

# **Satzung**

**des Kreises Kleve über die Festsetzung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) als Höchstattarif**

---

---

## Inhaltsverzeichnis

**Seite**

Präambel .....	1
1. Rechtsgrundlagen und Förderzweck.....	1
2. Fördergegenstand.....	2
3. Geltende Höchstarife und Ausgleich .....	3
4. Zuwendungsvoraussetzungen .....	5
5. Art, Umfang und Bemessung der Vorauszahlung (ex ante).....	6
6. Abschließende Mittelzuscheidung (ex post) .....	6
7. Trennungsrechnung.....	7
8. Nachträgliche Kontrolle der Überkompensation .....	7
9. Anmeldung, Antragsverfahren und Antragsprüfung.....	9
10. Auszahlung, spezielle Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen.....	9
11. Schlussbestimmungen.....	10
Anlage 1 .....	12
Nachweis Anhang A .....	13
Nachweis Anhang B .....	14
Anlage 2 .....	15
3. Berechnung des Finanzierungsbetrages.....	18
Anlage 3 .....	20
Anlage 4 .....	21

---

---

## Satzung

### des Kreises Kleve über die Festsetzung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) als Höchstattarif in der Fassung der Bekanntmachung vom 11.11.2016

#### Präambel

Der Kreis Kleve und der Kreis Wesel haben mit dem Ziel, eine im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung jeweils für ihr Gebiet zu gewähren, eine Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 erarbeitet. Diese Vorschrift wird von den Kreisen jeweils einzeln für ihr Gebiet als Allgemeine Vorschrift verabschiedet, so dass sie Wirkung für das Gebiet des Kreises Kleve und des Kreises Wesel entfaltet. Der Kreistag des Kreises Kleve hat diese Satzung auf der Grundlage des § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sowie des § 5 der Kreisordnung für das Land NRW am 21.07.2011 beschlossen.

Die Allgemeine Vorschrift regelt den Ausgleich von Kosten im Ausbildungsverkehr, die nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Vor dem Hintergrund der zum 01.01.2012 anstehenden Tarifharmonisierung VGN/VRR soll durch Anwendung der gemeinsamen Allgemeinen Vorschrift für das Fördergebiet ein einheitlicher, transparenter und rechtssicherer Förderzugang für antragsberechtigte Verkehrsunternehmen gewährleistet werden.

Bis zum 31.12.2011 wird der Gemeinschaftstarif der VGN als Höchstattarif zugrunde gelegt. Auch hinsichtlich der Ermittlung der Fahrgelderlöse wird bis 31.12.2011 noch auf das Einnahmeaufteilungsverfahren der VGN abgestellt. Daneben kommt in Rahmen des Übergangstarifs bis 31.12.2011 der VRR-Tarif und das Einnahmeaufteilungsverfahren des VRR zur Anwendung (Übergangstarif VRR/VGN).

Ab dem 01.01.2012 werden der Gemeinschaftstarif und das Einnahmeaufteilungsverfahren des VRR angewandt (einheitlicher Tarif). Nur für einzelne Tarifstellen, die vom VRR nicht angeboten werden, soll der VGN-Tarif zunächst weiter seine Gültigkeit behalten. Für diesen Übergangszeitraum werden daher der VRR-Gemeinschaftstarif sowie einzelne Tarifstellen des VGN-Tarifs nebeneinander Gültigkeit haben und auch zwei Einnahmeaufteilungsverfahren parallel zur Anwendung kommen.

Soweit Fahrgeldeinnahmen aus beiden Einnahmeaufteilungsverfahren an ein Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden, sind diese für die Erlösermittlung zu addieren.

#### 1. Rechtsgrundlagen und Förderzweck

- 1.1 Rechtsgrundlagen sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO/1370/2007) sowie das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Verbindung mit den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften in ihrer jeweils geltenden Fassung. Darüber hinaus sind sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten.
- 1.2 Zur nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV soll durch diese Allgemeine Vorschrift die zweckgerechte und gleichmäßige Verwendung der Pauschalmittel für den Ausbildungsverkehr geregelt werden. Wesentliche Bezugsgröße für den Ausgleich sind die im Rahmen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe „Ausbildungsverkehr“ anfallenden Kosten.

---

Auf Grundlage der im ÖPNVG NRW in seiner jeweils geltenden Fassung vorgesehenen Pauschalierung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr („ehemalige § 45a PBefG und § 6a AEG-Mittel“) erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift ein Kostenausgleich für die Bus-Verkehrsunternehmen. Zweck dieser Vorschrift ist es, die aus der Ermäßigung von Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr fehlende Kostendeckung auszugleichen, welche den Bus-Verkehrsunternehmen aus der Anwendung rabattierter Tarife im Ausbildungsverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung entstehen. Durch die Förderung soll für die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen ein Anreiz geschaffen werden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Bereich des Ausbildungsverkehrs zu erbringen.

- 1.3 Die Antragsteller haben keinen Anspruch auf Gewährung der Zuwendung, insbesondere besteht kein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf vollständige Kompensation der erforderlichen Kosten für den Schüler- und Ausbildungsverkehr.
- 1.4 Der begünstigte Personenkreis der Auszubildenden wird in dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend den Festlegungen des § 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV) definiert.
- 1.5 Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung, rabattierte Fahrausweise im Ausbildungsverkehr anzubieten und einen funktionierenden, qualitativ gesicherten Ausbildungsverkehr gemäß Ziffer 1.2 zu gewährleisten und fortzuentwickeln.
- 1.6 Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dieser allgemeinen Vorschrift ist das Gebiet des Kreises Kleve. Der Kreis Wesel wird für sein Gebiet eine gleichlautende Satzung erlassen. Die Gesamtheit dieser Satzungen begründet ab 2012 einen einheitlichen Höchsttarif mit gleichen Voraussetzungen für das Gesamtgebiet. Für das Jahr 2011 gelten zwei Tarife nebeneinander.
- 1.7 Die Zuwendungsempfänger erhalten über die Zuwendung einen Zuwendungsbescheid. Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides sowie die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO.

