

**Vereinbarung
über die Gewährung von Ausgleichsleistungen**

**zur
übergangsweisen Sicherstellung einer ausreichenden
Verkehrsbedienung**

in den

Linienbündeln COE 4, COE 4a und COE 4b

zwischen

dem **Kreis Coesfeld,**

vertreten durch den Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr

- nachfolgend „Aufgabenträger“ genannt -

und

der **Veelker GmbH & CO. KG,**

vertreten durch die Geschäftsführung

- nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt –

Präambel

Die Verkehrsleistung in den Linienbündeln COE 4, COE 4a und COE 4b werden auf Grundlage einer im eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren erteilten PBefG-Genehmigung durch das Verkehrsunternehmen betrieben. Durch die Covid-19-Pandemie sind die Fahrgastzahlen seit März 2020 infolge der infektionsschutzrechtlichen Maßnahmen, wie Schließung der Schulen und Geschäfte, Abstandsgebot, Kontaktsperrre sowie Schließung des Vordereinstiegs deutlich zurückgegangen. Aufgrund des Andauerns der COVID-19-Pandemie wird seitens der Bundesregierung auch im Jahr 2022 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet, sodass den Verkehrsunternehmen wie in den beiden Vorjahren auch im Jahr 2022 finanzielle Nachteile, die aufgrund der COVID-19-Pandemie entstanden sind, ausgeglichen werden sollen. Zusätzlich hat sich aufgrund des Krieges in der Ukraine die angespannte Lage auf den Energiemärkten noch verschärft, sodass die Bundesregierung zugunsten ihrer Bürger neben weiteren Maßnahmen für den Zeitraum vom 01.06.2022 bis zum 31.08.2022 das vergünstigte ÖPNV-Ticket (9-Euro-Ticket) einführt.¹ Diese Tarifmaßnahme ist von den Verkehrsunternehmen umzusetzen.

Mit den durch die Covid-19-Pandemie und durch den Krieg in der Ukraine begründeten Verwerfungen bei der Einnahme- und Kostensituation (Einführung 9-Euro-Ticket zur Entlastung der Bürger) konnte und musste das Verkehrsunternehmen bei Stellung seines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrages nicht rechnen.

Um eine Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nach wie vor gewährleisten zu können, gewähren der Bund und die Länder Ausgleichsmittel, um die durch die Pandemie, aber auch die durch das 9-Euro-Ticket bedingten Fahrgeldausfälle zu kompensieren. Grundlage ist eine bundesweit abgestimmte Muster-Richtlinie (Arbeitstitel: Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 aus Bundes- und Landesmitteln, im Folgenden kurz „Richtlinie“ genannt) sowie deren länderspezifische Umsetzung (Arbeitstitel für NRW „Richtlinie NRW“²). Um eine beihilferechtskonforme Ausreichung von Ausgleichsmitteln zu gewährleisten, ist es erforderlich, dass der Aufgabenträger mit dem Verkehrsunternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen einer Notvergabe nach Art. 5 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 14 Abs. 4 Ziffer 3, 2 lit. c) VgV sowie nach Art. 5 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 abschließt, um sowohl die Corona-bedingten als auch die aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets bedingten Einnahmeausfälle ausgleichen zu können. Dem Verkehrsunternehmen soll es so ermöglicht werden, danach ohne die Notwendigkeit einer Entbindung von der Betriebspflicht nach § 21 Abs. 4 PBefG die eigenwirtschaftliche Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste im Jahr 2023 fortsetzen zu können.

¹ Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, Drucksache 20/1739 vom 10.05.2022.

² Eine Umsetzung ist nach letztem Kenntnisstand für den Monat Juli vorgesehen.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die auf den Zeitraum vom **01.06.2022** bis 31.12.2022 befristete unveränderte Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in den Linienbündeln COE 4, COE 4a und COE 4b trotz der durch die Covid-19-Pandemie und der durch den Krieg in der Ukraine begründeten Verwerfungen bei der Einnahme- und Kostensituation (Einführung 9-Euro-Ticket zur Entlastung der Bürger) als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung.
- (2) Das Verkehrsunternehmen ist insoweit verpflichtet, den Umfang und die Qualität der Verkehrsleistungen auf den Linien nach Abs. 1 auf dem Niveau im Zeitpunkt des Vertragsschlusses (insbesondere entsprechend den Inhalten der jeweils erteilten Liniengenehmigungen, dem genehmigten Fahrplanangebot und den Vorgaben des Nahverkehrsplans) sowie unter Anwendung der jeweils gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Westfalentarifs und des NRW-Tarifes (insb. in Umsetzung der bundesweit zeitweisen Tarifmaßnahme „9-Euro-Ticket“) einschließlich Übergangstarifregelungen aufrecht zu erhalten. Änderungen des Fahrplanangebotes bedürfen vor ihrer Umsetzung der Zustimmung des Aufgabenträgers.

