

Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
über die Festsetzung
der Tarife für Sozialtickets
im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
als Höchstarif
(Sozialticket-Richtlinie - Soz-RL -)

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erlässt hiermit

- *auf der Grundlage der Richtlinien Sozialticket 2011 des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr*
- *auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 5 ZVS und § 9 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)*
- *mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 06. September 2012 (Drucksache M/VIII/2012/0356 inkl. der entsprechenden Nachträge)*

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

- § 1 Die Tarife für Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) werden im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchstarif i. S. v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst
- a) die Beförderung von Fahrgästen mit Sozialtickets 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).

Das Sozialticket unterliegt einer jährlichen Preisfortschreibung. Diese entspricht dem durchschnittlichen prozentualen linearen Erhöhungsmaß aller Tickets des VRR Tarifsortiments. Das Erhöhungsmaß bezieht sich auf die Ertragskraft des Sozialtickets, bestehend aus der Summe des Ticketpreises und der Landesförderung.

Bei Veränderungen der Höhe der Landesmittel (positiv und negativ) ist der Basis-Tarif für das Sozialticket entsprechend anzupassen. Hierfür wird zusätzlich zu der jährlichen Preisfortschreibung der Basis-Tarif für das SozialTicket entsprechend der anteiligen Veränderungen bezogen auf das einzelne Ticket angepasst (positiv und negativ). Um diesen Betrag zu ermitteln, wird die Veränderung der Landesmittel ins Verhältnis der kalkulierten Anzahl des Sozialtickets für das entsprechende Jahr gesetzt.

- § 2 Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Gebiet, welches sich aus Anlage 1 ergibt.
- § 3 Soweit mit benachbarten Verkehrs- und Tarifverbänden oder Tarifgemeinschaften tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Sozialtickets bestehen, sind entsprechende Vereinbarungen über die Anerkennung abzuschließen.
- § 4 Unternehmen, welche den VRR-Gemeinschaftstarif anwenden, 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 Sozialtickets 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).
- § 5 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Sozialtickets 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.
- § 6 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Sozialtickets 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 Regelungen dieser EU-VO.
- § 7 Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im VRR das Marktrisiko tragen. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des An-

hangs 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 5 der Soz-RL.

- § 8 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-Einnahmenaufteilungs-richtlinie festgelegt.
- § 9 Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, bezogen auf diese allgemeine Vorschrift, durch die VRR AÖR.
- § 10 Diese Richtlinie steht unter dem Vorbehalt, dass Mittel zur Finanzierung eines Sozial-tickets vom Land NRW zur Verfügung gestellt werden.
- § 11 Diese Richtlinie tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Geltungsbereich der Richtlinie
- Anlage 2 Ermittlung Ausgleichsbetrag
- Anlage 3 Assoziierungsvertrag
- Anlage 4 VRR-weites Antragsmuster
- Anlage 5 Anreizregelung

Geltungsbereich der Richtlinie

Stadt Bochum
Stadt Bottrop
Stadt Dortmund
Stadt Düsseldorf
Stadt Duisburg
Ennepe-Ruhr-Kreis
Stadt Essen
Stadt Gelsenkirchen
Stadt Hagen
Stadt Herne
Stadt Krefeld
Kreis Mettmann
Stadt Mönchengladbach
Stadt Monheim am Rhein
Stadt Mülheim a.d.Ruhr
Stadt Neuss
Rhein-Kreis-Neuss
Stadt Oberhausen
Kreis Recklinghausen
Stadt Remscheid
Stadt Solingen
Stadt Viersen
Kreis Viersen
Stadt Wuppertal
Stadt Dormagen
Stadt Velbert
Kreis Kleve
Kreis Wesel

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 mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das Sozialticket gem. Definition der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen, die durch die Festsetzung des Höchsttarifs für das Sozialticket entstehen. Die Höhe ist begrenzt auf die Mittel, die das Land NRW der VRR AöR zur Finanzierung von oben definierten, preissenkenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das Sozialticket zur Verfügung stellt.

Der Ausgleichsbetrag ist der in beihilferechtlicher Hinsicht maximal mögliche Ausgleich für preissenkende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das Sozialticket gem. Definition der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen

Der VRR verwendet die sich aus den Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen ergebenden Finanzierungsmittel ausschließlich für den Ausgleich von preissenkenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Festsetzung des Höchsttarifs für das Sozialticket.

Zur Beurteilung von preissenkenden Maßnahmen wird als Referenzticket das Ticket1000 in der Preisstufe A3 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 Sozialticket, Sozialticket Abo und Sozialticket Flex auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe von Ziff. 2.2 zu gewähren, wenn und soweit durch die Festsetzung des Höchsttarifs für das Sozialticket dem Verkehrsunternehmen finanzielle Nachteile entstehen.

