

**Allgemeine Vorschrift
des Rhein-Sieg-Kreises
zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale
gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW vom 23.08.2011**

Präambel

Das Land Nordrhein-Westfalen hat von der durch § 64a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eröffneten Möglichkeit, das bundesgesetzliche Ausgleichssystem für die ermäßigte Beförderung von Auszubildenden im Linienverkehr gemäß § 45a PBefG durch Landesrecht zu ersetzen, Gebrauch gemacht. Mit Wirkung zum 01.01.2011 wurde durch § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) hierfür eine gesonderte Ausbildungsverkehr-Pauschale geschaffen. Mindestens 87,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale sind von den Aufgabenträgern nach den Maßstäben des § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW als Ausgleich zu den Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen, und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, an die Verkehrsunternehmen in ihrem Gebiet über eine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 weiterzuleiten.

Die Ausbildungsverkehr-Pauschale wird aus strukturpolitischen Gründen im Interesse der Allgemeinheit gewährt. Durch die Pauschale soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im Bereich des Ausbildungsverkehrs sichergestellt werden. Ziel ist es vor diesem Hintergrund, die Verkehrsunternehmen durch Ausgleich der entstehenden Kosten in die Lage zu versetzen, einen Ausbildungsverkehr auf Grundlage des fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangebots erbringen zu können.

Mit Beschluss vom 27.06.2011 hat der Rhein-Sieg-Kreis eine allgemeine Vorschrift im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Form der Satzung aufgestellt und die Einzelheiten der Weiterleitung der dem Kreis vom Land gewährten Ausbildungsverkehr-Pauschale gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW an die Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsgebiet geregelt. Diese Satzung wurde zuletzt geändert durch die Satzung „Zweite Satzung zur Änderung der Allgemeinen Vorschrift zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a Absatz 2 ÖPNVG NRW vom 03.07.2012/28.09.2017“.

Mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 15. Dezember 2016 (GV. NRW. S. 1157) (8. ÖPNVG-ÄndG) hat der Gesetzgeber die Anforderungen geändert, die maßgeblich sind für die Verteilung des Anteils der Ausbildungsverkehr-Pauschale, der gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW mindestens an die im Gebiet eines Aufgabenträgers tätigen Verkehrsunternehmen weiterzuleiten ist. Ferner ergeben sich aus den Erfahrungen mit der Anwendung der allgemeinen Vorschrift in der Vergangenheit weitere Regelungsbedarfe. Zur Anpassung der allgemeinen Vorschrift an diese Änderungsbedarfe hat der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises aufgrund des § 5 Abs. 1 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 durch Beschluss am 28.09.2017 eine „Zweite Satzung zur Änderung der Satzung Allgemeine Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW“ sowie durch Beschluss am XX.XX.XXXX eine „Dritte Satzung zur Änderung der Satzung Allgemeine Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW“ erlassen:

1 Rechtsgrundlagen, Rechtsform, Zuständigkeit

1.1 Rechtsgrundlagen

§ 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW und Art. 3 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 bilden die Rechtsgrundlagen für diese allgemeine Vorschrift.

1.2 Rechtsform

Diese allgemeine Vorschrift ergeht als Satzung gemäß § 5 Abs. 1 KrO NRW.

1.3 Zuständigkeit / Aufgabenträger als zuständige Behörde

Zuständige Behörde i.S.d. Art. 2 lit. b) und l) VO (EG) Nr. 1370/2007 für den Erlass und die Durchführung der allgemeinen Vorschrift ist der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW. Soweit in dieser Satzung von der zuständigen Behörde die Rede ist, ist damit der Rhein-Sieg-Kreis als der diese Satzung erlassende Aufgabenträger gemeint.

2 Geltungsbereich

2.1 Geografischer Geltungsbereich

Diese allgemeine Vorschrift gilt im gesamten Gebiet (räumlicher Zuständigkeitsbereich) der zuständigen Behörde.

2.2 Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten

Diese allgemeine Vorschrift gilt für alle Straßenbahn-, O-Bus- und Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG sowie Seilbahnen und Personenfähren im Sinne von § 1 Abs. 3a ÖPNVG NRW im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde (Ziff. 2.1), soweit es sich dabei um öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG handelt. Hiervon umfasst sind auch Linienverkehre, die als Bedarfsverkehre betrieben werden. Maßgeblich ist die im jeweiligen Genehmigungsbescheid ausgewiesene Verkehrsform.

3 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber

Gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. a) VO (EG) Nr. 1370/2007 wird die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber in dieser allgemeinen Vorschrift wie folgt definiert:

3.1 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung: Höchsttarif für Zeitfahrausweise für Auszubildende

Alle Betreiber im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift sind verpflichtet, bei den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs die nachstehenden Höchsttarife nicht zu überschreiten. Die Höchsttarife ergeben sich als Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach den Festlegungen der Ziffern 3.2 und 3.3. Sie gelten für die Fahrgastgruppe der Auszubildenden (Ziff. 3.4).

3.2 Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs

Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs sind die im „VRS-Gemeinschaftstarif“ in der jeweils geltenden Fassung – zum Stand des Inkrafttretens der Satzung „Zweite Satzung zur Änderung der Satzung Allgemeine Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a Absatz 2 ÖPNVG NRW vom 23.08.2011“ im Abschnitt 7.2.3 – der Tarifbestimmungen festgelegten Zeitfahrausweise für Zwecke des Ausbildungsverkehrs; nicht maßgeblich sind auf den Freizeitverkehr oder andere Verkehrszwecke gerichtete Zeitfahrausweise für Auszubildende.

3.3 Referenztarif und Ermäßigung

Referenztarif ist das Monatsticket Jedermann („MonatsTicket Erwachsene“) des VRS-Gemeinschaftstarifs.

Die tatsächliche Ermäßigung (Mindest-Ermäßigung) der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (Ziff. 3.2) muss gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW bezüglich des Referenztarifs ab dem 01.08.2012 mehr als 20,00 % betragen.

Die tatsächliche Ermäßigung ist wie folgt zu bewerten:

- a) Wenn es sich bei dem Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs um eine von dem Referenzticket abweichende Tarifart handelt, muss die Preisdifferenz, die zwischen dem Referenzticket und der mit dem Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs vergleichbaren Tarifart des Jedermannverkehrs besteht, als rechnerischer Faktor berücksichtigt werden. Hierbei ist dieser Faktor anhand des jeweils aktuellen Preisverhältnisses zwischen den jeweiligen Tarifarten zu ermitteln und anzusetzen.

- b) Unterschiede in der Nutzbarkeit der jeweiligen Zeitfahrausweise werden gemäß den in der **Anlage 1** aufgeführten Kriterien berücksichtigt.

Die zuständige Behörde prüft anhand der in **Anlage 1** genannten Kriterien, ob ab 01.08.2012 die Mindest-Ermäßigung von mehr als 20,00 % eingehalten wird (§ 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW). Soweit sie feststellt, dass die Ermäßigung nicht eingehalten wird, wird ein Ausgleich nur insoweit gewährt, als Tarife, die den Anforderungen der Festsetzung durch die zuständige Behörde entsprechen, nicht überschritten werden.

- c) Bei beabsichtigten Änderungen des in Ziff. 3.2 genannten Tarifs informiert der Betreiber – oder eine von ihm beauftragte Stelle – die zuständige Behörde rechtzeitig über die beabsichtigte Tarifgestaltung und stellt seinen Tarifantrag nach § 39 PBefG erst nach Bestätigung durch die zuständige Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Bestätigung innerhalb von 10 Tagen ab dem Tag, an dem sie von der beabsichtigten Tarifänderung durch den Betreiber oder einer vom ihm beauftragten Stelle Kenntnis erhalten hat. Die Bestätigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. Sie versagt die Bestätigung zur Änderung des Tarifs nur dann, wenn die gesetzlich vorgegebene Mindest-Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs unter Berücksichtigung ggf. erforderlicher Aufschläge (lit. a) und lit. b) mit **Anlage 1** zur Ziff. 3.3) gegenüber dem Referenztarif nicht eingehalten wird.

3.4 Bestimmung des Kreises der Auszubildenden

Als Auszubildende gelten die im Tarif „VRS-Gemeinschaftstarif“ zum jeweils gültigen Stand zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Personen (bei Inkrafttreten der Satzung „Zweite Satzung zur Änderung der Satzung Allgemeine Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a Absatz 2 ÖPNVG NRW vom 23.08.2011“ Ziffer 7.2.3.1 der Tarifbestimmungen). Bei beabsichtigten Änderungen in den Tarifbestimmungen „VRS-Gemeinschaftstarif“ bezüglich des zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Nutzerkreises gegenüber dem Stand bei Inkrafttreten informiert der Betreiber – oder eine von ihm beauftragte Stelle – die zuständige Behörde rechtzeitig über die beabsichtigte Änderung und stellt entsprechende Anträge nach § 39 PBefG erst nach Bestätigung durch die zuständige Behörde. Die zuständige Behörde erteilt die Bestätigung innerhalb von vier Wochen. Die Bestätigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb dieser Frist versagt wird.

3.5 Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife

Für Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarife der Verkehrsunternehmen, die außerhalb des Geltungsbereichs des Verbundtarifs „VRS-Gemeinschaftstarif“ angeboten werden, gelten die vorgenannten Bestimmungen sinngemäß.