§ 2 Rechtsstellung und Liniengenehmigung

- (1) Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bleiben Träger von Rechten und Pflichten, die sich aus den für sie geltenden Rechtsvorschriften ergeben. Insb. die Verpflichtung des Verkehrsunternehmens nach § 21 PBefG bleibt unberührt.

Der Beförderungsvertrag kommt zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Fahrgast zustande. Die tarifgemäße Fahrgelderhebung erfolgt im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung des Verkehrsunternehmens. Entsprechend stehen ihm die Ticket- und Ticketersatzeinnahmen nach den Regelungen des Verbundregelwerks zu.

- (2) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die zur Durchführung der von diesem öDA umfassten Verkehrsleistungen ggf. benötigten einstweiligen Erlaubnisse erforderlichenfalls zu beantragen. Es verpflichtet sich zudem, alles Erforderliche zu tun, um nach Beendigung der Notvergabe die eigenwirtschaftliche Betriebspflicht wieder in genehmigungsrechtlicher Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster aufzunehmen.
- (3) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die sich aus dem Gesetz über die Sicherung von Tariftreue und Mindestlohn bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen – TVgG NRW) für öffentliche Aufträge in Nordrhein-Westfalen ergebenden Verpflichtungen zu beachten. Die Einhaltung dieser Vorgaben werden mittels den Besonderen Bedingungen zu Tariftreue- und Mindestarbeitsbedingungen (Anlage 1) entsprechend dem § 2 Abs. 6 TVgG NRW gewährleistet.

§ 3 Unterauftragnehmer

- (1) Das Verkehrsunternehmen darf die Ausführung der Verkehrsleistung oder von Teilen davon nur mit vorheriger Zustimmung der Aufgabenträger nach Maßgabe des Art. 4 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter angemessener Berücksichtigung kleinerer und mittlerer Unternehmen an geeignete Unterauftragnehmer übertragen. Die bei Abschluss dieser Vereinbarungen bestehenden Subunternehmerverträge gelten als genehmigt. Das Verkehrsunternehmen trägt dafür Sorge, dass es während der gesamten Laufzeit dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags mindestens einen bedeutenden Teil der vertragsgegenständlichen Verkehre selbst erbringt.
- (2) Unterauftragnehmer des Verkehrsunternehmens sind dessen Erfüllungsgehilfen.

§ 4 Fahrzeugeinsatz

Das Verkehrsunternehmen haftet für den verkehrssicheren und ordnungsgemäßen Fahrzeugeinsatz.

§ 5 Ausgleichsleistungen

- (1) Der Aufgabenträger gewährt dem Verkehrsunternehmen für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Sicherstellung der Verkehrsbedienung gem. § 1 einen Ausgleich.
- (2) Die Höhe des Ausgleichs berechnet sich zum einen gemäß der in der Richtlinie NRW geregelten Voraussetzungen für die Ermittlung des pandemiebedingten Schadens sowie der Schäden durch die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets (einschl. erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse).

Die dem Aufgabenträger durch das Land auf Basis der von Seiten des Verkehrsunternehmens übermittelten Informationen und Unterlagen nach Maßgabe der Richtlinie NRW für den vertragsgegenständlichen Verkehr gewährten Billigkeitsleistungen stellen die maximale Höhe der Ausgleichsleistungen nach diesem Absatz dar. Der Aufgabenträger ist nicht verpflichtet, eigene Haushaltsmittel einzusetzen.

