

Olpe, 19.01.2024

An die Mitglieder  
des Umwelt- und Strukturausschusses

## **EINLADUNG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

**zur Sitzung des Umwelt- und**

**Strukturausschusses**

**am Donnerstag, 01.02.2024 um 17:00 Uhr**

**im Sitzungssaal I des Kreishauses Olpe**

lade ich Sie sehr herzlich ein.

Die Tagesordnung habe ich im Benehmen mit dem Landrat wie folgt festgesetzt:

### **I. Öffentliche Sitzung**

#### 1. Zur Geschäftsordnung

1.1 Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung, Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung

1.2 Anerkennung der Niederschrift über die Sitzung am 02.11.2023

#### 2. Entwurf des Produktplanes 2024

hier: Produktbereiche 51 (Produkt 5151107 Kreisplanung) sowie 53 bis 57  
Drucksache 32/2024

#### 3. ÖPNV;

Änderung der Satzung „Allgemeine Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr“  
Drucksache 9/2024

#### 4. Information

4.1 Energieberatung der Verbraucherzentrale NRW  
Drucksache 3/2024

4.2 ÖPNV;  
Deutschlandticket sozial  
Drucksache 12/2024

- 4.3 Jahresbericht Kreisstraßen;  
Drucksache 1/2024
  - 4.4 K36 – Neubau eines Radweges zwischen Drolshagen und Benolpe  
Drucksache 7/2024
  - 4.5 Gefahrenabwehrmaßnahmen bei der Sickerwasservorbehandlungsanlage auf der  
Zentraldeponie „Alte Scheune“  
Drucksache 33/2024
  - 4.6 Spülbohrung zum Einzug von zwei Drainageleitungen in den Deponiekörper der  
Altdeponie Halberbracht – Bericht über Durchführung der Baumaßnahmen  
Drucksache 34/2024
5. Anfragen nach der Geschäftsordnung

## **II. Nichtöffentliche Sitzung**

- 6. Zur Geschäftsordnung
  - 6.1 Anerkennung der Niederschrift über die nichtöffentliche Sitzung am 02.11.2023
- 7. Anfragen nach der Geschäftsordnung

Falls Sie verhindert sind, an der Sitzung teilzunehmen, verständigen Sie bitte Ihre(n) Vertreter(in).

Mit freundlichen Grüßen  
Uwe Knipp

Vorsitzender

Die stellvertretenden Mitglieder erhalten die Einladung zur Information.

## Kreis Olpe

Der Landrat  
Fachdienst Umwelt  
**AZ: 66.1**

## Beschlussvorlage

<b>x</b>

Anlage(n)

öffentlich

nichtöffentlich

Datum

Drucksachen-Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

18.01.2024

32/2024

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024	2	

Berichtersteller/-in (nur Kreistag):

### Entwurf des Produktplanes 2024

**hier: Produktbereiche 51 (Produkt 5151107 Kreisplanung) sowie 53 bis 57**

### Beschlussvorschlag:

Dem Entwurf des Produktplanes 2024 für die Produkte

- 5151107 Kreisplanung
- 5353701 Abfallentsorgung
- 5353702 Abfallüberwachung
- 5353703 Boden- und Grundwasserschutz
- 5454201 Kreisstraßen
- 5454701 ÖPNV
- 5555201 Gewässer- und Hochwasserschutz
- 5555401 Natur und Landschaft
- 5555501 Wald- und Forstwirtschaft
- 5656201 Immissionsschutz
- 5757601 Kreis- und Regionalentwicklung

wird zugestimmt.

### Sachverhalt / Begründung:

Der Produktplanentwurf 2024 liegt allen Kreistagsmitgliedern vor bzw. kann über den mitgeteilten link aus der cloud aufgerufen werden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Haushalts- position	Nr.	Bezeichnung

Ergebnisplan	2024	2025	2026	2027

Investitions- maßnahmen	2024	2025	2026	2027

<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr zur Verfügung
<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr <b>nicht</b> zur Verfügung Deckungsvorschlag <input type="checkbox"/> ja bei Produkt <input type="checkbox"/> teilweise bei Produkt <input type="checkbox"/> nein

Erläuterungen:
----------------

## Kreis Olpe

Der Landrat  
SB 1  
AZ: SB 1.1

## Beschlussvorlage

1	Anlage(n)
X	öffentlich
	nichtöffentlich

Datum Drucksachen-Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

09.01.2024	9/2024
------------	--------

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024	3	
Kreisausschuss	26.02.2024		
Kreistag	18.03.2024		

Berichtersteller/-in (nur Kreistag): Kreistagsmitglied Knipp

### ÖPNV;

### Änderung der Satzung „Allgemeine Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr“

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Kreis Olpe als Aufgabenträger des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPV) beschließt die Berücksichtigung von Sozialstandards in Form von Lohnanpassungen der Fahrerlöhne im Rahmen der allgemeinen Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr (aV-Höchsttarif).
2. Die Tarifangleichung erfolgt in Form von Sprungkosten, absehbar wirksam ab dem Jahr 2024.
3. Die Ziffern 2.8 und 2.9, das Verzeichnis der Anlagen sowie die Anlagen 4 und 5 der Satzung „Allgemeine Vorschrift Höchsttarif Regelbusverkehr“ vom 21.12.2021 werden wie in der Anlage zu dieser Vorlage aufgeführt geändert bzw. ergänzt.
4. Die erforderlichen Finanzmittel werden aus dem Kreishaushalt bereitgestellt.

#### Sachverhalt / Begründung:

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Busverkehrs hat der Kreistag des Kreises Olpe am 13.12.2021 eine Allgemeine Vorschrift für den Regelbusverkehr (im Folgenden aV-Höchsttarif) beschlossen (vgl. Drucksache 227/2021). Die Veröffentlichung der Satzung erfolgte am 21.12.2021. Eine gleichlautende Entscheidung wurde im Kreis Siegen-Wittgenstein getroffen.

Die aV-Höchsttarif ist eine rechtskonforme Möglichkeit der finanziellen Unterstützung des ÖPNV-Systems aus öffentlichen Mitteln, um einen bedarfsgerechten Busverkehr auch unter schwierigen Rahmenbedingungen weiterhin zu ermöglichen.

### **Ausgangslage:**

Seit geraumer Zeit leiden die heimischen Verkehrsunternehmen unter zunehmendem Fachkräftemangel. Das notwendige Fahrpersonal steht nicht im ausreichenden Umfang zur Verfügung bzw. wechselt zu anderen Unternehmen. Zahlreiche Fahrtausfälle und ein Ersatzfahrplan mit reduziertem Angebot sind die Folge. Als eine wesentliche Ursache für den Fachkräftemangel in der Region Olpe und Siegen-Wittgenstein gilt ein bestehendes Lohngefälle insbesondere gegenüber Verkehrsunternehmen in öffentlicher Hand, deren Tarifverträge deutlich höhere Löhne vorsehen.

Die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH (VWS) haben in Gesprächen mit dem Zweckverband Westfalen-Süd (ZWS) mitgeteilt, dass in den Unternehmen der Wern-Group seit September 2023 bereits eine freiwillige Anhebung der Fahrerlöhne in einer Größenordnung von 3,00 Euro für die gefahrene Stunde stattgefunden hat, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Im Ergebnis konnte mit dieser Maßnahme einerseits Fahrpersonal im Unternehmen gehalten, aber auch Fahrpersonal zurückgewonnen werden. Die Ausweitung und Etablierung dieser Maßnahme auf die Auftragsunternehmer wird nach Einschätzung aller Beteiligten dazu führen, dass zumindest eine Stabilisierung bei der Anzahl der Fahrpersonale erfolgen wird und eine Abwanderung der nicht ortsgebundenen Fahrpersonale wegen des bestehenden Lohngefälles zu den Nachbarkreisen entgegengewirkt werden kann. Erwartet wird, dass kurzfristig der bestehende Ersatzfahrplan stabilisiert werden kann und perspektivisch die Leistungen des Nahverkehrsplanes wieder gefahren werden können. Letzteres unter der Voraussetzung, dass Fahrpersonale zusätzlich im europäischen Ausland akquiriert werden können.

Eine Anpassung gegenüber dem bestehenden Lohngefälle zu Nachbaraufgabenträgern ist Voraussetzung, um einerseits Abwanderungen des vorhandenen Fahrpersonals entgegenzuwirken und andererseits neues Fahrpersonal akquirieren zu können. Im Rundschreiben des Verbandes der Nordrhein-Westfälischen Omnibusunternehmen wird bei den derzeit laufenden Tarifverhandlungen in den weiteren noch ausstehenden Verhandlungsrunden auf den Mangelberuf des Busfahrers und das Lohngefälle zum Nahverkehrstarif hingewiesen und gleichermaßen darauf hingewiesen, dass auf dem Arbeitsmarkt vorerst keine zusätzlichen Fahrpersonale zur Verfügung stehen werden, aber die Tarifmaßnahme zur Attraktivitätssteigerung des Berufes Busfahrer beiträgt.

### **Umsetzung:**

Nach Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 (VO 1370/2007) können die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) die Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, Höchsttarife als spezifische gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anzuwenden. Die aV-Höchsttarif gilt als einheitliches Regelungsinstrument. Dies bedeutet, dass für alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen nach dem Nahverkehrsplan der Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe erbringen, die gleichen Rahmenbedingungen gelten müssen.

Die vorliegende aV-Höchsttarif wendet dabei das sogenannte Referenztarifmodell an, wobei ausgleichsfähig für die Unternehmen die Differenz zwischen den Tarifeinnahmen aus dem Höchstpreis und einem fiktiven Referenztarif ist. Dieser Referenztarif wird angelehnt an die Vorgaben des § 39 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gebildet, in dem die Kosten der

Unternehmen zuzüglich Wagnis/Gewinn (worin der Unternehmerlohn einkalkuliert ist) abgebildet werden, wobei diese Kosten anhand eines objektiven Angemessenheitswertes gedeckelt werden. Die vorgesehene Änderung der aV-Höchsttarif gestattet den Unternehmen, höhere Kosten dann anzusetzen, wenn der mindestens gezahlte Fahrerlohn auf das Niveau des am weitesten verbreiteten Tarifvertrags im ÖPNV der Region angehoben wird. Diese höheren Kosten sind sodann auf entsprechenden Nachweis hin (zusätzlich) ausgleichsfähig. Um das rechtliche Risiko einer Beeinträchtigung der Koalitionsfreiheit zu minimieren, ist die Anwendung der Anpassungsklausel als rechtlich fakultativ ausgestaltet.

Der ZWS hat vor diesem Hintergrund von der Kanzlei Rödl & Partner einen Vorschlag zur Änderung der aV-Höchsttarif erarbeiten lassen. Die Satzung enthält danach einen Passus zur Berücksichtigung von Kosten für die Einhaltung höherer Sozialstandards. Weitere Anpassungen erhalten die Anlagen 4 und 5 der Satzung mit Hinweisen zur Ermittlung und zum Nachweis der Ausgleichszahlungen.

Die Gehaltsentwicklungen können in die aV-Höchsttarif der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein zusätzlich zum bestehenden indexbasierten Verfahren aufgenommen werden. Hierzu kann der tatsächliche Indexwert zur Fortschreibung der Personalkosten angesetzt werden. Alternativ kann die Fortschreibung der Personalkosten als schneller Ausgleich (Sprungkosten) vorgenommen werden. Wichtig ist in beiden Fällen die Anknüpfung an den jeweiligen Tarifvertrag, da ansonsten die Erhöhung möglicherweise nicht beim Fahrpersonal ankommt. Der erhöhte Ausgleich führt zu entsprechend erhöhten Aufwendungen.

Die Mehrkosten bleiben unabhängig vom gewählten Ansatz identisch, jedoch ist die Variante mit einem Ansatz „Sprungkosten“ im Hinblick auf die Überkompensationskontrolle der folgenden Jahre einfacher in der Handhabung.

#### Die vorgeschlagenen Änderungen im Überblick:

- **Satzungstext**
  - Ziff. 2.8.1 wird neu hinzugefügt. Die bisherige Ziff. 2.8 wird zur Ziff. 2.8.1
  - In Ziff. 2.9 wird in Satz 2 hinter dem Wort „Falle“ Folgendes eingefügt: „der Erfüllung repräsentativer Sozialstandards bzw.“
- **Anlagenverzeichnis**  
Änderung der Bezeichnung der Anlage 5
- **Anlage 4 Übersicht der Ausgleichszahlungen und des Berechnungsverfahrens:**  
Austausch gegen eine aktualisierte Fassung;  
Ergänzung der Berechnungswerte für das erste Anwendungsjahr 2022.
- **Anlage 5 Antragsunterlagen und Nachweise:**  
Austausch gegen eine aktualisierte Fassung;  
Änderung der „Anlage 2: Trennungsrechnung zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers“.