Der hierbei für die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs in Bezug genommene Referenztarif des jeweiligen Übergangs-, Anerkennungs- und Haustarifs muss marktfähig sein. Dies ist dann gewährleistet, wenn er für vergleichbar lange Strecken und vergleichbare Nutzungsmöglichkeiten keine höheren Preise vorsieht als der Verbundtarif „VRS-Gemeinschaftstarif“. Andernfalls hat das Verkehrsunternehmen die Marktfähigkeit vollumfänglich zu beweisen. Gelingt dies nicht, so ist der Referenztarif auf ein marktfähiges Niveau zu begrenzen.

Mit Antragstellung (Ziff. 11.1) hat der Betreiber der zuständigen Behörde seine Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs zu nennen und das Bestehen der tatsächlichen Mindest-Ermäßigung entsprechend Ziff. 3.3 nachzuweisen. Die zuständige Behörde legt die hierfür maßgeblichen Referenztarife fest und prüft die Einhaltung der Bestimmungen dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziff. 3.3 i. V. m. **Anlage 1**.

4 Weitere Voraussetzungen für die Gewährung eines Ausgleichs

Der Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wird gewährt, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Ausbildungsverkehr auf Grundlage des fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangebots zu ermöglichen.

4.1 Antragsberechtigung / Betreiber

Einen Antrag auf Ausgleich können nur Verkehrsunternehmer nach § 3 PBefG stellen, die Verkehre i. S. d. Ziff. 2 betreiben (Betreiber). Betreiber ist die natürliche oder juristische Person,

die Inhaber von Liniengenehmigungen oder einstweiligen Erlaubnissen nach PBefG ist oder auf die die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG übertragen ist.

Im Fall von Gemeinschaftsgenehmigungen sind die Gemeinschaftskonzessionäre als Gesellschaft bürgerlichen Rechts antragsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.

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

Auftragsunternehmer sind nicht antragsberechtigt.

4.2 Anwendung oder Anerkennung von Gemeinschafts-, Übergangs- und landesweiten Tarifen

Der Ausgleich wird gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 Halbsatz 1 ÖPNVG NRW nur Betreibern gewährt, die auf ihren Verkehren nach Ziff. 2.2 in dem Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr), die gültigen Gemeinschaftstarife in ihrer jeweils geltenden Fassung (insbesondere VRS-Tarif) und Übergangstarife sowie den landesweiten Tarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder zumindest anerkennen.

4.3 Weitere Anforderungen

4.3.1 Bedienung im Einklang mit dem Nahverkehrsplan

Voraussetzung für die Gewährung des Ausgleichs ist ferner, dass der Betreiber die von ihm betriebenen und vom Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Verkehre im Bewilligungsjahr im Einklang mit dem jeweils geltenden Nahverkehrsplan bedient.

4.3.2 Einhaltung der Anforderungen

Soweit die vorgenannten Anforderungen nicht erfüllt sind, kann dies im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zur vollständigen oder teilweisen Versagung des Ausgleichs führen.

5 Ausgleichsregelung

5.1 Gewährung eines finanziellen Ausgleichs / Bewilligungsjahr

Nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift werden den Betreibern gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW Mittel als Ausgleich zu den Kosten gewährt, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs in den vom Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Verkehren entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, und zwar als Ausgleichsleistung nach Art. 3 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 lit. g) VO (EG) Nr. 1370/2007 für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der Verpflichtungen nach Ziff. 3 zurückgehen.

Der Ausgleich wird jeweils bezogen auf ein Kalenderjahr bewilligt (Bewilligungsjahr).

5.2 Kein Anspruch auf Vollkompensation

Diese allgemeine Vorschrift begründet keinen Anspruch auf vollständigen Ausgleich der in Ziff. 5.1 genannten Kosten. Ferner besteht nach dieser allgemeinen Vorschrift kein Anspruch auf Vollkompensation des finanziellen Nettoeffekts nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007.

Auch ist der Vergleich der Einnahmen bei Ansatz des Referenztarifs gegenüber den Einnahmen bei Ansatz des ermäßigten Tarifs im Ausbildungsverkehr für die Bemessung des Ausgleichs nicht maßgebend.

5.3 Begrenzung des Ausgleichs

Als Ausgleich (Ziff. 5.1) erhält der Betreiber maximal den sich aus § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW ergebenden Betrag gemäß Ziff. 6, soweit dieser die beihilfenrechtliche Obergrenze nicht überschreitet, die sich aus der Festlegung der Parameter nach Ziff. 7 sowie der Überkompensationskontrolle nach Ziff. 8 in Verbindung mit dem Anreizsystem nach Ziff. 9 ergibt (Ziff. 8.2 und 8.3).

6 Berechnung nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW

6.1 Weiterleitung von Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW

Als Ausgleich (Ziff. 5.1) werden gemäß § 11a Abs. 2 Satz 2 ÖPNVG NRW vorbehaltlich der in Ziff. 5.3 genannten Einschränkungen unter den Voraussetzungen dieser allgemeinen Vorschrift an die Betreiber die auf sie jeweils entfallenden Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW weitergeleitet, um den Betreibern die Durchführung des Ausbildungsverkehrs zu ermöglichen. Die Ermittlung der Anteile der Betreiber an dem hierfür bereitgestellten Budget (Ziff. 6.2) erfolgt gemäß § 11a Abs. 2 Sätze 4 bis 7 ÖPNVG NRW (Ziff. 6.3 – 6.6). Zur rückwirkenden Anwendung dieser Maßstäbe siehe Ziff. 13.2.

6.2 Bereitgestelltes Budget

Gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW stellt die zuständige Behörde hierfür im Jahr 2011 mindestens 87,5 % der auf sie nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW entfallenden Mittel bereit. Für die Folgejahre legt die zuständige Behörde das für das jeweilige Kalenderjahr bereitgestellte Budget ebenfalls in Höhe von mindestens 87,5 % fest. Bei der zuständigen Behörde entstehende Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen oder von Dritten vereinnahmte Zinsen erhöhen die auszukehrenden Gesamtmittel.

Wenn Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen sowie ggf. von Dritten vereinnahmte Zinsen gemäß § 11a Abs. 4 Satz 3 ÖPNVG NRW dazu führen, dass das nach den Sätzen 1 bzw. 2 bestimmte Budget unter 87,5 % der Summe aus den Mitteln nach § 11a Abs. 1 ÖPNVG NRW zuzüglich den jeweiligen Zinsen liegen würde, erhöht sich das Budget um den jeweiligen Differenzbetrag, sodass gemäß § 11a Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW insgesamt mindestens 87,5 % der Gesamtmittel aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift ausgekehrt werden.

6.3 Erträge im Ausbildungsverkehr

Unter dem Begriff der gemäß § 11a Abs. 2 Satz 4 ÖPNVG NRW maßgeblichen Erträge im Ausbildungsverkehr ist Folgendes zu verstehen:

6.3.1 Anzusetzen sind die Erträge i. S. d. Ziff. 6.3.2. und 6.3.3 aus Linienverkehren gemäß § 42, § 43 Nr. 2 PBefG, auch soweit die Verkehre als Bedarfsverkehre durchgeführt werden, sowie aus den weiteren vom Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Verkehren.

- Hierunter fallen nicht Erträge aus Freistellungsverkehren.
- Einzubeziehen sind auch Erträge aus den die Landesgrenzen überschreitenden LinienvVerkehren nach Ziff.2.2. Für diese gilt: Anzusetzen sind nur die innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen erzielten Erträge. Erträge, die auf die außerhalb NRWs Nordrhein-Westfalens verlaufenden LinienVerkehrsabschnitte entfallen, sind nicht einzubeziehen. Vielmehr sind diese nach einer branchenüblichen, anerkannten Methodik (insbesondere zunächst nach dem geltenden Einnahmenaufteilungsverfahren) abzugrenzen. Der Betreiber muss der zuständigen Behörde im Einzelnen nachprüfbar darlegen, nach welcher Methodik er die Erträge auf den betreffenden Linie Verkehr aufgeteilt hat (vgl. Ziff. 8.1.2).

6.3.2 Anzusetzen sind nur Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Fahrausweise nach Ziff. 6.3.3. Hierzu zählen auch Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten im Ausbildungsverkehr.

Nicht einbezogen sind hiernach insbesondere

- Zuschüsse o. a. zusätzliche Zahlungen von Schulträgern, Schulen, Gemeinden o.a. öffentlichen Stellen;
- Einnahmen aus Fahrzeug-Werbung o. ä. mit dem Verkehr (mittelbar) erzielte Erträge;
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG anderer Länder (bei grenzüberschreitenden Linienverkehren) sowie Nachzahlungen des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 45a PBefG.

- 6.3.3** Erträge im Ausbildungsverkehr sind die Erträge aus dem Verkauf von sämtlichen Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (vgl. Ziff. 3) unabhängig davon, ob die Tickets vom Schulträger oder von den Auszubildenden (bzw. ihren Erziehungsberechtigten) oder anteilig von beiden (Eigenanteil nach § 97 SchulG NRW) bezahlt werden.
- 6.3.4** Maßgeblich sind sämtliche von einem Betreiber in Nordrhein-Westfalen im Ausbildungsverkehr im vorgenannten Sinne erzielten Erträge unabhängig davon, im Gebiet welcher zuständigen Behörde sie erzielt wurden.
- 6.3.5** Maßgeblich sind nicht die kassentechnischen Einnahmen, sondern die den Betreibern nach dem Ergebnis der Einnahmenaufteilung in den jeweiligen Verkehrsverbünden /-gemeinschaften zugeschiedenen Erträge im Ausbildungsverkehr (siehe Ziff. 11.3.3 lit. c).
- 6.3.6** Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers nach, dass die Erträge im Ausbildungsverkehr gemäß den vorstehenden Anforderungen ermittelt wurden. Das Testat gibt außerdem die Höhe der Erträge im Ausbildungsverkehr des Betreibers (landesweit) an. Ziff. 7.3 Sätze 3 folgende gelten entsprechend.