## **2. Fördergegenstand**

- 2.1 Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle Bus-Verkehrsunternehmen im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers weiterzuleiten, die Verkehre nach Satz 1 betreiben.
- 2.2 Bis zu 12,5 vom Hundert der insgesamt vom Land dem Kreis Kleve zugeteilten Pauschale dürfen gemäß § 11a Abs. 3 ÖPNVG NRW zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet wer-

---

den. Von dem 12,5%-Anteil werden ab dem Jahr 2011 die mit der Abwicklung der Pauschale für die Durchführung des Höchsttarifs verbundenen eigenen Aufwendungen zum Abzug gebracht. Im Jahre 2011 werden die 12,5%-Mittel im Übrigen vollständig zur Erhöhung der 87,5%-Mittel für den Ausgleich der erforderlichen Kosten des Ausbildungsverkehrs im Rahmen des Höchsttarifs verwendet. Ab dem Jahr 2012 können die 12,5%-Mittel für andere Zwecke im Sinne des § 11a Abs. 3 ÖPNVG verwendet werden. Die Mittel können dann wahlweise auch zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Die Entscheidung, ob und in welcher Höhe eine solche abweichende Verwendung der 12,5%-Mittel erfolgt, trifft der Kreis vor Beginn des Förderjahres und teilt sie auf der Internetseite [www.kreis-kleve.de](http://www.kreis-kleve.de) interessierten Antragstellern mit. Wird eine Verwendung der 12,5%-Fördermittel für andere Zwecke als die Förderung des Höchsttarifs vorgenommen, erfolgt die Verteilung der Fördergelder jeweils im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags nach der VO 1370/2007.

- 2.3 Der vom Kreis Kleve insgesamt an die Verkehrsunternehmen zugewendete Betrag ist der Höhe nach auf die Höhe der Zuwendungen des Landes begrenzt.
- 2.4 Es besteht kein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf vollständige Kompensation der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.
- 2.5 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans ist Mindestvoraussetzung für die Förderung nach dieser allgemeinen Vorschrift. Ein Ausgleich für bestimmte Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.
- 2.6 Die Finanzierungsbeträge werden nach Ziff. 1.1 VV zu § 23 LHO als zweckgebundener Zuschuss gewährt.

### **3. Geltende Höchsttarife und Ausgleich**

- 3.1 Bis 31.12.2011 werden die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für die VGN im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif i.S.v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst
  - a. die Beförderung von Fahrgästen 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 VGN-Gemeinschaftstarifs für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs;
  - b. die Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren der VGN nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.

Das komplette VGN-Tarifwerk ist im Internetauftritt der VGN abrufbar ([www.vgn-online.de](http://www.vgn-online.de)).

---

Daneben gilt im Rahmen des Übergangstarifes VGN/VRR für das Jahr 2011 auch der VRR-Tarif als Höchsttarif.

Das komplette VRR-Tarifwerk ist im Internetauftritt der VRR AöR abrufbar ([www.vrr.de](http://www.vrr.de)).

Soweit Fahrgeldeinnahmen aus beiden Einnahmeaufteilungsverfahren an ein Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden, sind diese für die Erlösermittlung zu addieren.

- 3.2** Ab 01.01.2012 werden die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif i.S.v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Für einzelne Tarifstellen bleibt der VGN-Tarif weiterhin bestehen. Für diesen Übergangszeitraum werden daher der VRR-Gemeinschaftstarif sowie einzelne Tarifstellen des VGN-Tarifs nebeneinander Gültigkeit haben und auch zwei Einnahmeaufteilungsverfahren parallel zur Anwendung kommen. Soweit Fahrgeldeinnahmen aus beiden Einnahmeaufteilungsverfahren an ein Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden, sind diese für die Erlösermittlung zu addieren.

Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst

- a. die Beförderung von Fahrgästen 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 für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs sowie des VGN-Tarifs für einzelne Tarifstellen;
- b. den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) einen Assoziierungsvertrag mit der VRR AöR, soweit es den VRR-Tarif betrifft;
- c. die Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge und soweit es die weiterhin geltenden VGN-Tarifstellen betrifft, das Einnahmeaufteilungsverfahren der VGN.

Das komplette VRR-Tarifwerk wird zu diesem Zeitpunkt im Internetauftritt der VRR AöR abrufbar ([www.vrr.de](http://www.vrr.de)) sein. Das VGN-Tarifwerk wird im Internetauftritt der VGN unter ([www.vgn-online.de](http://www.vgn-online.de)) abrufbar sein.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Angleichung dahin erfolgen, dass ausschließlich das Einnahmeaufteilungsverfahren des VRR zur Anwendung kommt, ist nur noch diese Einnahmeaufteilung maßgeblich i.S.d. allgemeinen Vorschrift.

- 3.3** Unternehmen, die den VRR-Tarif und/oder den VGN-Tarif anwenden, haben Anspruch auf Teilnahme am jeweiligen Einnahmeaufteilungsverfahren. Ab 01.01.2012 haben die Unternehmen zusätzlich einen Anspruch auf den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) auf den Abschluss eines Assoziierungsvertrages mit der VRR.
- 3.4** Die Unternehmen, die den maßgeblichen Gemeinschaftstarif anwenden, haben Anspruch auf 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 Satzung soweit die Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im maßgeblichen Gemeinschaftstarif dies erforderlich macht.

- 
- 3.5 Soweit mit benachbarten Verkehrs- und Tarifverbänden oder Tarifgemeinschaften tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr bestehen, sind diese ebenfalls Bestandteil des VGN- oder VRR- Gemeinschaftstarifs.

## 4. Zuwendungsvoraussetzungen

- 4.1 Die Förderung kann nur unter folgenden Voraussetzungen vorgenommen werden:
- das Unternehmen wendet die Gemeinschafts- oder Übergangstarife (gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG) an oder erkennt diese zumindest als verpflichtend an,
  - die Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise spätestens ab dem 01.08.2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten.
  - Als entsprechender allgemeiner Zeitfahrausweis (Referenztarif) ist das jeweils gültige Monats-Ticket der VGN bzw. des VRR und ab 01.01.2012 des VRR gegebenenfalls unter Einberechnung der verbliebenen Tarifstellen der VGN in der jeweils im aktuellen Tarifwerk veröffentlichten Form maßgebend.
- 4.2 Nachfolgend angeführte Unterlagen gemäß **Anlage 1** sind für eine Förderung nach Ziffer 2 dieser allgemeinen Vorschrift beim zuständigen Aufgabenträger einzureichen:
- Antragsformular,
  - Gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft,
  - Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr,
  - Übersicht über die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr im Gebiet des Aufgabenträgers für das dem Förderjahr vorausgehende Jahr,
  - Eigenerklärung, dass bis zum 31.12. des Folgejahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorgelegt wird, die die Übereinstimmung mit den beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) 1370/2007 bescheinigt und eine Überkompensation gegebenenfalls ausweist.
- 4.3 Soweit das Verkehrsunternehmen Zuwendungen aus einem anderen Rechtsgrund erhält (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) muss die Finanzierung aus der ÖPNV-Pauschale ebenso wie die weiteren Zuwendungen in die Berechnung der Überkompensationskontrolle nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 integriert werden. Die Durchführung der Überkompensationskontrolle ist Teil der Prüfung und Bescheinigung, dass die Voraussetzungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 einschließlich des Anhangs eingehalten sind.
- 4.4 Die dem Kreis Kleve vom Land zugeteilten Mittel werden den antragsberechtigten Verkehrsunternehmen für die Zwecke, unter den Voraussetzungen und nach dem Verfahren dieser allgemeinen Vorschrift, die auf Grundlage der Vorgaben des ÖPNVG erstellt wurde, weitergeleitet.
- 4.5 Die Förderung nach dieser allgemeinen Vorschrift darf den Zielen des jeweils geltenden Nahverkehrsplanes des Kreises Kleve in der jeweils gültigen Fassung nicht widersprechen.

