittskarte zur Veranstaltung gilt dann auch als Fahrausweis, sodass die Anreise mit dem ÖPNV erfolgen kann und nicht mit dem PKW.

5. SchnupperWochenende ÖPNV

Ausgabe von Gutscheinen im Wert eines 24h-Tickets für die ÖPNV-Nutzung am Wochenende für Kunden die in der mobilen Applikation „ZÄPP“ registriert sind.

1. Zu gewährende Ausgleichsleistung

Der gemäß § 4 Buchstabe c) der Richtlinie zu gewährenden Ausgleichsleistung liegt der nach folgender Ziff. 2 dieser Anlage zu berechnende Ausgleichsbetrag zugrunde. Die Unternehmen haben einen Anspruch auf Ausgleich von preissenkenden Maßnahmen im Zusammenhang die durch die Festsetzung des Höchsttarifs für das NOx-Ticket entstehen. Die Höhe ist begrenzt auf die Mittel, die die Aufgabenträger des genannten Geltungsbereichs der VRR AöR zur Finanzierung von oben definierten preissenkenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das NOx-Ticket zur Verfügung stellen.

Der Ausgleichsbetrag ist der in beihilferechtlicher Hinsicht maximal mögliche Ausgleich für preissenkende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das NOx-Ticket gem. o. g. Definition.

Der VRR verwendet die bereitgestellten Finanzierungsmittel ausschließlich für den Ausgleich von preissenkenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das NOx-Ticket.

Zur Beurteilung von preissenkenden Maßnahmen wird als Referenzticket das jeweilige Basis-Ticket bezogen auf das jeweilige Förderjahr herangezogen.

2. Berechnung des Ausgleichsbetrags

2.1 Ausgleichsvoraussetzungen

Im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit dem NOx-Ticket auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe von Ziff. 2.3 zu gewähren, wenn und soweit durch die Festsetzung des Höchsttarifs für das NOx-Ticket dem Verkehrsunternehmen finanzielle Nachteile entstehen.

2.2 Ermittlung des Ausgleichsbetrages

Zur Ermittlung des Ausgleichsbetrags werden folgende Ausgleichsbeträge zugrunde gelegt:

Ticketangebot	Ausgleichsbetrag je Ticket
1. NOx-Prämie Abo	50% des Ticketpreises des vergleichsweisen Basistickets.
2. NOx-Prämie Monatskarte	Vollständige Förderung des Ticketpreises des vergleichsweisen Basistickets. Voraussetzung ist die Einlösung des erhaltenen Gutscheins. Der Erhalt eines Gutscheins setzt immer den Kauf einer Monatskarte (30-Tage-Ticket) voraus.
3. NOx-Prämie FirmenTicket	30,00 € je Ticket/Monat
4. NOx-Prämie KombiTicket	Vollständige Förderung des Ticketprei-

	ses
5. SchnupperWochenende ÖPNV	Vollständige Förderung des Ticketpreises

Die Anzahl der verkauften NOx-Tickets wird mit diesen Ausgleichsbeträgen je Ticket ausmultipliziert.

Zur Ermittlung der Plan-Ausgleichsleistung wird auf die Anzahl der von den Verkehrsunternehmen geplanten Verkäufe des Antragsjahres und zur Ermittlung der Ist-Ausgleichsleistung auf die Anzahl der im Antragsjahr verkauften NOx-Tickets abgestellt.

3. Finanzierung und Verteilung der Ausgleichsbeträge

- 3.1 Der Bund gewährt den Aufgabenträgern im Geltungsbereich dieser Richtlinie Zuwendungen zur Förderung von NOx-Tickets im öffentlichen Personennahverkehr. Es besteht kein Rechtsanspruch gegenüber dem Bund oder den Aufgabenträgern im Geltungsbereich dieser Richtlinie auf die Gewährung der Zuwendung. Die Stadt Essen trägt einen Eigenanteil von 5% der zu fördernden Mittel.

Als Projektförderung stehen folgende Mittel zur Verfügung:

Haushaltsjahr 2019:	2.028.889,60 €
Haushaltsjahr 2020:	1.963.889,60 €
Summe	3.992.779,20 €

Der Maßstab für die Verteilung dieser Mittel auf die Verkehrsunternehmen richtet sich nach den Regelungen der Ziffer 2.2 dieser Anlage.

- 3.2 Werden zugeschiedene Finanzierungsmittel nicht oder nicht in voller Höhe verausgabt oder benötigt, sind diese zurückzuführen.
- 3.3 Reichen die Mittel gem. Ziff. 3.1 nicht aus, um sämtliche nach Ziff. 2.2 berechneten Ausgleichsansprüche für NOx-Tickets zu erfüllen, erfolgt eine anteilige Auszahlung der Mittel auf Basis der Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel („Quotierung“).

4. Verfahren

- 4.1 Antrag
Der Antrag auf Gewährung eines Ausgleichs ist vom Unternehmen bis zum 31. Oktober des Vorjahres bei der VRR AöR zu stellen. Der Antrag kann formlos gestellt werden.

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 Ent-

scheidung 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 zum Nachweis der Ausgleichsleistung nach Ziff. 2.2 wird von Amtswegen durch die VRR AöR auf Basis der testierten standortbezogenen Einnahmen- und Verkaufsmeldung der Verkäufe des NOx-Tickets durch die Verkehrsunternehmen geführt.

Liegt der VRR AöR keine testierte Einnahmen- und Verkaufsmeldung eines Verkehrsunternehmens vor, so hat das entsprechende Verkehrsunternehmen bis zum 31. Juli des Folgejahres eine Testierung der Stückzahl der verkauften NOx-Tickets des Antragsjahres dem VRR vorzulegen. Zusätzlich ist die in Anspruch genommene Anzahl der Ticketpreisbestandteile „Multimodalpaket“ testiert vorzulegen.

5. Auszahlungen und Schlussbescheid

Die Auszahlung der Mittel nach Ziff. 3.1 erfolgt unmittelbar nach Bestandskraft der Zuwendungsbescheide nach Ziff. 4.2. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale 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 auf der Grundlage der nach Ziffer 4.4 vorliegenden Daten erstellt. Basierend auf diesem Schlussbescheid erfolgt ggf. eine Korrekturabrechnung nach Bestandskraft des Schlussbescheides.

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:

I. 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

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.