6.4 Zuordnung der Erträge im Ausbildungsverkehr

Die Zuordnung der Erträge im Ausbildungsverkehr erfolgt gemäß § 11a Abs. 2 Satz 4 ff. ÖPNVG NRW wie folgt:

- 6.4.1** Betreibt ein Betreiber Verkehre im Sinne von Ziff. 2.2 auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (gemeinwirtschaftliche Verkehre) und daneben auch Verkehre im Sinne von Ziff. 2.2, die nicht Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind (eigenwirtschaftliche Verkehre), oder betreibt ein Betreiber Verkehre im Sinne von Ziff. 2.2 auf Basis mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge, so werden die nach Ziff. 6.3 ermittelten Erträge im Ausbildungsverkehr dieses Betreibers im Bewilligungsjahr zunächst den Verkehren zugeordnet, die von dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasst sind, soweit die Erträge auf diese Verkehre entfallen. Die Erträge entfallen auf die von dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfassten Verkehre, soweit dies verursachungsgerecht ist. Wenn die Einnahmenaufteilung in den jeweiligen Verkehrsverbünden/-gemeinschaften eine entsprechende Zuordnung auf einzelne öffentliche Dienstleistungsaufträge bereits vornimmt, ist diese Zuordnung maßgeblich. Andernfalls ist die Zuordnung vom Betreiber nach dem Maßstab der Verursachungsgerechtigkeit vorzunehmen; hierfür ist bei der Zuordnung die Anzahl der Schüler, die durch die jeweiligen Verkehre befördert werden, angemessen zu berücksichtigen. Soweit Erträge im Ausbildungsverkehr des Betreibers im Bewilligungsjahr nach vorstehenden Maßgaben nicht den von einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag jeweils umfassten Verkehre zuzuordnen sind, entfallen die Erträge auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre des Betreibers. Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers nach, dass die Erträge im Ausbildungsverkehr gemäß den vorstehenden Anforderungen zugeordnet wurden. Soweit dabei eine Zuordnung der Erträge nach Satz 4 durch den Betreiber erfolgt ist, ist auch die Verursachungsgerechtigkeit nachvollziehbar darzulegen und zu testieren. Das Testat weist aus, in welcher Höhe Erträge im Ausbildungsverkehr des Betreibers den Verkehren des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. den eigenwirtschaftlichen Verkehren zugeordnet wurden. Ziff. 7.3 Sätze 3 folgende gelten entsprechend.
- 6.4.2** Wenn die gemeinwirtschaftlichen oder eigenwirtschaftlichen Verkehre nach Ziff. 6.4.1 im Gebiet mehrerer Aufgabenträger betrieben werden, sind die dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. den eigenwirtschaftlichen Verkehren nach Ziff. 6.4.1 zugeordneten Erträge in einem zweiten Schritt auf die jeweils betroffenen Aufgabenträger und die zuständige Behörde aufzuteilen. Die Zuordnung zum jeweiligen Aufgabenträger und zur zuständigen Behörde erfolgt nach dem auf ihn bzw. sie entfallenden Anteil an den Wagenkilometern (Wagenkm), die der Betreiber im Bewilligungsjahr in Nordrhein-Westfalen mit den vom jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfassten Verkehren bzw. mit den eigenwirtschaftlichen Verkehren erbracht hat. Diesbezüglich gilt:

- 6.4.2.1 Maßgeblich sind sämtliche im Bewilligungsjahr in Nordrhein-Westfalen mit den Verkehren nach Ziff. 2.2 erbrachten Wagenkm, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr nach § 8 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG handelt. Dies schließt die auf grenzüberschreitenden Verkehren in NRW erbrachten Wagenkm ein. Ferner werden die im Bedarfsverkehr nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG erbrachten Wagenkm berücksichtigt.
- 6.4.2.2 Wagenkilometer sind die tatsächlich erbrachten – und soweit es sich um Linienverkehr nach § 42 PBefG handelt: fahrplanmäßigen – Betriebsleistungen einschließlich Verstärkerfahrten. Ein- und Aussetzfahren werden nicht berücksichtigt. Bei Bedarfsverkehren (Ziff. 6.4.2.1) dürfen nur die tatsächlich erbrachten Wagenkm berücksichtigt werden, die der Betreiber der zuständigen Behörde prüfbar nachweist.
- 6.4.2.3 Eine Gewichtung der Wagenkm findet grundsätzlich nicht statt.
- 6.4.2.4 Die auf der Basis des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. die im eigenwirtschaftlichen Verkehr vom Betreiber im Gebiet der zuständigen Behörde und der jeweils weiteren beteiligten Aufgabenträger erbrachten Wagenkm werden zu einander ins Verhältnis gesetzt. Nach diesem Verhältnis werden die auf den jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre nach Ziff. 6.4.1 entfallenden Erträge im Ausbildungsverkehr auf die zuständige Behörde und die weiteren Aufgabenträger aufgeteilt.
- 6.4.3** Betreibt ein Betreiber sämtliche seiner Verkehre im Sinne von Ziff. 2.2 auf der Grundlage eines einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder betreibt er ausschließlich eigenwirtschaftliche Verkehre und ist er dabei im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig, so ist gemäß § 11a Abs. 2 Satz 5 ÖPNVG NRW für die Zuordnung der Erträge wie folgt vorzugehen: Ausgangspunkt ist zum einen die Summe aller im Ausbildungsverkehr erzielten Erträge des Betreibers (Ziff. 6.3) und zum anderen die Summe aller von diesem Betreiber in Nordrhein-Westfalen erbrachten Wagenkilometer; für die Ermittlung der Wagenkm gelten Ziff. 6.4.2.1 – 6.4.2.3. Hieraus ist zu ermitteln, welchen Ertrag im Ausbildungsverkehr (Euro) je Wagenkm dieser Betreiber erzielt (Durchschnittsbetrachtung). Dieser Satz (Euro je Wagenkm) ist mit den im Gebiet der zuständigen Behörde erbrachten Wagenkm zu multiplizieren. Hieraus ergeben sich die der zuständigen Behörde zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr dieses Betreibers.
- 6.4.4** Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers nach, dass die Ermittlung der maßgeblichen Wagenkm sowie die Zuordnung der gemäß Ziff. 6.3 ermittelten Erträge auf die zuständige Behörde den vorstehenden Anforderungen entsprechen. Das Testat weist die tatsächlich erbrachten Wagenkm des Betreibers in NRW differenziert nach öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und nach eigenwirtschaftlichen Verkehren aufgeteilt auf das Gebiet der jeweils beteiligten Aufgabenträger und das Gebiet der zuständigen Behörde aus. Ziff. 7.3 Sätze 3 folgende gelten entsprechend.
- 6.5 Rechnerischer Anteil des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW**

Im Fall von Ziff. 6.4.1 (ggf. in Verbindung mit Ziff. 6.4.2) werden die Anteile und im Fall von Ziff. 6.4.3 wird der Anteil des jeweiligen Betreibers an dem Budget nach Ziff. 6.2 vorbehaltlich Ziff. 6.6 wie folgt errechnet:

Die zuständige Behörde addiert sämtliche ihr nach Ziff. 6.4 zuzuordnenden Erträge im Ausbildungsverkehr.

Sie errechnet sodann die Anteile der Betreiber an dieser Summe anhand der jeweiligen Ausbildungsverkehrs-Erträge der Betreiber. Hierbei ergibt sich im Fall von Ziff. 6.4.3 ein Anteil des Betreibers an der Summe der Ausbildungsverkehrs-Erträge der Betreiber. Im Fall von Ziff. 6.4.1 (ggf. in Verbindung mit Ziff. 6.4.2) wird für jeden öffentlichen Dienstleistungsauftrag und für die eigenwirtschaftlichen Verkehre jeweils getrennt der Anteil an den Ausbildungsverkehrs-Erträgen der Betreiber errechnet; es ergeben sich mehrere Anteile des jeweiligen Betreibers an den Ausbildungsverkehrs-Erträgen der Betreiber.

Schließlich multipliziert die zuständige Behörde den Anteil bzw. die Anteile des jeweiligen Betreibers mit dem nach Ziff. 6.2 bereitgestellten Budget. Dies ergibt vorbehaltlich Ziff. 6.6 den rechnerischen Anteil bzw. die rechnerischen Anteile des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW.

Die Verteilung der Mittel nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW auf die einzelnen Betreiber erfolgt somit auf Basis des jeweiligen Anteils bzw. der jeweiligen Anteile des Betreibers an den Erträgen im Ausbildungsverkehr. Der gesetzliche Verteilungsmechanismus geht dabei implizit von einer Korrelation der Erträge zu den Kosten und somit auch zu den auszugleichenden Verlusten aus dem Ausbildungsverkehr aus.