#### Berechnungen:

Zur Ermittlung der jährlich zu erwartenden Mehrkosten wurde eine Erhöhung der Tarifstundenlöhne der Busfahrer im privaten Omnibusgewerbe von rund 30% angenommen. Diese Annahme basiert auf einem Vergleich der Tarifstundenlöhne zwischen dem für den öffentlichen Dienst gültigen Tarifvertrag TV-N und dem gültigen Tarifvertrag NWO für private Omnibusgewerbe. Beide Tarifverträge sind in ihrer Systematik so aufgebaut, dass die Tariflöhne nach Dauer der Tätigkeit bzw. der Betriebszugehörigkeit durch den Wechsel in die nächsthöhere Entgeltstufe steigen. Dabei liegt die Differenz in der für Berufsanfänger geltenden Entgeltstufe bei nur rund 20%, während hingegen in der letzten Entgeltstufe (nach 17 Jahren) die Differenz sogar bei rund 45% liegt. Um einen pragmatischen und durchführbaren Berechnungsansatz zu wählen, wurde der Vergleich auf Basis einer

Tätigkeitsdauer von sechs Jahren durchgeführt. In dieser Entgeltstufe beläuft sich die Differenz zwischen TV-N und NWO auf die angenommenen rund 30%.

Die von der VWS GmbH vorgelegten Berechnungsansätze wurden vom ZWS plausibilisiert. Im Ergebnis ergeben sich für den Kreis Olpe voraussichtlich Mehrkosten in Höhe von 1,25 Mio. Euro pro Jahr.

Unabhängig von der Entscheidung der Aufgabenträger über die hier vorgeschlagene Änderung der aV-Höchstarif ist davon auszugehen, dass die bisherigen Aufwendungen für die aV-Höchstarif weiter steigen. Für 2023 betrug der entsprechende Haushaltsansatz 4,6 Mio. Euro. Bezüglich des Haushaltsansatzes für 2024 muss die tatsächliche Tarifentwicklung im Tarifvertrag des NWO berücksichtigt werden, die auch unabhängig von einer Anpassung der aV-Höchstarif auf den tatsächlichen Index zur Personalkostenentwicklung durchschlagen wird.

Die ersten Tarifverhandlungen mit Stand 29.11.2023 sehen eine Tarifsteigerung für 2024 in Höhe von 12,5% und für 2025 von insgesamt 22% gegenüber 2023 vor. Eine Einigung bei den tariflichen Arbeitsentgelten im Fahrdienst ist wahrscheinlich. Die weiteren Tarifanpassungen beim z. B. Werkstattpersonal, kaufmännische und technische Bereich sind noch zu verhandeln.

Insgesamt muss deshalb der Haushaltsansatz für 2024 wie folgt kalkuliert werden:

- 5,2 Mio. Euro (ohne Änderung der aV-Höchstarif)
- 6,0 Mio. Euro (bei der hier vorgeschlagenen Änderung der aV-Höchstarif)

### **Diskriminierungsfreie Auskehrung an Auftragsunternehmer:**

Die im Raum stehende Erhöhung der Tariflöhne betrifft nicht die eigenen Angestellten der VWS GmbH als Konzessionsinhaber, da viele der dort tätigen Omnibusfahrer aufgrund der kommunalen Vergangenheit der VWS GmbH bereits nach dem Tarifvertrag TV-N bezahlt werden. Die notwendige Erhöhung der Stundenlöhne muss daher vorrangig bei den im Auftrag der VWS GmbH tätigen privaten Auftragsunternehmern (Subunternehmern) erfolgen.

Um eine diskriminierungsfreie Auskehrung der zusätzlichen Mittel an die Auftragsunternehmer bzw. deren angestellten Omnibusfahrer zu gewährleisten, wird die VWS GmbH die auf Kilometerbasis berechnete Vergütung der Auftragsunternehmer in entsprechender Höhe prozentual anpassen und gleichzeitig die Auftragsunternehmer vertraglich verpflichten, die Stundenlöhne der beschäftigten Omnibusfahrer um den notwendigen Prozentsatz von 30% zu erhöhen. Da eine zeitgleiche Umstellung der entsprechend anzupassenden Nachunternehmerverträge unrealistisch ist, ist eine stufenweise Anwendung der Inanspruchnahme des höheren Ausgleichs zulässig.

Der im Liniendienst zu zahlende tarifliche Stundenlohn setzt sich zusammen aus einem Grundlohn, einem Linienzuschlag und ggf. weiteren betrieblichen Zuschlägen. Den Auftragsunternehmern der VWS GmbH ist es im Rahmen ihrer unternehmerischen Entscheidung unter Berücksichtigung betrieblicher Erfordernisse und Besonderheiten freigestellt, wie die Erhöhung auf die Lohnbestandteile verteilt wird. Maßgeblich ist, dass im Ergebnis die durchzuführende Lohnerhöhung in voller Höhe erreicht wird.



### Finanzielle Auswirkungen:

<b>Haushalts- position</b>	Nr.	Bezeichnung
Produkt	545470100	ÖPNV
Konto	5318084	Maßnahmen des ÖPNV

<b>Ergebnisplan</b>	2024	2025	2026	2027
Aufwand	6.000.000	6.200.000	6.400.000	6.800.000
Ertrag				

<b>Investitions- maßnahmen</b>	2024	2025	2026	2027
Einzahlung				
Auszahlung				

<input checked="" type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr zur Verfügung
<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel stehen im Planjahr <b>nicht</b> zur Verfügung Deckungsvorschlag <input type="checkbox"/> ja bei Produkt <input type="checkbox"/> teilweise bei Produkt <input type="checkbox"/> nein

Erläuterungen:
----------------

**Öffentliche Bekanntmachung des Kreises Olpe**  
**Ergänzung/Änderung der**  
**Satzung**  
**des Kreises Olpe vom 21.12.2021**  
**zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen**  
**für alle Fahrgäste im straßengebundenen**  
**Öffentlichen Personennahverkehr**  
**(Allgemeine Vorschrift Regelbusverkehr)**

**I.**

**Aufgrund**

- § 5 Abs. 1 der Kreisordnung NRW (KrO NRW) vom 14.Juli 1994 (GV. NW. S. 270), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. April 2022 (GV. NRW. S. 490) in Verbindung mit § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
- und § 3 Abs. 1 ÖPNV Gesetz NRW (ÖPNVG NRW) vom 07.März 1995 (GV. NW. S. 196), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Dezember 2023 (GV. NRW. S. 1281),

hat der Kreistag des Kreises Olpe in seiner Sitzung am 18.03.2024 folgende Ergänzungen und Änderungen (Ziff. 2.8, Ziff. 2.9, Verzeichnis der Anlagen, Anlagen 4 und 5 ) der Satzung Satzung vom 21.12.2021 (allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) beschlossen:

**2.8** Das Unternehmen kann bei Erfüllung der nachfolgend genannten Standards einen höheren Ausgleich erwarten.

2.8.1 Die Anwendung repräsentativer Sozialstandards führt zu einer Anpassung des Referenztarifs (Ziffer 3.3) und einer Anpassung des Gesamtausgleichs (Ziffer 2.9). Die Erfüllung repräsentativer Sozialstandards, die eine Anpassung des Referenztarifs und eine Anpassung des Gesamtausgleichs rechtfertigt, liegt vor, wenn das Unternehmen ein Gehaltsniveau des für die Erbringung der Leistung nach Anlage 2 benötigten gesamten eingesetzten Fahrpersonals gewährleistet, das mindestens der Entgeltgruppe 5, Stufe 4 des im Ausgleichsjahr zuletzt gültigen Tarifvertrags Nahverkehr Nordrhein-Westfalen (TV-N NRW) – aktuell gültig vom 01.04. bis 31.12.2024 - entspricht (Rundungsabweichungen um bis zu 1 % nach unten sind zulässig). Hierzu hat das Unternehmen die angestrebte Erfüllung der repräsentativen Sozialstandards und die hierauf zurückzuführenden erwarteten spezifischen Mehrkosten abzüglich der ersparten Aufwendungen prüffähig im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages beim Kreis bzw. ZWS unter Verwendung des Antragsformulars aus Anlage

5 anzumelden und nach Abschluss des Ausgleichsjahres im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrages prüffähig zu dokumentieren. Zur Sicherstellung ausreichender Liquidität können dem Unternehmen während der ersten zwei Anwendungsjahre Abschlagszahlungen auf die erwarteten spezifischen Mehrkosten der Anwendung repräsentativer Sozialstandards gewährt werden. Ein entsprechendes Verlangen ist vom Unternehmen glaubhaft zu machen; ab dem dritten Anwendungsjahr werden die spezifischen Mehrkosten der Anwendung repräsentativer Sozialstandards im Rahmen der Ermittlung des K-4-Werts berücksichtigt. Die Einzelheiten ergeben sich aus Anlage 4.

2.8.2 Sofern die Unternehmen höhere qualitative Standards erbringen als die, die für die Bemessung des Referenztarifs maßgeblich sind (**Übererfüllung**), können eine Erhöhung des Referenztarifs (Ziffer 3.3) und eine Anpassung des Gesamtausgleichs (Ziffer 2.9) erfolgen. Hierzu hat das Unternehmen die angestrebte Übererfüllung der qualitativen Standards und die hierauf zurückzuführenden erwarteten spezifischen Mehrkosten abzüglich der ersparten Aufwendungen prüffähig im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages beim Kreis bzw. ZWS anzumelden und nach Abschluss des Ausgleichsjahres im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrages prüffähig zu dokumentieren. Berücksichtigungsfähig sind nur qualitative Standards, die im Einklang mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans stehen und denen der Kreis bzw. ZWS im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages zuvor ausdrücklich zugestimmt hat. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 6**.

**2.9 Anpassung des Gesamtausgleichs.** Eine Anpassung des Gesamtausgleichs erfolgt im Falle der Erfüllung repräsentativer Sozialstandards bzw. der Übererfüllung qualitativer Standards (Ziffer 2.8) und bei Leistungsänderungen (Ziffer 6) und bei einer deutlichen Abweichung der tatsächlichen von der prognostizierten Kosten-Indexentwicklung (Anlage 4 lit c) aa). Der Gesamtausgleich erhöht sich um die Differenz, welche sich aus der Anpassung des Referenztarifs (Ziffer 2.8) und/oder das zusätzliche Tarifäquivalent je zusätzlicher Verkehrsleistung (Ziffer 6) und/oder aus der Indexkorrektur (Anlage 4 lit c) aa) ergibt. Im Falle von höherer Gewalt (Ziffer 1.11) erfolgt keine Anpassung des Gesamtausgleichs.

## **Anlagen**

- Anlage 1: Westfalen (WT)-Tarif und -Tarifbestimmungen
- Anlage 2: Notwendige Verkehrsleistung
- Anlage 3: Mindeststandards
- Anlage 4: Ausgleichsübersicht, Berechnungsverfahren
- Anlage 5: Antragsunterlagen und Nachweise  
(ex-post-Kontrolle, Trennungsrechnung, Durchführungsvorschriften, Leistungsveränderungen, Antrag repräsentativer Sozialstandard)
- Anlage 6: Leitlinien für die Berücksichtigung höherer Standards
- Anlage 7: Anforderungen an den Ausgleich im Ausbildungsverkehr

## Anlage 4 Übersicht der Ausgleichszahlungen und Berechnungsverfahren

Die Ermittlung der für die Ausgleichszahlungen maßgeblichen Sollkosten erfolgt gemäß Ziffer 3.2 der zu dieser Allgemeinen Vorschrift erlassenen Satzung.