---

## 5. Art, Umfang und Bemessung der Vorauszahlung (ex ante)

- 5.1 Die Berechnung der zu gewährenden Ausgleichsleistung richtet sich nach Ziffer 2 der **Anlage 2** dieser allgemeinen Vorschrift.
- 5.2 Maßstab für den höchstens zulässigen Finanzierungsbetrag der Pauschale sind gem. § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW die Erlöse im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Vorjahres der Unternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Maßgeblich für die Zuordnung der Erlöse sind bis 31.12.2011 die Regelungen des Einnahmevertrages der VGN und für den Übergangstarif VRR/VGN der Einnahmevertrag und die Einnahmeverteilungsrichtlinie des VRR. Ab 01.01.2012 gilt auch für den einheitlichen Tarif, dass die Regelungen des VRR-Einnahmevertrages und der VRR-Einnahmeverteilungsrichtlinie sowie die damit zu addierenden Einnahmen nach dem VGN-Einnahmevertrag für die nach wie vor gültigen Tarifstellen des VGN-Tarifs maßgeblich sind. Soweit die unterschiedlichen Berechnungsmethodiken zu unverhältnismäßigen Zuwendungsanteilen an die Verkehrsunternehmen führen, kann ein Härtefallausgleich durchgeführt werden (**Anlage 2**).
- 5.3 Die Zuordnung der Erlöse der Unternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Unternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG.
- 5.4 Bei Gemeinschaftslinien erfolgt die Meldung der Betriebsleistungen durch das betriebsführende Verkehrsunternehmen.

## 6. Abschließende Mittelzuscheidung (ex post)

- 6.1 Die zugeteilten Mittel werden nachträglich auf Basis der Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 spitz abgerechnet. Der in der Abschlussrechnung nach Ziffer 2 der Anlage 2 errechnete Ausgleichsbetrag darf den sich gemäß Ziffer 3 der Anlage 2 auf Grundlage der tatsächlichen Erlössituation sich ergebenden tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag nicht überschreiten.
- 6.2 Im Rahmen der Überkompensationskontrolle, die unter Ziffer 8 geregelt ist, erfolgt auch die Bescheinigung der tatsächlich erzielten Erlöse durch den Wirtschaftsprüfer bis 31.12. des Folgejahres.
- 6.3 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 Einnahmevertrages der VGN, des VRR-Einnahmevertrages und der VRR-Einnahmeverteilungsrichtlinie in der jeweils geltenden Fassung festgelegt.
- 6.4 Die zuvor zugeteilten Mittel werden nach Abschluss des Wirtschaftsjahres anteilig auf der Grundlage der tatsächlichen Erträge nach Ziffer 5.1 im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres auf die Verkehrsunternehmen zugeschieden. Maßgeblich ist die Einnahmeverteilung der VGN und des VRR, soweit es nicht zu einer Überkompensation kommt. Die abschließende Mittelzuscheidung ist im Fall einer Zuwendung auf den Betrag begrenzt, ab dem eine Überkompensation im Sinne der Ziffer 6.2 vorliegen würde.



---

## 7. Trennungsrechnung

- 7.1 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine Trennungsrechnung auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten. Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VGN- und im VRR-Gemeinschaftstarif eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, und anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen der VGN bzw. VRR-Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Unternehmen weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden sind, welche zusätzlichen Erträge, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind. In der Trennungsrechnung werden sie als Ertrag vereinnahmt. Mittelbare und unmittelbare wirtschaftliche Vorteile sind vom Zuwendungsempfänger in der Trennungsrechnung zu berücksichtigen. Diese Angaben sind im Rahmen eines Verwendungsnachweises durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Nr. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr.1370/2007. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen. Näheres regelt die **Anlage 3** dieser Satzung.
- 7.2 Die Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt im Rahmen der Verwendungsnachweisprüfung.
- 7.3 Der Nachweis der entstandenen Kosten ist in der Trennungsrechnung in geeigneter Weise mit dem testierten Jahresabschluss des Unternehmens abzustimmen.
- 7.4 Die Berechnung aller Kosten und Erlöse erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.

## 8. Nachträgliche Kontrolle der Überkompensation

- 8.1 Ab dem 1. Januar 2011 darf die Höhe der Ausgleichsbeträge den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Erlöse des Finanzierungsempfängers entspricht (vgl. Anhang zur VO [EG] Nr. 1370/2007). Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekts werden von den nachgewiesenen Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, zunächst alle quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen abgezogen, die innerhalb oder außerhalb des Netzes entstehen, in dessen Rahmen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen. Der Restbetrag wird um den Betrag erhöht, der einem angemessenen Gewinn aus dem Restbetrag entspricht.
- 8.2 Berücksichtigungsfähig sind die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die rabattierten Tarife im Ausbildungsverkehr Gültigkeit besitzen. Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen der VGN und des VRR. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig erbrachten Betriebsleistungen nach § 42 und § 43 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Regelmäßige Einsatzfahrten, Verstärkungsfahrten und Zusatzangebote im Geltungsbereich der Regelung des § 42 und § 43 Nr. 2

---

PBefG werden berücksichtigt, wenn sie auch dem Ausbildungsverkehr gemäß Punkt 1.2 dienen. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Verkehrsunternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die rabattierten Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen. Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten oder alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der rabattierten Tarife in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erzielt werden.

