



Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR
über die Festsetzung des NRW-eTarifs
im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-
Ruhr (VRR)
als Höchsttarif
(NRW-eTarif-Richtlinie - NRW-eTarif-RL-)

vom XX. Dezember 2021

Präambel.....	2
1 Zuständigkeit.....	2
2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)	2
3 Geografischer Geltungsbereich	3
4 Gegenstand der Förderung, Verhältnis zwischendieser Richtlinie und ÖDA.....	3
5 Begriffsbestimmungen.....	3
6 Ausgleichsberechtigte	Fehler! Textmarke nicht definiert.
7 Antragsverfahren.....	5
8 Berechnung derAusgleichshöhe	6
9 Bewilligungsverfahren	7
10 Auszahlung der Ausgleichsleistung, Überzahlung	9
11 Verwendungsnachweis	9
12 Überkompensationskontrolle	9
13 Anreizregelung	10
14 Schlussbestimmungen	10

Präambel

Um eine Vereinfachung der tariflichen Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen und damit Neukunden zu gewinnen, haben das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und die Tariforganisationen in NRW die landesweite Einführung von eTarifen in NRW vereinbart.

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erlässt hiermit

- auf der Grundlage des „Memorandum of Understanding“ vom 2. Dezember 2020 und nach § 14 ÖPNVG NRW

- auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 5 ZVS und § 9 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)

- mit Beschluss des Verwaltungsrates vom XXX (Drucksache XXX)

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

1 Zuständigkeit

Dem VRR obliegt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 ÖPNVG NRW die Aufgabe, auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV innerhalb des Gebietes seiner Mitglieder hinzuwirken. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV haben die Mitglieder des VRR diesem nach Maßgabe des ÖPNVG NRW freiwillig die Aufgabe der Durchführung der Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste in Zusammenhang mit der Durchführung öffentlicher Personenverkehrsdienste nach dem PBefG auf der Basis von Art. 8 Absatz 2 bzw. Art. 3 und 5 VO 1370/2007, der sonstigen europarechtlichen Vorschriften und der einschlägigen Vorschriften des PBefG (Finanzierung des ÖPNV) zur Wahrung im eigenen Namen übertragen (Delegation). Näheres regeln die Zweckverbandssatzung des VRR, die Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR (Finanzierungsrichtlinie) sowie die entsprechenden Richtlinien.

2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)

Durch diese Richtlinie wird der NRW-eTarif als Höchsttarif i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 festgesetzt. Die bei den Ausgleichsberechtigten entstehenden nicht gedeckten Kosten durch den NRW-eTarif werden maximal bis zur Grenze des finanziellen Nettoeffekts ausgeglichen.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst

- a) die Beförderung von Fahrgästen mit dem NRW-e-Tarif im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 12 AEG (SPNV) sowie im Linienverkehr mit Straßenbahnen und O-Bussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG (ÖSPV) mit Quelle und Ziel im Geltungsbereich dieser Richtlinie zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs.
- b) den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR;

- c) die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.

Das komplette VRR-Tarifwerk ist im Internetauftritt der VRR AöR abrufbar (www.vrr.de).

3 Geografischer Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt im gesamten Gebiet des Zweckverbands VRR zuzüglich des Gebiets des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein.

4 Gegenstand der Förderung, Verhältnis zwischen dieser Richtlinie und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

- 4.1 Die durch die VRR AöR den Ausgleichsberechtigten gewährte Ausgleichsleistung erfolgt zur Deckung der durch die Anwendung des NRW-eTarifs bedingten nicht gedeckten Kosten. Die VRR AöR beachtet die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union durch eine transparente und diskriminierungsfreie Gewährung von Ausgleichsleistungen sowie eine auf den Nettoeffekt aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Ausgleichsleistungen.
- 4.2 Sofern ein Ausgleichsberechtigter sowohl unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, als auch über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag verfügt, der die Anwendung des NRW-Tarifs verbindlich vorgibt, soll bezüglich des Ausgleichsanspruchs diese Richtlinie vorrangig gelten.

5 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- a) **„EA-Organisationen“**: Organisationen, die für die jeweilige regionale Einnahmenaufteilung zuständig sind; dies sind die Verbundgesellschaften der Verkehrsverbände (VRR, VRS, AVV), Verkehrsgemeinschaften (OWL V, VPH, VGWS, WTG) und Tarifgemeinschaften (TG ML/RL).
- b) **„Erlösverantwortliche“**: Erlösverantwortliche sind Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger, denen die Fahrgelderlöse für die von ihnen erbrachten bzw. von ihnen beauftragten Verkehrsleistungen wirtschaftlich zustehen.
- c) **„eTarife in NRW“**: Die eTarife in NRW (AVV-eTarif, VRR-eTarif, VRS-eTarif, WT-eTarif, NRW-eTarif) sind digitale, entfernungsbasierte Tarifangebote in Nordrhein-Westfalen. Der Preis je Fahrt eines Fahrgastes wird auf Basis von Grundpreisen und Arbeitspreisen je angefangenem Luftlinienkilometer berechnet. Die Erfassung des Weges, den ein Fahrgast zurücklegt, erfolgt über das kundeneigene geeignete digitale Medium (z. B. Smart-Phone).
- d) **„Kragen-Relationen“**: Eine Kragen-Relation liegt vor, wenn die geometrische Strecke der Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW zwischen Start und

Ziel (Luftlinie) mehr als einen der Tarifräume Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder Westfalentarif (WT) berührt und die Relation zwischen Start und Ziel einem konventionellen Tarif der regionalen Tariforganisationen AVV, VRR, VRS oder WT unterliegt.

- e) **„Minder- / Mehreinnahme“**: Negatives bzw. positives Delta zwischen realisierter Brutto-Einnahme für die Fahrt eines Fahrgastes bzw. für den Deckelzeitraum gemäß Tarifbestimmungen und möglicher Brutto-Einnahme mit alternativer Tarifierung. Als alternative Tarifierung kommt der Preis mit Regelfahrausweisen für die gleichen Relationen zur Anwendung. Regelfahrausweise sind
- für NRW-Relationen: SchöneReiseTicket ohne Ansatz einer Bahncard
 - für Verbund-Binnenrelationen: regionaler eTarif unter Ansatz möglicher Fahrtendeckel
 - für Kragen-Relationen: Verbund-EinzelTickets.
- f) **„NRW-24h-Preisdeckel“**: Der NRW-24h-Preisdeckel begrenzt den Gesamtfahrtpreis für alle in diesem Zeitraum fallenden Fahrten eines Fahrgastes auf eine maximale Höhe.
- g) **„NRW-eTarif“**: Der NRW-eTarif ist einer der eTarife in NRW. Er stellt einen gemeinsamen tariflichen Rahmen mit landesweit gleichen grundlegenden Preisbildungsregeln und einem einheitlichen NRW-Preisdeckel dar, wobei die Arbeitspreise zwischen den Tarifräumen in Nordrhein-Westfalen variieren können. Einzelheiten ergeben sich aus den Tarifbestimmungen über den NRW-Tarif in der jeweils gültigen Fassung.
- h) **„NRW-Relationen“**: Eine NRW-Relation liegt vor, wenn die Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW durchgeführt wird und es sich nicht um eine Verbundbinnen- oder Kragen-Relation handelt.
- i) **„Startphase“**: Die Startphase beginnt mit Einführung der eTarife in NRW. Sie wird beendet durch Beschluss der Landesarbeitsgruppe Einnahmen Abrechnung (LAG E/A).
- j) **„Tariforganisationen“**: Organisationen, die für die jeweilige regionale Tarifgestaltung zuständig sind; dies sind die Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und WestfalenTarif GmbH (WTG).
- k) **„Verbund-Binnenrelationen“**: Eine Verbund-Binnenrelation liegt vor, wenn die geometrische Strecke der Fahrt eines Fahrgastes mit einem eTarif in NRW zwischen Start und Ziel (Luftlinie) nur einen der Tarifräume Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder WestfalenTarif (WT) berührt. Hierbei können Abschnitte der Luftlinie außerhalb von Nordrhein-Westfalen verlaufen oder Start bzw. Ziel außerhalb von Nordrhein-Westfalen liegen.
- l) **„Verbund-Preisdeckel“**: Räumliche, relationsbezogene und/oder zeitliche Begrenzung der maximalen Fahrpreishöhe innerhalb einer Tariforganisation gemäß den dort geltenden Tarifbestimmungen für den jeweiligen regionalen eTarif in NRW.

