

**Richtlinie
des Landkreises Emsland
als zuständige Behörde und Aufgabenträger nach Art. 2 lit. b) VO (EG) Nr.
1370/2007 und § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG i. V. m. § 4 Abs. 4 NNVG über die
Anwendung und Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Pflichten aus der
Anwendung der genehmigten Tarife**

Präambel

Der Aufgabenträger erlässt die Richtlinie für eine Allgemeine Vorschrift (AV). Er strebt an, diese AV in eine Satzung zu überführen. Anlass für eine AV ist die Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes zum 01.01.2017, die die bisher eigenwirtschaftlich genehmigten Tarife auf dem Gebiet des Aufgabenträgers als nicht mehr auskömmlich darstellen lässt. Deshalb spricht der Aufgabenträger ab 2017 für diese Tarife eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung aus, damit weiterhin die Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen und eine beihilfenrechtskonforme Finanzierung der VU gewährleistet sind.

1. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- 1.1 Verkehrsunternehmen (VU), die im Rahmen des in Anhang 1 genannten Gebietes des Landkreises eigenwirtschaftlichen Linienverkehr nach §§ 42 und 44 PBefG oder diesen ergänzenden oder ersetzenden Verkehr nach § 1 Abs. 3 NNVG durchführen, erfüllen auf der Grundlage des genehmigten Tarifs (siehe 1.5) gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtungen, die entsprechend der Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 und dieser Richtlinie ausgeglichen werden können.
- 1.2 Der finanzielle Ausgleich nach § 7a NNVG auf der Grundlage dieser Richtlinie wird pro Jahr auf 5.856.963,00 € (Anhang 2, Festlegung der Ausgleichsbeträge je Verkehrs-/Tarifgemeinschaft, Haustarife) begrenzt. Die Mittel werden entsprechend des Anhangs 2 und den Vorgaben des NNVG insgesamt zum Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung ausgereicht. Grundlage ist das ÖPNV-Angebot der VU im Basisjahr 2016 (z. B. Fahrplan, Linien-genehmigungen nach § 42 PBefG etc.) im Sinne von 2.1. Übersteigt die beantragte Gesamtausgleichssumme der Verkehrsunternehmen mit einem Haustarif den nach Anhang 2 zugewiesenen Ausgleichsbetrag für Haustarife, wird der Einzelanspruch des Unternehmens für den vorläufigen und endgültigen Zuwendungsbescheid im Verhältnis zur Gesamtsumme aller Ausgleichsansprüche für Haustarife gekürzt. Übersteigt die beantragte Gesamtausgleichssumme der Verkehrsunternehmen, die Mitglied einer Tarifgemeinschaft nach Anhang 2 sind, den dort jeweils zugewiesenen Ausgleichsbetrag der Tarifgemeinschaft, wird der Einzelanspruch des Unternehmens für den vorläufigen und endgültigen Zuwendungsbescheid im Verhältnis zur Gesamtsumme aller Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen dieser Tarifgemeinschaft gekürzt.
- 1.3 Zusätzlich zu den Mitteln nach 1.2. stellt der Landkreis zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung für Finanzierung des ÖPNV und für die Verbesserung des Verkehrsangebotes wie folgt Mittel zur Verfügung:

- 1.3.1 Der Landkreis führt das „Emsland Jugendticket“ als regionales Schüler- und Azubi-Ticket im Sinne von § 7e NNVG ein. Das „Emsland Jugendticket“ wird Teil der jeweils bestehenden Tarifsortimente in den Tarifgemeinschaften und ist gemeinwirtschaftlicher Höchsttarif im Sinne Ziff. 1.5. Durch die Einführung des Tarifangebots entstehen den im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen negative Netzeffekte im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Form der Kannibalisierung des Tarifsortiments für Schüler und Auszubildende sowie der Vergünstigung der Schülerbeförderung im Vergleich zur Bestellung von Schülersammelzeitkarten. Als Ausgleich für diese negativen Netzeffekte auf die Einnahmen, die aus der Einführung des „Emsland Jugendtickets“ entstehen, gewährt der Landkreis einen zusätzlichen Ausgleich in Form des Ankaufs eines pauschalierten Ticketkontingents nach Maßgabe von Anhang 7. Das Ticketkontingent wird dem in Anhang 7 definierten Berechtigtenkreis (inklusive von nach der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland berechtigten Schülern) kostenlos zum Abruf des „Emsland Jugendtickets“ bei den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Das Ausgabeverfahren wird zwischen den Tarifgemeinschaften, den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis bzw. der Emsländischen Eisenbahn GmbH geregelt. Zusätzlich stellt der Landkreis Mittel zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten, die den Verkehrsunternehmen aufgrund des notwendigen Einsatzes zusätzlicher Fahrzeuge aufgrund erhöhten Fahrgastaufkommens entstehen nach Maßgabe von Anhang 7 zur Verfügung.
- 1.3.2 Der Landkreis reicht für nicht durch (zusätzliche) Einnahmen gedeckte Kosten bei dem Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (bspw. Wasserstoff-, Elektroantrieb) auf dem Zuständigkeitsgebiet des Landkreises bei Anwendung des festgesetzten Höchsttarifs weitere Mittel nach Maßgabe des **Anhangs 8** aus.
- 1.3.3 Der Landkreis reicht einen Ausgleich für nicht durch (zusätzliche) Einnahmen gedeckte Kosten aufgrund von Verbesserungen des Verkehrsangebots bei Anwendung des festgesetzten Höchsttarifs aus. Die betroffene Verkehrsleistung und die Höhe des Ausgleichs ergeben sich aus **Anhang 8**.
- 1.4 Soweit Linienverkehre auf den Gebieten von zwei oder mehr Aufgabenträgern erbracht werden, verständigen diese sich grundsätzlich auf eine gebietsscharfe Abgrenzung zur Finanzierung dieser Verkehre aus ihrer jeweiligen Richtlinie oder sonstigen Regelwerken zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- 1.5 Gemeinwirtschaftlicher Höchsttarif
- 1.5.1 Die gemeinwirtschaftlichen Höchsttarife nach dieser Richtlinie sind die den Verkehrsunternehmen genehmigten Tarife einschließlich der Beförderungsbestimmungen.
- 1.5.2 Zusätzlich zu den gemeinwirtschaftlichen Höchsttarifen nach 1.5.1 wird das „Deutschlandticket“ i. S. d. § 9 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) und der bundeseinheitlichen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen in der jeweils aktuellen Fassung¹ (**Anhang 1a**) als gemeinwirtschaftlicher Höchsttarif für den Zeitraum vom 01.05.2023 bis zum 31.12.2025 vorgegeben. Soweit erforderlich, haben die Verkehrsunternehmen die Anwendung des Deutschlandtickets bei der zuständigen Genehmigungsbehörde anzuzeigen bzw. zu beantragen.

- 1.6 Die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf verbleiben bei den VU, die die Aufteilung der Einnahmen gemäß der Vorschrift des § 8 Abs. 3b PBefG untereinander regeln. Hinsichtlich der Einnahmen für das Deutschlandticket haben die VU an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben.
- 1.7 Verstöße des VU gegen Pflichten aus 1.5 und 2.1 und den weiteren Vorgaben nach dieser Richtlinie führen zur Rückforderung der bis dahin ausgekehrten Zuwendungen, ganz oder teilweise. Das Gleiche gilt für vorsätzlich und grob fahrlässig fehlerhafte wirtschaftliche Angaben des VU über die ökonomische Situation seiner erbrachten Verkehre, für die Zuwendungen beantragt und gewährt wurden. Für Billigkeitsleistungen i. S. v. 4.2 erfolgt die Rückforderung zudem nach der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV² inkl. der dort etwaig vorgegebenen Verzinsung.
- 1.8 Die Zuwendungsbescheide stehen unter dem Vorbehalt, dass die EU-Kommission die novellierten Vorschriften des NNVG mit dem europäischen Beihilfenrecht für unvereinbar erklärt und die Rückforderung der rechtswidrigen Beihilfen anordnet. In diesem Fall hat zwingend eine Rückforderung der Zuwendungen durch den Aufgabenträger zu erfolgen.
- 1.9 Die Gesamtsumme der Ausgleichsleistungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens nach 1.2 bis 1.3 darf den Betrag nicht überschreiten, der sich aus der Differenz zwischen Höchst- und Referenztarif des Unternehmens im jeweiligen Kalenderjahr ergibt. Verkaufte Emsland Jugendtickets werden vollumfänglich als Einnahme des Unternehmens im Höchstarif und nicht als Ausgleichsleistung behandelt.