- a) **Tabelle A** Tabelle „Festsetzung der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens“
- b) **Tabelle B** Tabelle „ex-ante vorläufig 2022 im Kreisgebiet bzw. je Teilnetz“
- c) **Berechnungsmethodik**
- d) **Musterberechnung**

Zu:

- a) **Tabelle A „Festsetzung der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens“**

Kosten durchschnittlich, gut geführtes VU	Euro / km im Jahr 2022
1) Stadtbusverkehre (Gruppe 1)	3,57
2) Regionalbusverkehre (Gruppe 2)	3,78

- b) **Tabelle B „ex-ante vorläufig 2022 im Kreisgebiet bzw. je Teilnetz“**

Kreis	Teilnetz	Gruppe	Km-Leistung	Gesamt-kilometer	Ex ante-Ausgleich
Nr.	(A) Linienbündel (B) Einzellinien	1 = StadtBV 2=ÜberlandBV	Fp/km/a	(nachrichtlich )	Vorläufiger Ausgleich 2022 (Euro)
1	A		1000 Tkm	1010 Gkm	
	B		500 Tkm	510 Gkm	
<b>Gesamt-ausgleich</b>					<b>XXX Euro</b>

## c) Berechnungsmethodik

### aa) Berechnung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr  $n + 1$  wird im Vorjahr  $n$  berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres  $n - 1$  (sog. „Ausgangsjahr“). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

#### Ermittlung der Soll-Kosten

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ), wobei diese den Kosten denen eines sog. durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) entsprechen und als solche begrenzt sind. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den K-4-Wert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen. Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf den K-4-Wert erhalten.
- Die – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben.
- Nach Ziffer 2.8 allgemeine Vorschrift kann der Unternehmer für die Erfüllung repräsentativer Sozialstandards einen höheren Ausgleich erhalten, sofern spezifische Mehrkosten mit der Erfüllung der repräsentativen Sozialstandards verbunden sind. Diese spezifischen Mehrkosten bleiben beim Abgleich mit dem K-4-Wert in den ersten zwei Anwendungsjahren außer Betracht.<sup>1</sup> Die repräsentativen Sozialstandards sind erfüllt, wenn das Unternehmen ein Gehaltniveau des zur Erbringung der Leistung nach **Anlage 2** eingesetzten Fahrpersonals gewährleistet, das mindestens der Entgeltgruppe 5, Stufe 4 des im Ausgleichsjahr zuletzt gültigen Tarifvertrags Nahverkehr Nordrhein-Westfalen (TV-N NRW) – aktuell gültig vom 01.04. bis 31.12.2024 - entspricht (Rundungsabweichungen um bis zu 1 % nach unten sind zulässig). Eine zeitlich gestufte Umsetzung ist dabei möglich. Sollte bei einer grundlegenden Neugestaltung des besagten Tarifvertrags eine Entgeltgruppe 2, Stufe 1 nicht mehr bestehen ist diese durch die Heranziehung einer möglichst vergleichbaren Einstufung zu ersetzen. Der so bestimmte repräsentative Sozialstandard findet seine Rechtfertigung darin, die Erbringung öffentlicher Verkehrsleistungen für die Nutzer des ÖPNV im Landkreis durch Sicherung eines hinreichend hohen Beschäftigungsgrades von stark nachgefragten Fachkräften überhaupt erst zu gewährleisten. Die Einhaltung repräsentativer Sozialstandards schafft die Voraussetzung zur Erbringung von Verkehrsleistungen unter Anwendung des Höchsttarifs. Hierzu hat das Unternehmen im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrags einen entsprechenden Antrag unter Angabe der kalkulierten Mehrkosten und unter Vorlage prüffähiger Nachweise, zu stellen. Dies umfasst insbesondere eine unterschriebenen Eigenerklärung, dass die hier genannten repräsentativen Sozialstandards – auch durch ggf. eingesetzte Nachunternehmen – eingehalten werden. Der Antrag muss sich auf eine Mindestlaufzeit von drei Jahren, inklusive eines möglichen ersten Rumpffjahres, beziehen.
- Die Kostenfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt. Sofern die Indexentwicklung im Ausgleichsjahr von der prognostizierten Indexentwicklung im Rahmen des vorläufigen ex ante-Ausgleichs um mehr als 5 Prozentpunkte je Indexreihe abweicht, erfolgt nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur, indem die tatsächliche Entwicklung zur Berechnung

<sup>1</sup> Ab dem dritten Anwendungsjahr der Ziffer 2.8.1 allgemeine Vorschrift werden die höheren Aufwendungen im Rahmen der jeweils aktualisierten Ermittlung des K-4-Werts berücksichtigt und sodann laufend fortgeschrieben.

des vorläufigen Ausgleichs für die Indexreihe zu Grunde gelegt wird. Sofern gemäß dem vorherigen Gliederungspunkt ein Antrag auf einen höheren Ausgleich gemäß Ziffer 2.8.1 allgemeine Vorschrift für die Einhaltung höherer Sozialstandards gestellt wird, werden für das erste und das zweite Ausgleichsjahr die kalkulierten Ist-Mehrkosten in der Kostenkategorie „Personal“ angesetzt und insoweit die vorstehende Indexregelung ausgesetzt. Dies gilt auch dann, wenn das erste Anwendungsjahr ein Rumpfsjahr ist. Ab dem nachfolgenden dritten Ausgleichsjahr kommt die vorstehende Indexregelung wieder voll zur Anwendung.

- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Kosten stellen die Soll-Kosten dar.

#### Ermittlung der Soll-Erlöse

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
- Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben. Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung: „Ausgleich Kreis Olpe (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein. Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr werden hingegen angerechnet.

Die Fortschreibung der Erlöse erfolgt in Bezug auf die erwartete Tarifentwicklung (Tarifhöhe) und der erwarteten Nachfrage:

- Die Erlösfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Bevölkerungsentwicklungen: diese werden individuell nach den vorliegenden Prognosen für den jeweiligen Kreis/das jeweilige Teilnetz angesetzt und den Teilnetzgruppen zugeordnet.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

#### Ermittlung des Wagnisaufschlags

- Der Wagnisaufschlag wird in Höhe von 2,5 % der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens bestimmt.

#### Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

- Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 6 der allgemeinen Vorschrift kann eine Anpassung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer erfolgen.

## bb) Indizes zur Kosten- und Erlösfortschreibung

Wird eine der unten näher bezeichneten Indexreihen nicht aktualisiert oder fortgeführt wird, ist diese durch eine möglichst vergleichbare Indexreihe zu ersetzen.

Kostenposition	Index
Personal	Statistisches Bundesamt Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten – Lange Reihen Blatt: „4.1.1_D-Mon-Jahr; Index der tariflichen Monatsverdienste ohne Sonderzahlungen nach Jahren und ausgewählten Wirtschaftszweigen Verkehr u. Lagerei (Index H)
Treibstoff	Statistisches Bundesamt Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) – Preise für leichtes Heizöl, Motorenbenzin und Dieselkraftstoff Blatt: „Diesel Großverbraucher“; Preise für Dieselkraftstoff ab 1968 bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 Blatt: „GP Nr. 29-33“; GP = 29 10 4 – Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken
Bezogene Leistungen für Fahrleistungen (insb. Subunternehmer)	Mischindex (Annahme gleicher Kostenzusammensetzung bei Subunternehmern wie beim jeweiligen Verkehrsunternehmen) Gewichtung der Indizes anhand der unternehmensspezifischen Anteile der anderen Kostenpositionen (Personal, Treibstoff etc.)
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 2 Blatt: „GP Nr. 29-33“; GP = 29 10 4 – Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken
sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; andere bezogene Leistungen; andere Abschreibungen	Statistisches Bundesamt Index der Großhandelsverkaufspreise nach Wirtschaftszweigen des Großhandels – Lange Reihen der Fachserie 17, Reihe 6 Blatt: „WZ 46.2“; Gesamtindex, Gewicht 1000 °/°
Fahrzeughaftpflicht und Kaskoversicherung	Statistisches Bundesamt Verbraucherpreisindizes für Deutschland – Fachserie 17, Reihe 7 Kraftfahrerpreisindex, Kraftfahrzeugversicherung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

Erlösposition	Index
Fahrscheinverkauf (Verkehrseinnahmen); SGB IX-Mittel (Schwerbehindertenverkehre )	
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt Datenbank GENESIS-Online Verbraucherpreisindex – Klassifikation der Verwendungszwecke



	des Individualkonsums (COICOP 2-5-Steller Hierarchie) Personenbeförderung im Straßenverkehr (CC13-0732)
Effekt 2 (Demografie)	Landesamt für Statistik Niedersachsen LSN-Online – Regionaldatenbank Regionale Vorausberechnung der Bevölkerung
Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten	
Erträge nach 11a ÖPNV NRW; Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	Konstante Fortschreibung
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierte Verbraucherpreisindizes Harmonisierter Verbraucherpreisindex für Deutschland, Harmonisierter Verbraucherpreisindex insgesamt

## **cc) Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs**

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr  $n+1$  wird im Folgejahr  $n+2$  berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres  $n+1$ . Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar. Im ersten und zweiten Ausgleichsjahr sind die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens maßgeblich (siehe Anlage 4).

### Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

- Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert des Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ) zugrunde gelegt wird.

### Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

- Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,0 % der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ) bestimmt.

### Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ), wobei diese auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) begrenzt sind. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den K-4-Wert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen. Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf den K-4-Wert erhalten. Spezifische Mehrkosten der Anwendung repräsentativer Sozialstandards gemäß Ziffer 2.8.1 allgemeine Vorschrift bleiben in den ersten beiden Anwendungsjahren außer Betracht; im Falle einer zeitlich gestuften Anwendung werden diese spezifischen Mehrkosten anteilig im Rahmen der K-4-Wert-Ermittlung berücksichtigt.
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifierhebung handelt, in Abzug gebracht. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich so dann, indem der fiktive Tarifanspruch durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) geleisteten Fahrplankilometer dividiert wird.

### Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

- Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeverfahren für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) zustehenden Tarifierlöse durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) geleisteten Fahrplankilometer dividiert werden.

## Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (vor Abschmelzung)

- Der verbindliche ex-ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit den tatsächlich im Ausgleichsjahr (n + 1) geleisteten Fahrplankilometern multipliziert wird.

## Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (nach Abschmelzung)

- Die Summe aller vorläufigen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr (n + 1) definiert den Gesamtausgleich, der über die allgemeine Vorschrift für das Ausgleichsjahr (n + 1) gewährt wird.
- Sofern die Summe aller verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr (n + 1) diesen Gesamtausgleich übersteigt, erfolgt eine proportionale Abschmelzung der verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge.

### d) Musterberechnung

#### Exemplarische Berechnungsskizze (vorläufiger ex ante-Ausgleich), Ziffer 3.2

Position	Ausgangsjahr (n-1)		
1	Gesamterlöse (Ist)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1). (Anlage 6)
1a	davon Ausgleich Kreis	30	
1b	davon sonstige Ertragspositionen (maßgeblich)	70	
2	Gesamtkosten (Ist)	110	
3	Kosten ggfs. Begrenzt auf K4 (maßgeblich)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1), wobei diese den Kosten denen eines sog. durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) entsprechen und als solche begrenzt sind.
Position	Ausgleichsjahr (n+1; fortgeschriebene Zahlen)		
4	Gesamterlöse (Soll)	75	
4a	davon Ausgleich Kreis	0	Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung „Ausgleich Kreis (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein. (Anlage 6)
4b	davon sonstige Erlöspositionen	75	Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben. (Anlage 6)
5	Soll-Kosten	104	Die - ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten - unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben. In den ersten zwei Jahren findet gemäß Ziffer 2.8.1 der aV keine Begrenzung für die spezifischen Mehrkosten durch die Anwendung von repräsentativen Sozialstandards statt.
Position	Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs		
6=2,5%*5	ggfs. Wagnisaufschlag	2,6	Der Wagnisaufschlag wird in Höhe von 2,5% der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens bestimmt.
7=5-4+6	vorläufiger ex ante-Ausgleich	31,6	Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
8	<b>Gesamtausgleich = vorl. ex ante</b>	<b>31,6</b>	Gesamtausgleich entspricht vorläufigem Ausgleich. Vgl. Ziffer 13 aV: Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des vorläufigen ex ante-Ausgleichs im Kreisgebiet.

### Exemplarische Berechnungsskizze (verbindlicher ex ante-Ausgleich), Ziffer 3.3

Position	Ausgleichsjahr (n+1)		Der verbindliche ex ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr n+1 wird im Folgejahr n+2 berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungssrechnung des Ausgleichsjahres n+1.
1	Ist-Tariferlöse	75	
2	betriebsnotwendiges Kapital	50	
3	Verkehrsleistung im Kreisgebiet	100	
4=1/3	<b>Tarifäquivalent Ist</b>	<b>0,750</b>	Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeaufteilungsverfahren für das Ausgleichsjahr (n + 1) zustehenden Tarifeinnahmen durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr (n + 1) geleisteten Fahrplankilometer dividiert werden.
Position <b>fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif</b>			
5	unternehmensspezifische Kosten (K4-begrenzt)	110	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungssrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1), wobei diese auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) begrenzt sind. In den ersten zwei Jahren findet gemäß Ziffer 2.8.1 der aV keine Begrenzung für die spezifischen Mehrkosten durch die Anwendung von repräsentativen Sozialstandards statt.
6=6,5%*2	kalkulatorische Zinsen	3,25	Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert des Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres (n + 1) zurunde gelegt wird.
7=4,0%*5	kalkulatorischer Gewinn	4,4	Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,00 % der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens des Ausgleichsjahres (n + 1) bestimmt. (Anlage 5)
8	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2	Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der - ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten - unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres (n + 1), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet.
9	sonstige Erlöse	5	Hieron werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Tarifeinnahmen handelt, in Abzug gebracht. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungssrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1).
10=5+6+7-8-9	fiktiver Tarifanspruch	110,65	
11=10/3	<b>Tarifäquivalent FT</b>	<b>1,107</b>	
Position <b>Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs</b>			
12=11-4	Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,357	
13=12*3	verbindlicher ex ante-Ausgleich	35,65	Der verbindliche ex ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit den Fahrplankilometern des Ausgleichsjahres multipliziert wird.
	<b>verbindlicher ex ante Ausgleich ist begrenzt auf Gesamtausgleich</b>	<b>31,6</b>	Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich).