- m) „**Verkehrsunternehmen**“: Öffentliche und private Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die Personenbeförderungsleistungen gemäß § 2 Abs. 12 AEG bzw. § 42 PBefG auf dem Gebiet der VRR AöR durchführen oder die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen.

6 Ausgleichsberechtigte

6.1 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie werden

- a) Verkehrsunternehmen, die
- den Nachweis der vertraglichen Verpflichtung zur Anwendung des NRW-eTarifs und zur Einhaltung der Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs sowie der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW in der jeweils gültigen Fassung erbringen,
 - als erlösverantwortlicher Abrechnungspartner direkt oder indirekt über die EA-Organisationen an der NRW-Einnahmenaufteilung teilnehmen und
 - die Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans einhalten;
- b) erlösverantwortlichen Aufgabenträgern, die den Nachweis erbringen, dass sie die Anwendung des NRW-eTarifs und die Einhaltung der Tarifbestimmungen des NRW-eTarifs sowie der Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW in der jeweils gültigen Fassung durch Abschluss des Kooperationsvertrags über den NRW-Tarif sichergestellt haben,

gewährt.

- 6.2 Im Fall von Gemeinschaftskonzessionen sind die Gemeinschaftskonzessionäre jeweils anteilig entsprechend ihres Leistungsanteils in Wagen-/Zugkilometern ausgleichsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung gem. § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen Betreiber übertragen ist.
- 6.3 Im Fall der Betriebsführungsübertragung ist nur der Betriebsführer, nicht auch der Genehmigungsinhaber ausgleichsberechtigt.

7 Antragsverfahren

- 7.1 Eine Ausgleichsleistung wird nur auf Antrag nach dem von der VRR AöR zur Verfügung gestellten Muster gewährt. Anträge auf Gewährung einer Ausgleichsleistung sind bei der VRR AöR als Bewilligungsbehörde bis zum 31. Oktober des dem Förderzeitraum vorausgehenden Kalenderjahres zu stellen. Anträge für Verkehre, die auf Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und/oder eigenwirtschaftlich erbracht werden, können gebündelt oder getrennt erfolgen. Erlösverantwortlichen Aufgabenträgern ist es freigestellt, den Antrag durch das beauftragte Verkehrsunternehmen stellen zu lassen; der Antrag ist im Namen des erlösverantwortlichen Aufgabenträgers zu stellen.
- 7.2 Die für die Ermittlung der vorläufigen Ausgleichsleistungshöhe benötigten Datengrundlagen, aus denen die vorläufige Ausgleichshöhe für jeden

Ausgleichsberechtigten hervorgeht, erstellen das bei der VRS GmbH angesiedelte Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) bzw. die EA-Organisationen und stellen sie den Ausgleichsberechtigten sowie der VRR AöR zur Verfügung.

- 7.3 Der Ausgleichsberechtigte ist verpflichtet, der VRR AöR im Antragsformular seinen unternehmensindividuellen Umsatzsteuersatz mitzuteilen. Ändert sich dieser nach Antragstellung mit Wirkung für den jeweiligen Förderzeitraum, ist die Änderung der VRR AöR unverzüglich in Textform mitzuteilen.
- 7.4 Wenn ein Ausgleichsberechtigter nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fällt, hat er seinen Antrag unverzüglich nach Kenntnis, spätestens aber sechs Wochen vor der Betriebsaufnahme zu stellen. Im Übrigen gelten Ziffer 7.1 bis 7.3 entsprechend.
- 7.5 Wirkt ein Ausgleichsberechtigter bei der Feststellung des Vorliegens der Ausgleichsvoraussetzungen nicht mit oder meldet der Ausgleichsberechtigte die für die Berechnung der Ausgleichshöhe erforderliche Information nach Ziffer 7.3 nicht fristgerecht, wird die VRR AöR die Gewährung einer Ausgleichsleistung ganz oder teilweise versagen. Die VRR AöR entscheidet hierüber nach pflichtgemäßem Ermessen.
- 7.6 Stellt der Ausgleichsberechtigte nach Vorliegen der endgültigen Daten aus der Einnahmenaufteilung des KCM bzw. der EA-Organisationen fest, dass die sich aus den Daten abzuleitende Ausgleichshöhe die beantragte Ausgleichshöhe übersteigt, kann der Ausgleichsberechtigte einen Nachtragsantrag nach dem von der VRR AöR zur Verfügung gestellten Muster bei der VRR AöR stellen.

8 Berechnung der Ausgleichshöhe

- 8.1 Die endgültige Ausgleichshöhe der ungedeckten Kosten ergibt sich aus der Summe der Minder- bzw. Mehreinnahmen je Ausgleichsberechtigtem unter Ansatz von Preiselastizitäten und unter Berücksichtigung der Verbund-Preisdeckel nach dem nachfolgend beschriebenen Verfahren.
- 8.2 Für die Berechnung werden sowohl die Mindereinnahme bzw. Mehreinnahme zwischen einer Fahrtberechtigung nach NRW-eTarif und einem Vergleichsfahrschein als auch die durch die Anwendung des NRW-24h-Preisdeckels ausgelöste Mindereinnahme – jeweils unter Ansatz einer Elastizität betrachtet. Minder- und Mehreinnahme werden den Erlösverantwortlichen zugeschrieben und als Minder- bzw. Mehrerlöse ausgewiesen sowie saldiert. Die Ausgleichshöhe ist begrenzt auf den negativen Saldo – bei Verbund-Binnenrelationen zudem auf die Höhe des Verbund-Preisdeckels. Die Berechnung erfolgt für Minder- sowie für Mehrerlöse bei einzelnen Fahrten der Fahrgäste nach der in Ziffer 8.4 dargestellten Berechnungsmethode in der in Ziffer 8.3 dargestellten Differenzierung.
- 8.3 Die Berechnungen durch das KCM erfolgen für NRW-Relationen während der Startphase differenziert nach Erlösverantwortlichen des SPNV und EA-Organisationen einschließlich einer Zuordnung auf die jeweiligen Städte und Gemeinden für den ÖSPV.

Die Zuordnung zu Erlösverantwortlichen des ÖSPV erfolgt im Anschluss durch die EA-Organisationen nach ihren jeweiligen Regularien.

Mit Beendigung der Startphase werden die Berechnungen differenziert nach Erlösverantwortlichen des SPNV sowie des ÖSPV erstellt.

Für Kragen- bzw. Verbundbinnen-Relationen werden die Berechnungen bereits während der Startphase nach Erlösverantwortlichen des SPNV sowie des ÖSPV differenziert erstellt.

8.4 Die Berechnung der Ausgleichshöhe erfolgt in folgenden Schritten:

- a) Zur Ermittlung der Mindererlöse werden durch das KCM die Mindereinnahmen ermittelt und im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen (gemäß den Festlegungen der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung) auf die Abschnitte der Fahrt aufgeteilt. Der rechnerische Mindererlös für Fahrten auf Verbund-Binnenrelationen wird begrenzt, so dass die Summe aus Erlös und begrenztem Mindererlös die jeweiligen Verbund-Preisdeckel nicht übersteigt.
- b) Zur Ermittlung der Mehrerlöse werden durch das KCM die Mehreinnahmen ermittelt und im gleichen Verhältnis wie die Einnahmen (gemäß den Festlegungen der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung) auf die Abschnitte der Fahrt aufgeteilt.
- c) Das KCM übermittelt die Ergebnisse an die Erlösverantwortlichen des SPNV bzw. die EA-Organisationen sowie an die VRR AöR.
- d) Die Fachgruppe Einnahmenaufteilung der VRR AöR ordnet den auf den ÖSPV entfallenden begrenzten Mindererlös sowie den Mehrerlös den Erlösverantwortlichen des ÖSPV nach ihren Regularien zu.
- e) Die VRR AöR berechnet den Saldo aus dem begrenzten Mindererlös und dem Mehrerlös.
- f) Soweit der begrenzte Mindererlös den Mehrerlös übersteigt, wird vom Saldo die Umsatzsteuer in Höhe des vom jeweiligen Ausgleichsberechtigten gemeldeten unternehmensindividuellen Umsatzsteuersatzes in Abzug gebracht.