6.6 Vorbehalt / Korrektur des Anteils

Die Weiterleitung des Anteils bzw. der Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW (Ziff. 6.5) an den jeweiligen Betreiber steht unter dem Vorbehalt, dass sich aus den weiteren Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zur Überkompensation kein niedrigerer Betrag ergibt (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3); insofern handelt es sich bei der Ermittlung des Anteils bzw. der Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW um einen Höchstbetrag (Obergrenze nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW).

Soweit die Überkompensationsprüfung bei einem Betreiber dazu führt, dass der Ausgleich bis zur Grenze der Überkompensation auf einen niedrigeren Betrag als den oder die sich nach Ziff. 6.5 ergebenden rechnerischen Anteil oder Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW abgesenkt werden muss, wird im Rahmen der endgültigen Bewilligung der jeweils niedrigere Betrag als Ausgleich festgesetzt und werden ggf. auf Basis der vorläufigen Bewilligung zu viel bezahlte Mittel zurückgefordert (vgl. Ziff. 8.2 und 8.3 sowie 11.3.3 lit. b).

7 Grundlegende Regelungen zum Überkompensationsverbot und Parametrisierung nach VO (EG) Nr. 1370/2007

7.1 Systematik

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist der Ausgleich (Ziff. 5.1) auf den finanziellen Nettoeffekt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu begrenzen (Ziff. 5.3). Zur Wahrung dieses Überkompensationsverbots sind vorab die Ausgleichsparameter gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007 (Obergrenze nach Parametern) so zu bilden, dass eine Überkompensation ausgeschlossen wird. Der durch die Parameter bestimmte Betrag ist der maximal mögliche Ausgleich; siehe dazu Ziff. 7.5 und 7.6. Ferner ist die nachträgliche Überkompensationskontrolle gemäß Art. 6 Abs. 1 i.V.m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen (Obergrenze nach tatsächlich ungedeckten Kosten); siehe dazu Ziff. 8. Für diese beiden Schritte zur Wahrung des Überkompensationsverbots gelten die folgenden grundsätzlichen Regelungen der Ziffern Ziff. 7.2 bis 7.4.

7.2 Vorrangige Regelungen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Soweit für einen Verkehr nach Ziff. 2.2 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 besteht gilt: Soweit der öffentliche Dienstleistungsauftrag für den in Rede stehenden Verkehr Ausgleichsparameter i.S.d. Art. 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestimmt und die Mittel aufgrund der hiesigen allgemeinen Vorschrift in die jährliche Abrechnung zur Wahrung des Überkompensationsverbots einbezogen werden, sind ausschließlich und abschließend die entsprechenden Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Parametrisierung sowie im Falle des Art. 6 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 auch für die nachträgliche Überkompensationskontrolle maßgeblich; es erfolgt keine Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Betreibt der Betreiber Verkehre auf Basis mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Ziff. 6.4.1), so erfolgt die Überkompensationskontrolle für den nach Ziff. 6.5 jeweils ermittelten rechnerischen Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW getrennt anhand des jeweils maßgeblichen öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Der Betreiber hat bei Antragstellung bzw. im Rahmen seiner Mitwirkungspflichten (Ziff. 11) entsprechende öffentliche Dienstleistungsaufträge zu benennen und diese auf Anforderung der zuständigen Behörde vorzulegen. Soweit die zuständige Behörde selbst den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben hat, reicht dessen Benennung. Der Betreiber hat ferner der zuständigen Behörde das jeweilige Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle mitzuteilen (siehe Ziff. 11.3.3).

Soweit kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, der den Anforderungen nach Satz 1 genügt, erfolgt die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift.

7.3 Bezugspunkt für die Prüfung einer Überkompensation

Die Parametrisierung sowie die nachträgliche Überkompensationskontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beziehen sich vorbehaltlich der Ziff. 7.2 jeweils auf alle Verkehre eines Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Verkehrsabschnitte.

Die Prüfung bezieht sich hierbei auf die gesamten Kosten und Einnahmen für die Bedienung dieser Verkehre im jeweiligen Bewilligungsjahr.

Soweit in dieser allgemeinen Vorschrift für den Nachweis von Kosten oder Einnahmen auf das Testat eines Wirtschaftsprüfers verlangt wird, gilt: Der vom Betreiber zu beauftragende Prüfer ist im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde auszuwählen. Kommt eine einvernehmliche Auswahl des Prüfers nicht zustande, wird der Ausgleich versagt (Ziff. 11.3.4). Hinsichtlich des Prüfrechts der zuständigen Behörde gilt Ziff. 11.5.

7.4 Federführung bei grenzüberschreitenden Verkehren

Die zuständige Behörde kann mit anderen zuständigen Behörden bei Verkehren, die die Grenzen zu anderen Kreisen bzw. Städten überschreiten (grenzüberschreitende Verkehre), vereinbaren, dass die Prüfung der Überkompensation jeweils in Bezug auf den Verkehr insgesamt federführend durch eine der zuständigen Behörden erfolgt.

Sofern zwischen zuständigen Behörden entsprechende Vereinbarungen getroffen werden, teilt die federführende zuständige Behörde (Federführer) dem jeweils betroffenen Betreiber dies baldmöglichst mit.

7.5 Parameter gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) i) VO (EG) Nr. 1370/2007

Der Betreiber hat mit Antragstellung (Ziff. 11.1) für die Verkehre (Ziff. 7.3) eine Vorabkalkulation der Kosten gemäß dem Kalkulationsblatt in **Anlage 2** einzureichen. Die Kalkulation beinhaltet eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals. Im Kalkulationsblatt sind die Parameter (Betrag je Kostenparameter) und die Mengen (Umfang bezogen auf den jeweiligen Kostenparameter) anzugeben. Die zuständige Behörde legt die entsprechenden Werte als Parameter bei der Überkompensationskontrolle zugrunde; sie begrenzen die Höhe der ausgleichsfähigen Kosten (vgl. Ziff. 8.2.1).

7.6 Erstellung der Vorabkalkulation

Der Betreiber trägt das Kostenrisiko.

Der Betreiber entwickelt die Vorabkalkulation (Ziff. 7.5) aus den Gesamtkosten seines Unternehmens wie folgt:

- Die Zuordnung der Kosten zu den jeweiligen Verkehren erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (getrennte Rechnungslegung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe einheitlich für alle Tätigkeiten für die Laufzeit der Liniengenehmigungen an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird. Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch zu trennen (vgl. Ziff. 7.2).
- Für die Abschnitte von Verkehren, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten und für die keine Federführung nach 7.4. vereinbart ist, erfolgt die Zuordnung der Kosten auf die Abschnitte der Verkehre in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden sachgerecht, nachvollziehbar und einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben.

Der Betreiber erstellt seine Kalkulation nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kostenentwicklung mithilfe sachgerechter Annahmen über die Entwicklung dieser Kosten für das Bewilligungsjahr. Der Betreiber erstellt diese Herleitung der Kostenkalkulation für alle Leistungen einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Herleitung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Kostenherleitung zurückgeführt. Der Betreiber sichert zu, in der Bilanzierung Kontinuität

bezüglich der Kosten zu wahren. Änderungen werden über Überleitungsrechnungen nachvollziehbar gemacht.

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Kosten nach objektiven Maßstäben auf die Verkehre sind erfüllt; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (getrennte Rechnungslegung);
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Tätigkeiten einheitlich angewendet;
- für die Abschnitte von allen Verkehren, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten und für die keine Federführung nach Ziff. 7.4. vereinbart ist, ist die Aufteilung der Kosten sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf die Abschnitte der Verkehre in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden erfolgt;
- Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch getrennt;
- die Kalkulation ist nach nachvollziehbaren Maßstäben aus den tatsächlichen Kosten mindestens des Vorjahres und der Prognose der Kostenentwicklung erstellt;
- die Herleitung der Kostenkalkulation erfolgt für alle Tätigkeiten des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Herleitung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Herleitung der Kostenkalkulation nachvollzogen werden kann;
- der Betreiber hat Kontinuität in seiner Bilanzierung gewahrt; soweit Änderungen in der Bilanzierung erfolgten, ist die Kontinuität in Bezug auf die Herleitung der Kostenkalkulation durch Überleitungsrechnungen nachvollziehbar belegt.

8 Durchführung der Überkompensationskontrolle gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007

8.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten und Einnahmen

8.1.1 Ermittlung der tatsächlichen Kosten

Die Ermittlung der tatsächlichen Kosten erfolgt für die Verkehre eines Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde (Ziff. 7.3) bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Verkehren/Verkehrsabschnitte.

Die tatsächlichen Kosten werden aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens ermittelt und den Verkehren nach dem gleichen Verfahren wie bei der Vorabkalkulation (Ziff. 7.6) zugeordnet.

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung dieser Anforderungen entsprechend Ziff. 7.6 nach. Das Testat gibt neben den Bestätigungen nach Ziff. 7.6 die Höhe der tatsächlichen Kosten und die tatsächlichen Mengen in Bezug auf die Parameter (Ziff. 7.5) an und stellt die tatsächlichen Kosten den vorab kalkulierten Kosten als Summe der Produkte aus den Parametern und den jeweiligen tatsächlichen Mengen gegenüber (vgl. Ziff. 8.2.1).