2. Abgeltung finanzieller Nachteile nach 1.2

- 2.1 Finanzielle Nachteile aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung der AV können den VU nur dann abgegolten werden, wenn eine Rabattierung von Ausbildungsverkehren von mindestens 25 % gegenüber Zeitfahrausweisen im Nichtausbildungsverkehr mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit gemäß § 7 a Abs. 1 NNVG erfolgt. Grundlage der Ausgleichsleistungen ist das ÖPNV-Angebot des VU im Basisjahr 2016 (z. B. Fahrplan, Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG etc.). Nicht unwesentliche Verminderungen des ÖPNV-Angebotes gegenüber dem Basisjahr führen zu einer anteiligen Reduzierung der Ausgleichsleistungen für das VU.
- 2.2 Eine Abgeltung finanzieller Nachteile kann weiterhin nur erfolgen, wenn das VU dem zuständigen Aufgabenträger eine Einnahmeprognose gemäß dem Verfahren nach 2.4 oder in einer Vorabkalkulation für das Verfahren nach 2.5 die mögliche Ausgleichsbedürftigkeit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung bis zum 28.2.2017 schriftlich anzeigt.
- 2.3 Das VU hat das Verfahren zum finanziellen Ausgleich nach Nr. 2.4 zu wählen, soweit ein marktfähiger Referenztarif gegeben ist. Soweit kein marktfähiger Referenztarif zur Aufrechterhaltung der Status Quo – Verkehre in 2016 ermittelt werden kann, kann das VU aufgrund der durch die Novelle des NNVG verursachten Umbruchsituation und bereits genehmigter eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen das Abrechnungsverfahren nach 2.5 wählen.

Dieser Weg wird von Seiten des Aufgabenträgers für eine Übergangszeit eröffnet, um die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten sicherzustellen und gleichzeitig die beihilfenrechtskonforme Finanzierung der VU zu gewährleisten.

- 2.4 Das VU kann die wirtschaftlichen Nachteile anhand eines marktfähigen Referenztarifs nachweisen, der im Verhältnis zu den ausgesprochenen gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtungen als Abrechnungsgrundlage dient (Ertrag-Kosten-Vergleich). Als marktfähiger Referenztarif gilt ein Tarif, der im Endkundenmarkt der verschiedenen Marktsegmente wie Einzelkarten, Zeitkarten Jedermann, Zeitkarten Ausbildung Selbstzahler, Zeitkarten Ausbildung Schüler etc. durchgesetzt werden kann.
 - 2.4.1 Das VU hat die Marktfähigkeit des Referenztarifs nachzuweisen. Es hat hierzu den Aufgabenträgern alle Unterlagen insbesondere über Marktreichweite, erzielten Umsätze nach Gattungen und vergleichbare Raumstrukturen zur Verfügung zu stellen. Hierzu sind anhand bisheriger Verkaufszahlen (Gattungen/Tarifstufen) die Einnahmen anhand eines marktfähigen Referenztarifs und im Vergleich hierzu die Einnahmen bei Anwendung der gemeinwirtschaftlichen Höchstarife und die hieraus entstehenden finanziellen Nachteile gegenüberzustellen. Der Nachweis der erzielbaren Einnahmen bei Anwendung eines Markttarifs setzt die Berücksichtigung der Preiselastizität (Mehrnachfrage bei sinkenden Preisen) voraus. Grundsätzlich ist der branchenüblich angenommene Standardwert von mindestens -0,3 anzunehmen.
 - 2.4.2 Existieren keine deckungsgleichen Tarifangebote im Referenztarif, z. B. aufgrund abweichender Regelungen zu Tagesgültigkeit, Mitnahme, Netzgültigkeit oder auch Anwendung von Kundenbindungskarten, so sind entsprechende Vergleichbarkeiten durch Zu- und Abschläge herzustellen.
 - 2.4.3 Werden die Fahrausweise bei mehreren VU genutzt, so sind sie leistungsgerecht entsprechend der benutzten Preisstufen aufzuteilen. Beim Referenztarif kann ein Kauf getrennter Fahrausweise für die Teilstrecken unter Beachtung der Preiselastizität angenommen werden.
- 2.5. Alternativ kann das VU die finanziellen Nachteile der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch einen Kosten-Erlös-Vergleich belegen. Dieser Vergleich muss die prognostizierten Kosten und die Erlöse entsprechend der Gliederung nach Anhang 3 und Anhang 4 enthalten. Die Kosten dürfen nur Leistungen beinhalten, die unmittelbar für die Erbringung von Verkehrsleistungen zu den gemeinwirtschaftlichen Höchstarifen erforderlich sind. Die Erlöse müssen alle Einnahmen enthalten, die unmittelbar oder mittelbar diesen Kosten gegenüberstehen.