### Ausgleich von spezifischen Mehrkosten, Ziffer 2.8

	vorläufiger ex ante-Ausgleich	31,6	vgl. Ermittlung vorl. ex ante Ausgleich
	verbindlicher ex ante Ausgleich	35,65	vgl. Ermittlung verbind. ex ante Ausgleich
	Gesamtausgleich	31,6	vgl. Ziffer 1.9 aV: Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des vorläufigen ex ante-Ausgleichs im Kreisgebiet.
	spezifische Mehrkosten	5	vgl. Ziffer 2.8.2: Sofern das Unternehmen höhere als vom Kreis festgelegte Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens geltend macht, können diese unter bestimmten Voraussetzungen Berücksichtigung finden. Hierzu hat es mit der Antragsstellung die spezifischen Mehrkosten prüffähig nachzuweisen. Maßgeblich sind die Kosten des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Jahres (n - 1).
	<b>Gesamtausgleich inkl. spezifische Mehrkosten</b>	<b>36,6</b>	

## **Anlage 5: Antragsunterlagen und Nachweise**

Inhalt

- A) Antragsunterlagen ex ante Anträge
- B) Nachweise ex post-Kontrolle
- C) Durchführungsvorschriften

### **A) Antragsunterlagen ex ante-Anträge**

An  
Landkreis.....

### Vorläufiger ex ante-Ausgleich

**Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des VEJ-Tarifes aus der allgemeinen Vorschrift des Landkreises vom ..... gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (vorläufiger ex ante-Ausgleich)**

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung)
Name: _____
Straße: _____
Ort: _____
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____
Bankverbindung: BIC: _____ IBAN: _____

Die Antragsfrist endet am _____.
----------------------------------

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Landkreis..... zu senden.
---

Für das Antragsjahr _____ wird ein vorläufiger Ausgleich in Höhe von _____ € beantragt.
---

Für das Antragsjahr \_\_\_\_\_ wird für die Erfüllung repräsentativer Sozialstandards gem. Ziffer 2.8.1 aV zugesichert und ein Erhöhung des Ausgleich um die damit verbundenen spezifischen Mehrkosten beantragt. Diese Mehrkosten werden im Rahmen des Antrags auf den verbindlichen ex-ante-Ausgleich nachgewiesen und geltend gemacht. Zur Sicherung der Liquidität des Unternehmens wird die Zahlung eines vorgezogenen monatlichen Abschlags darauf ab schriftlicher Zustimmung durch den Landkreis in Höhe von

\_\_\_\_\_ € beantragt. Die Höhe des Abschlags wird auf einem gesondert einzureichenden Beiblatt glaubhaft gemacht.

Auf Ziffer 2.10 allgemeine Vorschrift (Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit falscher Angaben gemäß § 264 StGB) wird hingewiesen. Dem Unternehmen ist bekannt, dass der Antrag nach 2.8.1 allgemeine Vorschrift nur dann positiv beschieden werden kann, wenn zugesichert wird, dass er in den beiden nachfolgenden Jahren jeweils erneut gestellt wird. Die Einhaltung der vorgenannten Vorgaben und aller Vorgaben aus Ziffer 2.8.1 und der damit verbundenen Vorgaben aus Anlage 4 wird an Eides statt versichert.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum, Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Stempel

Für das Antragsjahr \_\_\_\_\_ wird für die Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 2.8.2 aV \_\_\_\_\_ € beantragt.

Weitere Einzelheiten zu den geplanten Maßnahmen und die Darlegung der Aufwandsschätzung ergeben sich aus den beigefügten Unterlagen.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei investitiven Maßnahmen alle Fördermöglichkeiten in Anspruch zu nehmen und offenzulegen sind, sowie der Zeitpunkt der Umsetzung dem Landkreis mitzuteilen ist.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei konsumtiven Maßnahmen die Mehraufwendungen nur für die Dauer von maximal zwei Jahren erstattungsfähig sind

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach § 42 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Oberfinanzdirektion Hannover vom 12.03.1997 zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt.

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die ermittelten Ansprüche sind eine Vorabkalkulation, die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

_____ Ort, Datum, Unterschrift	_____ Stempel
-----------------------------------	------------------

Anlagen:

Abrechnungsblatt/Abrechnungsfomular

Hinweis auf Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit nach § 264 StGB



An  
Landkreis.....

### Verbindlicher ex ante-Ausgleich

**Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des VEJ-Tarifes aus der allgemeinen Vorschrift des Landkreises vom ..... gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (verbindlicher ex ante-Ausgleich)**

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung)
Name: _____
Straße: _____
Ort: _____
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____
Bankverbindung: BIC: _____ IBAN: _____

Die Antragsfrist endet am _____.
----------------------------------

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Landkreis..... zu senden.
---

Für das Antragsjahr _____ wurden _____ Fplkm erbracht
Die Verkehrsleistung weicht von Anlage 2 um +/- _____ Fplkm ab

Für das Antragsjahr \_\_\_\_\_ wurde eine Erfüllung von repräsentative Sozialstandards gem. Ziffer 2.8.1 aV

beantragt und bewilligt. Die repräsentativen Sozialstandards wurden neu eingehalten

im Unternehmen/vom Antragsteller

ja, vollumfänglich ab dem \_\_\_\_\_; alle Fahrpersonale, für die bisher nicht die repräsentativen Sozialstandards aus Ziffer 2.8.1 aV eingehalten wurde (geringere Entlohnung), kommen nun in den Genuss der repräsentativen Sozialstandards

ja, teilweise ab dem: \_\_\_\_\_ zu \_\_\_\_\_% gemessen an den Fahrpersonalen, die bisher nicht die repräsentativen Sozialstandards aus Ziffer 2.8.1 aV eingehalten wurde (geringe Entlohnung) und nun in den Genuss der repräsentativen Sozialstandards kommen im Verhältnis zu allen Fahrpersonalen, für die bisher nicht die repräsentativen Sozialstandards aus Ziffer 2.8.1 aV eingehalten wurde (geringere Entlohnung)

nein.

Die spezifischen Mehrkosten im Sinne von Ziffer 2.8.1 und Anlage 4 aV betragen \_\_\_\_\_ Euro.

bei Nachunternehmern

ja, vollumfänglich ab dem \_\_\_\_\_; alle Fahrpersonale, für die bisher nicht die repräsentativen Sozialstandards aus Ziffer 2.8.1 aV eingehalten wurde (geringere Entlohnung), kommen nun in den Genuss der repräsentativen Sozialstandards

ja, teilweise ab dem: \_\_\_\_\_ zu \_\_\_\_\_% gemessen an den Fahrpersonalen, die bisher nicht die repräsentativen Sozialstandards aus Ziffer 2.8.1 aV eingehalten wurde (geringe Entlohnung) und nun in den Genuss der repräsentativen Sozialstandards kommen im Verhältnis zu allen Fahrpersonalen, für die bisher nicht die repräsentativen Sozialstandards aus Ziffer 2.8.1 aV eingehalten wurde (geringere Entlohnung)

nein.

Die spezifischen Mehrkosten im Sinne von Ziffer 2.8.1 und Anlage 4 aV betragen \_\_\_\_\_ Euro.

Das Unternehmen/der Antragsteller hat monatliche Abschlagszahlungen auf den mit 2.8.1 aV verbundenen höheren Ausgleich für die spezifischen Mehrkosten der Einhaltung repräsentativer Sozialstandards beantragt, diese mit Einreichung des Antrags auf vorläufigen ex ante-Ausgleich glaubhaft gemacht und erhalten:

ja, in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro/Monat für eine Laufzeit von \_\_\_ Monaten, insgesamt \_\_\_\_\_ Euro.

nein.

Auf Ziffer 2.10 allgemeine Vorschrift (Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit falscher Angaben gemäß § 264 StGB) wird hingewiesen. Dem Unternehmen ist bekannt, dass der Antrag nach 2.8.1 allgemeine Vorschrift nur dann positiv beschieden werden kann, wenn zugesichert wird, dass er in den beiden nachfolgenden Jahren jeweils erneut gestellt wird. Die Einhaltung der vorgenannten Vorgaben und aller Vorgaben aus Ziffer 2.8.1 und der damit verbundenen Vorgaben aus Anlage 4 wird an Eides statt versichert.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum, Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Stempel

Für das Antragsjahr \_\_\_\_\_ wurde eine Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 2.8.2 aV beantragt und bewilligt.

Die Maßnahmen wurden

vollumfänglich und fristgerecht umgesetzt am: \_\_\_\_\_

teilweise und/oder verspätet umgesetzt am : \_\_\_\_\_

für die Maßnahme wurden folgende Fördermittel genehmigt im Umfang von: \_\_\_\_\_ Euro

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach § 42 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Oberfinanzdirektion Hannover vom 12.03.1997 zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt.

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum, Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Stempel

Anlagen:

Abrechnungsblatt/Abrechnungsfomular

Hinweis auf Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit nach § 264 StGB

## **B) Nachweise ex post-Kontrolle**

An  
Landkreis.....

## **Bestätigungsmuster Überkompensationskontrolle**

### **Bestätigung über die Erstellung einer Berechnung von Ausgleichsleistungen nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

Wir haben auftragsgemäß die Berechnungen des Unternehmens \_\_\_\_\_ zur Berechnung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe für das Kalenderjahr \_\_\_\_\_ geprüft und können hierzu die nachfolgende Bestätigung abgeben.

Grundlage der Prüfung waren die durch das Verkehrsunternehmen vorgelegten Belege und Bücher, die vorgelegte Bestätigung zur Leistungserbringung sowie die Vorlage der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe nebst Anlagen und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch das Verkehrsunternehmen und die Vorlage des Soll-Kosten- bzw. Soll-Erlösbetrages sowie des Vorauszahlungsbetrages durch den Kreis Olpe.

Es wird bestätigt, dass die Einnahmen- und Ausgabenaufteilung aus der von dem Verkehrsunternehmen angefertigten Trennungsrechnung gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift mit der tatsächlichen Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsunternehmens übereinstimmt. Zur Überprüfung wurden die Bücher und vorhandenen Belege des Verkehrsunternehmens herangezogen. Die ordnungsgemäße Buchführung des Verkehrsunternehmens wird vorausgesetzt und wurde von uns nicht geprüft.

Das Verkehrsunternehmen hat die Vorgaben der Nr. 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei der Anfertigung der Trennungsrechnung eingehalten. Hierbei wurden die Durchführungsvorschriften gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift beachtet. Sofern von den Regelungen der Durchführungsvorschriften abgewichen wurde, wurde dies gesondert zur Trennungsrechnung ausgewiesen und begründet. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgte anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften (Nr. 4 des Anhangs zu Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

**Es wird bestätigt, dass die in Anlage 1 zu dieser Bestätigung vorgenommene Berechnung der Ausgleichsleistungen durch das Verkehrsunternehmen \_\_\_\_\_ unter o. g. Voraussetzungen mit den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe übereinstimmt.**

Es wird weiter bestätigt, dass die in die Berechnung eingestellten Kosten und Erlöse ausschließlich solche sind, die auf Leistungen im Sinne der Ziffer 4.3 und Ziffer 4.4 der allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind. Die zu Grunde gelegten Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik. Sie sind identisch mit den in Anlage 2 zu dieser Bestätigung genannten Fahrleistungen des Verkehrsunternehmens\_\_\_\_\_.

Die Trennungsrechnung nach Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift wird gemäß dem für den Kreis Olpe bestimmten Teil nach Ziffer 4.5 der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe dieser Bescheinigung in Anlage 2 beigelegt und ist vom Wirtschaftsprüfer des Verkehrsunternehmens (oder einer vom Kreis Olpe anerkannten Person oder Stelle) zu unterzeichnen.

### **Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers**

XXXX, XX.XX.XXXX

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des  
Wirtschaftsprüfers  
Testat-Stempel

## Anhang 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Es wurde durch das Unternehmen \_\_\_\_\_ eine Berechnung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrages gemäß der Ziffern 4 und 5 der allgemeinen Vorschrift des Kreises Olpe entsprechend dem unten folgenden Rechenweg vorgenommen. Dabei errechnete sich der maximal zulässige Ausgleichsbetrag aus der Summe der unten genannten Werte unter den Ziffern 1., 2. und 3.

Grundlage für die Berechnung war gemäß der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift ein Soll-Ist-Abgleich im Hinblick auf die Kosten. Gemäß der Trennungsrechnung des Verkehrsunternehmens \_\_\_\_\_ für das Jahr \_\_\_\_\_ betragen die Ist-Kosten \_\_\_\_\_ Euro.

Der Wert übersteigt/unterschreitet die vom Landkreis ausgewiesenen Soll-Kosten in Höhe von \_\_\_\_\_ Euro um \_\_\_\_\_ Euro.

Gemäß der Trennungsrechnung des Unternehmens \_\_\_\_\_ für das Jahr \_\_\_\_\_ betragen die Ist-Erlöse \_\_\_\_\_ Euro.

1. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift wurden die Kosten von den Erlösen abgezogen. Es verbleibt eine negative Differenz von \_\_\_\_\_ Euro.
2. Auf der Basis der vorgenannten Zahlen wurde ein etwaiger Bonus entsprechend den Vorgaben der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift errechnet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift beträgt der Bonus \_\_\_\_\_ Euro.
3. Es wurde eine Berechnung des angemessenen Gewinnzuschlags entsprechend den Vorgaben von Ziffer 4.6 der allgemeinen Vorschrift vorgenommen. Der auf diese Weise errechnete angemessene Gewinnzuschlag beträgt \_\_\_\_\_ Euro.

Der entsprechend des obigen Rechenwegs ermittelte maximal zulässige Ausgleichsbetrag des Verkehrsunternehmens \_\_\_\_\_ für das Jahr \_\_\_\_\_ beträgt \_\_\_\_\_ Euro.