- 8.3** Die zugeteilten Mittel stehen den Verkehrsunternehmen nur in der nachgewiesenen Höhe zu, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe „Schüler- und Ausbildungsverkehr“ erforderlich ist. Die Verteilung der anteiligen Pauschale an das Verkehrsunternehmen darf nicht zu einer Überkompensation im Sinne Ziffer 2 des Anhangs VO (EG) 1370/2007 bei dem Verkehrsunternehmen führen. Daher erfolgt eine Spitzabrechnung auf Grundlage des Anhangs der VO (EG)1370/2007.
- 8.4** Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Regeln des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 einzuhalten und darüber eine entsprechende Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorzulegen. Bestandteil der Bescheinigung ist auch die Angabe des Betrages durch den Wirtschaftsprüfer, ab dem eine Überkompensation vorliegen würde. Die Einzelheiten, insbesondere das Verhältnis von Kosten und Erlösen für die Berechnung des Nettoeffekts, sind in **Anlage 4** dieser allgemeinen Vorschrift geregelt.
- 8.5** Die Prüfung durch den Wirtschaftsprüfer kann als Überprüfung durch die zuständige Behörde angesehen werden. Der Prüfungsauftrag an den Wirtschaftsprüfer erfolgt im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger. Der Aufgabenträger hat das Recht, im Bedarfsfalle, insbesondere bei vorliegenden Zweifeln, die dem Testat des Wirtschaftsprüfers zugrunde liegenden Geschäftsunterlagen und Belege von den Verkehrsunternehmen anzufordern und einzusehen. Die Vertraulichkeit ist dabei von den prüfenden Personen entsprechend der Verschwiegenheitspflichten eines Wirtschaftsprüfers zu gewährleisten.
- 8.6** Ergibt sich aus der ex post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der, der über die Vorauszahlung dem Verkehrsunternehmen gewährt wurde, so besteht kein Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Die Summe aller Zahlungen ist auf die maximal bereitgestellte Zuwendung gemäß Ziffer 2.3 begrenzt.
- 8.7** Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Gemeinschaftstarif eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Ziffern 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Ziffer 7 Spiegelstrich 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im VGN bzw. im VRR das Marktrisiko tragen. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität gemäß Ziffer 7, 2. Spiegelstrich des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 ergibt sich u. a. aus den jeweils für das Verkehrsunternehmen maßgeblichen Nahverkehrsplänen.
- 8.8** Als angemessen i.S.d. VO 1370/2007 wird im Rahmen der Überkompensationsprüfung für das Jahr 2011 eine Gesamtkapitalrendite in Höhe von etwa 5 % bezogen auf das Kapital, das für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aufgewendet wird, vermutet. Diese Vermutung kann durch Vorlage von nachvollziehbaren Belegen über höhere sektorspezifische marktübliche Renditen im ÖPNV durch ein Verkehrsunternehmen widerlegt werden. Bei Änderungen des Zinsniveaus oder bei Änderungen der

---

Marktgegebenheiten im ÖPNV-Sektor sollte der Kreis die Höhe des angemessenen Gewinns neu festsetzen.

- 8.9 Zur Vermeidung von Überkompensationen sowie zur Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen sind jährlich Verwendungsnachweise zu führen.

## **9. Anmeldung, Antragsverfahren und Antragsprüfung**

- 9.1 Private und öffentliche Verkehrsunternehmen werden bei der Förderung gleich behandelt.
- 9.2 Eine Zuwendung wird nur auf Antrag auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährt. Die Förderanträge sind rechtsverbindlich zu unterschreiben. Darüber hinausgehende Nachweispflichten des Antragstellers sind entsprechend dieser allgemeinen Vorschrift, den Angaben im Antrag und im Verwendungsnachweis einzuhalten. Alle Anträge sind beim Kreis Kleve einzureichen. Der Kreis bestätigt schriftlich den Eingang von Anträgen.
- 9.3 Der Antrag ist jeweils bis zum 31.10. des dem Förderjahr vorausgehenden Jahres bei jedem zuständigen Aufgabenträger einzureichen. Änderungen, die für das Antragsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.
- 9.4 Antragsberechtigt sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Konzessionsinhaber nach § 42 PBefG im Gebiet der Aufgabenträger ÖPNV gem. § 1 ÖPNVG NRW Personenverkehrsdienste im Förderjahr betreiben. Wird eine Konzession von mehreren Verkehrsunternehmen betrieben, ist nur das Verkehrsunternehmen antragsberechtigt, das die Betriebsführerschaft inne hat. Das betriebsführende Unternehmen ist (durch den Zuwendungsbescheid) verpflichtet, den anderen Verkehrsunternehmen ihre Förderung anteilig gemäß ihrem Erlösanteil zuzuleiten. Dafür ist bei Antragsstellung anzugeben, welcher Erlösanteil auf welches beteiligte Verkehrsunternehmen entfällt.
- 9.5 Über die vorgelegten Anträge wird nur entschieden, wenn die eingereichten Antragsunterlagen vollständig vorliegen und die Zuwendungsvoraussetzungen nach Ziffer 4 erfüllt sind.
- 9.6 Gemäß Ziffer 1.2 der VV zu § 44 LHO dürfen Zuwendungen nur solchen Empfängern bewilligt werden, bei denen eine ordnungsgemäße Geschäftsführung gesichert erscheint und die in der Lage sind, die Verwendung der Mittel bestimmungsgemäß nachzuweisen. Auf der Grundlage aller vom Unternehmen vorgelegten Unterlagen ist festzustellen, ob die Gesamtfinanzierung durch das Unternehmen nach Maßgabe der Ziffer 1.2 VV zu § 44 LHO als gesichert angesehen werden kann.
- 9.7 Vor dem Hintergrund, dass die Allgemeine Vorschrift erstmalig erlassen wird, können sich die Termine für die förmliche Antragstellung und die Auszahlung der ersten Vorauszahlungsrates im Jahr 2011 verzögern. Daher kann der Kreis insbesondere für das Antragsjahr 2011 eine Fristverlängerung zulassen.

## **10. Auszahlung, spezielle Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen**

- 10.1 70 vom Hundert der Pauschale werden zum 15.05., die restlichen 30 vom Hundert zum 15.10. des jeweiligen Förderjahres aufgrund der Prognose ausgezahlt.