8.1.2 Ermittlung der tatsächlichen Einnahmen

Die Einnahmen aus dem Betrieb der Verkehre stehen den Betreibern zu.

Maßgeblich sind die vom Betreiber mit den Verkehren (Ziff. 7.3 bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Verkehrsabschnitte) tatsächlich erzielten Einnahmen.

Diese Einnahmen werden wie folgt ermittelt:

1. Zu ermitteln sind sämtliche im Zusammenhang mit dem Betrieb der Verkehre erzielten Einnahmen bezogen auf das Bewilligungsjahr. Dies sind insbesondere:
 - a) alle Einnahmen gemäß Einnahmenaufteilung als Anspruch zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 11.3.3 lit. c),
 - b) tatsächlich im Bewilligungsjahr zugeflossene Mittel aus Ausgleichszahlungen nach §§ 145 ff. SGB IX,

- c) alle sonstigen, dem in Rede stehenden Verkehr zuzurechnenden Erträge, z.B. aus Werbung, zum maßgeblichen Stichtag (Ziff. 11.3.3 lit. c),
 - d) Zuschüsse u. a. Zahlungen von Aufgabenträgern, Kommunen o. a. öffentlichen Stellen (z.B. Schulträger, kreisangehörige Gemeinden, Mittel nach § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW),
 - e) Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW.
2. Soweit Fahrzeuge oder sonstige Betriebsmittel oder Anlagen gefördert wurden, die für die Verkehre (Ziff. 7.3) eingesetzt werden, und die Kosten der geförderten Betriebsmittel und Anlagen in der Höhe der Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) abgeschrieben werden sowie die Förderung über die Bildung von Sonderposten bilanziert wird, ist die Auflösung dieser Sonderposten als Ertrag zu berücksichtigen. Andernfalls wird die Förderung kostenmindernd berücksichtigt.

Die dem Betreiber auf der Grundlage von Bewilligungsakten der zuständigen Behörde zugeflossenen Zuschüsse in Form von Ausgleichszahlungen nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW sind hier noch nicht zu berücksichtigen.

Der Betreiber errechnet die auf die Verkehre (Ziff. 7.3 bzw. nach Maßgabe von Ziff. 7.4 unter Einbeziehung grenzüberschreitender Verkehrsabschnitte) entfallenden tatsächlichen Einnahmen aus den tatsächlichen Gesamteinnahmen seines Unternehmens wie folgt:

- Die Zuordnung der tatsächlichen Einnahmen zu den Verkehren (einschließlich der Abgrenzung der Einnahmen auf Landesgrenzen überschreitenden Verkehren, Ziff. 6.3.1) erfolgt sachgerecht und nachvollziehbar nach objektiven Maßstäben. Der Betreiber beachtet hierbei Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Trennungsrechnung). Er wendet diese Aufteilungsmaßstäbe für alle Tätigkeiten für die Laufzeit der Liniengenehmigungen einheitlich an, für die ein Ausgleich aus dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird. Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch zu trennen (Ziff. 7.2).
- Für die Abschnitte von allen Verkehren, die das Zuständigkeitsgebiet der zuständigen Behörde überschreiten und für die keine Federführung nach 7.4. vereinbart ist, erfolgt die Zuordnung der Einnahmen sachgerecht, nachvollziehbar und jeweils einheitlich nach den gleichen objektiven Maßstäben auf alle Abschnitte der Verkehre in den Gebieten der jeweiligen zuständigen Behörden.
- Der Betreiber ermittelt die Zuordnung seiner tatsächlichen Einnahmen für alle Tätigkeiten im (Linien-)Verkehr einheitlich. Soweit eine Änderung dieser Zuordnung erfolgt, wird diese Änderung für die Laufzeit der Liniengenehmigungen über eine Überleitungsrechnung nachvollziehbar auf die vorherige Zuordnung zurückgeführt. Der Betreiber sichert zu, in der Bilanzierung Kontinuität bezüglich der Einnahmen zu wahren. Änderungen werden über Überleitungsrechnungen nachvollziehbar gemacht.

Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung der nachfolgend genannten Anforderungen nach:

- die Anforderungen an die sachgerechte Zuordnung der Einnahmen nach objektiven Maßstäben auf die Verkehre sind erfüllt;
- die Anforderungen an die Zuordnung der Einnahmen auf alle Abschnitte von grenzüberschreitenden Verkehren sind erfüllt;
- der Betreiber hat die Aufteilungsmaßstäbe für alle Tätigkeiten einheitlich angewendet; Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist beachtet (Trennungsrechnung);
- Tätigkeiten aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind rechnerisch getrennt;
- die Zuordnung der Einnahmen erfolgt für alle Leistungen des Unternehmens einheitlich;
- soweit Änderungen der Zuordnung erfolgten, besteht eine Überleitungsrechnung, über die die Einheitlichkeit in Bezug auf die ursprüngliche Zuordnung der Einnahmen nachvollzogen werden kann;
- der Betreiber hat Kontinuität in seiner Bilanzierung gewahrt; soweit Änderungen in der Bilanzierung erfolgten, wurde die Kontinuität in Bezug auf die Zuordnung der Einnahmen durch Überleitungsrechnungen nachvollziehbar hergestellt.

Das Testat gibt neben den genannten Bestätigungen die Höhe der tatsächlichen Einnahmen an.

8.2 Maßstab der Überkompensationskontrolle: Differenz Kosten – Einnahmen

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird geprüft, inwieweit die maßgeblichen Kosten (Ziff. 8.2.1) zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung (Ziff. 8.2.3) über den maßgeblichen Einnahmen (Ziff. 8.2.2) liegen. Der Ausgleich nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW ist begrenzt auf diesen Differenzbetrag (Ziff. 5.3). Liegen die maßgeblichen Einnahmen über den tatsächlichen Kosten zuzüglich der angemessenen Kapitalverzinsung, wird kein Ausgleich gewährt (Ziff. 11.3.4). Der Vergleich der Einnahmen bei Ansatz des Referenztarifs gegenüber den Einnahmen bei Ansatz des ermäßigten Tarifs ist für die Überkompensationskontrolle nicht maßgeblich (vgl. auch Ziff. 5.2). Der Betreiber weist durch Testat eines Wirtschaftsprüfers die Einhaltung der nachfolgend in Ziff. 8.2.1 bis 8.2.3 genannten Anforderungen nach.

8.2.1 Maßgebliche Kosten

Anzusetzen sind die tatsächlichen Kosten gemäß Ziff. 8.1.1, es sei denn diese übersteigen die sich aus den vorab festgelegten Parametern und den tatsächlichen Mengen im Bewilligungsjahr ergebenden Kosten gemäß Ziff. 7.5 und 7.6; in diesem Fall sind die tatsächlichen Kosten nur bis zu dem sich aus der Vorabkalkulation ergebenden Betrag anzusetzen (maßgebliche Kosten).

8.2.2 Maßgebliche Einnahmen

Maßgeblich sind die tatsächlichen Einnahmen gemäß Ziff. 8.1.2.

8.2.3 Angemessene Kapitalverzinsung

Die zulässige Höhe der angemessenen Kapitalverzinsung wird pauschalierend bezogen auf den Verkehr (Ziff. 7.3) entsprechend einer Umsatzrendite von 3,00 % berechnet. Der Betrag wird als Anteil in Höhe von 3,09 % der maßgeblichen Kosten ermittelt.

Soweit mit dem Betreiber in einem Qualitätssteuerungssystem außerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge vereinbart ist, dass mit dem Erreichen von bestimmten Qualitätsvorgaben finanzielle Anreize (Bonii/ Mali) verbunden sind, erhöhen bzw. reduzieren diese hieraus resultierenden Mehr- oder Mindereinnahmen des Betreibers die zulässige angemessene Kapitalverzinsung um den entsprechenden Betrag.

8.3 Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation

Ergibt die nach Ziff. 8.2 bzw. die gemäß Ziff. 7.2 nach Maßgabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durchgeführte Überkompensationsprüfung, dass der rechnerische Anteil bzw. die rechnerischen Anteile des Betreibers nach Ziff. 6.5 an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW zu einer Überkompensation führen würde, dann ist im Rahmen der endgültigen Bewilligung (Ziff. 11.3.3) der jeweilige Bewilligungsbetrag (vgl. Ziff. 11.3.1) bis zur Obergrenze der Überkompensation abzusenken.

Im Fall der Federführung (Ziff. 7.4) teilt der Federführer den anderen betroffenen zuständigen Behörden rechtzeitig mit, welcher Betrag die Grenze der Überkompensation eines Betreibers für seine Verkehre in deren Gebieten darstellt, so dass diese im endgültigen Bewilligungsakt die Höhe des Ausgleichs entsprechend festlegen können. Hierbei erfolgt die Aufteilung des Betrags (Grenze der Überkompensation) auf die Gebiete mehrerer zuständiger Behörden im Verhältnis der Wagenkilometer in den jeweiligen Gebieten.

Soweit Teilzahlungen/Abschläge aufgrund vorläufiger Bewilligungsakte zu einer Überschreitung dieser Grenze geführt haben, sind diese Überzahlungen rückabzuwickeln (Ziff. 11.3.3 lit. d).