Der durch den Kreis Olpe ermittelte vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Verkehrsunternehmen \_\_\_\_\_ beträgt \_\_\_\_\_ Euro. Der korrigierte ex-ante-Ausgleich beläuft sich auf \_\_\_\_\_ Euro.

Die Summe der bisherigen Abschlagszahlungen an das Verkehrsunternehmen \_\_\_\_\_ beträgt \_\_\_\_\_ Euro.

Auf Grundlage der obigen Werte ergibt sich

eine Überzahlung von \_\_\_\_\_ Euro und/oder

eine Überkompensation von \_\_\_\_\_ Euro.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

XXXX, XX.XX.XXXX

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Wirtschaftsprüfers  
Testat-Stempel

# Anhang 2 Trennungsrechnung zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

## Anlage 5, Annex 2 - Trennungsrechnung

Antragssteller: \_\_\_\_\_  
 Betriebsprüfer: \_\_\_\_\_

Trennungsrechnung	Gesamtergebnis laut (Eintragung gemäß GVG)	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3			Plausibilisierung Stufe 3	Anmerkungen
		Abzüglich relativierendes Geschäftstätigkeit	Verbleib Vorklassifiziert	Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Vorklassifiziert	Verbleib Bewertungskreis nach §§ 42 und 43 PBuG	Summe aller sonstigen Aufgabenbeiträge	Kreis Steuern/ Wirtschaft	Kreis Opfer		
<b>Erträge</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Fabrikationsverkauf (Vorklassifizierung)	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Erträge aus anderen Betriebsdienstleistungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Erträge nach 45a PBuG	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Ausgleich VW Ausbilddauerwerk	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Ausgleich VW Familienkassen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sonstige Zuschüsse und Ausgleichsabgaben	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Stück IV-Mittel (Fahrradbestandenerwerb)	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sonstige Umsatzerlöse	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Sonstige Erträge</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
43 PBuG-Mittel (Sonderformen des Umlaufvermögens)	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
43 PBuG-Mittel (Formen des Güterverkehrs)	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Verkauf von Wertpapieren (Forderungen, Halbtakt)	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Erträge sonstige Dienstleistungen für Dritte	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Büroveränderung unterhalb/Portale Erzeugnisse	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sonstige Erträge	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Aufwendungen</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Personalaufwand</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Löhne	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sozialer	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Soziale Abgaben und Aufwendungen für abgrenzung	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Zentrale Personalkosten (spezifische Mehrkosten) durch Anwendung repräsentativer Sozialstandards gem. Ziff. 2.8.1 der vV	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Material- / sonstige betr. Aufwendungen u. Abschreibungen</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Traktortreibstoff	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Biogene Leistungen für Fertigkeiten (z.B. Instandhaltung) Kosten plus Abschreibung repräsentativer Sozialstandards gem. Ziff. 2.8.1 der vV	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
für spezifische Mehrkosten für biogene Leistungen für Fertigkeiten (z.B. Subventionen) durch Anwendung repräsentativer Sozialstandards gem. Ziff. 2.8.1 der vV	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
andere biogene Leistungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Flächen- und Gebäudemieten, Pachten	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Abschreibungen auf Fahrzeuge	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
andere Abschreibungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Fahrzeugschleppkosten und Kaskoversicherung	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Sonstige Veräußerungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sonstige sonstige betriebliche Aufwendungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Sonstiges</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Erträge aus Erbschaften	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Erträge aus Wertpapieren	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Erträge Zinsen und Dividenden	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
außerordentliche Erträge	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
außerordentliche Aufwendungen	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
Steuern und Einkommensteuer Ertrag	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
sonstige Steuern	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	
<b>Betriebsergebnis</b>	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	0,00 I	ok	

ergänzende Abfrageparameter	Gesamtergebnis laut (Eintragung gemäß GVG)	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3			Plausibilisierung Stufe 3	Anmerkungen
		Abzüglich relativierendes Geschäftstätigkeit	Verbleib Vorklassifiziert	Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Vorklassifiziert	Verbleib Bewertungskreis nach §§ 42 und 43 PBuG	Summe aller sonstigen Aufgabenbeiträge	Kreis Steuern/ Wirtschaft	Kreis Opfer		
Betriebsqualifikationsparameter	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	ok	
sonstige durch Substantivierung	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	ok	
Mitarbeiterqualifikationsparameter	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	ok	
sonstige durch Substantivierung	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	0 B/Wkm	ok	
Fahrerqualifikationsparameter	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	ok	
sonstige durch Substantivierung	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	ok	
Fahrerqualifikationsparameter 2	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	ok	
sonstige durch Substantivierung	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	0 Fahrplan	ok	
Personalkostenparameter	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	ok	
sonstige durch Substantivierung	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	0 Std	ok	
Anzahl Fahrzeuge	0,00 Fz	0,00 Fz	0,00 Fz	0,00 Fz	0,00 Fz	0,00 Fz	0,00 Fz	0,00 Fz	ok	

Es wird bestätigt, dass  
 - die Eintragungen betreffend das Gesamtergebnis dem tatsächlichen Jahresabschluss der Verkehrskategorie entsprechen,  
 - die Verkehrskategorie bei der Auftragsart der Trennungsrechnung die Vorgaben der Nr. 5 der Anlage der Verordnung (EG) Nr. 1070 / 2007 sowie die Durchführungsschritte befolgt hat.

Ort / Datum: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift /  
 Stempel  
 Wirtschaftsprüfer: \_\_\_\_\_

## 1 Allgemein

Die Trennungsrechnung setzt sich aus vier Hauptblöcken zusammen:

- den Basisdaten (Zeilen 3 bis 5)
- der eigentlichen Trennungsrechnung (Zeilen 7 bis 69)
- den ergänzenden Abfrageparametern (Zeilen 72 bis 87)
- dem Bestätigungsvermerk (Zeilen 90 bis 94)

Mit Ausnahme des Bestätigungsvermerks und der Anmerkungen (Spalte V) sind sämtliche von den Verkehrsunternehmen auszufüllenden Felder mit orangener Farbe hinterlegt. Die grauen Felder beinhalten Formeln, die den Aufwand der Befüllung reduzieren und der Plausibilisierung der eingetragenen Werte dienen. Diese Felder sind schreibgeschützt, um zu verhindern, dass die Formeln unbeabsichtigt geändert bzw. gelöscht werden.

Bitte gehen Sie grundsätzlich von Ist-Zahlen (= Jahresabschluss) des jeweiligen Betrachtungsjahres aus, möglichst durch einen Wirtschaftsprüfer geprüft und testiert.

## 2 Basisdaten

Die Basisdaten umfassen Angaben zum Antragssteller (Zeile 3) und zum relevanten Betrachtungsjahr für die Trennungsrechnung (Zeile 5). Auf Grundlage dieser Angaben wird sowohl für die Trennungsrechnung (Zeile 8 bis 10) als auch für die ergänzenden Abfrageparameter (Zeilen 75 bis 85) automatisch ausgewiesen, auf welches Jahr sich die jeweiligen Angaben zu beziehen haben.

## 3 Trennungsrechnung

Ziel der Trennungsrechnung ist es, die Kosten und Erlöse der gemeinwirtschaftlichen Leistung von denen anderer Unternehmensleistungen sachlich und räumlich abzugrenzen. Das erforderliche Vorgehen zur Trennung der einzelnen Stufen regeln die Durchführungsvorschriften der allgemeinen Vorschrift.

In Spalte D „Gesamtunternehmen (Eintragungen gemäß GuV)\*“ sind die einzelnen Positionen für das gesamte Unternehmen einzutragen. Dabei ist von den Werten der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) auszugehen, wobei die ggfs. abweichende Struktur zu berücksichtigen ist. So sind Einzelpositionen, die in der GuV nur in zusammengefasster Form enthalten sind, gemäß der vorgegebenen Struktur gesondert auszuweisen.

In Spalte F „Abzüglich verkehrsfremde Geschäftstätigkeit“ sind die Werte einzutragen, die auf Ebene der ersten Trennungsstufe auszusondern sind (vgl.

Die Angaben in Spalte H „Verbleib Verkehrssparte“ werden automatisch als Differenz der Spalten D und F ermittelt und beinhalten die Werte, die die Verkehrssparte betreffen.

In Spalte J „Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Verkehrsbereich“ sind die Werte einzutragen, die auf Ebene der zweiten Trennungsstufe auszusondern sind (vgl.

Die Angaben in Spalte L „Verbleib Busverkehre nach §§ 42 und 43 PBefG“ werden automatisch als Differenz der Spalten H und J ermittelt und beinhalten die Werte, die den Linienverkehr betreffen.

Die Spalten N, P und R dienen der Trennung zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern bzw. Landkreisen gemäß der dritten Trennungsstufe (vgl. Durchführungsvorschriften). Dabei sind in Spalte N „Summe aller sonstigen Aufgabenträger“ die Werte einzutragen, die sich auf Linienverkehre außerhalb der Landkreise Siegen-Wittgenstein und Olpe beziehen. Die Spalten P und R beinhalten die Kernangaben, die zunächst in Spalte P den Landkreis Siegen-Wittgenstein und in Spalte R den Landkreis

Spalte T „Plausibilisierung Stufe 3“ prüft, ob die Zuordnung auf den Linienverkehr (Spalte L) mit der von Ihnen in den Folgespalten vorgenommenen Zuordnung innerhalb des Linienverkehrs (Spalten N bis R) übereinstimmt. Sofern hier „Verteilung Stufe 3 prüfen“ angezeigt wird, sollten Sie die Zuordnung zu den Spalten N bis R in der betroffenen Zeile

Spalte V gibt Ihnen die Möglichkeit Anmerkungen zu hinterlassen. Bitte nutzen Sie diese, um etwaige Besonderheiten (z.B. begründete Abweichungen von den Durchführungsvorschriften) zu dokumentieren.

## 4 Ergänzende Abfrageparameter

Als ergänzende Abfrageparameter werden Kilometerleistungen, die Personaleinsatzstunden und die Anzahl der Fahrzeuge abgefragt, welche jeweils entsprechend oben beschriebener Logik entlang der drei Trennungsstufen zu verteilen sind. Bei der Zuordnung der Fahrzeuge ist die für die jeweilige Stufe vorzuhaltende Anzahl an Fahrzeugen anzugeben (Dopplungen möglich). Die Summe der einzelnen Spalten kann insofern die Fahrzeuganzahl auf Gesamtunternehmensebene übersteigen.

Hinsichtlich der Kilometerleistungen gelten die folgenden Begriffsverständnisse:

Betriebswagenkilometer: Tatsächlich gefahrene Kilometer zwischen Start im Betriebshof und Rückkehr in den Betriebshof, multipliziert mit der tatsächlichen Bedienungshäufigkeit. Das bedeutet, dass beispielsweise Umleitungen und Fahrausfälle sowie Leer- und Werkstattfahrten die Betriebswagenkilometer beeinflussen.

Nutzagenkilometer: Tatsächlich gefahrene Kilometer zwischen Start- und Endhaltestelle, multipliziert mit der tatsächlichen Bedienungshäufigkeit. Das bedeutet, dass beispielsweise Umleitungen und Fahrausfälle die Nutzagenkilometer beeinflussen.

Fahrplankilometer: Kilometerangabe ausgehend vom Fahrplan (Länge der fahrplanmäßigen Linie mit Hin- und Rückfahrt) multipliziert mit der Bedienungshäufigkeit entsprechend des genehmigten Fahrplans (Anzahl der Fahrten pro Tag und Tage, an denen die Linie gefahren wird).



### Anlage 3 Unternehmenserklärung zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Der Unternehmer erklärt nachfolgend, in welchem Umfang die notwendige Verkehrsleistung gemäß Anlage 2 der allgemeinen Vorschrift im Kalenderjahr \_\_\_\_\_ eingehalten wurde.

Kreis	Teilnetz	Gesamtkilometer gemäß Anlage 2	Ist-Kilometer im Ausgleichsjahr

Obige Tabelle ist bei Bedarf entsprechend zu ergänzen. Abweichungen von der notwendigen Verkehrsleistung gemäß Anlage 2 der allgemeinen Vorschrift sind zu dokumentieren:

---

---

---

Der Unternehmer erklärt weiterhin die Tarifvorgaben gemäß Anlage 1 der allgemeinen Vorschrift und die Qualitätsvorgaben gemäß Anlage 3 der allgemeinen Vorschrift eingehalten zu haben. Abweichungen sind zu dokumentieren:

---

---

---

Der Unternehmer ist sich bewusst, dass alle Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch sind. Die sich aus Zuwiderhandlungen ergebenden Rechtsfolgen sind mir bewusst.

Bestätigung des Antragsstellers

XXXX, XX.XX.XXXX

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Antragsstellers  
Firmenstempel

## **C) Durchführungsvorschriften zur Erstellung der Trennungsrechnung**

### **1. Allgemeines**

Ein Ausgleich darf nach den europarechtlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nur für die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten (abzüglich der durch sie erzielten Einnahmen) gewährt werden.