Für den Fall, dass die vom Land NRW der VRR AöR zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel (s. Ziffer 9.5) nicht ausreichen, um einen vollständigen Ausgleich zu ermöglichen, wird die Ausgleichshöhe für alle Ausgleichsberechtigten im gleichen Maß proportional gekürzt.

9 Bewilligungsverfahren

9.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt durch Erlass eines schriftlichen Bescheids. In diesem Bescheid wird die auf den Ausgleichsberechtigten für den jeweiligen Förderzeitraum entfallende Ausgleichsleistung festgelegt. Wurde der Antrag von einem für den jeweiligen Verkehr nicht ausgleichsberechtigten Verkehrsunternehmen im Namen des erlösverantwortlichen Aufgabenträgers gestellt, ergeht der Bescheid gegenüber dem erlösverantwortlichen Aufgabenträger; das antragstellende Verkehrsunternehmen erhält eine Durchschrift.

9.2 Zunächst ergeht auf Basis des Antrags unter Berücksichtigung vorläufiger Prognosewerte ein vorläufiger Bescheid. Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Bescheid (Schlussabrechnung), den die VRR AöR – soweit keine besonderen Umstände vorliegen – nach Vorliegen der endgültigen Daten des KCM. Zusätzliche Mittel auf Basis

eines Nachtragsantrags werden nur gewährt, wenn und soweit der VRR AöR die dafür erforderlichen finanziellen Mittel seitens des Landes NRW zur Verfügung stehen.

- 9.3 Für den Förderzeitraum 2021/2022 gewährt die VRR AöR auf Antrag eine Abschlagszahlung auf Basis von Prognosedaten, die das KCM nach Vorliegen von Vertriebsdaten im Oktober 2022 zur Verfügung stellen wird. Ab dem Förderzeitraum 2023 gewährt die VRR AöR für den jeweiligen Förderzeitraum Abschlagszahlungen auf Basis von Prognosedaten. Die Höhe der Abschlagszahlungen wird im vorläufigen Bescheid von der VRR AöR nach pflichtgemäßem Ermessen festgelegt.

- 9.4 Die Bescheide werden folgende Nebenbestimmungen enthalten:

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sind Bestandteil dieses Bescheides.

Die Gewährung der Ausgleichsleistung erfolgt unter Vorbehalt des Widerrufs gem. § 49 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG NRW. Die Festsetzung basiert auf einer Prognose über den endgültigen Ausgleichsanspruch für den Bewilligungszeitraum. Sollte sich auf Basis der endgültigen Daten im Rahmen der Schlussabrechnung ergeben, dass der Betrag der vorläufigen Bewilligung die endgültige Ausgleichshöhe übersteigt, wird die Höhe der Ausgleichsleistung nachträglich verringert und der die Ausgleichsleistung übersteigende Auszahlungsbetrag zurückgefordert werden.

Die Förderung erfolgt unter dem Vorbehalt der Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen seitens des Landes NRW.

Die Gewährung der Ausgleichsleistung erfolgt unter der Bedingung, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gemäß Ziffer 2 sowie die Voraussetzungen gemäß Ziffer 6 der Richtlinie eingehalten werden.

Der Ausgleichsempfänger ist verpflichtet, mit hohem Einsatz das Projekt eTarif NRW im Sinne des Memorandums of Understanding (Anlage 1 zur Richtlinie) voranzutreiben.

Vorbehaltlich der datenschutzrechtlichen Prüfung ist der Ausgleichsempfänger verpflichtet, die gewonnenen Nutzungsdaten (Nutzerzahlen, Ein-/ Aussteiger, Umsteiger, uhrzeitabhängige Strecken- bzw. Relationsbelastungen) dem Land NRW spätestens ab 1. Juli 2022 in einem geeigneten Format und unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Belange zur Verfügung zu stellen. Die Daten sind turnusmäßig (mindestens pro Quartal) zu aktualisieren. Sie sollen auch für weitere verkehrliche Untersuchungen des Landes NRW, insbesondere die Kalibrierung und Fortschreibung des Landesverkehrsmodells, genutzt werden können. Das Land NRW darf die Daten an von dort beauftragte Dienstleister weitergeben. Das Land NRW darf die Daten zudem an den Betreiber des DELFI-Landesauskunftssystems für Nordrhein-Westfalen weitergeben, der diese zur Verbesserung der Auslastungsprognosen nutzen darf. Die weitere Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Datenmodells zum eTarif NRW.

- 9.5 Die Gewährung der Ausgleichsleistung erfolgt unter der Bedingung einer Zuweisung der erforderlichen Finanzmittel durch das Land NRW.

10 Auszahlung der Ausgleichsleistung, Über-/ Unterzahlung

- 10.1 Die Auszahlung der Abschlagszahlungen erfolgt jeweils zum 15. Mai und zum 15. Oktober des jeweiligen Förderzeitraums, im Förderzeitraum 2021/2022 erfolgt im vierten Quartal 2022. Die Zahlungen erfolgen mittels Überweisung auf ein vom Ausgleichsberechtigten bei Antragstellung anzugebendes Konto.
- 10.2 Mit Erlass des endgültigen Bescheides wird der Ausgleichsempfänger darüber informiert, ob er unter Berücksichtigung eventuell erhaltener Abschlagszahlungen nach Maßgabe des unter Ziffer 8 dargestellten Berechnungsverfahrens überzahlt ist. Im Fall einer Überzahlung ist der Ausgleichsempfänger zur Erstattung in Höhe des überzahlten Betrages einschließlich Verzinsung mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz jährlich gem. § 49 Abs. 3 Satz 1 VwVfG NRW i.V.m. Nr. 8.5 VV zu § 44 LHO NRW verpflichtet. Im Falle der Unterzahlung wird die VRR AöR den ausstehenden Betrag unverzüglich nach Bestandskraft des endgültigen Bescheides, jedoch erst nach Erhalt der entsprechenden Mittel seitens des Landes NRW, auf das im Antrag angegebene Konto auszahlen.

11 Verwendungsnachweis

- 11.1 Unternehmen, die für die Anwendung des NRW-eTarifs des VRR-Gemeinschaftstarifs eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten und anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des VRR-Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Nr. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr.1370/2007 sowie dem entsprechend anzuwendenden Abschnitt 6 der Finanzierungsrichtlinie des VRR. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.
- 11.2 Die Verwendung der Ausgleichsleistung ist vom Ausgleichsempfänger innerhalb von acht Wochen ab Zugang der Schlussabrechnung der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Der vereinfachte Verwendungsnachweis nach dem als Anlage 4 beigefügten Muster ist zugelassen und ausreichend.
- 11.3 Die Ausgleichsempfänger unterliegen der Verwendungsprüfung durch den Landesrechnungshof des Landes Nordrhein-Westfalen gemäß § 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW.
- 11.4 Der Landesrechnungshof ist berechtigt, die Verwendung der an die Ausgleichsempfänger weitergeleiteten Mittel unmittelbar bei den Ausgleichsempfängern zu prüfen. Der Ausgleichsempfänger ist verpflichtet, diese Prüfung zu unterstützen und dem Landesrechnungshof den hierfür erforderlichen Einblick in die Unterlagen zu gewähren.

12 Überkompensationskontrolle

- 12.1 Unternehmen, die für die Anwendung des NRW-Tarife des VRR-Gemeinschaftstarifs eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Näheres regeln die entsprechend anzuwendenden Abschnitte 5 und 8

Finanzierungsrichtlinie des VRR. Für Verkehrsunternehmen die unter die Vorgaben der EU-VO (EG) Nr. 1998/2006 („De-minimis“-Beihilfen) fallen, gelten die Regelung dieser EU-VO.

- 12.2 Im Falle einer Überkompensation verlangt die VRR AöR die Ausgleichsleistung ganz oder teilweise zur Vermeidung einer nicht mit dem Binnenmarkt vereinbaren Beihilfe einschließlich Verzinsung mit 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gem. § 247 BGB zurück. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der jeweiligen Auszahlung, ab der die Überzahlung eingetreten ist, abzustellen.