2.2 Ermittlung des Ausgleichsbetrages

Zur Ermittlung des Ausgleichsbetrags wird auf folgendes Verfahren abgestellt:

Die vom Land NRW nach den Maßgaben der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen gewährten Zuwendungen werden zunächst auf die ab Dezember 2023 verkauften DeutschlandTickets Sozial je Verkehrsunternehmen mit einem Förderbetrag in Höhe der Differenz zwischen dem Preis für ein DeutschlandTicket und dem Preis für ein DeutschlandTicket Sozial (Referenzticket DeutschlandTicket für derzeit 49 € minus Preis DeutschlandTicket Sozial für derzeit 39 €) verteilt. Der verbleibende Restbetrag wird anhand der Einnahmen, prozentual auf die drei Varianten des Sozialtickets, Monatswertmarke, Aboticket und FlexSozial

(Grundpreis + Einnahmen aus den verkauften (rabattierten) Einzeltickets) verteilt. Da der monatliche Preis des Abos vergünstigt ist, werden die Einnahmen aus dem Abo vorab in der Gewichtung an die Monatswertmarke angepasst und um den entsprechenden Unterschiedsbetrag nach einem jährlich festzulegenden Prozentsatz (Verhältnis Preis Sozialticket-Monatswertmarke, derzeit 41,20 €, zum Preis Sozialticket-Abo, derzeit 36,22 €; Faktor 1,137) erhöht. Anschließend werden die Zuwendungen für die Monatswertmarke und das Abo anhand der Anzahl der verkauften Sozialtickets pro Gebietskörperschaft, kreisfreie Stadt bzw. Kreis anteilmäßig auf alle Verkehrsunternehmen verteilt.

Es erfolgt eine Gewichtung der verkauften Sozialtickets anhand folgender Faktoren:

| Geltungsbereich | Faktor |
|---|---------------|
| kreisfreie Stadt ≥ 325.000 Einwohner | 1,13 |
| kreisfreie Stadt < 325.000 Einwohner | 1,00 |
| Kreis | 1,24 |
| kreisangehörige Städte mit eigenem Verkehrsunternehmen | 1,24 |

Diese Faktoren entsprechen dem Verhältnis der Absenkungsbeträge des Jahres 2017 zueinander. Diese Faktoren werden nicht fortgeschrieben. Soweit notwendig, wird eine Fortschreibung bei der Preisfortschreibung gem. § 1 dieser Richtlinie berücksichtigt.

Die Zuordnung der verkauften Sozialtickets der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Geltungsbereiche tätig sind, erfolgt nach den von den Verkehrsunternehmen gemeldeten örtlichen Verkäufen des Sozialtickets.

Zur Ermittlung der Plan-Ausgleichsleistung wird auf die Anzahl der verkauften Sozialtickets des Vorjahres und zur Ermittlung der Ist-Ausgleichsleistung auf die Anzahl der im Antragsjahr verkauften Sozialtickets abgestellt.

Der Anteil der Zuwendungen für das Ticket FlexSozial wird anhand der Höhe der Einnahmen (Grundpreis + Einnahmen aus den verkauften (rabattierten) Einzeltickets) prozentual auf die Verkehrsunternehmen verteilt.

3. Finanzierung und Verteilung der Ausgleichsbeträge

- 3.1 Das Land gewährt nach den Maßgaben der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen sowie den Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG – Zuwendungen zur Förderung von Sozialtickets im öffentlichen Personennahverkehr. Es besteht kein Rechtsanspruch gegenüber dem Land auf die Gewährung der Zuwendung; vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde des Landes aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Art, der Umfang und die Höhe der Mittel richtet sich nach Punkt 5 der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen.

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 Landesmittel nicht oder nicht in voller Höhe verausgabt oder benötigt, werden sie an das Land NRW zurückgeführt.

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 ist nach dem VRR-weiten Muster gem. Anlage 4 zu stellen.

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

4.2 Vorauszahlungsbescheid

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

4.3 Änderungen der Voraussetzungen

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

4.4 Verwendungsnachweis

Der Verwendungsnachweis 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 Sozialtickets durch die Verkehrsunternehmen geführt.

Liegt der VRR AöR keine testierte Einnahmen- und Verkaufsmeldung eines Verkehrsunternehmens vor, so hat das entsprechende Verkehrsunternehmen bis zum 30. Juni des Folgejahres eine Testierung der Stückzahl der verkauften Sozialtickets je Verkaufsstandort, d. h. je kreisfreier Stadt oder Kreis des Antragsjahres dem VRR 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 aus-
brechenden Verkehren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**

mit der

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

(Stand: 03.04.2012)

Das Verkehrsunternehmen

(nachfolgend VU genannt)

und

die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

(nachfolgend VRR genannt)

schließen folgenden

Assoziierungsvertrag:

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 Einnahmevertrag 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, potenziellen 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.