Hierzu haben die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung beantragen, in ihrer Rechnungslegung getrennt auszuweisen, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden sind sowie welche zusätzlichen Erträge und Einnahmen sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erhalten haben.

Grundlage der Nachweise sind die vom Unternehmen vorzulegenden Trennungsrechnungen. Die Trennungsrechnungen sollen dabei den Zeitraum eines Kalenderjahres umfassen.

Die Berechnung der Aufwendungen und Erträge erfolgt anhand der Vorschrift des Handelsgesetzbuches, ergänzt durch steuerliche Vorschriften. Dies folgt bereits aus Ziffer 4 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wo festgelegt ist, dass die „Berechnung der Kosten und Einnahmen [...] anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften“ zu erfolgen hat. Der europäische Gesetzgeber wollte mit dieser Formulierung eine Bindung der Ausgleichsberechnung an objektive Werte aus dem Rechnungswesen erzielen.

Wegen des handelsrechtlichen Ansatzes sind unter Kosten im Sinne der allgemeinen Vorschrift Aufwendungen im handelsrechtlichen Sinne zu verstehen.

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Aufwendungen kommt nur im Falle von Einzelkaufleuten und Personengesellschaften für das Entgelt für die Arbeit der ohne feste Entlohnung tätigen Unternehmer und deren ohne feste Entlohnung mitarbeitenden Angehörigen (kalkulatorischer Unternehmerlohn) in Betracht. Dieser kann unter Nachweis der Berechnung in Anlehnung an Nr. 22 bis Nr. 24 der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (Anlage zu Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953) dem Personalaufwand hinzugerechnet werden.

Erträge und Einnahmen im Sinne der allgemeinen Vorschrift müssen sich aufgrund des handelsrechtlichen Ansatzes auf Erträge im handelsrechtlichen Sinne zurückführen lassen.

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Erträgen kommt nur im Fall von periodenfremden Erträgen in Betracht (etwa, wenn aufgrund der Einnahmenezuscheidung in einem Geschäftsjahr die Erlöse aus mehreren Tätigkeitsjahren verbucht werden). In diesem Fall können die Einnahmen im Rahmen einer „Beihilfenrechtlichen Ausgleichsrechnung“ kalkulatorisch den Jahren zugeordnet werden, in denen sie tatsächlich (und nicht nur buchtechnisch) erzielt worden sind.

### **2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist in Ziffer 1 der allgemeinen Vorschrift geregelt.

### **3. Anforderungen an die Trennungsrechnung**

Der Unternehmer hat eine Trennungsrechnung (unter Verwendung des vorgegebenen Musters) zu erstellen. Diese muss den Anforderungen nach Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genügen. Folgende Grundsätze sind sicherzustellen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
- Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.
- Für den Einsatz von Subunternehmern ist über das Subunternehmerentgelt (bezogene Leistung) und für sonstige Dienstleistungen Dritter, welche mehr als 5% der Gesamtkosten des Verkehrsunternehmens ausmachen (große Dienstleister), über das Dienstleistungsentgelt eine Transparenz in Bezug auf die Personalkosten, die Fahrzeug- und Kraftstoffkosten herzustellen. Die spezifische Mehrkosten bei bezogenen Leistungen für Fahrleistungen durch Anwendung repräsentativer Sozialstandards gem. Ziff. 2.8.1 der allgemeinen Vorschrift sind gesondert auszuweisen. Das Verkehrsunternehmen stellt in den Subunternehmerverträgen und in den sonstigen Dienstleistungsverträgen sicher, dass entsprechende Angaben durch den Subunternehmer bzw. Dienstleister bereitgestellt werden. Die nachfolgenden Regelungen gelten für die Subunternehmer bzw. großen Dienstleister entsprechend.

#### **4. Durchführungsvorschriften zur Aufteilung der Kosten und Erlöse**

Die Durchführungsvorschriften regeln die allgemeinen Grundsätze (dazu unter 4.1) sowie das methodische Verfahren (dazu unter 4.2) zur Aufteilung der Kosten und Erlöse im Rahmen der Erstellung der Trennungsrechnung.

##### **4.1 Allgemeine Grundsätze**

Um die Anforderungen nach Ziffer 5 des Anhangs sicherzustellen, hat die Behörde Durchführungsvorschriften nach Art. 4 Abs. 1 lit. c) der Verordnung (EG) 1370/2007 zu erlassen. Die nachfolgenden Vorgaben dienen der Ausgestaltung dieser Anforderungen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt geführt.
- Kosten, die ausschließlich durch eine Tätigkeit verursacht werden (sog. Einzelkosten), sind nur dieser zuzuordnen.
- Kosten, die auch in der Ausübung anderer Bereiche verursacht werden (sog. Gemeinkosten), sind diesen anteilig zuzurechnen.
- Die nicht direkt zuordenbaren Kosten sind den jeweiligen Bereichen nach objektiven und einheitlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zuzuordnen. Die zugrunde gelegten Trennungsrechnungsgrundsätze müssen eindeutig bestimmt sein und stetig angewandt werden. Hierbei sind untenstehende Schlüssel zu beachten.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn in Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dürfen auf keinen Fall der maßgeblichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne dieser Durchführungsvorschriften zugerechnet werden.

- Über die Zuordnung der Kosten und Erlöse zu den jeweiligen Bereichen und die dabei angewandten Rechnungslegungsgrundsätze – insbesondere über die Maßstäbe zur Schlüsselung solcher Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Bereiche entfallen – haben die Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen und dem Aufgabenträger vorzulegen.

## 4.2 Methodisches Vorgehen

Für die Aufteilung der Kosten und Erlöse für die Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens kommt ein mehrstufiges Verfahren zur Anwendung, welches in der Trennungsrechnung angelegt ist.

### 1. Stufe (Verkehr / Nicht-Verkehr)

Auf der 1. Stufe werden die Kosten und Erlöse für Tätigkeiten ausgesondert, die nicht dem Verkehrsbereich zuzurechnen sind. Dies können etwa sein:

- Schienengüterverkehre
- Parkraumbewirtschaftung
- Reisebüro
- PKW-Werkstätten

Die Kosten und Erlöse sind dabei nach den oben genannten Grundsätzen auf die unterschiedlichen Tätigkeiten aufzuteilen. Im Fall von Gemeinkosten muss eine sachgerechte Anrechnung erfolgen. Sonstige Erträge werden entsprechend des tatsächlichen Anfalls den einzelnen Bereichen zugeordnet.

Für die Zuordnung der Gemeinkosten erfolgt idealerweise eine Schlüsselung anhand des tatsächlichen Nutzungsumfangs. Sollte dies nicht sinnvoll möglich sein, kann hilfsweise auf eine Schlüsselung anhand des Umsatzes je Tätigkeitsbereich zurückgegriffen werden.

Sofern von diesen Schlüsseln abgewichen wird, ist dies in der Trennungsrechnung zu hinterlegen und zu begründen.

### 2. Stufe (Linienverkehr / Nicht-Linienverkehr)

Auf der 2. Stufe werden die Linienverkehre nach § 42 PBefG und § 43 PBefG (sofern es sich um geöffnete Schülerverkehre handelt) von weiteren straßengebundenen Verkehren bzw. anderen verkehrlichen Tätigkeiten getrennt. So sind insbesondere folgende Tätigkeiten von der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung abzugrenzen:

- Freigestellte Schülerverkehre (FVO-Verkehr)
- Schienenersatzverkehre (SEV)
- Schienennotverkehre (SNV)
- Gelegenheitsverkehre (§ 46 ff. PBefG)
  - Messeverkehre
  - Reiseverkehre
  - Marktverkehre
  - Vermietung von Fahrzeugen

- Schülerverkehre (nicht geöffnet)

Hierbei sind je Kostenkategorie folgende Schlüssel anzuwenden:

<b>Kostenkategorie</b>	<b>Kosten- / Aufwandarten</b>	<b>Schlüssel</b>
Zeitabhängige Kosten	Personalaufwand	Personaleinsatzstunden
Kilometerabhängige Kosten	Treibstoffkosten; Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; Bezogene Leistungen	Betriebskilometer
Fixkosten	Mieten und Pachten; Abschreibungen	Betriebskilometer; Personaleinsatzstunden
Sonstige Kosten	Versicherungen; Sonstige betriebliche Aufwendungen; Zinsaufwendungen; Steuern	Betriebskilometer

Sofern von diesen Schlüsseln abgewichen wird, ist dies in der Trennungsrechnung zu hinterlegen und zu begründen.

Erzielt das Verkehrsunternehmen im Rahmen der sonstigen verkehrlichen Tätigkeiten durch die Ausnutzung von Anlagen, die auch der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dienen (sog. „Randnutzung“), einen Gewinn, erfolgt zur Minderung des Ausgleichs unter Berücksichtigung der Nähe der Tätigkeit zur gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sowie der Chancen- und Risikoverteilung eine anteilige Anrechnung des Gewinns auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung.

In der Trennungsrechnung ist zu hinterlegen und zu begründen (Spalte „Anmerkungen“), in welchem Umfang ein ggfs. positives Betriebsergebnis der sonstigen verkehrlichen Tätigkeiten auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anzurechnen ist.

### 3. Stufe (Linienverkehr je Teilnetzgruppe)

Die Kosten und Erlöse der verbleibenden Verkehre nach §§ 42, 43 PBefG werden anschließend räumlich auf die Kreise verteilt.

Die Verkehrseinnahmen werden entsprechend des für das Ausgleichsjahr maßgeblichen SGB IX-Bescheides auf die verschiedenen Verkehrstätigkeiten aufgeteilt.

Sämtliche Kosten werden nach den Fahrplankilometer auf die verschiedenen Teilnetzgruppen verteilt.

## II.

### **Bekanntmachungsanordnung:**

Die vorstehenden Ergänzungen und die Änderungen der Satzung des Kreises Olpe vom 21.12.2021 zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (Allgemeine Vorschrift Regelbusverkehr) werden hiermit öffentlich bekannt gemacht. Gemäß § 5 Abs. 6 KrO NRW wird darauf hingewiesen, dass eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen beim Zustandekommen dieser Satzung nach Ablauf von sechs Monaten seit dieser Bekanntmachung nicht mehr geltend gemacht werden kann, es sei denn

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Hauptsatzung für den Kreis Olpe ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Landrat den Satzungsbeschluss vorher beanstandet oder
- d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber dem Kreis vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift oder die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Olpe, den tt.mm.2024

Kreis Olpe

Der Landrat

Theo Melcher

## Kreis Olpe

Der Landrat  
SB 1  
AZ: SB 1

## Informationsvorlage

	Anlage(n)
x	Öffentlich
	nichtöffentlich

Datum Drucksachen-Nr. (ggf.  
Nachtragsvermerk)

21.12.2023	<b>3/2024</b>
------------	---------------

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024		

### Betreff: Energieberatung der Verbraucherzentrale NRW

#### Sachverhalt / Begründung

Der Kreis Olpe beteiligt sich mit 50 % an den laufenden Personal-, Sach- und Gemeinkosten für den Betrieb einer digitalen Energieberatungstelle der Verbraucherzentrale NRW (vgl. Drucksache 131/2023).

Dirk Moberg ist seit dem 01.10.2023 als Energieberater der Verbraucherzentrale NRW für den Kreis Olpe tätig und berichtet über die Beratungsarbeit.

## Kreis Olpe

Der Landrat  
SB 1  
AZ: SB 1.1

## Informationsvorlage

1	Anlage(n)
x	öffentlich
	nichtöffentlich

Datum                      Drucksachen-Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

11.01.2024	12/2024
------------	---------

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024	4.2	

Berichtersteller/-in (nur Kreistag):

### ÖPNV;

### Deutschlandticket sozial

### Sachverhalt / Begründung:

Nach Einführung des Deutschlandtickets für 49,00 EUR zum 01.05.2023 wurden mit Blick auf die Ziele des Koalitionsvertrags der Landesregierung gemeinsam zwischen den NRW-Verkehrsverbänden und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) sukzessiv rabattierte Untervarianten für spezifische Zielgruppen des Deutschlandtickets entwickelt. Hierbei zählt neben dem Landesmodell „Deutschlandticket Schule“, u.a. auch das durch das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) und der Ingenieursgruppe IVV Aachen entworfene Modell für ein „Deutschlandticket sozial“ zu den bis dato umsetzungsreifen Varianten.

Über die Einführung des „Deutschlandtickets sozial“ entscheiden die Aufgabenträger, hier die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe, in eigener Zuständigkeit. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Einführung besteht nicht.

In den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein ist seit 2013 die ZWS-MobilitätsCard (Sozialticket) zum derzeitigen Kundenabgabepreis von 29,90 Euro etabliert. Diese MobilitätsCard wird zudem aus Landesmitteln und Mitteln des Kreises gefördert. Die Landesförderung wird unabhängig von der Einführung des „Deutschlandtickets sozial“ weiterhin gewährt.

Nach Beratung in der ZWS-Verbandsversammlung wird empfohlen, derzeit keine parallele Einführung des „Deutschlandtickets sozial“ neben der bestehenden MobilitätsCard vorzunehmen. Die Möglichkeit für eine spätere Umsetzung im Kreis Olpe bleibt bestehen.