- 
- 10.2** Der Antrag zur Schlussabrechnung und Schlusszahlung ist bis zum 31.12. des Folgejahres zu stellen. Die Bewilligung und Schlussabrechnung mit Schlusszahlung soll von den Aufgabenträgern bis 15.05. des zweiten Folgejahres vorgenommen werden.
- 10.3** Nicht verausgabte sowie zurück erhaltene Mittel dürfen vom Aufgabenträger nur bis zu sechs Monaten nach dem Zeitpunkt des Rückerhalts für die Zwecke nach Ziffer 2 dieser allgemeinen Vorschrift weitergeleitet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt nicht verausgabte Mittel müssen dem Land erstattet werden.
- 10.4** Als Nachweis der Verwendung der Pauschale hat der Empfänger bis zum 01.08. des Folgejahres den Aufgabenträgern eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.
- 10.5** Eine Verzinsung von auf Grund der Einnahmeprognozen an die Verkehrsunternehmen über- und unterzahlten Beträge findet bis zum Zeitpunkt der Schlussabrechnung nicht statt. Danach richtet sich die Zinshöhe nach den VV zu § 44 LHO. Der zu erstattende Betrag und die Verzinsung sind in dem Bescheid festzusetzen. Der Kreis setzt dem Finanzierungsempfänger für die Zahlung des Erstattungsbetrages und der Zinsen eine Frist. Diese darf einen Zeitraum von vier Monaten nicht übersteigen.
- 10.6** Für die Vorlage der Verwendungsnachweise gelten die Bestimmungen des Zuwendungsbescheides und die Vorschriften der VV/VVG zu § 44 LHO, soweit diese Allgemeine Vorschrift nichts anderes bestimmt. Der Verwendungsnachweis ist der Bewilligungsbehörde bis spätestens zum 01.08. des auf das Förderjahr folgenden Jahres vorzulegen. Der Antragsteller hat nachträglich eine Bescheinigung, nicht älter als vom 31.12. des Folgejahres nach dem Förderjahr, beizubringen, die den Nachweis dafür erbringt, dass die Fördermittel bei Berücksichtigung als Einnahmen bei der Nettoeffektberechnung nicht zu einer Überkompensation i.S.d. von Art. 4, 6 sowie des Anhangs der VO 1370/2007 geführt haben und die Voraussetzungen des Anhangs der VO 1370/2007 eingehalten worden sind. Die Einzelheiten sind in **Anlage 4** geregelt. Im Falle einer Überkompensation werden Fördermittel zurückgefordert.
- 10.7** Die vom Wirtschaftsprüfer erstellte Trennungsrechnung ist auf Anforderung des Aufgabenträgers bereitzustellen. Bestehen seitens des Aufgabenträgers darüber hinaus berechnete Zweifel, dass eine Überkompensation des Verkehrsunternehmens nicht ausgeschlossen ist, ist der Aufgabenträger berechtigt, die Trennungsrechnung, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Zuwendung durch Erhebungen zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen.
- 10.8** Bis zum 01.08. des Folgejahres berichtet der Zuwendungsempfänger gegenüber dem zuständigen Aufgabenträger über die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Vorjahr. Der Bericht muss die Angaben nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 enthalten.
- 10.9** Die Termine für die förmliche Antragstellung und die Auszahlung der ersten Vorauszahlungsrates im Jahr 2011 gemäß Ziffer 8 kann sich wegen des rückwirkenden Erlasses der allgemeinen Vorschrift verzögern. Nach dem Ablauf der Antragsfrist eintretende Veränderungen in der Zusammensetzung der Verkehrsverbünde haben keine Auswirkungen auf die Mittelgewährung.

## **11. Schlussbestimmungen**

- 11.1** Die im Rahmen des Zuwendungsverfahrens gemachten Angaben sind im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch subventionserheblich. Subventionserhebliche Tatsachen, die

sich im Laufe der Abwicklung des Vorhabens ändern, sind den Bewilligungsbehörden unverzüglich mitzuteilen.

- 11.2** Sollte das ÖPNVG NRW abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 11.3** Die Verwendung der Pauschalen nach § 11a ÖPNVG NRW unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen.
- 11.4** Die Ausgleichsleistungen dienen dem Ausgleich der nicht gedeckten Kosten der Beförderung im Schüler- und Auszubildendenverkehr und unterliegen daher nach der geltenden Besteuerungspraxis nicht der Umsatzsteuer. Für den Fall einer zukünftigen Besteuerung dieser Ausgleichsleistungen erhöhen sich die Ausgleichsleistungen nicht automatisch.
- 11.5** Diese Allgemeine Vorschrift wird nach Ihrer Verabschiedung durch den Kreis Kleve nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht.
- 11.6** Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt bezogen auf diese Allgemeine Vorschrift durch den Kreis Kleve.
- 11.7** Diese Allgemeine Vorschrift tritt zum 01.01.2017 in Kraft.

Hinweis:

Die vorgenannten Unterlagen stehen auch im Internetangebot des Kreises Kleve zur Ansicht und zum Download zur Verfügung ([www.kreis-kleve.de](http://www.kreis-kleve.de)).

## Anlage 1

Unternehmen	Ort/Datum
Straße/ Hausnr.	Postleitzahl/Ort
Postfach	(Postleitzahl/Ort/ für Postfach)

Anschrift Bewilligungsbehörde

**Kreis Kleve  
Der Landrat  
Abt. 3.2 – ÖPNV  
Fleischhauerstrasse 10  
47533 Kleve**

### Finanzierungsantrag

für den Kostenausgleich im Ausbildungsverkehr

Auskunft erteilt	Telefon-Nr.	Telefax-Nr.
Name und Sitz des Kreditinstituts	BIC	IBAN

Die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen im Jahr \_\_\_\_\_ betragen \_\_\_\_\_.

Die gefahrenen Wagen-Kilometer im Jahr \_\_\_\_\_ betragen \_\_\_\_\_.

Die Einzelnachweise gemäß Anhang A und B sowie die Bescheinigung der VGN sowie des VRR sind beigelegt.

### Erklärungen

Die Antragstellerin/der Antragsteller erklärt, dass

- ihr/ihm die Allgemeine Vorschrift des Kreises Kleve bekannt ist und von ihr/ihm beachtet wird,
- die im Antrag einschließlich aller Antragsunterlagen gemachten Angaben vollständig und richtig sind,
- sie/er bei der Berechnung berücksichtigt hat, dass sie/er zum Vorsteuerabzug berechtigt ist (Preise ohne Umsatzsteuer),
- sie/er bis 31.12. des auf das Förderjahr folgenden Jahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers vorlegt (vgl. Anlage 4 zur Allgemeinen Vorschrift), dass die Voraussetzungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 eingehalten worden sind mit Aussage darüber, ab welchem Betrag eine Überkompensation vorliegt.