Die Kosten müssen erforderlich sein und dem Grundsatz sparsamer und wirtschaftlicher Mittelverwendung entsprechen und dürfen analog § 4 der Verordnung PR Nr. 30/53 über Preise bei öffentlichen Aufträgen (VO PR 30/53) die marktüblichen maximalen Kosten für öffentlichen Personenverkehrsdienste nicht überschreiten.
- 2.6. Als Gewinn gelten für die Abrechnungsverfahren nach 2.4 und 2.5 alternativ als angemessen
 - a. 20 % Umsatzrendite auf die am Markt erzielten Fahrausweisumsätze (Jedermann-Tarife sowie Schülerzeitkarten im Freiverkauf)

- b. 15 % Eigenkapitalrendite. Das benötigte Eigenkapital bemisst sich dabei zu 20 % am Immobilien- und Fahrzeugwert, sowie eines Monatsumsatzes
- c. 6 % Umsatzrendite auf den gesamten Umsatz.

Zusätzlich gilt der unter 4.3 genannte Anteil von Kosteneinsparungen als angemessener Gewinn.

Das VU kann nachweisen, dass aufgrund der besonderen individuellen Situation ein anderer Gewinn als angemessen gilt und in der Branche durchsetzbar ist.

3. Vorabkalkulation und vorläufige Festsetzung des Ausgleichs nach 1.2

- 3.1 Der Aufgabenträger prüft die Einnahmeprognose nach 2.4 oder die Vorabkalkulation nach 2.5. Rückfragen sind durch die VU zeitnah umfassend und wahrheitsgemäß zu beantworten. In der Einnahmeprognose nach 2.4 sind die bisher verkauften Stückzahlen im Startjahr 2016 (Gattungen/Preisstufen), die bisher angewandten Tarife und die Berechnung einschließlich des marktfähigen Referenztarifs darzustellen.
- 3.2 Auf der Grundlage der Prüfungen legt der Aufgabenträger den Ausgleich für das Kalenderjahr mittels vorläufigen Zuwendungsbescheid fest. Soweit von den Angaben des VU abgewichen wird, wird das VU angehört.
- 3.3 Die Ausgleichsbeträge werden zu folgenden Daten auf das vom VU benannte Konto geleistet:
 - a. 15.5. 50 % des Jahresbetrags
 - b. 15.10. 40 % des Jahresbetrags
 - c. nach Schlussabrechnung im Folgejahr 10 %
- 3.4 Etwaige Nachzahlungen oder Überzahlungen werden bei Fortführung der allgemeinen Vorschrift ab 2018 in der nachfolgenden Abschlagszahlung verrechnet. Hilfsweise werden sie bis zum 30.4. des Folgejahrs ausgeglichen.