- (3) Die Ausgleichsleistungen nach diesem öDA sind umsatzsteuerfrei, weil sie als echte, nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie als sog. Billigkeitsleistungen nach Maßgabe der Richtlinie bzw. Richtlinie NRW gewährt werden.
- (4) Das Unternehmen erhält, sobald die Zahlungen des Landes nach Maßgabe der Richtlinie NRW beim Aufgabenträger eingegangen sind, einen Abschlag auf die Ausgleichsleistungen gem. Abs. 2 in Höhe der von der Tarifgemeinschaft Münsterland - Ruhr-Lippe GmbH vorläufig ermittelten Schadensprognose. Nach Eingang der Zahlungen des Landes nach Maßgabe der

Richtlinie beim Aufgabenträger leitet dieser die Mittel pauschal an das Verkehrsunternehmen weiter.

- (5) Die endgültige Ausgleichshöhe gem. Abs. 2 wird voraussichtlich bis spätestens **31.03.2024** entsprechend der Vorgaben der Richtlinie NRW ermittelt (Schlussabrechnung). Sollte sich aus der noch zu erlassenden Richtlinie des Landes ein anderes Datum ergeben, tritt dieses an die Stelle des in Satz 1 genannten Datums. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, dem Aufgabenträger alle nach Maßgabe der Richtlinie NRW für die Antragstellung, Nachweisführung und Abrechnung zwischen dem Aufgabenträger und dem Land notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen aller zuständigen Tariforganisationen], Verkaufsdaten, Testate, sonstige Nachweise) vollständig und fristgerecht für eine Beantragung und für die Schlussrechnung bei der Bewilligungsbehörde zukommen zu lassen.

§ 6

Überkompensationskontrolle und Anreiz

- (1) Die Regelungen zur Trennungsrechnung und des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden beachtet; insbesondere dürfen die Ausgleichleistungen des Auftraggebers zu keiner Überkompensation bei dem Verkehrsunternehmen führen.

Hierfür weist das Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger im Rahmen der Schlussabrechnung nach § 5 Abs. 6 nach, dass die Ausgleichleistungen nach diesem öDA (§ 5 Abs. 2 sowie ggf. § 5 Abs. 3) nicht den Betrag übersteigen, der dem finanziellen Nettoeffekt unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns in Höhe von 3 % der Umsatzrendite entspricht. Hierzu (insbesondere Nicht-Vorliegen einer Überkompensation) sind entsprechende Bestätigungen eines ÖPNV-branchenerfahrenen Wirtschaftsprüfungsunternehmens vorzulegen. Soweit das Verkehrsunternehmen neben den vertragsgegenständlichen Verkehren noch weitere Tätigkeiten ausübt, weist es dem Aufgabenträger zudem in geeigneter Weise nach, dass die Vorgaben an die Trennungsrechnung im Sinne von Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eingehalten sind und keine Quersubventionierung anderer Bereiche eingetreten ist.

Soweit Ausgleichsleistungen auch in den folgenden Kalenderjahren nach diesem öDA gewährt werden, gelten die vorstehenden Nachweispflichten entsprechend. Der Nachweis ist jeweils – vorbehaltlich anderweitiger Regelungen - bis zum 30.06. des Folgejahres zu führen.

- (2) Ein Anreiz entsprechend Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 besteht, da das Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Gesamtlaufzeit der Genehmigung das überwiegende Marktrisiko trägt. Der Anreiz zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität besteht in der Verpflichtung zur Einhaltung der Vorgaben des jeweils gültigen Nahverkehrsplans sowie der weiteren verbundweit geltenden Standards.

§ 7

Rückforderung von Ausgleichsleistungen

- (1) Übersteigen die an das Verkehrsunternehmen geleisteten Ausgleichsleistungen den im Rahmen der Schlussabrechnung nach Maßgabe der § 5 Abs. 2 iVm. Abs. 3 ermittelten Ausgleichsbetrag oder wird eine Überkompensation festgestellt, ist das Verkehrsunternehmen zur Erstattung des den zulässigen Ausgleichsbetrag bzw. finanziellen Nettoeffekt übersteigenden Betrags verpflichtet.
- (2) Das Verkehrsunternehmen ist darüber hinaus zur Erstattung der vom Aufgabenträger geleisteten Ausgleichszahlungen verpflichtet, wenn die Leistung auf falschen oder unvollständigen Angaben des Verkehrsunternehmens beruht oder das Land wegen unrichtiger bzw. unvollständige Angaben zunächst an den Aufgabenträger ausgereichte Billigkeitsleistungen betreffend Verkehre nach diesem öDA zurückfordert oder deren Gewährung ablehnt.
- (3) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, an der Sachverhaltsermittlung mitzuwirken und alle nach Maßgabe der Richtlinie NRW sowie dem Aufgabenträger gegenüber dem Land obliegenden Verpflichtungen erforderlichen Unterlagen rechtzeitig und umfassend vorzulegen. Außerdem trifft das Verkehrsunternehmen die Verpflichtung, Änderungen hinsichtlich der Voraussetzungen für die Ausgleichszahlungen unverzüglich dem Aufgabenträger schriftlich mitzuteilen. Kommt das Verkehrsunternehmen seinen Pflichten nicht nach, ist der Aufgabenträger berechtigt, die Ausgleichsleistung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zurückzufordern.
- (4) Ausgleichszahlungen, die von dem Verkehrsunternehmen zurückzuzahlen sind, sind von dem Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung nach Maßgabe der Richtlinie NRW zu verzinsen.