9 Anreizsystem gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007

Gemäß Ziffer 7 des Anhangs der VO 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung in der allgemeinen Vorschrift einen Anreiz dafür geben, dass der Betreiber einer wirtschaftlichen Geschäftsführung aufrechterhält oder entwickelt, und dass die Personenverkehrsdienste in ausreichend hoher Qualität erbracht werden. In wirtschaftlicher Hinsicht gibt diese allgemeine Vorschrift bereits insofern einen Anreiz, als kein Anspruch auf Vollkompensation der ungedeckten Kosten besteht (Ziff. 5.2).

Mittel aus dieser allgemeinen Vorschrift können nur Betreiber für die Verkehre in Anspruch nehmen, in denen die Fahrgäste die Mobilitätsgarantie NRW nutzen können. Die Mobilitätsgarantie NRW setzt den erforderlichen Anreiz zur Einhaltung von Pünktlichkeitsstandards als zentraler Qualitätsanforderung.

Soweit mit dem Betreiber in einem Qualitätssteuerungssystem außerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge vereinbart ist, dass mit dem Erreichen von bestimmten Qualitätsvorgaben finanzielle Anreize (Boni/ Mali) verbunden sind, erhöhen bzw. reduzieren diese die zulässige, angemessene Kapitalverzinsung um den entsprechenden Betrag (Ziff. 8.2.3).

10 Umsatzsteuer

Der Ausgleich (Ziff. 5) unterliegt nach Auffassung der zuständigen Behörde – wie der bisherige Ausgleich nach § 45a PBefG – nicht der Umsatzsteuer, weil er es aus strukturpolitischen Gründen den Betreibern ermöglichen soll, einen Auszubildenden zu ermäßigten Preisen anzubieten, und dabei gemäß § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW als Ausgleich zu den nicht gedeckten Kosten der Beförderung Auszubildender im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gewährt wird. Sollte sich entgegen dieser Auffassung eine Umsatzsteuerbarkeit ergeben, erhöht sich hierdurch der bewilligte Betrag nicht. Der Betreiber ist für die ordnungsgemäße steuerliche Behandlung des bewilligten Betrags verantwortlich.

11 Antrags- und Bewilligungsverfahren, Mitwirkungspflichten und Prüfrechte

11.1 Antrag

Der Ausgleich (Ziff. 5) wird nur auf Antrag gewährt. Auch in den Fällen nach Ziff. 6.4.1 genügt die Stellung eines Antrags bei der zuständigen Behörde, allerdings sind innerhalb dieses Antrags die nachstehenden Angaben jeweils getrennt für jeden öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. für die eigenwirtschaftlichen Verkehre des Betreibers zu machen.

11.1.1 Antrag – Form

Der Antrag kann nur schriftlich durch vollständige Ausfüllung eines Formblattes, das die zuständige Behörde vorgibt, gestellt werden. Ein unvollständiger Antrag wird abgelehnt, wenn der Betreiber nicht binnen einer von der zuständigen Behörde bestimmten Frist von maximal vier Wochen ab Eingang einer entsprechenden Aufforderung die von der zuständigen Behörde geforderten Unterlagen nachreicht (Versagung, Ziff. 11.3.4).

11.1.2 Antrag – Frist

Die Anträge für die Bewilligungsjahre ab 2012 sind bis zum 31.12. des jeweiligen Vorjahres zu stellen.

Wenn ein Betreiber nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift tätig wird (d.h. erstmals Verkehre nach Ziff. 2.2 im Gebiet der zuständigen Behörde aufnimmt), hat er seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme zu stellen.

Maßgeblich ist der Eingang des Antrags bei der zuständigen Behörde. Verspätet eingegangene Anträge werden nicht berücksichtigt (Ausschlussfrist).

11.2 Bewilligung – Form

Die Gewährung bzw. Versagung des Ausgleichs erfolgt durch Verwaltungsakt (Bewilligungs- bzw. Versagungsbescheid).

11.3 Bewilligungsakt und -verfahren

11.3.1 Grundsätzliche Inhalte

Im Bewilligungsakt wird die Höhe des Ausgleichs festgelegt und die Gewährung der Ausgleichszahlung geregelt, sofern nicht der Ausgleich versagt wird (Ziff. 11.3.4). Hierzu ergeht zunächst ein nur vorläufiger Bewilligungsakt (Ziff. 11.3.2). Die endgültige Regelung erfolgt durch den endgültigen Bewilligungsakt (Ziff. 11.3.3). In den Fällen nach Ziff. 6.4.1 werden für jeden öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. für eigenwirtschaftliche Verkehre jeweils ein separater Bewilligungsakt erteilt.

Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziff. 3 sowie die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß Ziff. 4.2 werden im Bewilligungsakt zur Bedingung für den Ausgleich gemacht.

Die Einhaltung der weiteren Anforderungen gemäß Ziff. 4.3 wird im Bewilligungsakt zur Auflage gemacht.

In dem Bewilligungsakt werden ferner Regelungen, z.B. in Form von Auflagen und/oder Widerrufsvorbehalten, zur Durchsetzung der weiteren Verpflichtungen der Betreiber nach dieser allgemeinen Vorschrift, insbesondere zur Durchsetzung der Nachweis- und Kooperationspflichten nach Ziff. 11.3 bis 11.6 getroffen.

Außerdem enthält der Bewilligungsakt Regelungen für den Fall seiner vollständigen oder teilweisen Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) sowie – insbesondere im Fall der Nichterfüllung von Bedingungen und für den Fall der Überkompensation – für die Rückabwicklung des Ausgleichs und von Überzahlungen.

11.3.2 Vorläufiger Bewilligungsakt

Auf den Antrag des Betreibers ergeht bis zum 31.03. des Bewilligungsjahres ein vorläufiger Bewilligungsakt. Dazu hat der Betreiber die nachstehenden Angaben und Nachweise innerhalb der Frist nach Ziff. 11.1.2 vorzulegen. Für das Bewilligungsjahr 2017 erfolgt grundsätzlich keine Anpassung bereits ergangener vorläufiger Bewilligungsakte (vgl. Ziff. 13.2).

Mit dem jeweiligen vorläufigen Bewilligungsakt wird der voraussichtliche Bewilligungsbetrag als Ausgleich (Ziff. 5) vorläufig festgesetzt und es werden auf dieser Grundlage Teilzahlungen/ Abschläge gewährt (Ziff. 12.1). Der vorläufige Bewilligungsakt steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Bescheidung (11.3.3).

Der voraussichtliche Bewilligungsbetrag wird aufgrund einer Prognose bezüglich des voraussichtlichen Anteils des jeweiligen Betreibers für den in Rede stehenden Verkehr an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6 für das Bewilligungsjahr bestimmt.

a) Voraussichtliche Erträge im Ausbildungsverkehr

Die voraussichtlichen Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr (vgl. Ziff. 6.3 bis 6.5) sind vom Betreiber vorab zu kalkulieren und mit dem Antrag anhand von Vergangenheitswerten, soweit vorhanden, plausibel dazulegen. Hierbei sind, soweit vorhanden, Einnahmenprognosen der jeweiligen Verkehrsverbünde und -gemeinschaften zu berücksichtigen und mit Antragstellung vorzulegen.

b) Voraussichtliche Zuordnung der Erträge

In den Fällen nach Ziff. 6.4.1 hat der Betreiber die voraussichtlichen Erträge den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bzw. eigenwirtschaftlichen Verkehren nach den Maßstäben von Ziff. 6.4.1 vorläufig zuzuordnen. In den Fällen von Ziff. 6.4.2 hat der Betreiber die so zugeordneten voraussichtlichen Erträge ferner auf die jeweils betroffenen Aufgabenträger und die zuständige Behörde nach den Maßstäben von Ziff. 6.4.2 vorläufig aufzuteilen. In den Fällen nach Ziff. 6.4.3 sind die voraussichtlichen Erträge nach Maßgabe von Ziff. 6.4.3 der zuständigen Behörde vorläufig zuzuordnen. Die hierfür maßgeblichen, vom jeweiligen Betreiber im Bewilligungsjahr voraussichtlich zu erbringenden Wagenkm - landesweit in Nordrhein-Westfalen sowie auf die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) in Nordrhein-Westfalen verteilt (vgl. Ziff. 6.4.2 und 6.4.3) - sind aus den dem Betreiber für das Bewilligungsjahr erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen und geltenden Fahrplänen für die Verkehre des Betreibers abzuleiten. Maßgeblich sind – vorbehaltlich lit. c) – die im Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Genehmigungen bzw. Erlaubnisse und Fahrpläne.

c) Zu berücksichtigende Angebots- und Ertragsänderungen

Soweit der Betreiber während des Bewilligungsjahres Verkehre aufnehmen, erweitern, reduzieren oder einstellen wird (Angebotsänderungen), ist dies bei der Ermittlung der Wagenkm sowie bei der Prognose der Erträge des Betreibers im Ausbildungsverkehr und ihrer Zuordnung zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bzw. eigenwirtschaftlichen Verkehren zu berücksichtigen, wenn im Zeitpunkt der Antragstellung (Ziff. 11.1) die entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge erteilt sind oder wenn bei eigenwirtschaftlichen Verkehren (Änderungs-)Genehmigungen bzw. Fahrplanzustimmungen bestandskräftig sind oder wenn Genehmigungen durch Fristablauf enden bzw. (Teil-)Entbindungen bestandskräftig vorliegen bzw. einstweilige Erlaubnisse erteilt wurden. Eine Anpassung der vorläufigen Bewilligung bei anderen unterjährigen Angebots- bzw. Einnahmenveränderungen findet nicht statt.