## **Deutschlandticket sozial – Eckpunkte**

Die als Anlage beigefügte Modellbeschreibung bildet die konzeptionelle Basis für die Umsetzung des „Deutschlandticket sozial“. Darin wird ein Preis von 39,00 EUR für das neue Ticketangebot festgelegt. Sofern das „Deutschlandticket sozial“ parallel zum Bestandsprodukt – hier: ZWS-Mobilitäts-Card – eingeführt wird, ist die Landesförderung zur Rabattierung in Höhe von 10,00 EUR gegenüber dem regulären Deutschlandticket zu verwenden. Eine Aufstockung der Landes-Fördermittel erfolgt jedoch nicht. Für die Kreise wird nicht von einem höheren Finanzierungsanteil ausgegangen, sofern der Berechtigtenkreis gleich dem der ZWS-Mobilitäts-Card ist. Für den Aufgabenträger besteht dennoch die Möglichkeit, den Berechtigtenkreis mit z. B. Wohngeldempfängern zu erweitern.

Das „Deutschlandticket sozial“ soll ausschließlich bei ausgewählten Verkehrsunternehmen im Zuständigkeitsgebiet des jeweiligen Aufgabenträgers, in dem der Berechtigungsnachweis des Kunden erstellt wurde, erhältlich sein. Der Geltungsbereich umfasst das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Die Berechtigungsprüfung und -bescheinigung erfolgt grundsätzlich seitens der jeweils zuständigen Behörde.

## **Auswirkungen auf die ZWS-MobilitätsCard**

Die zum 01.01.2013 im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) eingeführte MobilitätsCard wird durch die Geschäftsstelle des ZWS vertrieben.

Die MobilitätsCard umfasst den Geltungsbereich der Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein. Innerhalb dieses Geltungsbereichs hat das Ticket gegenüber dem „Deutschlandticket sozial“ einen erheblichen Mehrwert, nämlich eine attraktive Mitnahmeregelung von bis zu vier zusätzlichen Personen neben dem Hauptinhaber beziehungsweise alternativ auch die Fahrradmitnahme.

Der Vertrieb erfolgt derzeit über zwei beim ZWS in Vollzeit angestellte Personale, welche sowohl die Berechtigung zum Bezug des Tickets prüfen, die Zahlungen der Kunden überwachen, die Tickets ausgeben und die entsprechende Kundendatenbank pflegen. Finanziert werden die Personale über die Verkaufsprovision in Höhe von 7,5% des Ticketpreises.

Die Verkaufszahlen hatten sich zu Beginn des Jahres 2023 von den coronabedingten Einbrüchen in 2020/2021 weitgehend erholt und beliefen sich auf ein Niveau von ca. 5.100 Stück im Monat April 2023. Nach Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 war jedoch ein erneuter Einbruch aufgrund von entsprechenden Kannibalisierungseffekten zu verzeichnen, wobei die Verkaufszahlen um ca. 30 % auf 3.500 Stück bis September 2023 zurückgingen. Die Mindererlöse sowie eine Pauschale auf den Provisionsverlust wird zunächst für das Jahr 2023 über den ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen. In diesem Kontext muss nun auch die VGWS-Tarifmaßnahme gem. Landesvorgabe auf Basis der Richtlinien zum Deutschlandticket auf die Mobilitäts-Card angewendet werden, weil auch bei allen weiteren Ticketangeboten inklusive der Tarifmaßnahmen für 2024 ein Ausgleich zum Deutschlandticket erfolgt. Dies bedeutet, dass der Endkundenpreis angehoben werden muss. Eine Kostensteigerung um 2,40 EUR (Tarifmaßnahme in Höhe von 8 %) pro Ticket ist derzeit in Vorbereitung.

Es ist davon auszugehen, dass bei einer möglichen Einführung des „Deutschlandticket sozial“ im ZWS-Gebiet jene ca. 1.500 abgewanderten Kunden aufgrund ihrer Anspruchsberechtigung zum 10,00 EUR günstigeren Produkt hin wechseln würden. Hinzu kommen weitere Kunden, die aus dem Bestand der MobilitätsCard zum „Deutschlandticket sozial“ überwandern sowie interessierte Neukunden, die bis dato noch kein vergünstigtes ÖPNV-Ticket in Anspruch genommen haben, aber ebenfalls hierzu berechtigt wären.

Diese Effekte sind allerdings nur in einem kurz befristeten Zeitraum zu erwarten. Denn sobald die erwartete Ticketpreisanhebung beim Deutschlandticket umgesetzt wird, wären Rückabwicklungen zu Gunsten der MobilitätsCard wegen der dann geringeren Kosten wahrscheinlich. Aktuell wird diskutiert, das Deutschlandticket möglicherweise ab Mai 2024 auf 69 € zu erhöhen.

In der Folge wäre mit erheblichem Mehraufwand beim ZWS-Personal für die persönliche Beratung der Kunden und die Erstellung bzw. der parallelen Betreuung einer weiteren Datenbank zu rechnen. Zudem müssten aufgrund der Vorgabe, dass das „Deutschlandticket sozial“ nur durch ein im Verbandsgebiet ansässiges Verkehrsunternehmen ausgegeben werden kann, neue Vertriebs- und Kommunikationsstrukturen aufgebaut und Fragen der finanziellen Abwicklung und des Datenschutzes zwischen ZWS, VGWS und VWS geklärt werden. Auch bei dem Verkehrsunternehmen, welches das Ticket final ausgibt, wäre dementsprechend mit personellem und organisatorischem Mehraufwand zu rechnen, ohne dass diesem ein finanzieller Nutzen gegenüberstünde.

Das „Deutschlandticket sozial“ wird gleichermaßen wie das reguläre Deutschlandticket ausschließlich digital ausgegeben und nur als Abo-Ticket zu beantragen sein. Es entsteht also eine dauerhafte vertragliche Bindung zum Kunden und damit auch das Erfordernis einer Kündigung des laufenden Vertragsverhältnisses. Zum Abschluss des Vertrages wäre zudem eine Bonitätsprüfung erforderlich, da der monatliche Ticketpreis im Abo-Verfahren vom Kundenkonto abgebucht würde. Demgegenüber wird die MobilitätsCard monatlich nach Zahlungseingang / Überweisung vom Kunden an diesen als Papierticket ausgegeben, was für die Kunden im Regelfall wesentlich einfacher zu handhaben ist. Die Kunden haben überdies die Gelegenheit, jeden Monat aktiv zu entscheiden, ob sie die MobilitätsCard „einkaufen“ wollen. Sie erhalten dadurch auch ein Mehr an Flexibilität.

Anlage: Modellbeschreibung Deutschlandticket sozial



# Rabattiertes Deutschlandticket als Sozialticket in NRW

Modellbeschreibung (Stand: 05.09.2023)

## 1. Ausgangslage und Veranlassung

### 1.1 Landesförderung im Bestand

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Sozialtickets in den Kreisen und kreisfreien Städten mit einem **Festbetrag von 40 Mio. €/a.**

Die **auf den jeweiligen Kreis bzw. die jeweilige kreisfreie Stadt entfallende Förder-summe** entspricht dem Anteil der Hilfeempfänger nach SGB II (Bürgergeld, d.h. Arbeitslosengeld II und Sozialgeld) und SGB XII (Sozialhilfe) innerhalb der jeweiligen Gebietskörperschaft in Relation zu allen Hilfeempfängern landesweit (Grundlage: statistische Daten von IT.NRW für das Vorvorjahr).

Das Sozialticket muss mindestens folgenden **Empfängergruppen** angeboten werden:

- Bürgergeld nach SGB II (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld),
- Leistungen nach SGB XII für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen („Sozialhilfe“),
- Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz,
- Leistungen der Kriegsofopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz.

Entsprechend der Entscheidung der Kreise und kreisfreien Städte können **weitere Personengruppen (z.B. Wohngeldempfänger)** in den Berechtigtenkreis aufgenommen werden. Dies hat jedoch keine Auswirkung auf die bereitgestellte Förderung des Landes.

Die Landesförderung muss **vollständig Preis senkend bzw. zur Deckung der Minder-einnahmen** gegenüber dem Regeltarif verwendet werden.

### 1.2 Sozialtickets in den Tarifräumen in NRW

Sozialtickets werden in allen Gebietskörperschaften in NRW angeboten. Aus der Darstellung in Bild 1 wird erkennbar, dass **deutliche Unterschiede zwischen den angebotenen Ticketprodukten** bestehen:

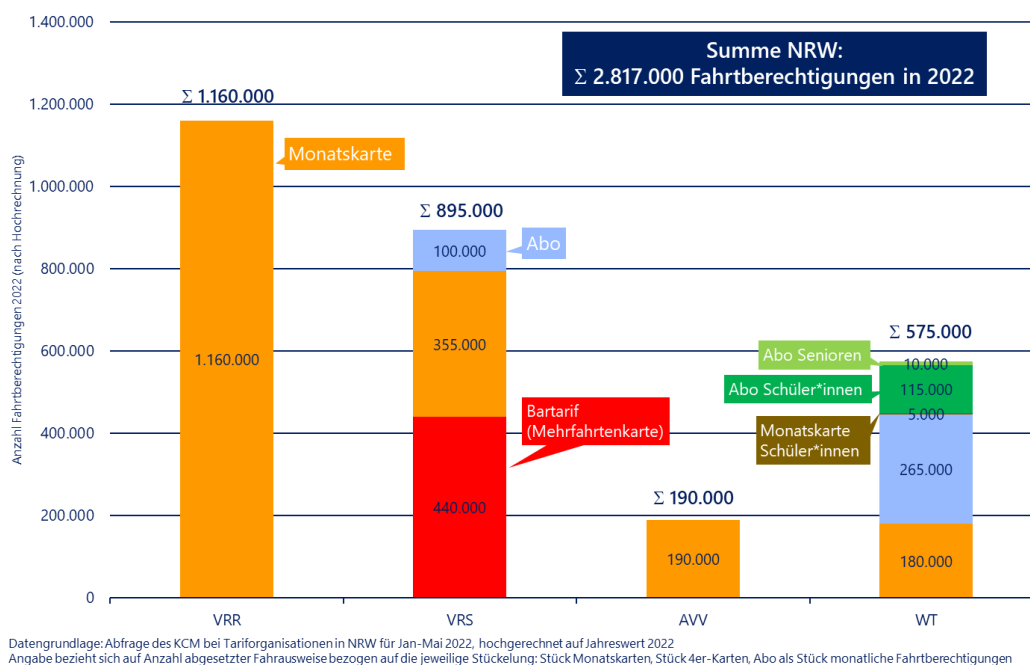
- Monatliche Fahrtberechtigung mit Vertrieb in Verkaufsstellen oder an Automaten (verbreitetstes Produkt),
- Monatliche Fahrtberechtigung im Abonnement (im VRS und im WestfalenTarif, im VRR ebenfalls seit 2023, im AVV seit 2023 als Pilot),

## Modellbeschreibung

- Mehrfahrtenkarten für 4 Einzelfahrten (nur im VRS),
- Fahrtberechtigungen für geschlossene Nutzergruppen (z.B. Senioren, Schülerinnen und Schüler) innerhalb des Sozialticket-Berechtigtenkreises (im Wesentlichen im WestfalenTarif).

Bei der regionalen oder auch örtlichen **Ausgestaltung der tariflich-vertrieblichen Randbedingungen** der Sozialticket-Angebote sind vielfach Besonderheiten anzutreffen, die zwischenzeitlich für die Berechtigten eine Bedeutung als „Kaufargument“ gewonnen haben und zu einem „Feature“ dieser Produkte geworden sind, z.B.

- preislich abgesenkte 4er-Tickets im Verkehrsverbund Rhein-Sieg,
- Übertragbarkeit von Sozialtickets an eine andere Person, die ebenfalls zum Berechtigtenkreis zählt wie beim Bi-Pass Ticket in der Stadt Bielefeld.



*Bild 1: Absatz von Sozialtickets in den Tarifräumen im Status quo (Ergebnisse einer Hochrechnung bereinigt um Effekte durch das 9-Euro-Ticket) (Stand Frühjahr 2022)*

Auf Grund der teils stark ausdifferenzierten Produktstruktur schwanken die von den Berechtigten zu zahlenden **Abgabepreise** erwartungsgemäß stark (vgl. Bild 2). Absatzstarke Produkte mit monatlicher Gültigkeit innerhalb einer Kreisregion/kreisfreien Stadt, die nicht nur an geschlossene Nutzergruppen abgegeben werden, liegen in einer Spannweite zwischen 24,50 € und 45,58 € pro Monat.