Ort, Datum

rechtsverbindliche Unterschrift

---

## Nachweis Anhang A

über den Erlös im Ausbildungsverkehr auf Linienverkehr nach § 42 PBefG

Linie	Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung erteilt am	Genehmigung endet am	Streckenlänge

a) Erlös im Ausbildungsverkehr (Linienverkehr § 42 PBefG) insgesamt:

---

b) Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr:

---

---

---

## Nachweis Anhang B

über den Erlös im Ausbildungsverkehr auf Linienverkehr nach § 43 Nr. 2 PBefG

Linie	Ausgangspunkt	Endpunkt	Genehmigung erteilt am	Genehmigung endet am	Streckenlänge

a) Erlös im Ausbildungsverkehr (Linienverkehr § 43 Nr. 2 PBefG) insgesamt:

---

b) Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr:

---

---



---

## Anlage 2

### 1. Zu gewährende Ausgleichsleistung

Der nach der Satzung zu gewährenden Ausgleichsleistung liegt der nach folgender Ziff. 2 dieser Anlage zu berechnende Ausgleichsbetrag zugrunde. Die Ausgleichsleistung ist jedoch begrenzt auf den nach folgender Ziff. 3 dieser Anlage zu berechnenden Finanzierungsbetrag nach § 11a ÖPNVG NRW. Der Ausgleichsbetrag stellt nur die Soll-Ausgleichsleistung gem. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Der Finanzierungsbetrag ist dagegen begrenzt auf die Ausgleichsleistung, die sich nach Ziff. 3 dieser Anlage ergibt.

### 2. Berechnung des Ausgleichsbetrags

#### 2.1 Ausgleichsvoraussetzungen

Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe von Ziff. 2.2 zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Ziff. 2.3 dieser Anlage zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und
2. die Unternehmen die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VGN-Gemeinschaftstarifs und des VRR-Gemeinschaftstarifs für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs in der jeweiligen Fassung anwenden oder zumindest anerkennen.
3. Die von den Verkehrsunternehmen angewendeten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen darüber hinaus die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise in ihrer Höhe spätestens ab dem 1. August 2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten.

#### 2.2 Auszubildende

Auszubildende im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind

1. schulpflichtige Personen bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres;
2. nach Vollendung des 15. Lebensjahres
  - a. Schüler und Studenten öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter privater
    - allgemeinbildender Schulen,
    - berufsbildender Schulen,
    - Einrichtungen des zweiten Bildungsweges,
    - Hochschulen, Akademienmit Ausnahme der Verwaltungsakademien, Volkshochschulen, Landvolkhochschulen;
  - b. Personen, die private Schulen oder sonstige Bildungseinrichtungen, die nicht unter Buchstabe a. fallen, besuchen, sofern sie auf Grund des Besuchs dieser Schulen oder Bildungseinrichtungen von der Berufsschulpflicht befreit sind oder sofern der

---

Besuch dieser Schulen und sonstigen privaten Bildungseinrichtungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz förderungsfähig ist;

- c. Personen, die an einer Volkshochschule oder einer anderen Einrichtung der Weiterbildung Kurse zum nachträglichen Erwerb des Hauptschul- oder Realschulabschlusses besuchen;
- d. Personen, die in einem Berufsausbildungsverhältnis im Sinne des Berufsbildungsgesetzes oder in einem anderen Vertragsverhältnis im Sinne des § 26 des Berufsbildungsgesetzes stehen, sowie Personen, die in einer Einrichtung außerhalb der betrieblichen Berufsausbildung im Sinne des § 43 Abs. 2 des Berufsbildungsgesetzes, § 36 Abs. 2 der Handwerksordnung, ausgebildet werden;
- e. Personen, die einen staatlich anerkannten Berufsvorbereitungslehrgang besuchen;
- f. Praktikanten und Volontäre, sofern die Ableistung eines Praktikums oder Volontariats vor, während oder im Anschluss an eine staatlich geregelte Ausbildung oder ein Studium an einer Hochschule nach den für Ausbildung und Studium geltenden Bestimmungen vorgesehen ist;
- g. Beamtenanwärter des einfachen und mittleren Dienstes sowie Praktikanten und Personen, die durch Besuch eines Verwaltungslehrgangs die Qualifikation für die Zulassung als Beamtenanwärter des einfachen oder mittleren Dienstes erst erwerben müssen, sofern sie keinen Fahrtkostenersatz von der Verwaltung erhalten;
- h. Teilnehmer an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbaren sozialen Diensten.

Die Berechtigung zum Erwerb von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß den Tarifbedingungen der VGN und ab 01.01.2012 der VRR sowie einzelner Tarifstellen des VGN-Tarifs hat sich der Verkehrsunternehmer vom Auszubildenden nachweisen zu lassen. In den Fällen der Ziff. 2.2 Nr. 2 Buchstaben a bis g geschieht dies durch Vorlage einer Bescheinigung der Ausbildungsstätte oder des Auszubildenden, in den Fällen der Ziff. 2.2 Nr. 2 Buchstabe h durch Vorlage einer Bescheinigung des Trägers der jeweiligen sozialen Dienste. In der Bescheinigung ist zu bestätigen, dass die Voraussetzung der Ziff. 2.2 Nr. 2 gegeben ist. Die Bescheinigung gilt längstens ein Jahr.

### 2.3 Ausgleichshöhe

Als Ausgleich wird maximal der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ertrag, der in den in Ziff. 2.1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten gewährt.

#### 2.3.1 Personen-km

Personen-Kilometer werden durch Multiplikation der Linienbeförderungsfälle mit der mittleren Reiseweite ermittelt. Die zur Ermittlung der Personen-km maßgeblichen Linienbeförderungsfälle des unter Ziff. 2.2 definierten Personenkreises ergeben sich aus der Einnahmearteilung der VGN des VRR.

Für den Zeitpunkt des Übergangs und um die Aufrechterhaltung des Schülerverkehrs in der Phase des weitgehenden Wechsels auf den VRR-Tarif zu gewährleisten, kann für die Berechnung im Hinblick auf den VGN-Tarif auch die Zahl der Beförderungsfälle in den Berechnungsmodus integriert werden, z.B. indem durch Einführung eines allgemein gültigen Fak-

tors eine Umlegung auf Linienbeförderungsfälle erfolgt. Die Verkehrsunternehmen werden untereinander eine Vereinbarung abschließen, wie sich die Linienbeförderungsfälle zueinander verhalten.

Die Ausgleichsleistungen werden aus Gründen der Gleichbehandlung sowie zur Verwaltungsvereinfachung mit der Maßgabe gewährt, dass die für das Jahr 2006 festgesetzte mittlere Reiseweite gemäß § 3 PBefAusgIV für die Ermittlung des Ausgleichsbetrags bis einschließlich des Jahres 2015 zugrunde gelegt wird.

Wurde für ein Verkehrsunternehmen im Jahr 2006 keine mittlere Reiseweite gemäß § 3 PBefAusgIV festgesetzt, so werden bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrags folgende Durchschnittswerte zugrunde gelegt:

- 5 Kilometer, wenn überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr,
- 8 Kilometer, wenn überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr)

betrieben wird.