4. Abgeltung finanzieller Nachteile nach 1.3.1 und 1.5.2

- 4.1 Abgeltung finanzieller Nachteile nach 1.3.1
 - 4.1.1 Der Ausgleich für die Einführung des „Emsland Jugendtickets“ und der kostenlosen Zurverfügungstellung für den Berechtigtenkreis erfolgt durch den Ankauf eines pauschalierten Ticketkontingents. Die Veranschlagung basiert auf einem Vergleich der Einnahme- und Kostensituation bei den Verkehrsunternehmen im Schülerverkehr vor und nach Einführung des „Emsland Jugendtickets“ unter Berücksichtigung der Auswirkungen eines verbundweiten Tarifangebots vor dem Hintergrund der unterschiedlichen demografischen und raum- bzw. siedlungsstrukturellen Gegebenheiten im Landkreis.
 - 4.1.2 Das Ticketkontingent steht dem Berechtigtenkreis im Sinne von Anhang 7 zu einem Gültigkeitsdatum ab dem 01.08. des jeweiligen Jahres zur Verfügung. Die Bezahlung des Kontingents erfolgt jeweils bis zum 10. jeden Monats – beginnend mit dem 10.08. des jeweiligen Jahres – in Höhe eines Zwölftels des Gesamtkontingentwertes gemäß Anhang 7 auf die von den Tarifgemeinschaften zu benennenden Konten.

- 4.1.3 Die Bezahlung der Kontingente erfolgt brutto inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer zum jeweiligen genehmigten Tarif des „Emsland Jugendtickets“.
- 4.2 Abgeltung finanzieller Nachteile nach 1.5.2 (Deutschlandticket)
- 4.2.1 Der Landkreis reicht die ihm vom Land Niedersachsen auf Grundlage der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV zugewiesenen Mittel zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket nach Maßgabe der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV an die Verkehrsunternehmen aus, die für das betroffene Jahr nicht bereits auf anderweitigem Weg (bspw. über öffentliche Dienstleistungsaufträge oder andere allgemeine Vorschriften etc.) einen Ausgleich für die Tarifierkennung erhalten oder für die jeweiligen Personenverkehrsdienste selbst kein wirtschaftliches Risiko tragen (bspw. aufgrund sog. Bruttoverträge).
- 4.2.2 Die Gewährung der Billigkeitsleistungen nach der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV erfolgt anhand der nach der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV ermittelten ausgleichsfähigen Mindereinnahmen und nicht gedeckten Kosten je Verkehrsunternehmen an die Verkehrsunternehmen. Die Billigkeitsleistungen sind begrenzt auf die in der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV genannten Ausgleichstatbestände hinsichtlich der verminderten Fahrgeld- und Fahrgeldersatzeneinnahmen sowie nicht gedeckten Ausgaben unter Abzug der ersparten Aufwendungen bezogen auf die Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets. Sollten die vom Land Niedersachsen nach der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV zur Verfügung gestellten Ausgleichsleistungen in einem Kalenderjahr nicht ausreichen, um alle ausgleichsfähigen Schäden im Sinne von Satz 1 zu decken, erfolgt eine anteilige prozentuale Kürzung der Billigkeitsleistung je Verkehrsunternehmen. Sollten die vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichen, wird der Landkreis die Tarifpflicht nach 1.5.2 für das Deutschlandticket aufheben und seine Zustimmung zur Aufhebung der Tarifgenehmigung in Bezug auf das Deutschlandticket erteilen.
- 4.2.3 Zuwendungsvoraussetzung für die Billigkeitsleistungen nach der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV ist, dass das jeweilige Verkehrsunternehmen die Vorgaben zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket sowie die damit einhergehenden Pflichten einhält. Hierzu haben die Verkehrsunternehmen insbesondere die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmearteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildete EAV-Clearingstelle oder bei Übergang dieser Funktion an die D-TIX GmbH & Co. KG zu melden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats.

Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024 und für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2025; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

- 4.2.4 Die Billigkeitsleistungen nach der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV werden nach dem den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV entsprechenden Verfahren gewährt. Der Landkreis erlässt für das Antragsverfahren ein gesondertes Antragsformular auf Basis der Regelungen der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV. Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

5. Anreiz für eine wirtschaftliche Geschäftsführung und Qualität im ÖPNV

- 5.1 Das Verfahren zur Ausgleichsgewährung muss nach Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 einen Anreiz für die Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und für die Qualität im ÖPNV bieten.
- 5.2 Soweit der Ausgleich nach Nr. 2.4 erfolgt, so trägt das VU das volle Ertragsrisiko aus den Fahrgelderlösen. Dies ist sowohl ein Anreiz zur Steigerung der Qualität zwecks Gewinnung von Fahrgästen und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.
- 5.3 Soweit der Ausgleich nach Nr. 2.5 erfolgt, so erfolgt der Anreiz dadurch, dass bis zum Erreichen des Schwellenwertes nach Nr. 3.3 auch bei Nachfrageänderungen keine Verrechnung erfolgt (partiell Nachfragerisiko). Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit wird dem VU bei Kostensenkungen gegenüber der Vorkalkulation bei gleichbleibendem Leistungsvolumen ein Anteil von 50 % der Kostensenkung als Einbehalt außerhalb der Prüfung zur Überkompensationskontrolle und zusätzlich zum angemessenen Gewinn zugebilligt.

6. Ex-post Kontrolle

6.1 Verfahren nach 2.4

- 6.1.1 Nach Abschluss eines Kalenderjahres, spätestens jeweils zum 28.2. hat das VU im Verfahren nach 2.4 die erzielten Umsätze zum genehmigten Tarif nach Gattungen und Preisstufen gemäß einem bereitgestellten Abrechnungsformular zu berichten.

- 6.1.2 Das Unternehmen hat anhand seiner Kosten nach 5.1.3 nachzuweisen, dass keine beihilfenrechtliche Überkompensation gemäß den Regelungen des Anhangs der VO EG 1370/2007 vorliegt. Insbesondere ist der finanzielle Nettoeffekt des VU wie folgt zu ermitteln:

- a. Einnahmeausfälle aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung im Vergleich zum marktfähigen Referenztarif
- b. Feststehende unmittelbare Mehrkosten aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung (z. B. Fahrscheindrucker), die bei einer eigenwirtschaftlichen Erbringung nicht angefallen wären

- c. Fiktive Mehreinnahmen aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung gegenüber einem angewandten marktfähigen Referenztarif (Prognose der Preiselastizität)
- d. Etwaige Kostenerhöhungen aufgrund der Mehrnachfrage wegen der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung (z. B. Einsatz zusätzlicher Busse) bis zur Grenze der Mehrerträge aufgrund des angewandten Tarifs

6.1.3 Durch Tarifeinnahmen, sonstige auf die Verkehrserstellung zuzurechnende Erlöse, Ausgleichsleistungen nach SGB IX und Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie dürfen nur Kosten gedeckt werden, die der gemeinwirtschaftlichen Pflicht zuzurechnen sind. Dies sind insbesondere die Erstellungskosten der Verkehrsleistung einschließlich der Vertriebs- und Marketingkosten. Gemeinkosten sind angemessen nach ihrem Nutzungsanteil gegenüber anderen Tätigkeiten zu schlüsseln. Weiterhin dürfen die Erträge zur Deckung eines angemessenen Gewinns verwandt werden.

6.2 Verfahren nach 2.5

Sofern das VU einen Ausgleich auf der Grundlage von 2.5 erhält, so hat das VU jeweils bis zum 28.2. eines jeden Jahres über die erbrachte Leistung und die dabei entstandenen Kosten nach derselben Gliederung wie in der Vorabkalkulation zu berichten. Kostenerhöhungen führen nicht zu einem erhöhten Ausgleich, Kostenreduzierungen führen unter Beachtung von Nr. 4.3 zu einem reduzierten Ausgleich. Verluste eines VU aufgrund von Schadensfällen in einem Abrechnungsjahr können mit den Gewinnen in den nachfolgenden fünf Jahren verrechnet werden.