d) Voraussichtlicher Anteil an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW

Der voraussichtliche Anteil bzw. die voraussichtlichen Anteile des Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW wird bzw. werden auf dieser Grundlage von der zuständigen Behörde nach Ziff. 6.5 ermittelt.

e) Voraussichtlicher Bewilligungsbetrag und Teilzahlungen/Abschläge

Aus den vorstehenden Regelungen ergibt sich der jeweilige voraussichtliche Bewilligungsbetrag. Auf diesen werden nach Maßgabe des jeweiligen vorläufigen Bewilligungsaktes Teilzahlungen in Form von Abschlägen geleistet. Diese sind gemäß Ziff. 12.1 auf einen Bruchteil des voraussichtlichen Bewilligungsbetrags begrenzt. In den Fällen nach Ziff. 6.4.1 gelten diese Regeln für jeden vorläufigen Bewilligungsakt und den darin jeweils festgelegten voraussichtlichen Bewilligungsbetrag (vgl. Ziff. 11.3.1 Absatz 1 Satz 4).

f) Vorbehalte und nachträgliche abschließende Entscheidung

Die Festsetzungen und Regelungen des vorläufigen Bewilligungsaktes sind nur vorläufig und stehen unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung durch den endgültigen Bewilligungsakt nach Ziff. 11.3.3. Eine Korrektur (Erhöhung oder Reduzierung) des Bewilligungsbetrags durch den endgültigen Bewilligungsakt sowie eine Rückabwicklung etwaiger Überzahlungen durch die mit dem endgültigen Bewilligungsakt vorzunehmenden Schlussrechnung bleibt ausdrücklich vorbehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass sich nicht nur z.B. aus der Einnahmenaufteilung (vgl. Ziff. 6.3.5 und Ziff. 11.3.3), sondern unter anderem auch bei unterjährigen Angebotsänderungen und z.B. auch durch Hinzukommen oder Ausscheiden von weiteren Betreibern während des Bewilligungsjahres sowie durch eine Anpassung der maßgeblichen Rechtsgrundlagen (insbesondere § 11a ÖPNVG NRW und / oder diese Satzung) Veränderungen ergeben können.

11.3.3 Endgültiger Bewilligungsakt / Schlussabrechnung

Mit dem jeweiligen endgültigen Bewilligungsakt wird die Höhe des Bewilligungsbetrags als Ausgleich (Ziff. 5) endgültig festgesetzt. Ferner werden unter Berücksichtigung der Teilzahlungen / Abschläge ggf. noch zu leistende Nachzahlungen bzw. die Rückabwicklung von Überzahlungen geregelt (Schlussabrechnung).

a) Zeitlicher Ablauf

Der endgültige Bewilligungsakt erfolgt bzw. in den Fällen nach Ziff. 6.4.1 die endgültigen Bewilligungsakte erfolgen, nachdem die erforderlichen Daten

- zur Ermittlung des Anteils bzw. der Anteile an den Mitteln nach § 11a ÖPNVG NRW (vgl. Ziff. 6) und
- zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Ziff. 8) sowie
- zu den im Rahmen der Überkompensationskontrolle gegebenenfalls zu berücksichtigenden Boni und Mali (vgl. Ziff. 9)

endgültig vorliegen, spätestens aber zum 15.05. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres.

b) Vorgehensweise/Datengrundlage

Die zuständige Behörde ermittelt den endgültigen Anteil bzw. die endgültigen Anteile des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift und setzt diesen Betrag bzw. diese Beträge jeweils als Ausgleich endgültig fest.

Hierbei legt sie die gemäß lit. c) vom Betreiber zu erbringenden Nachweise bzw. die gemäß lit. c) von ihr festgelegten Werte zugrunde. Soweit hiernach keine endgültigen Daten vorliegen, wird der endgültige Betrag auf der Basis der vorläufigen Daten ermittelt. Soweit keine vorläufigen Daten vorliegen oder diese mit erheblichen Unsicherheiten belastet sind, kann die zuständige Behörde eine eigene Schätzung der betreffenden Werte vornehmen und auf dieser Basis den jeweiligen Betrag endgültig festlegen. Eine nachträgliche Korrektur dieses Betrags auf der Basis später verfügbarer Daten, insbesondere wegen nachträglicher Ergebnisse der Einnahmenaufteilung, findet nicht statt.

Die zuständige Behörde ermittelt den jeweiligen endgültigen Bewilligungsbetrag wie folgt: Zunächst errechnet sie auf Basis der vorgenannten Datengrundlage für alle Betreiber den oder die

jeweiligen rechnerischen Anteil oder Anteile an den Mitteln nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6.5. Sodann führt sie für alle Betreiber bzw. Verkehre, für die das nach Ziff. 7.2 erforderlich ist, gemäß Ziff. 8 die Überkompensationskontrolle unter Beachtung der Parameter nach Ziff. 7 sowie unter Berücksichtigung des Anreizes nach Ziff. 9 durch. Wenn die Überkompensationskontrolle gemäß Ziff. 7.2 auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt, legt die zuständige Behörde das Ergebnis dieser Prüfung zugrunde (vgl. lit. c). Soweit hiernach bei einem Betreiber ein rechnerischer Anteil nach Ziff. 6.5 die Grenze der Überkompensation (Ziff. 8.2) überschreitet, wird der Ausgleich insoweit auf den der Grenze der Überkompensation entsprechenden Betrag festgesetzt (Ziff. 8.3). Die verbleibende Differenz wird nach Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsaktes und – im Falle einer Rückforderung – nach Eingang des Rückforderungsbetrags bei der zuständigen Behörde für den in § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW und unter der Voraussetzung, dass mindestens 87,5 % der Gesamtmittel des betreffenden Bewilligungsjahres aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift ausgekehrt wurden, auch für den in § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW näher bestimmten Zweck weitergeleitet (vgl. § 11a Abs. 5 ÖPNVG NRW).

c) Mitwirkungspflicht des Betreibers

Der endgültige Bewilligungsakt erfordert keine erneute Antragstellung seitens des Betreibers.

Der Betreiber hat bis zum 15.03. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres der zuständigen Behörde die erforderlichen Nachweise für die Ermittlung des Betrags bzw. der Beträge nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW gemäß Ziff. 6 und für die Durchführung der Überkompensationskontrolle nach Ziffern 8 und 9 zu übergeben; im Fall von Ziff. 7.2 hat er das Ergebnis der jährlichen Überkompensationskontrolle aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mitzuteilen. In den Fällen nach Ziff. 6.4.1 sind die erforderlichen Angaben jeweils getrennt für jeden öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. für die eigenwirtschaftlichen Verkehre des Betreibers zu machen. Die erforderlichen Daten sind hierbei mit Stichtag zum 01.03. des zweiten dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres anzugeben. Hierzu hat der Betreiber insbesondere das von der zuständigen Behörde vorgegebene Formular („Nachweise für die endgültige Bewilligung“) vollständig auszufüllen.

Die zuständige Behörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Angaben überprüfen. Soweit der Betreiber seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nicht nachkommt, wird die zuständige Behörde die entsprechenden Daten aufgrund eigener Bewertungen festlegen und den Ausgleich auf dieser Grundlage festsetzen. Alternativ kann die Behörde den Ausgleich ganz oder teilweise versagen (Ziff. 11.3.4). Diese Regelung findet auch rückwirkend für das Bewilligungsjahr 2015 Anwendung. Der Betreiber hat auf Aufforderung der zuständigen Behörde die entsprechenden Daten und Nachweise zu liefern.

d) Schlussabrechnung

Ausgehend von dem jeweiligen endgültig festgesetzten Bewilligungsbetrag stellt die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der dem Betreiber gewährten und zugeflossenen Teilzahlungen/Abschläge fest, inwieweit eine Unter- oder Überzahlung erfolgt ist (Schlussabrechnung). Im jeweiligen endgültigen Bewilligungsakt wird dementsprechend eine ggf. erforderliche Nachzahlung gewährt oder die Rückabwicklung einer ggf. erfolgten Überzahlung geregelt (vgl. Ziff. 12.2).

11.3.4 Versagung des Ausgleichs

Wenn nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift der beantragte Ausgleich versagt wird, etwa im Fall der Verfristung (Ziff. 11.1) oder der Verletzung von Mitwirkungspflichten (z.B. Ziff. 11.3.3) oder weil die Voraussetzungen für eine Ausgleichsgewährung nicht vorliegen, ergeht ein Versagungsbescheid. Soweit bereits (Über-)Zahlungen aufgrund eines vorläufigen Bewilligungsaktes erfolgt sind, werden diese rückabgewickelt (vgl. Ziff. 12.2). Dasselbe gilt im Fall der Nichterfüllung von im Bewilligungsakt geregelten Bedingungen sowie im Fall der Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Bewilligungsaktes.

11.4 Darlegungs- und Nachweispflicht des Betreibers

Der Betreiber trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Er erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere bei Antragstellung (Ziff. 11.1) und durch seine Mitwirkungspflichten gemäß Ziff. 11.3.3. lit. c). Weitergehende Nachweispflichten können sich aus Ziff. 11.6 ergeben.