§ 8

Fortschreibung

- (1) Der Umfang und die Qualität der bezuschussten Verkehre gem. § 1 Abs. 3 können entsprechend der weiteren Entwicklungen und der Gefährdungssituation (COVID-19-Pandemie, krisenbedingte Kostensteigerungen auf den Energiemärkten) fortgeschrieben werden. Die Fortschreibungen werden Bestandteil dieser Vereinbarung.
- (2) Die Fortschreibungen kommen insbesondere zur Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse und an sonstige Rahmenbedingungen zur Herstellung einer angemessenen Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 PBefG, § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW) im Zusammenhang mit den in Abs. 1 benannten Gefährdungssituationen in Betracht. Konkrete Fälle können insbesondere die Anpassung des Verkehrsangebots oder die Änderungen gesetzlicher und untergesetzlicher Vorgaben einschließlich öffentlicher Finanzierungen auf EU-, Bundes- und Landes- oder regionaler Ebene sein.
- (3) Die Regelung zur Gewährung von Ausgleichsleistungen kann ebenfalls fortgeschrieben werden, wenn sich die Rahmenbedingungen oder die Finanzierungsgrundlagen ändern. Eine

Fortschreibung hat zu erfolgen, wenn sich der Vertrag gemäß § 11 Abs. 2 über den 31.12.2022 hinaus verlängert.

§ 9

Haftung und Freistellungspflichten des Verkehrsunternehmens

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist dem Aufgabenträger zum Ersatz etwaiger dem Aufgabenträger entstehender Schäden verpflichtet, die darauf beruhen, dass das Verkehrsunternehmen die von ihm übernommenen Vertragspflichten schuldhaft nicht, nicht vollständig oder nicht ordnungsgemäß erfüllt hat. Das Verschulden seiner Mitarbeiter und der Mitarbeiter eines etwaigen Subunternehmens muss sich das Verkehrsunternehmen wie eigenes Verschulden zurechnen lassen.
- (2) Das Verkehrsunternehmen stellt die Aufgabenträger aus der Haftung von aus der Eigenschaft als Fahrzeughalter und Beförderungsunternehmen resultierenden Ansprüchen frei.

§ 10

Aufrechnungsverbot

Gegen etwaige Forderungen des Aufgabenträgers ist eine Aufrechnung mit Forderungen des Verkehrsunternehmens nur zulässig, sofern die Forderung des Verkehrsunternehmens rechtskräftig festgestellt und diese unbestritten ist.

§ 11

Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Der Vertrag wird zum 01.07.2022 abgeschlossen und endet zum 31.12.2022.
- (2) Der Vertrag kann soweit die wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 sowie der Umsetzung des 9-Euro-Tickets zum Ende der Grundlaufzeit sowie zum Ende der jeweils aktuellen Verlängerung weiter feststellbar sind und eine Verlängerung der Notmaßnahme zur Erbringung der Leistungen erforderlich ist, um jeweils weitere 6 Monate verlängert werden. Die Notmaßnahme hat bei Nutzung der in Satz 1 beschriebenen Verlängerungsoptionen eine Laufzeit von höchstens 2 Jahren, d.h maximal bis zum 31.05.2024. Im Falle der Verlängerung ist § 8 Abs. 3 zu berücksichtigen.
- (3) Beide Parteien können diese Vereinbarung nur aus wichtigem Grunde kündigen. Die Kündigung bedarf der Schriftform.