6.3 Nachweisverfahren für Billigkeitsleistungen nach 4.2 (Deutschlandticket)

Für Billigkeitsleistungen nach 4.2 sind die Vorgaben der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV, insbesondere die Vorgaben zur Bestimmung und Ermittlung der ausgleichsfähigen Mindereinnahmen bzw. nicht gedeckten Ausgaben sowie die Pflichten zum Nachweis der tatsächlich entstandenen Mindereinnahmen, nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen zu beachten und einzuhalten. Der Nachweis hat für das Jahr 2023 bis zum 31.12.2024, für das Jahr 2024 bis zum 31.12.2025 und für das Jahr 2025 bis zum 31.12.2026 zu erfolgen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen, eine Bescheinigung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2023 bzw. 2024 bzw. 2025 sowie die die Anzahl der Abonnenten zu den relevanten Stichtagen (30.04.2023 und 31.01.2024 für das Jahr 2023 bzw. 31.12.2023 und 31.01.2025 für das Jahr 2024 bzw. 30.04.2023 und 31.01.2026 für das Jahr 2025) beizufügen. Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 5.4.1.1 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2025 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen. Soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 5.4.4 Satz 6 Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2025 geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen.

Der Landkreis kann weitergehende Vorgaben für die Führung des Nachweises machen sowie die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie weitergehender Anforderungen anderer Stellen (bspw. der Bewilligungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH), der EU-Kommission oder des Niedersächsischen Landesrechnungshofes) erforderlich ist. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dem Landkreis, die nach der jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV geforderten Informationen zu übermitteln.

6.4 Bestätigung fehlender Überkompensation durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater

6.4.1 In den Verfahren nach 2.4 und 2.5 legt das VU eine Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters über die Einhaltung der Regelungen des Anhangs nach VO (EG) Nr. 1370/2007 mit Blick auf die Kosten und Erlöse und angemessenen Gewinn des VU sowie der Richtigkeit der Abrechnung vor. In der Bestätigung ist die Ausgleichssumme für das Abrechnungsjahr enthalten (finanzieller Nettoeffekt), die sich bei Anwendung der AV ergibt. Hinsichtlich der Billigkeitsleistungen nach 4.2 (Deutschlandticket) ist der finanzielle Nettoeffekt begrenzt auf die positiven oder negativen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart. Im Hinblick auf die Vertriebsmehrkosten wird geprüft, ob die Voraussetzungen der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle. Die Einhaltung dieser Voraussetzungen ist separat nach den Regelungen der für das jeweilige Kalenderjahr jeweils geltenden Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV auszuweisen.

6.4.2 Die Bestätigung für das Verfahren nach 2.4 ist in Form eines nachvollziehbaren schriftlichen Berichts zu fassen, der auch Stellung zum angewandten Referenztarif und den Auswirkungen dieses fiktiven Tarifs auf die Nachfrage nimmt.

6.4.3 Der Bestätigung in dem Verfahren nach 2.5 wird die Endabrechnung auf der Grundlage 5.3 beigelegt. Der Prüfer hat zu bestätigen, dass alle abgerechneten Leistungen erbracht wurden.

6.4.4 Soweit das VU andere Tätigkeiten außerhalb der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durchführt, ist für die Verfahren nach 2.4 und 2.5 ein Testat eines Wirtschaftsprüfers oder eine Bestätigung eines Steuerberaters zur Trennungsrechnung gemäß Nr. 5 des Anhangs der VO EG 1370/2007 vorzulegen.

6.4.5 Die vorstehenden Bestätigungen und Nachweise sind im Rahmen der Schlussabrechnung vorzulegen.

6.5 Der Aufgabenträger kann durch Fachgutachter nach Vorlage einer Vertraulichkeitserklärung oder durch Wirtschaftsprüfer beim VU eine Prüfung durchführen, soweit dieses nach Auffassung des Aufgabenträgers zur Nachvollziehbarkeit der Höhe der Kosten, Abweichungen zwischen Vorkalkulation und Abrechnung, eines speziellen Referenztarifs oder eines unternehmensindividuellen Gewinns erforderlich ist.