13 Anreizregelung

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im VRR das Marktrisiko tragen. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. aus dem Nahverkehrsplan des VRR und dem jeweiligen Nahverkehrsplan der lokalen Aufgabenträger. Näheres regelt die Anlage 2 dieser Richtlinie.

14 Schlussbestimmungen

- 14.1 Die Ausgleichsberechtigten haben keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anwendung des NRW-eTarifs entstehenden nicht gedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif.
- 14.2 Die nach dieser Richtlinie gewährten Zuschüsse sind Subventionen im Sinne des § 264 Abs. 8 StGB. Soweit sich subventionserhebliche Tatsachen ändern, ist dies der VRR AöR unverzüglich mitzuteilen.
- 14.3 Die Ausgleichsleistung auf der Grundlage dieser Richtlinie werden als echte, nicht steuerbare Zuschüsse ohne Umsatzsteuer geleistet, weil sie nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen stehen und lediglich dem Ausgleich nicht gedeckter Kosten aus der Anwendung des Höchsttarifs nach dieser Richtlinie dienen. Soweit auf Ausgleichsleistungen der VRR AöR z. B. wegen Änderung der Erlasslage oder anderweitiger rechtskräftiger Entscheidung der Finanzverwaltung zukünftig Umsatzsteuer zu leisten sein sollte, wird dieser Betrag im Rahmen der von der Bezirksregierung zur Verfügung gestellten Mittel von Seiten der VRR AöR gewährt. Dies gilt nicht für Nebenkosten. Ziffer 9.5 gilt in entsprechender Anwendung. Für die umsatzsteuerliche Behandlung des Ausgleichs ist der Ausgleichsempfänger verantwortlich. Sollte die Finanzverwaltung Umsatzsteuer auf die Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie erheben, sind die Ausgleichsempfänger in Abstimmung mit der VRR AöR dazu verpflichtet, alle erforderlichen Rechtsmittel gegen diese Erhebung zu ergreifen.
- 14.4 Die VRR AöR ist als zuständige Behörde bzgl. des gemäß dieser Richtlinie gewährten Zuschusses gem. Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 berichtspflichtig. Entsprechend werden die Daten der Ausgleichsempfänger in den Grenzen der Berichtspflicht veröffentlicht. Die Ausgleichsempfänger, denen ein Zuschuss nach dieser Richtlinie gewährt wird, können

sich im Umfang der der VRR AöR gesetzlich obliegenden Berichtspflicht nicht auf Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen übermittelten Daten berufen.

14.5 Diese Richtlinie tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Anlagen:

Anlage 1: Memorandum of Understanding vom 02.12.2020

Anlage 2: Anreizregelung

Anlage 3: Musterantrag

Anlage 4: Muster-Verwendungsnachweis nach § 14 ÖPNVG

Anlage 5: Assoziierungsvertrag

Memorandum of Understanding

des Landes Nordrhein-Westfalen, vertreten durch den Minister für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

und

den Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften des
Landes Nordrhein-Westfalen

Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)

WestfalenTarif GmbH

sowie dem

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

zur Zusammenarbeit bei der Schaffung eines gemeinsamen landesweit einheitlichen elektronischen Tarifs in Nordrhein-Westfalen (eTarif NRW)

Präambel

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich zum Ziel gesetzt, den Menschen ein überzeugendes Mobilitätsangebot zu machen, das sauber, flexibel und kundenfreundlich ist. Ein moderner Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Rückgrat vernetzter Mobilitätsangebote, die die Stärken unterschiedlicher Verkehrsmittel sinnvoll miteinander kombinieren. Neben einem guten Angebot ist auch der Zugang zum ÖPNV ein Erfolgsfaktor. Durch ein einfacheres Informations-, Vertriebs- und Bezahlssystem wollen wir mehr Gelegenheitskunden für den ÖPNV gewinnen.

Die Digitalisierung bietet der ÖPNV-Branche die Chance, Angebote zu einer noch stärker kundenorientierten Dienstleistung auszubauen. Mit der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW werden hierzu vielfältige Maßnahmen vorangetrieben, die den Kunden verlässliche Informationen sowie einfache Kauf- und Bezahlprozesse ermöglichen sollen.

Im Tarifbereich zeichnet sich die ÖPNV-Landschaft in Nordrhein-Westfalen durch eine lückenlose Abdeckung mit Tarifangeboten, die von jedem Startort zu jedem Zielort unabhängig vom Verkehrsunternehmen ein Tarifangebot bietet, aus. Mit dem VRR-, VRS-, AVV- und WestfalenTarif besteht sie aus vier Verbund- bzw. Kooperationsräumen. Für Fahrten, die über die vier Verbund- bzw. Kooperationsräume hinweggehen, gilt außerhalb der Kragentarife der NRW-Tarif. Insgesamt haben Kunden die Wahl zwischen diversen Tarifprodukten, die gerade von Gelegenheitskunden mitunter als unübersichtlich wahrgenommen werden.

Als Tarifinnovation haben die Verbünde und Tarifgemeinschaften für ihre Räume teilweise bereits eTarife geschaffen, teilweise befinden sie sich noch auf dem Weg dorthin. Bei einem eTarif checkt sich der Kunde beim Start seiner Reise mit dem ÖPNV ein und am Ende selbst oder automatisiert wieder aus, der Preis wird automatisch im Hintergrundsystem gebildet und nachträglich abgerechnet. Die automatische Preisbildung bietet die Chance, einen als gerechter empfundenen Entfernungstarif nutzerfreundlich anzubieten.

Mit einem künftigen eTarif NRW für verbundübergreifende Fahrten wird der NRW-Tarif ergänzt. Die Tarifbildung berücksichtigt außerdem die eTarife der Verbünde und Tarifgemeinschaften. Gelegenheitskunden sollen in NRW ohne spürbare Verbundgrenzen und Tarifkenntnisse einfach reisen können. Hierdurch soll ein weiterer großer Schritt zu einer zusätzlichen Vereinfachung der tariflichen Angebote im ÖPNV erreicht und damit Neukunden gewonnen werden.

Nach der Gesetzgebung des Bundes und der darin verankerten Tarifhoheit liegt die unmittelbare Zuständigkeit und Verantwortung für die inhaltliche sowie preisliche Ausgestaltung des Ticketangebots im ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen beziehungsweise den diese vertretenden Verkehrsverbänden sowie Tarifgemeinschaften.

Das Land Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, die Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften auf dem gemeinsamen Weg zu einem eTarif NRW mit einem 100 Mio.-Euro-Förderprogramm bis 2031 zu unterstützen. Dies vorausgeschickt vereinbaren die Unterzeichner folgende gemeinsame Absicht.

Gemeinsame Zielparameter des eTarifs NRW

Der eTarif NRW ist geprägt durch eine Einfachheit für den Kunden nach außen und eine adäquate Berücksichtigung unterschiedlicher Voraussetzungen der Verbundräume nach innen. Die Unterzeichner streben folgende **gemeinsame Zielparameter** des eTarifs NRW an und setzen sich dafür ein:

- Die Verbünde und Tarifgemeinschaften ermöglichen es den Kunden, den eTarif NRW spätestens ab Ende 2021 zu nutzen.
- Die Tarifbildung des eTarif NRW erfolgt nach einer einheitlichen Systematik aus Grundpreis plus Arbeitspreis nach Luftlinien-Kilometern in ganz NRW.
- Durch die tarifliche Gestaltung sollen Hin- & Rückfahrt den gleichen Preis haben.
- Kunden erhalten eine Preisobergrenze bei verbundraumübergreifenden Fahrten.
- Die bestehende Regelung zu den Kragentarifen beim eTarif NRW wird abgeschafft, so dass für die Definition von verbundraumübergreifenden Fahrten die geografischen Grenzen der Verbünde dienen. Bestehende Regelungen im konventionellen Kragentarif bleiben hiervon unberührt.

Mögliche Änderungen der gemeinsamen Zielparameter sowie des angestrebten Zeitplans werden zwischen den Beteiligten einvernehmlich abgestimmt.