Haben die Unternehmen nach 2006 neue Reisweitenermittlungen vorgenommen, können auch diese zugelassen werden.

Wird bei Ablauf der Festschreibung der mittleren Reiseweite nachgewiesen, dass von den Durchschnittswerten dieser mittleren Reiseweite im Ausbildungsverkehr jeweils um mehr als 25 vom Hundert (nach oben oder nach unten) abgewichen wird, sind der Berechnung des Ausgleichsbetrags die nachgewiesenen Werte zugrunde zu legen und festzuschreiben. Die Abweichung von dem Durchschnittswert für die mittlere Reiseweite ist nachzuweisen

1. auf Grund der verkauften Streckenzeithausweise nach den erfassten tatsächlichen Entfernungen oder nach den mittleren Werten der Entfernungsstufen der genehmigten Beförderungsentgelte oder
2. durch Verkehrszählung oder
3. in sonstiger geeigneter Weise.

### 2.3.2 Durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten

Für die Festlegung der pauschalen Kostensätze gemäß Ziff. 2.3 gelten die in der Anlage zur PBefAusgIV aufgeführten Kostenbestandteile. Soweit in dieser Anlage nichts anderes festgelegt ist, ist in Zweifelsfällen sinngemäß nach den Leitsätzen für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten, Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21. November 1953 (BAnz. Nr. 244 vom 18. Dezember 1953) zu verfahren; hierbei bleiben kalkulatorische Kosten, soweit sie in der Anlage nicht ausdrücklich aufgeführt sind, außer Ansatz. Die Kostensätze in Cent/Pkm werden wie folgt festgelegt:

<b>Kostensatzgruppe</b>	<b>Kostensatz in <u>Cent/Pkm</u> für das Basisjahr 2006 (letztmalige Festlegung durch das Land NRW)</b>
1. Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen oder Obussen und Omnibussen betreiben	26,05
2. Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben	20,36

---

3.	Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit bis zu 100.000 Einwohnern betreiben	17,16
4.	Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr (Überlandlinienverkehr) mit Omnibussen betreiben	12,96

Diese Kostensätze unterliegen einer jährlichen Aktualisierung. Bei der Fortschreibung der Parameter bzw. der Indexierung übernimmt der Kreis zur Vereinfachung des Verfahrens die von der VRR jährlich neu bestimmten Werte.

### 2.3.3 Erträge

Als Erträge im Sinne von Ziff. 2.3 sind die Einnahmeansprüche des unter Ziff. 2.2 definierten Personenkreises aus der Einnahmeaufteilung der VGN und des VRR, die Einnahmen aus landesweiten und verbundübergreifenden Tarifen, die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt im Ausbildungsverkehr und die von den Verkehrsunternehmen vereinnahmten Eigenanteile für Schülertickets gemäß § 97 SchulG NRW anzusetzen.

## **3. Berechnung des Finanzierungsbetrages**

### 3.1

Das Land gewährt dem Kreis Kleve aus Landesmitteln eine jährliche Pauschale. Sie beträgt im Jahr 2011 landesweit 100 Millionen EUR und ab dem Jahr 2012 jährlich landesweit 130 Millionen EUR. Der auf den Kreis Kleve entfallende Anteil ergibt sich gem. der Aufteilung in Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW.

Die Pauschale wird gemäß Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW auf die Aufgabenträger verteilt im Verhältnis des auf sie örtlich entfallenden Anteils an den landesweit für das Kalenderjahr 2008 im Jahr 2009 festgesetzten Ausgleichsansprüchen nach § 45a PBefG. Die Zuordnung der Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im Jahr 2008 insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG.

### 3.2

Der Kreis setzt den sich aus der Anlage 2a VV-ÖPNVG NRW ergebenden Vomhundertsatz der auf den Kreis Kleve entfallenden Pauschale als Ausgleich zu den Kosten ein, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 an die Verkehrsunternehmen sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Reichen diese Finanzierungsbeträge nicht aus, um sämtliche nach Ziff. 2 berechneten Ausgleichsansprüche zu erfüllen, werden diese im Verhältnis der Finanzierungsbeträge zur Summe aller nach

Ziff. 2 berechneten Ausgleichsbeträge gekürzt. Im Falle einer Änderung der Aufgabenträgerschaft sind die Anteile entsprechend anzupassen.

### 3.3

Im Jahr 2011 werden 12,5 vom Hundert der auf den Aufgabenträger entfallenen Ausbildungsverkehr-Pauschale diskriminierungsfrei anhand des Schlüssels der Ziff. 3.2 als weiteren 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 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeleinnahmen gedeckt werden, an die bedienenden öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Dabei werden die im Rahmen der Abwicklung der Verteilung anfallenden Verwaltungskosten einbehalten.

Ab dem Jahr 2012 können die 12,5%-Mittel abzüglich des Verwaltungskostenanteils für die Umsetzung des Höchsttarifs für andere Zwecke des ÖPNVG im Sinne des § 11a Abs. 3 ÖPNVG verwendet werden. Die Mittel können dann wahlweise auch zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Wird eine Verwendung der 12,5%-Fördermittel für andere Zwecke als die Förderung des Höchsttarifs vorgenommen, erfolgt die Verteilung der Fördergelder jeweils im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags nach der VO 1370.

Die Härtefallregelung des Erlasses des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 21.12.2010 kann zur Anwendung kommen.

---

## Anlage 3

Die Verkehrsunternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, haben in ihrer Rechnungslegung getrennt auszuweisen, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtungen erhalten haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind. Grundlage für die Nachweise sind die vom Verkehrsunternehmen für den Bereich Ausbildungsförderung vorzuhaltenden Trennungsrechnungen.

Im Rahmen der aufzustellenden Trennungsrechnungen müssen die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie der Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn in Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung im Sinne dieser Satzung zugerechnet werden.
- Die Kosten und Erlöse sind den jeweiligen Bereichen objektiv gerechtfertigten und einheitlich angewandten Kostenrechnungsgrundsätzen zuzuordnen. Die zugrunde gelegten Kostenrechnungsgrundsätze müssen eindeutig bestimmt sein. Über die Zuordnung der Kosten und Erlöse zu den jeweiligen Bereichen und die dabei angewandten Rechnungslegungsgrundsätze, insbesondere über die Maßstäbe über die Rechnungslegung und Vorgaben zur Transparenz Schlüsselung solcher Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Bereiche entfallen, haben die Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen. Die nachgewiesenen Kosten sind auf Basis der Bewertung des handelsrechtlichen Jahresabschlusses vorzunehmen.