- 6.6 Nach erfolgter Prüfung der Schlussrechnung erfolgt der endgültige Zuwendungsbescheid für das Abrechnungsjahr.

7. Schlussbestimmungen / Ermächtigung des Landrats

- 7.1 Den VU ist bekannt, dass der Aufgabenträger allen Verkehrsunternehmen gleichmäßig und diskriminierungsfrei Zugang zu den Leistungen nach dieser Richtlinie u. a. gemäß Art. 3 Abs. 1 GG gewähren muss. Die Richtlinie und die Referenztarife werden deshalb in dem Amtsblatt und auf der Homepage des Aufgabenträgers veröffentlicht. Die Anforderung an einen diskriminierungsfreien Marktzugang beinhaltet auch Auskunft über mögliche Ausgleichsleistungen im Zuge von Ausbildungszeitfahrausweisen, die von öffentlichen Stellen ganz oder teilweise finanziert werden. Der Aufgabenträger wahrt aber die Geschäftsgeheimnisse der Verkehrsunternehmen in Bezug auf entstandene Kosten und erzielte sonstigen Erlöse.
- 7.2 Der Landrat wird – unbeschadet der vorstehenden Regelungen – ermächtigt, Fortschreibungen und Ergänzungen hinsichtlich der Anhänge 2, 3, 4 und 7 vorzunehmen sowie den Anhang 8 nach Maßgabe der Beschlussfassung(en) des Kreistags und die Vordrucke für das Antrags- und Bewilligungserfahren für den Ausgleich nach 4.2 (Deutschlandticket) zu erstellen und fortzuschreiben und dieser Richtlinie beizufügen. In diesen Fällen bringt der Landrat dem Kreistag die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen in der nächsten Kreistagssitzung zur Kenntnis.
- 7.3 Die nach dieser Allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen sind Subventionen im Sinne von § 264 StGB. Bei den jeweils zum Erhalt des Ausgleichs zu machenden Angaben handelt es sich um subventionserhebliche Tatsachen i. S. d. § 264 StGB. Subventionsbetrug ist gem. § 264 StGB strafbar.

- Anhang 1: Räumliche Gültigkeit des gemeinwirtschaftlichen Höchsttarifs auf dem Gebiet des LK Emsland (Karte)
- Anhang 1a: Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket
- Anhang 2: Übersicht der Ausgleichsbeträge nach Verkehrs-/Tarifgemeinschaften, Haustarif
- Anhang 3: Vorabkalkulation Kosten gemäß Verfahren nach 2.5
- Anhang 4: Erlöse gemäß Verfahren nach 2.5
- Anhang 5: Genehmigte Tarife (werden zurzeit angepasst und mit der Richtlinie im Amtsblatt des Landkreises veröffentlicht)
- Anhang 6: Referenztarife (werden zurzeit angepasst und mit der Richtlinie im Amtsblatt des Landkreises veröffentlicht)
- Anhang 7: Ausgleich nach 4
- Anhang 8: Ausgleich nach 1.3.2

Meppen, 16.12.2024

LANDKREIS EMSLAND

Burgdorf
Landrat

-
- ¹ Die jeweils gültigen Tarifbestimmungen werden unter folgender Internetadresse veröffentlicht: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>. Die Beschlüsse des Koordinierungsrates sind maßgebend.
- ² Für das Jahr 2023 ist dies die; Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023) Erl. d. MW v. 2. 5. 2023 — 30250-2209 — VORIS 93200;
für das Jahr 2024 ist dies die „Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024) Erl. d. MW v. 12.12.2023 — 30250-2209 — VORIS 93200;
für das Jahr 2025 ist dies die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2025) — 30250-2209 — VORIS 93200
-

Hinweis:

Die Anhänge 1 – 8 sind im Internet unter www.emsland.de (Wirtschaft und Struktur/Auto und Mobilität/ÖPNV) veröffentlicht.

– veröffentlicht im Amtsblatt des Landkreises Emsland Nr. 35/2024 am 30.12.2024 –