Rahmenbedingungen

Der eTarif NRW hat vielfältige Verbindungen zu bereits bestehenden Angeboten des ÖPNV und kann zudem auch weitere Erkenntnisse für ein besseres Verständnis des Kundenverhaltens liefern. Folgende **Rahmenbedingungen** sind daher Grundlage des weiteren Vorgehens:

- Durch Marktforschung und Evaluation – auch auf der Grundlage anonymisierter Daten der eTarif-Nutzung – sollen Anpassungen im Verlauf des 100-Millionen-Förderprogramms ermöglicht sowie weitere Erkenntnisse - unter anderem für die Weiterentwicklung von landesweiten Tarifangeboten – gewonnen werden. Die Abrechnung der Mindererlöse im eTarif soll über die Zweckverbände Aachener Verkehrsverbund, Nahverkehr Westfalen-Lippe und Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erfolgen.
- Die gewonnenen Nutzungsdaten sollen auch für weitere verkehrliche Untersuchungen des Landes, insbesondere die Kalibrierung und Fortschreibung des Landesverkehrsmodells, genutzt werden können.
- Die Tarifgemeinschaften und Verbünde ermöglichen den zur Schaffung des eTarifs NRW erforderlichen gegenseitigen Verkauf der regionalen eTarife im Rahmen der Schaffung des eTarif NRW. Im weiteren Projektverlauf wird der gegenseitige Verkauf des Gesamtsortiments angestrebt.
- Die Tarifgemeinschaften und Verbünde unterstützen das Kooperationsverhältnis zwischen dem Kompetenzzentrum Marketing und DB Regio Nordrhein-Westfalen zur mobil.nrw-App (bis mindestens zum Ende des ersten Förderzyklus) und den damit verbundenen Vertrieb aller Tarife aus NRW. Eine weitere Fortführung der mobil.nrw-App wird unter Berücksichtigung von Digital-Entwicklungen der Tarifgemeinschaften und Verbünde angestrebt.
- Die Implementierung des eTarifs NRW in das landesweite Check-In / Be-Out System der SPNV-Aufgabenträger (CiBo NRW) wird durch die Verantwortlichen beider Projekte so vorangetrieben, dass diese zum Zeitpunkt der Nutzbarkeit des eTarifs NRW erfolgt ist.
- Es wird eine Implementierung des eTarifs NRW in möglichst vielen Apps der Verbünde und Verkehrsunternehmen sowie landesweiten Apps, z.B. der mobil.NRW-App, angestrebt, um die Sichtbarkeit und Verfügbarkeit des eTarifs zu erhöhen.
- Dieses Projekt wird unter konsequenter Beachtung der Belange des Datenschutzes umgesetzt.
- Mit Einführung des eTarifs NRW muss der bestehende Kooperationsvertrag zum NRW-Tarif angepasst und weiterentwickelt werden. Dies soll zeitnah, spätestens mit Abschluss der ersten Förderphase, durch die Kooperationspartner des NRW-Tarifs umgesetzt sein.

Förderung

Zur gemeinsamen Schaffung des eTarifs NRW, beabsichtigt das Land eine Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW über 100 Mio. € bis 2031 aufzusetzen. Unabhängig von den konkreten Entscheidungen des Förderverfahrens und ohne Schaffung einer Anspruchsgrundlage wird folgender Rahmen für die **Förderung** vereinbart:

- Es erfolgt grundsätzlich eine Förderung verbundraumübergreifender Aspekte des eTarifs NRW. Rein verbundinterne Aspekte liegen in der sachlichen und finanziellen Verantwortung der Verbünde und Verkehrsunternehmen.
- Die Förderung soll wie folgt in Phasen gegliedert werden:
 - 2021 – 2023: Einführung; laufende Marktforschung und Evaluation im 3. Jahr
 - 2024 – 2026: Stabilisierung; laufende Marktforschung und Evaluation im 6. Jahr
 - 2027 – 2029: Transformation; laufende Marktforschung und Evaluation im 9. Jahr
 - 2030/2031: Etablierung, laufende Marktforschung und Evaluation.
- Für die Förderung stehen insgesamt 100 Mio. € bis 2031 zur Verfügung. Dieser Betrag wird einvernehmlich gleichmäßig auf den gesamten Zeitraum aufgeteilt. Die Förderung soll getrennt nach den jeweils separaten Fördergegenständen mit einem Maximalbetrag erfolgen. Sofern die Förderung

in einzelnen Jahren nicht in voller Höhe beantragt oder ausgeschöpft werden kann, soll es ermöglicht werden, diese Beträge auf begründeten Antrag in Folgejahre zu verschieben. Eine Verschiebung zwischen den einzelnen Fördergegenständen soll ebenfalls auf begründeten Antrag ermöglicht werden.

Für die anstehende **1. Förderphase 2021 – 2023** wird folgendes beabsichtigt:

Allgemeine Abgrenzung: Die hier aufgeführten Fördergegenstände betreffen nur Bereiche, die nicht bereits in anderen Fördervorhaben des Landes (z.B. ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW) erfasst sind.

Mögliche Fördergegenstände sind

- Mindererlöse auf verbundraumübergreifenden Relationen
 - im NRW-Tarif
 - in den Kragen- bzw. Übergangstarifen, wenn diese durch den eTarif NRW ausgelöst werden.

Mindererlöse entstehen im Vergleich zum Status Quo des bestehenden NRW-Tarifs sowie in den Kragen- bzw. Übergangstarifen zu den dort angewendeten Verbundtarifen. Sie müssen im Rahmen der Förderung nachweis- und abrechenbar sein. Die Verursachung durch den eTarif NRW ist darzulegen. Die Preisobergrenze für verbundraumübergreifende Fahrten soll in der Einführungsphase bei 30 Euro im 24-Stunden-Zeitraum liegen.

- Mindererlöse durch ein gemeinsames landesweites Anreizsystem
Nur ein verbundübergreifendes, landeseinheitliches Anreizsystem kann Inhalt der Förderung sein. Darüber hinaus sind auch NRW-weit einheitliche und zeitlich befristete Marketing-/Tarifaktionen, förderfähig.
- Vertriebliche Aufwendungen
Der eTarif soll in landesweite Apps, z.B. die App mobil.nrw, in die Verbund-Apps und in möglichst viele Apps der Verkehrsunternehmen implementiert werden. Eine (anteilige) Förderung einmaliger Kosten zur Implementierung erfolgt nur dann, wenn diese innerhalb des ersten Jahres nach Start des eTarifs NRW erfolgt.
- Marktforschung und Evaluation
Die begleitende Marktforschung und eine spätestens Mitte 2023 abgeschlossene erste Evaluation durch einen mit Zustimmung des Landes NRW bestellten externen Gutachters sind Voraussetzungen für weitere Förderperioden.
- Marketingaktivitäten (Kommunikation)
Das Marketing erfolgt nach einem abgestimmten Vorgehen mit landesweit einheitlichen Vorgaben. Ergänzende regionale Anpassungen – insbesondere zur Einbeziehung der dortigen eTarife – sind möglich.
- Berateraufwand zur Unterstützung der Projektaufgaben für den eTarif NRW
Aufgrund der Komplexität des Verfahrens fällt Berateraufwand an.

Memorandum of Understanding zur Zusammenarbeit bei der Schaffung eines gemeinsamen landesweit einheitlichen elektronischen Tarifs in Nordrhein-Westfalen (eTarif NRW)

Düsseldorf, 02.12.2020

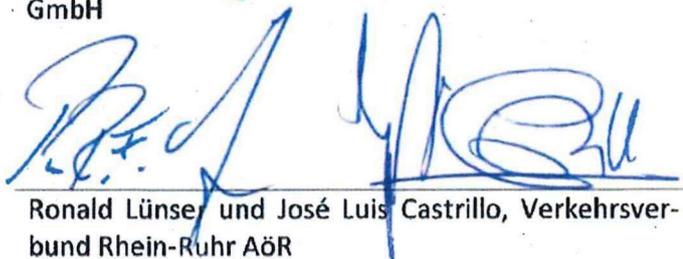
Ort, Datum



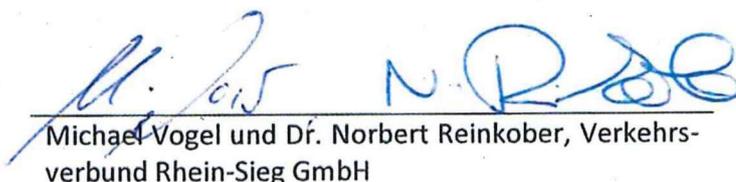
Hendrik Wüst, Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



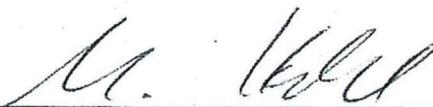
Hans-Peter Geulen, Aachener Verkehrsverbund GmbH



Ronald Lünser und José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



Michael Vogel und Dr. Norbert Reinkober, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH



Matthias Hehl, Westfalentarif GmbH



Joachim Künzel, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Anreizregelung

Gem. Tz. 7 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist
- und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.

Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung

Das VRR-Finanzierungssystem berücksichtigt die Entscheidung des EuGH zur Rechtssache AltmarkTrans und die darin aufgestellten vier Kriterien. Inhaltlich finden sich die ersten drei Kriterien des AltmarkTrans-Urteils auch im Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 wieder. Über die Anforderungen des Anhangs hinaus, wird durch das VRR-Finanzierungssystem auch das vierte AltmarkTrans- Kriterium erfüllt. Hierfür werden durch einen externen Gutachter Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore für die Finanzierungsbausteine unter Berücksichtigung der Marktentwicklung innerhalb sowie außerhalb des VRR und weiterer Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore ("durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen"; Überprüfung des Kostenmaßstabs) ermittelt. Im Rahmen von Vergleichsanalysen werden alle Daten der Verkehrsunternehmen bereits im Vorhinein (d. h. vor Beginn des Abrechnungsjahres) einer Prüfung unterzogen. Liegt ein Verkehrsunternehmen bei dieser Prüfung mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten innerhalb oder unter der im VRR ermittelten Korridore für Richtwerte bzw. Vergleichswerte, wird maximal der unternehmensspezifische Soll- bzw. Ist- Wert zugrunde gelegt. Liegt ein Verkehrsunternehmen mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten über dem Korridor von Richt- und Vergleichswerten im VRR, findet eine Kürzung auf die Obergrenze des Korridors statt. Somit ist für die Verkehrsunternehmen seitens des VRR ein Anreiz geregelt, dass keinesfalls eine Überschreitung des Richt- bzw. Vergleichswerts stattfindet. Die Fortschreibung der Richt- und Vergleichswerte ist in Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

Diese so ermittelten EU-konformen Ausgleichsparameter können im Rahmen der lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS durch den Aufgabenträger entsprechend der haushaltsrechtlichen Beschränkungen verringert werden. Hier kann der Aufgabenträger neben qualitativen auch wirtschaftliche Anreize festlegen. Die Vorgaben für diese Anreize finden sich finanziell im Verbundetat wieder. Neben der Deckelung der Finanzierungsbeträge im Vorhinein durch den Verbundetat, werden die Finanzierungsbeträge auch auf die Ergebnisse der Ergebnisrechnung gedeckelt. Grundsätzlich findet eine Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erst statt, wenn eine entsprechende Betrauung vorliegt. Im Rahmen dieser Betrauung können wirtschaftliche bzw. qualitative Anreize vorgegeben werden.

Neben den in der Richtlinie geregelten Anreizen werden im Rahmen dieser Anlage die Anreize nach entsprechenden Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelt.

Da die Anhangsabrechnung auf das Gesamtangebot und nicht nur auf die einzelnen Verpflichtungen abstellt, ist hierfür auf das Marktrisiko abzustellen. Der Anreiz besteht darin, dass das Unternehmen seinen Aufwand überwiegend durch seine Erträge, die es am Markt erzielt, deckt und diese Erträge durch eine wirtschaftliche Geschäftsführung positiv beeinflusst werden können.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes im VRR ergibt sich im Detail wie folgt:

Nachfolgende Maßstäbe für den Nachweis der wirtschaftlichen Geschäftsführung sind im Rahmen der Anhangsabrechnung als Zuschlag zum angemessenen Gewinn berücksichtigungsfähig:

- a) **Verbesserung der Kosteneffizienz im VRR**
Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Kostensteigerung des Unternehmens im Ist 10% unterhalb der statistisch festgelegten Kostensteigerung des VRR-Warenkorbs (gewichtet im Sinne Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie) liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt.
- b) **Erhöhung der Nachfrageeffizienz**
Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Erhöhung der Nachfrage des Unternehmens im Ist 10% oberhalb der im Verbundetat zugrunde gelegten, statistischen, bedienungsgebietsspezifischen Nachfrageentwicklungen liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt. Soweit planungsbezogene Fehler den Unterschiedsbetrag begründen, führen diese zur Minderung des Unterschiedsbetrags. Die Nachweisführung kann auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität

Im VRR-Finanzierungssystem gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Qualitätsvorgaben und den Finanzierungsbeträgen. Eine Senkung der kostenrelevanten Qualität wird im Rahmen der Prüfung durch den VRR berücksichtigt.

Wie bereits oben dargestellt, können die Aufgabenträger durch die lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS die Finanzierungsbeträge verringern und auch qualitative Anreize festlegen. Diese finden sich dann finanziell im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung analog der obigen Darstellung wieder. Ebenfalls können im Rahmen der Betrauung qualitative Anreize vorgegeben werden. Weiterhin können Qualitätsvorgaben im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems im ÖSPV festgelegt werden.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität ergibt sich im Detail analog der Ermittlung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Bausteins 3 „Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards“ (vgl. Anlage 2.3 Richtlinie). Damit sind die über das Finanzierungssystem geregelten Anreize für die Fahrzeugqualitätsstandards abgedeckt. Für die übrigen Bausteine ergeben sich qualitative Anreize aus den Bewertungsvorgaben der Anlagen 2.1 bis 2.4.

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden, soweit von Unternehmen im VRR die o.g. Finanzierungsbausteine nicht beantragt wurden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis entsprechend Anlage 2/3. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen entsprechende Meldungen vorlegt. Die Nachweisführung kann anteilig auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Aktualisierungen dieser Anreizregelungen ergeben sich aus Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie des VRR in der aktuellen Fassung.

Anlage 3

Unternehmen	Datum
Straße, Hausnummer	Postleitzahl, Ort
Postfach	Postleitzahl, Ort (für Postfach)

Anschrift Bewilligungsbehörde

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
 Abteilung ÖPNV-Management / Einnahmenaufteilung
 Fachgruppe Finanzierung ÖPNV
 Augustastr. 1
 45879 Gelsenkirchen

**Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
 zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif**

für den Förderzeitraum **bis**

Auskunft erteilt (Name)	Telefon-Nummer	Telefax-Nummer
Name und Sitz des Kreditinstituts	Bankleitzahl	Kontonummer

Gegenstand des Antrags

Hiermit wird eine Zuwendung zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif sowie die Gewährung von Abschlagszahlungen auf der Basis folgender Daten beantragt.

Ermittlung der Mindereinnahmen für den Zeitraum: bis

Prognosewert
 ./ . ____ % Umsatzsteuer gemäß unternehmensindividuellem Steuersatz

Zuwendungshöhe

Erklärungen

Die Antragstellerin / der Antragsteller erklärt, dass

- der für sie/ihn geltende unternehmensindividuelle Umsatzsteuersatz bei [...] % liegt und
- die im Antrag einschließlich aller Antragsunterlagen gemachten Angaben vollständig und richtig sind.

Außerdem bestätigt die Antragstellerin/der Antragsteller, dass ihr/ihm bekannt ist, dass

- bei Änderung des unternehmensindividuellen Umsatzsteuersatzes mit Wirkung für den jeweiligen Förderzeitraum, der geänderte Steuersatz unverzüglich der VRR AöR in Textform mitzuteilen ist,
- ihre/seine Angaben (einschließlich aller Antragsunterlagen) subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 StGB sind.

Ort/Datum	rechtsverbindliche Unterschrift/en
Name/n des/der Unterzeichner/s	

Bewilligungsbehörde:
[Aufgabenträgerorganisation]
Straße, Haus-Nr.
PLZ, Ort

Verwendungsnachweis

Ausgleichsleistung der VRR AöR zum Ausgleich nicht gedeckter Kosten im Zusammenhang mit dem NRW-eTarif für den Zeitraum vom [...] bis [...]