Sofern die Trennungsrechnung auf Grundlage des internen Rechnungswesens ermittelt wurde, sind die Ergebnisse in geeigneter Weise zu dokumentieren. Eventuelle rechnerische Unterschiede der Kostenstellenrechnung zum testierten Jahresabschluss sind für einen Sachverständigen Dritten in angemessener Zeit nachvollziehbar darzustellen.

---

## Anlage 4

### Prüfrichtlinien zur Vorlage der Bescheinigung nach Ziffer 8.4 dieser allgemeinen Vorschrift

Grundlage der beihilferechtlichen Prüfung ist der Anhang der VO (EG) 1370/2007:

Nach Ziffer 2 dieses Anhangs darf die Ausgleichsleistung den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Punkt 1.2 und 1.5 der Satzung auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Punkt 1.2 und 1.5 mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß Punkt 1.2 und 1.5 nicht erfüllt worden wäre. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts ist nach folgendem Modell vorzugehen:

Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, die von einer oder mehreren zuständigen Behörden auferlegt wurden und die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und/oder in einer allgemeinen Vorschrift enthalten sind,

- abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird,
- abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,
- zuzüglich eines angemessenen Gewinns,

ergeben den finanziellen Nettoeffekt.

Nach Ziffer 3-6 des Anhangs des VO 1370/2007 müssen folgende Voraussetzungen eingehalten werden:

1. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Punkt 1.2 und 1.5 kann Auswirkungen auf mögliche Beförderungstätigkeiten eines Betreibers haben, die über die betreffende(n) gemeinwirtschaftliche(n) Verpflichtung(en) der Förderung des Ausbildungsverkehrs hinausgehen. Zur Vermeidung von übermäßigen oder unzureichenden Ausgleichsleistungen werden daher bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts alle positiven und negativen Netzeffekte, die kosten- und erlöswirksam sind, berücksichtigt.

Bei der Ermittlung der positiven und negativen Effekte des Höchsttarifs ist zu berücksichtigen, dass aus der Anwendung der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) des Landes NRW eine Vielzahl von Schülern auch ohne eine Rabattierung Nutzer des Ausbildungsverkehrs sind. Die Schülerfahrkostenverordnung sieht insoweit vor, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Beförderung im ÖPNV für die Schüler kostenfrei erfolgt.

- Erlösseitig ist insbesondere zu berücksichtigen, dass durch die Rabattierung eine höhere Nachfrage mit höheren Tarifeinnahmen entsteht, als ohne die Tarifiermäßigung zu erwarten wäre. Dabei sind aber nur die Effekte berücksichtigungsfähig, die nicht aufgrund der Schülerfahrkostenverordnung entstehen. Insoweit sind für die nicht freifahrtsberechtigten Schüler plausible Annahmen zu treffen.
- Kostenseitig ist zu prüfen und zu ermitteln, ob durch die Rabattierung und die hierdurch bedingte Nachfragesteigerung zusätzliche Kosten, wie etwa durch Verstärker-

fahrten, entstehen. Auch insoweit sind die Effekte auf die Wirkung der Rabattierung hin zu ermitteln, sofern der Nahverkehrsplan bestimmte Standards nicht bereits verbindlich als Mindestvorgaben vorschreibt.

2. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.
3. Führt ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes neben den Diensten, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, auch andere Tätigkeiten aus, so muss die Rechnungslegung für diese öffentlichen Dienste zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt erfolgen, wobei zumindest die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen:
  - Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt. Zu den Einzelheiten der Trennungsrechnung vgl. Anlage 3.
  - Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
  - Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.

Unter angemessenem Gewinn ist eine in dem betreffenden Sektor in einem bestimmten Mitgliedstaat übliche angemessene Kapitalrendite zu verstehen, wobei das aufgrund des Eingreifens der Behörde vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes eingegangene Risiko oder für ihn entfallende Risiko zu berücksichtigen ist. Für das Jahr 2011 ist die Spanne, innerhalb der von einem angemessenen Gewinn ausgegangen werden kann, festgelegt. Ab dem 01.01.2012 richtet sich die Höhe des angemessenen Gewinns nach der jährlichen Festsetzung durch den VRR.

#### Berechnungsschema zur Ermittlung des Finanzierungsbeitrags

Zur Verdeutlichung der nach dem Anhang durchzuführenden Berechnung ist im Folgenden noch ein Berechnungsschema abgebildet:

#### **Kosten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (vgl. Ziffer 1.2 und 1.5)**

- Positive finanzielle Auswirkungen innerhalb des Netzes
- Einnahmen aus gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung
- + Angemessener Gewinn (vgl. Ziffer 8.8)

---

**= Finanzieller Nettoausgleich**



---

**Erläuterungen:**Kosten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtung:

- Personalkosten;
- Energiekosten;
- Kosten der Infrastruktur;
- Kosten der Wartung / Instandhaltung;
- Fixkosten für Kapitalrendite;
- Sonstige Kosten.

Einnahmen aus gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung:

- Tarifeinnahmen;
- Einnahmen aus Ausgleichsleistungen;
- Einnahmen aus Erstattungsleistungen;
- sonstige Einnahmen (Allgemeine Erlöse; Vertrieb, Fahrzeugvorhaltung)

Angemessener Gewinn:

Je nach Mitgliedsstaat und Branche angemessene Kapitalrendite, wobei das seitens des Unternehmens eingegangene bzw. entfallene Risiko berücksichtigen ist. Die Grundlage für die Beurteilung der Angemessenheit des Gewinns ergibt sich aus Ziffer 8.8 der Allgemeinen Vorschrift.

Musterbescheinigung:

*„Die vom Verkehrsunternehmen im Rahmen des Zuwendungsnachweises gewährte Förderung verstößt nicht gegen das Verbot der Überkompensation nach Ziffer 2 der VO (EG) 1370/2007. Die für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes nachgewiesenen Kosten und Erlöse im Ausbildungsverkehr sowie die hierfür zugrunde gelegten Leistungsdaten entsprechen den tatsächlichen, beim Verkehrsunternehmen im Jahr JJJJ angefallenen Ist-Aufwendungen und Ist-Erträgen im Sinne der Trennungsrechnung. Die Angaben sind vollständig und richtig aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahresabschlusses des Unternehmens abgeleitet. Die nachgewiesenen Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik.*

*Im Fall einer nachträglichen Zuwendung im Ausbildungsverkehr aufgrund der ex-post-Abrechnung tritt eine Überkompensation ein, wenn ein Betrag über \_\_\_\_\_ € zugewendet wird.“*