11.5 Anforderung weiterer Unterlagen und Prüfungsrecht der zuständigen Behörde

Die zuständige Behörde kann die vom Betreiber nach dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate und Ähnliches selbst oder durch einen von ihr bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten bzw. zu verpflichtenden Dritten prüfen lassen. Der Betreiber ist verpflichtet, auf Verlangen der zuständigen Behörde oder dem von ihr beauftragten Dritten Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

Gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW unterliegt die Verwendung der Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW durch die zuständigen Behörden der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Der Landesrechnungshof kann die Verwendung der an die Betreiber weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Betreibern prüfen. Der Betreiber ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Verpflichtungen des § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW auch für die Zeit nach Erlass des endgültigen Bewilligungsakts und im Fall eines Außerkrafttretens dieser allgemeinen Vorschrift fortgelten.

11.6 Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007

Es wird darauf hingewiesen, dass die zuständige Behörde über die aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift bewilligten Ausgleichszahlungen berichtspflichtig nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist. Betreiber, denen ein Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen. Es liegt im Ermessen der zuständigen Behörde, den Bericht im Rahmen der Vorgaben des Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu gestalten und zu entscheiden, welche Informationen in welchem Detaillierungsgrad hierzu veröffentlicht werden. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, kann die zuständige Behörde Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Betreibern einfordern.

12 Abwicklung der Zahlungen

12.1 Abschläge/Teilzahlungen

Durch den vorläufigen Bewilligungsakt (Ziff. 11.3.2) werden Abschläge/Teilzahlungen wie folgt gewährt und durchgeführt:

- Zum 15.05. des Bewilligungsjahres 70 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag, sofern der jeweilige Bewilligungsakt bestandskräftig ist.
- Zum 15.10. des Bewilligungsjahres 20 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag, sofern der jeweilige Bewilligungsakt bestandskräftig ist.
- Die Zahlung der übrigen 10 % wird im Rahmen der Schlussabrechnung geregelt (Ziff. 12.2).

12.2 Schlusszahlung bzw. Rückabwicklung

Binnen zwei Wochen nach Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsaktes (Ziff. 11.3.3) erfolgt die Schlusszahlung, soweit dem Betreiber nach der Schlussabrechnung noch Mittel zustehen.

Soweit der Betreiber nach der Schlussabrechnung eine Überzahlung erhalten hat, kann diese mit (Abschlags-)Zahlungen aufgrund einer etwaigen weiteren (vorläufigen) Bewilligung von Mitteln verrechnet werden. Andernfalls hat der Betreiber die Mittel binnen einer im endgültigen Bewilligungsakt zu bestimmenden Frist an die zuständige Behörde mittels Überweisung auf das von der Behörde anzugebende Bankkonto zurückzuzahlen; Überzahlungen sind ab Ablauf dieser Frist bis zur Rückerstattung der Überzahlung mit einem Zinssatz von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz jährlich zu verzinsen.

Eine Verzinsung im Fall der Unterzahlung findet nicht statt.

13 Inkrafttreten

13.1 Inkrafttreten

Diese Änderungssatzung/Satzung tritt gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 KrO NRW nach dem Tage ihrer Bekanntmachung in Kraft.

13.2 Anwendung für die Bewilligungsjahre 2014 bis 2017

Die Regelungen dieser Änderungssatzung der Zweiten und Dritten Satzung zur Änderung der Satzung Allgemeine Vorschrift des Rhein-Sieg-Kreises zur Weiterleitung der Ausbildungsverkehrspauschale gemäß § 11a Absatz 2 ÖPNVG NRW vom 23.08.2011 finden ungeachtet des Zeitpunkts des Inkrafttretens (Ziff. 13.1) für die Weiterleitung der Ausbildungsverkehr-Pauschale für die Bewilligungsjahre 2014 bis 2017 nach folgender Maßgabe Anwendung:

- Rückwirkende Anwendung auf endgültige Bewilligungsakte für das Bewilligungsjahr 2014 (Var. 2): Soweit für die Ausbildungsverkehr-Pauschale für das Bewilligungsjahr 2014 zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser der zweiten Änderungssatzung (Ziff. 13.1) bereits bestandskräftige endgültige Bewilligungsakte erteilt worden sind, bleiben diese endgültigen Bewilligungsakte von den Änderungen dieser Satzung unberührt.
- Rückwirkende Anwendung auf endgültige Bewilligungsakte für die Bewilligungsjahre 2015, 2016 und 2017: Den endgültigen Bewilligungsakten für die Bewilligungsjahre 2015, 2016 und 2017 werden die Bestimmungen nach Maßgabe dieser der zweiten und dritten Änderungssatzung/Satzung uneingeschränkt zugrunde gelegt (vgl. Ziff. 11.3.3.).
- Rückwirkende Anwendung auf vorläufige Bewilligungsakte für die Bewilligungsjahre 2015, 2016 und 2017: Eine Anpassung bereits erteilter vorläufiger Bewilligungsakte für die Bewilligungsjahre 2015, 2016 und 2017 findet nicht statt.

Anlage 1 zu Ziffer 3.3 der allgemeinen Vorschrift

Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (Ziff. 3.2 der allgemeinen Vorschrift) müssen gemäß § 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW ab dem 01.08.2012 gegenüber dem Referenztarif (Ziff. 3.3 der allgemeinen Vorschrift) um mehr als 20,00 % ermäßigt sein. Bei dem Vergleich von Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs mit dem Referenztarif werden ggf. vorhandene unterschiedliche Nutzbarkeiten folgendermaßen bewertet:

<i>Einschränkung der Nutzbarkeit</i>	<i>Bewertung (Abzug von der nominalen Ermäßigung, die der Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs gegenüber dem Referenztarif aufweist)* (in Prozentpunkten)</i>
Fehlende Übertragbarkeit	- 1
Fehlende Mitnahmemöglichkeit	- 1
Keine Gültigkeit nach 18 Uhr, Samstag nach 14 Uhr	- 2
Keine Gültigkeit an Sonn-/Feiertagen und an schulfreien Tagen	- 4
Eingeschränkte räumliche Nutzbarkeit	- 6

* Soweit nur eine partielle Einschränkung der Nutzbarkeit gegeben ist, wird ein entsprechend geringerer Abzug vorgenommen.

Beispiel:

Das MonatsTicket für Auszubildende weist derzeit zum Beispiel in der Preisstufe 1a nominal einen Rabatt von 20,38 %, in der Preisstufe 1b von 25,45 % gegenüber dem MonatsTicket Jedermann (= Referenztarif) auf. Laut Tarifbestimmungen gelten MonatsTicket für Auszubildende ausschließlich für den Weg zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte bzw. Schule. Diese eingeschränkte Nutzbarkeit muss bewertet und rechnerisch berücksichtigt werden. Nach vorstehender Tabelle sind bei derart eingeschränkter räumlicher Nutzbarkeit des Zeitfahrausweises für Auszubildende 6 Prozentpunkte in Abzug zu bringen. Der nominale Rabatt (Preisstufe 1a: 20,38 % bzw. Preisstufe 1b: 25,45 %) wird deshalb um 6 Prozentpunkte reduziert. Die so berechnete tatsächliche Ermäßigung beträgt für die Preisstufe 1a dann 14,38 %, für die Preisstufe 1b 19,45%.

Entsprechend diesem Vorgehen wird für alle Zeitfahrausweise die tatsächliche Ermäßigung bewertet.

Anlage 2 zu Ziff. 7.5 der allgemeinen Vorschrift

Kalkulationsblatt für das jeweilige Bewilligungsjahr

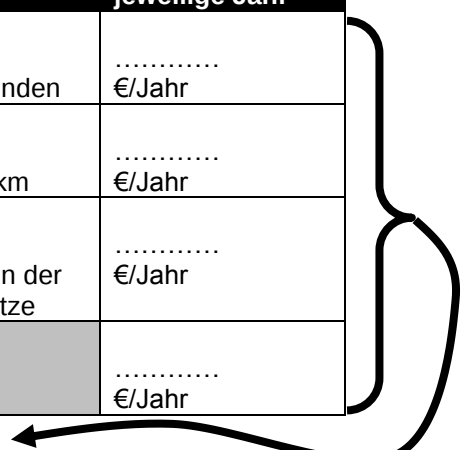
Hinweise:

Bei der Erstellung der Vorabkalkulation sind die Vorgaben aus Ziff. 7.5 und 7.6 der allgemeinen Vorschrift zu beachten.

Im Kalkulationsblatt sind die Parameter (Betrag je Kostenparameter) und die Mengen (Umfang bezogen auf den jeweiligen Kostenparameter) anzugeben.

Der Betreiber legt diese Kalkulation mit dem Antrag nach Ziffer 11.1 der allgemeinen Vorschrift vor.

Kostenparameter	Höhe	Menge	Betrag für das jeweilige Jahr
Zeitabhängige Kosten	 €/Fahrplanstunde	 Fahrplanstunden	 €/Jahr
Kilometerabhängige Kosten	 €/Nutzwagenkm	 Nutzwagenkm	 €/Jahr
Fahrzeugabhängige Kosten	 €/Fahrzeug	 Fahrzeuge in der Fahrplanspitze	 €/Jahr
Nicht variable Kosten	 €/Jahr		 €/Jahr



Zuschlag für Wagnis und Gewinn	3,09% Zuschlag zu den Kosten	 € Gesamtkosten	 €/Jahr
Summe			 €/Jahr