Durch Bescheid vom [...] [der VRR AöR
wurden zur Finanzierung der o.g. Maßnahme insgesamt _____
bewilligt.
Es wurden ausgezahlt insgesamt

I. Sachbericht

Die VRR AöR hat [dem Ausgleichsempfänger] auf Grundlage der Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung des NRW-eTarifs

im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchstarif (NRW-eTarif-Richtlinie - NRW-eTarif-RL-) Ausgleichsleistungen in oben genannter Höhe gewährt.

Der NRW-eTarif ist als digitales und entfernungsbasiertes Tarifangebot im gesamten Bundesland Nordrhein-Westfalen zum 01.12.2021 als Teil des NRW-Tarifs und damit auch im Gebiet der VRR AöR eingeführt worden. Die Tarifgenehmigung wurde durch die Bezirksregierung [...] ausgesprochen am [...].

Der NRW-eTarif wird auf Basis eines Grundpreises je Fahrt und eines Arbeitspreises je angefangenem Luftlinienkilometer umgesetzt, bei dem die Erfassung des Fahrtwegs über das kundeneigene geeignete digitale Ausgabegerät als Nutzermedium erfolgt. Der NRW-eTarif stellt einen gemeinsamen tariflichen Rahmen mit landesweit gleichen grundlegenden Preisbildungsregeln und einem einheitlichen NRW-24h-Preisdeckel dar, wobei die Arbeitspreise zwischen den Tarifräumen in Nordrhein-Westfalen variieren können.

Durch die Anwendung des NRW-eTarifs als Höchstarif entstehen im Vergleich zum Status Quo des bestehenden NRW-Tarifs und in den Kragen- bzw. Übergangstarifen, wenn diese durch den NRW-eTarif ausgelöst werden, höhere nicht gedeckte Kosten bei [dem Ausgleichsempfänger] als im konventionellen NRW-Tarif.

Die Ermittlung der Ausgleichshöhe je Ausgleichsempfänger erfolgt gemäß Ziffer 8 der oben genannten Richtlinie vom [...] auf Basis der von dem Kompetenzzentrum Marketing NRW bzw. der Einnahmenaufteilung der VRR AöR zur Verfügung gestellten Datengrundlage.

II. Bestätigung

Es wird bestätigt, dass

- die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Bescheides beachtet wurden,
- die Ausgleichsleistungen notwendig waren, wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Beträge im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen,
- die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe des Bescheides verwendet wurde,
- die vom Land gewährte und durch die VRR AöR weitergeleitete Ausgleichsleistung zur Deckung der durch die Anwendung des NRW-eTarifs bedingten nicht gedeckten Kosten verwendet wurde.

Ort/Datum

Unterschrift

Verbundgrundvertrag oder Assoziierungsvertrag**Assoziierungsvertrag**

**über die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in ein- und
ausbrechenden Verkehren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**

mit der

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

(Stand: 03.04.2012)

Das Verkehrsunternehmen

(nachfolgend VU genannt)

und

die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR

(nachfolgend VRR genannt)

schließen folgenden

Assoziierungsvertrag:

- Präambel

Die Vertragspartner arbeiten in allen diesen Vertrag betreffenden Fragen vertrauensvoll und konstruktiv zusammen. Dabei sind grundsätzlich alle Bestimmungen des Vertrages so anzuwenden, dass die Eigeninitiative und Eigenverantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens bei der Verwirklichung des Vertragszieles gestärkt wird.

Der Vertrag regelt die Zusammenarbeit zwischen dem VRR und dem VU für ein- und ausbrechende Verkehre auf dem Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Erreichung der jeweiligen gesetzlichen und satzungsmäßigen Ziele.

Die Zusammenarbeit im Rahmen dieses Vertrages und die daraus resultierenden Standards, Richtlinien und Rahmenvorgaben des VRR dienen insbesondere dazu, für den Fahrgast im ÖPNV eine möglichst verbundeinheitliche Benutzeroberfläche vorzuhalten. Das bedeutet, dass dazu über die unterschiedlichen Verkehrsträger und Unternehmen des ÖPNV hinweg ein möglichst einfacher und vereinheitlichter Zugang zum System des Öffentlichen Nahverkehrs zu bewirken ist.

14.6 II.

14.7 Grundlagen

14.8 § 1

14.9 Grundsätze und Zuständigkeiten

- (1) Der VRR und das VU nehmen die ihnen durch Gesetz, Satzung oder sonstige Rechtsvorschrift übertragenen Aufgaben wahr.
- (2) Zur Erfüllung der im öffentlichen Interesse liegenden Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Verbundraum Rhein-Ruhr (Geltungsbereich des Verbundtarifs nach § 3 Abs. 7 Satz 1 AöR-Satzung) vereinbaren die Vertragspartner eine enge Kooperation nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages.
- (3) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass der VRR

- in seiner Funktion als Mobilitätsdienstleister im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (siehe anliegende Karte) gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den kommunalen Aufgabenträgern für die Mobilität der Bürger im Verbundgebiet durch eine integrierte Verkehrs-gestaltung des ÖV sowie durch Vernetzung und Integration der Verkehrssysteme und der Verkehrsträger sorgt,
- gemäß § 2 Absatz 3 ÖPNVG NRW das Ziel verfolgt, für die Bevölkerung im Verbundgebiet ein bedarfsgerechtes und an marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtetes ÖPNV-Leistungsangebot sicherzustellen, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des ÖPNV-Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung von Menschen mit Hör- und Sehbehinderung, durch einheitliche Qualitätsstandards sowie durch Verbesserung des Übergangs vom Individualverkehr auf den ÖPNV, durch Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV auf der Grundlage einer engen Vernetzung aller Verkehrsträger die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, und
- die im Abschnitt III beschriebenen Aufgaben zur Koordinierung der Verkehrsleistungen im Verbund sowie zur Sicherstellung einer verbundeinheitlichen Benutzeroberfläche gemeinsam für alle Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet wahrnimmt.

(4) Das VU unterstützt den VRR bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben.

(5) Dieser Vertrag ist kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der EU VO 1370/2007.

§ 2

14.10 Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens

Das VU ist Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Es ist ggfls. Eigentümer bzw. Pächter der Anlagen und/oder Verkehrsmittel und führt den Betrieb im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

§ 8 (Verbundtarif und Beförderungsbedingungen) bleibt davon unberührt.

14.11 § 3

14.12 Aufgaben des Verkehrsunternehmens

- (1) Das VU erbringt im Verbundgebiet fahrplanmäßige Linienverkehre für die Allgemeinheit im ÖSPV aufgrund eigener Genehmigung (§ 13 oder § 13a PBefG) oder als Betriebsführer (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG) nach den §§ 42 und 43 PBefG. Dabei sind die Nahverkehrspläne des VRR und der bedienten Gebietskörperschaft, die jeweiligen Betrauungen, die verkehrspolitischen Grundsätze und die Richtlinien des VRR zu beachten.
- (2) Das VU wendet den Verbundtarif und die Beförderungsbedingungen des VRR an.
- (3) Soweit nicht durch bereits bestehende Regelungen abgedeckt, z.B. Sonderregelungen auf Verbundebene, schließt das VU mit der VRR AöR und den anderen Verbundverkehrsunternehmen den VRR Einnahmevertrag ab.

14.13 § 4

14.14 Informationspflichten, Vertraulichkeit

- (1) Das Verkehrsunternehmen stellt dem VRR zu den festgelegten Terminen die Daten zur Verfügung, zu deren Überlassung es nach der Finanzierungsrichtlinie des VRR, nach § 9 Abs. 2 und 4 AöR-Satzung, der Einnahmeverteilungsrichtlinie, der Richtlinie Fahrzeugförderung, einem Verkehrsvertrag oder auf anderer Grundlage verpflichtet ist.
- (2) Sofern der VRR im Rahmen seiner Aufgaben Kenntnis von vertraulichen Unternehmensdaten erlangt, ist der VRR zur vertraulichen Behandlung dieser Daten verpflichtet.
- a) Das betrifft sowohl die öffentliche Darstellung als auch die Verbreitung gegenüber anderen Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträgern, sofern die Weitergabe nicht für die Aufgabenwahrnehmung des VRR erforderlich ist (z.B. Einnahmeverteilung, Verkaufsstatistik, Verbundetat / SPNV-Etat, verbundbezogenes Beschwerdemanagement, Qualitätscontrolling etc.).
- b) Dazu gehören auch Daten von Zuwendungs- bzw. Finanzierungsmaßnahmen, insbesondere solcher aus dem VRR-Finanzierungssystem, sofern diese Daten geeignet sind, potentiellen Wettbewerbern Hinweise für die Preisgestaltung zu geben.

<p>c) Dies gilt nicht, wenn der VRR zur Veröffentlichung der Daten verpflichtet ist. Das VU ist vorab über die herauszugebenden Daten zu informieren.</p> <p>In jedem Fall sind die Interessen des VU zu wahren.</p>
<p><i>14.15 III.</i></p> <p>14.16 <u>Aufgaben im VRR</u></p>
<p>14.17 § 5</p> <p>14.18 Verbundtarif und Beförderungsbedingungen</p>
<p>(1) Der Verbundtarif setzt sich gemäß § 3 Abs. 7 Satz 2 AöR-Satzung aus dem VRR-Regeltarif, den Übergangs-, Gemeinschafts- und Anerkennungstarifen, dem NRW-Tarif sowie Sondervereinbarungen zusammen.</p>
<p>(2) Der VRR stellt den Verbundtarif auf.</p> <p>Dieser ist auf der Grundlage der VRR-Marketingstrategie, der Kostenentwicklung und der Marktanforderungen sowie unter ranggleicher Beachtung der verkehrspolitischen Ziele, Leitlinien und Grundsatzbeschlüsse des VRR und der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Interessen des VU möglichst kostendeckend zu gestalten, jährlich zu überprüfen und ggf. anzupassen.</p>
<p>(3) Der VRR hat die Verhandlungen über die Bildung von Übergangs-, Kragen- und Anerkennungstarifen sowie über den Abschluss sonstiger Vereinbarungen mit Verkehrsverbänden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifgemeinschaften, dem Verkehrsverbund nicht angehörenden Verkehrsunternehmen und/oder Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören, zu führen. Sonstige Vereinbarungen in diesem Sinne sind z. B. der NRW-Tarif, kooperationsraum-übergreifende Sonderangebote, die Anerkennung von DB-Angeboten. Das Einvernehmen mit dem VU ist herzustellen, sofern es direkt betroffen ist.</p>
<p>(4) Der VRR erstellt in Abstimmung mit dem VU einheitliche Beförderungsbedingungen. Andere Kooperationspartner im Rahmen des NRW-Tarifs sind ggfls. zu beteiligen.</p>
<p>(5) Das VU ist verpflichtet, auf seinen Anteil am Verbundverkehr den jeweils gültigen Verbundtarif anzuwenden.</p>

(6) Das VU ist verpflichtet, auf seinen Anteil am Verbundverkehr die jeweils gültigen allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Unberührt bleibt die Berechtigung des VU, für sein Bedienungsgebiet im Rahmen seines Hausrechts ergänzende individuelle Regelungen (z.B. Verzeherverbot in den Fahrzeugen) zu erlassen, sofern diese nicht im Widerspruch zu den allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen stehen. Der VRR ist mit angemessenem zeitlichen Vorlauf über die beabsichtigte Regelung zu informieren.

(7) Tarifliche Angebote im ÖPNV, die nicht von Absatz 1 erfasst sind, dürfen den Verbundtarif nicht unterlaufen. Sie sind vor Antragstellung mit dem VRR abzustimmen.

(8) Der VRR kann verbundeinheitliche Sonderangebote erstellen, wenn dadurch die Ergiebigkeit und Attraktivität des VRR-Tarifs gesteigert werden kann. Sie sind vor Antragstellung mit dem betroffenen VU abzustimmen.

(9) Der VRR hat jeweils rechtzeitig bei den Genehmigungsbehörden die Anträge namens und im Auftrag des VU zu stellen. Die VU liefern frühzeitig die für die Antragstellung notwendigen Daten und Informationen.

14.19 § 6

14.20 Verbundbezogene Markt- und Verkehrsforschung

(1) Soweit nicht durch bereits bestehende Regelungen abgedeckt, z.B. Sonderregelungen auf Verbundebene, führt das VU die zur Überprüfung der Nachfrage nach seinen Leistungen notwendigen Verkehrserhebungen in eigener Verantwortung durch. Es stellt dem VRR die Ergebnisse auf Verlangen zur Verfügung.

14.21 § 7

14.22 Verkehrsplanung

(1) Der VRR erstellt den VRR-Nahverkehrsplan unter Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger nach Maßgabe des § 8 Abs.1 AöR-Satzung.

(2) Der VRR betreibt Verkehrsinfrastrukturplanung als Grundlage für Verkehrsplanungen gemäß §§ 7 und 8 ÖPNVG NRW in Verbindung mit § 8 Abs. 2 AöR-Satzung und beteiligt sich an regionalen und landesweiten Planungsprozessen zur Verbesserung der Mobilität.

- (3) Der VRR nimmt als Träger öffentlicher Belange zu den Anträgen im Sinne des Planungsrechts Stellung. Dabei stimmt er sich mit den kommunalen Gebietskörperschaften und Verbundverkehrsunternehmen ab.

Ebenso nimmt er in technisch – wirtschaftlicher Hinsicht Stellung zu Anträgen der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verbundverkehrsunternehmen für investive Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), soweit diese Auswirkungen auf den SPNV haben.

Dabei unterstützt er die Planungstätigkeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen.

14.23 § 8

14.24 Einnahmenaufteilung

- (1) Der VRR teilt die im Verbundgebiet erzielten Einnahmen zwischen den den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen nach Maßgabe des VRR-Einnahmenaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie auf.

- (2) Soweit nicht durch bereits bestehende Regelungen abgedeckt, z.B. Sonderregelungen auf Verbundebene, ist das VU verpflichtet, mit dem VRR und den übrigen den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen den VRR-Einnahmenaufteilungsvertrag abzuschließen.

- (3) Der VRR schließt weitere dazu erforderliche Vereinbarungen in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ab.

14.25 § 9

14.26 Richtlinien

- (1) Zur Durchführung seiner Aufgaben, insbesondere zur Sicherstellung einer einheitlichen Benutzeroberfläche im VRR, erlässt der VRR nach Maßgabe des § 4 Absatz 4 der AöR-Satzung in Abstimmung mit den Verbundverkehrsunternehmen Richtlinien. Dabei sind Kriterien der wirtschaftlichen Zumutbarkeit zu beachten.

- (2) Das VU ist verpflichtet, die ordnungsgemäß zustande gekommenen Richtlinien zu beachten und umzusetzen.

<u>IV.</u>
<u>Schlussbestimmungen</u>
14.27 § 10 14.28 Inkrafttreten
Der Vertrag tritt mit Wirkung zum XXX in Kraft und läuft auf unbestimmte Zeit.
14.29 § 11 14.30 Kündigung
(1) Eine Kündigung durch einen Vertragspartner ist zulässig, a) ohne Einhaltung einer Frist, wenn die vertraglichen Regelungen zur Einnahmenaufteilung außer Kraft treten. 14.31 b) ohne Einhaltung einer Frist, wenn das Verkehrsunternehmen im Gebiet des VRR keine Verkehrsleistungen mehr erbringt
(2) Im Übrigen ist eine Kündigung mit einer Frist von einem Jahr zum Ende eines Kalenderjahres möglich. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung bleibt unberührt.
(3) Im Falle der Kündigung nach Absatz 1 Buchstabe a oder b und im Falle der außerordentlichen Kündigung treffen die Vertragspartner eine Übergangsregelung bis zum Ende des laufenden Verbundjahres.
14.32 § 12 14.33 Wirksamkeitsklausel, Nebenabreden, Schriftlichkeit
(1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen hiervon nicht berührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen,

die dem ursprünglich beabsichtigten Erfolg am nächsten kommt.

(2) Es gibt keine Nebenabreden zu diesem Vertrag.

(3) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit
der Schriftform

Datum/Unterschrift