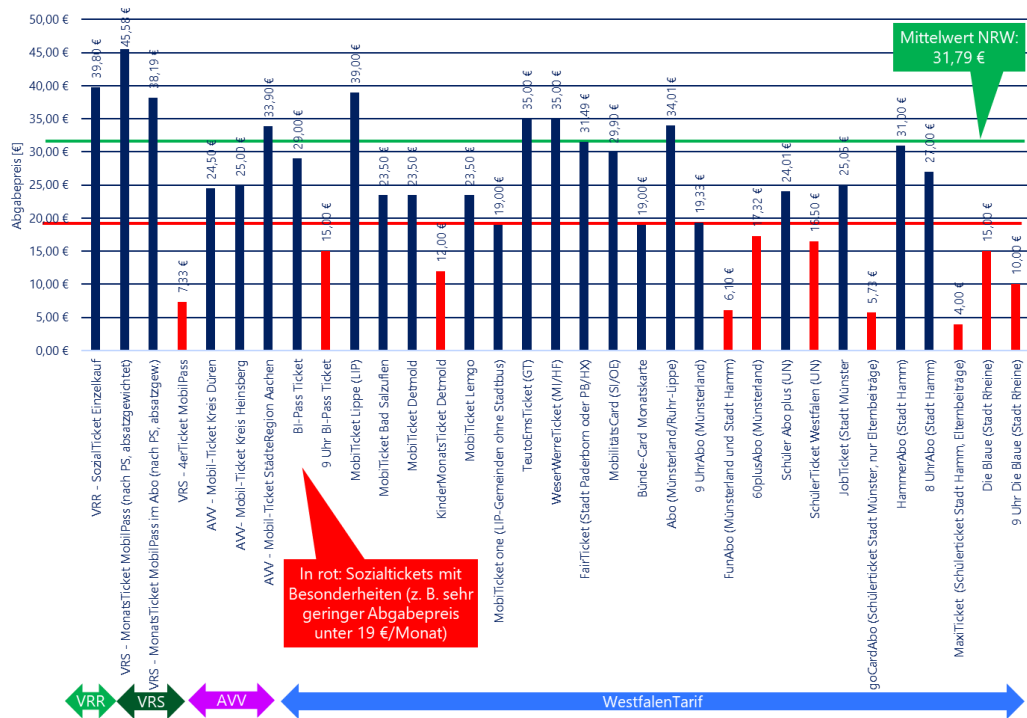


Bild 2: Abgabepreise der Sozialtickets in NRW (Stand: Frühjahr 2022)

Der Berechtigtenkreis ist regional oder örtlich unterschiedlich geregelt. Der maßgebliche Unterschied besteht im Einbezug der **Wohngeldempfänger**, die bei einer großen Zahl von Kommunen ebenfalls zum Berechtigtenkreis zählen.

Vielfach werden **kommunale Mittel** aufgewendet, um das Sozialticket-Angebot im Abgabepreis weiter abzusenken. Auch hier ist die Situation zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten in NRW sehr unterschiedlich.

### 1.3 Einführung des Deutschlandtickets

Zum 1. Mai 2023 wurde das Deutschlandticket (D-Ticket) eingeführt. Der Abo-Fahrausweis zum Monatspreis von 49 € wird auf allen Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland als Fahrtberechtigung anerkannt. Die **Preissetzung des Deutschlandtickets** orientiert sich an verkehrspolitischen Zielen.

Noch vor Einführung des D-Tickets wurden Stimmen laut, die eine **sozialpolitisch motivierte Preissetzung** einforderten. Aus Sicht der Empfänger von Hilfen zum Lebensunterhalt (z.B. ALG II, Sozialhilfe) ist der Preis von 49 €/Monat in Relation zu ihrem verfügbaren Budget als hoch zu bewerten.

Auf Basis dieser Einschätzung ist der Vorschlag aufgekommen, die bestehende Landesförderung für Sozialtickets in NRW (40 Mio. €/a) zur **Absenkung des Preises des Deutschlandtickets für diese Zielgruppe** zu verwenden.

## Modellbeschreibung

---

Mit diesem Vorgehen werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Für die Berechtigten wird eine umfassende Fahrtberechtigung geschaffen, die die Bindung des Geltungsbereichs an kommunale Grenzen auflöst und damit die Teilhabe dieser Personen deutlich verbessert.
- Für die Kreise bzw. kreisfreien Städte und Verkehrsunternehmen wird die Auskömmlichkeit des Sozialtickets auf das Niveau der Jedermann-Kunden gehoben, was bei Bestandsprodukten vielfach nicht der Fall ist: Durch den Abgabepreis zzgl. der Landesförderung für das Sozialticket wird eine einheitliche Markteinnahme von 49 €/Monat generiert (wie bei Jedermann-Kunden mit Deutschlandticket), wobei diese Einnahme durch die vereinbarte Bund-/Länder-Förderung weiter aufgefüllt wird.

Um erste Erkenntnisse zu gewinnen, welche Wirkungen eine Absenkung des Deutschlandticket als Sozialticket unter Einbezug der Landesförderung entfaltet, wurde eine **Kalkulation** durch die Ingenieurgruppe IVV (Aachen) im Auftrag des Kompetenzzentrums Marketing bei der VRS GmbH durchgeführt. Deren Ergebnis wurde in den Landesgremien der Tariflandschaft NRW diskutiert.

## 2. Berechnungs- und Diskussionsergebnisse

### 2.1 Einbeziehung von Bestandsprodukten

Aus Kap. 1.2 wird erkennbar, dass bestimmte Sozialticket-Bestandsprodukte einen sehr geringen Abgabepreis oder einen Charakter aufweisen, der einer Umwanderung in das Deutschlandticket – auch bei einem weiter rabattierten Preis – entgegensteht:

- Bartarifprodukt für einzelne Fahrten: 4erTicket MobilPass im VRS → Kunden erreichen mehrheitlich nicht die Nutzenschwelle des rabattierten Deutschlandtickets,
- Geringer Abgabepreis → geringe Preisbereitschaft für rabattiertes D-Ticket, wenn regional-lokales Produkt deutlich günstiger ist

Sofern die Bestandsprodukte weiterhin parallel zu einem rabattierten Deutschlandticket angeboten werden, ist eine Umwanderung dieser Bestandskunden auf das Deutschlandticket auf Grund der Preisstellung unwahrscheinlich. Für die Beibehaltung der Bestandsprodukte spricht ferner der zuvor dargestellte „Kaufanreiz“ durch bzw. die „Gewöhnung“ an bestimmte Tarifmerkmale regionaler oder lokaler Produkte.

Zur Vermeidung einer Überschätzung des Umwanderungspotenzials ist daher ein Ansatz zu finden, der kalkulatorisch den Fortbestand der Bestandsprodukte unter Beibehaltung einer Landesförderung berücksichtigt. Eine rechnerische Herleitung eines Abgabepreises, ab dem eine Umwanderung in das Deutschlandticket wahrscheinlich wird, ist nicht möglich, da der Nutzen des Bestandsprodukts gegenüber dem individuell empfundenen Nutzen des Deutschlandtickets nicht monetarisierbar ist.

Der für die Berechnung erforderliche Abgabepreis, ab dem eine Umwanderung auf das Deutschlandticket wahrscheinlich wird, wurde auf den mittleren Abgabepreis aller Sozialtickets in NRW von 31,79 € gesetzt. Diese Grenze basiert auf Diskussionen innerhalb der

## Modellbeschreibung

---

Tariflandschaft NRW. Sie basiert auf einem rabattierten Ticketpreis (36,01 €) und nicht auf einem nicht rabattierten Preis (49 €).

Rechnerisch entfällt auf Bestandsprodukte mit einem Abgabepreis von unter 31,79 € pro Fahrtberechtigung eine Landesförderung von 6,97 Mio. €/a. Dieser Betrag ist in der weiteren Kalkulation von der Landesförderung abgezogen worden, so dass zur weiteren Rabattierung des Deutschlandtickets als Sozialticket in NRW ein Fördervolumen von 33,03 Mio. €/a angesetzt wird. Der ermittelte Betrag von 6,97 Mio. €/a stellt eine rein kalkulatorische Größe für die Wirkungsermittlung dar und ist nicht geeignet, um hiermit eine Zuschreibung der Landesförderung vorzunehmen (vgl. Kap. 5.2).

## 2.2 Einbeziehung Wohngeldempfänger

Maßgeblicher Unterschied beim Berechtigtenkreis zwischen den Sozialticket-Angeboten im Status quo ist die Berücksichtigung der Wohngeldempfänger. Aus Gründen der Gleichbehandlung empfiehlt die Tariflandschaft NRW die Berücksichtigung der Wohngeldempfänger beim rabattierten Deutschlandticket als Sozialticket in NRW.

Dabei können alle Haushaltsmitglieder eines wohngeldberechtigten Haushaltes als Berechtigte gelten, soweit für alle Haushaltsmitglieder ein entsprechender Nachweis vorliegt.

Kalkulatorisch wurde der Zustand durch die Einführung des „Wohngeld-Plus“, der zu einem deutlichen Anstieg der Berechtigten ab 2023 führen wird, auf Grundlage einer Schätzung des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung NRW (Zahl der Haushalte verdreifacht sich gegenüber dem Vorjahresstand) berücksichtigt.

## 2.3 Zuwanderungen durch Neukunden

Etwaige Kundenreaktionen (Elastizitäten) wurden auf Basis branchenüblicher Modelle einbezogen. Solche Modelle basieren auf einer aus Marktbeobachtungen abgeleiteten Reaktion auf veränderte Preisstellungen und ermöglicht die Bestimmung der Absatzsteigerung durch Neukunden.

Bei der Bestimmung der Zuwanderung ergeben sich jedoch zwei gegenläufige Effekte, die kalkulatorisch nicht zu bestimmen sind, da hierzu keine verprobten Grundlagendaten vorliegen:

- Bestandskunden von Sozialtickets weisen ggf. eine höhere Preissensibilität auf, die vom Kollektiv aus der Marktbeobachtung abweicht. Dies senkt Kaufbereitschaft des Deutschlandtickets – auch im rabattierten Zustand – tendenziell ab. Die Kundenreaktion überschätzt also das tatsächliche Kaufverhalten durch Neukunden.
- Der Nutzen des Deutschlandtickets ist für Bestandskunden von Sozialtickets oft hoch, da die Bestandsprodukte vielfach eng an kommunale Grenzen gebunden sind und naheliegende Ziele (z.B. an Kreisgebiet angrenzendes Oberzentrum) mit dem Bestandsprodukt nicht erreicht werden können. Zudem verbessert das Angebot erheblich die Teilhabe der Menschen, da auch Besuche, Ausflüge usw. über die kommunalen Grenzen hinaus ohne weitere Kosten möglich sind.

## Modellbeschreibung

---

Da Meldungen aus allen Kreisen und kreisfreien Städten in NRW über Absätze von Sozialtickets im Bestand vorliegen, sind Effekte, die aus einem erstmaligen Angebot eines Sozialtickets in einem Teilraum entstehen, unwahrscheinlich.

## 2.4 Rechnerischer Förderanteil je abgesetztem D-Ticket als Sozialticket

Unter Berücksichtigung

- aller Wohngeldempfänger in NRW und des gleichzeitig gestiegenen Berechtigtenkreises durch „Wohngeld-Plus“,
- der Zuwanderungen durch Neukunden,
- des Abzugs der auf Bestandsprodukte unter einem Abgabepreis von 31,79 € entfallenden Landesförderung

ergibt sich rechnerisch eine Landesförderung pro abgesetztem Deutschlandticket als Sozialticket in Höhe von 12,99 € pro monatlicher Fahrtberechtigung. Hieraus resultiert ein Abgabepreis ein Preis von 36,01 € pro monatlicher Fahrtberechtigung.

Das Ergebnis basiert auf einer landesweiten Betrachtung aller erwarteten Absätze in NRW und setzt voraus, dass das Fördervolumen von 33,03 Mio. €/a landesweit zur Verfügung steht. Die Berechnung berücksichtigt nicht die Anteile der Bestandsförderung, die auf den einzelnen Fördernehmer entfallen.

## 2.5 Betrachtung Abgabepreis von 39 € pro Monat

Der Berechnungsansatz basiert auf einer Projektion der Sozialticket-Absatzzahlen im Status quo auf einen Zustand mit Deutschlandticket (Neukunden durch Kundenreaktionen berücksichtigt). Weitere Effekte könnten zu einem zusätzlichen Nachfrageschub führen, der aber kaum zu berücksichtigen ist:

- Die stark steigende Anzahl Wohngeldempfänger in 2023 (Wohngeld-Plus) könnte auf Grund des größeren persönlichen Budgets eine abweichende Preisbereitschaft gegenüber Sozialticket-Bestandskunden aufweisen, was zu einem vermehrten Kauf des D-Tickets als Sozialticket in dieser Kundengruppe führt.
- Die im Bestand fallweise eingeschränkte Attraktivität von Sozialticket-Angeboten (z.B. angrenzendes Oberzentrum kann mit kreisweitem Ticket nicht erreicht werden) trägt zu einer Attraktivitätssteigerung des D-Ticket gegenüber dem Bestandsprodukt bei.

Zur Abfederung unerwarteter Nachfragesteigerungen wird in der Diskussion der Tariflandschaft anstelle des Abgabepreises von 36,01 €/Monat (rechnerisches Ergebnis) ein erhöhter Abgabepreis von 39,00 €/Monat (+8%) diskutiert:

- Dies führt zu einer Einnahmensteigerung von 5,536 Mio. €/a unter Berücksichtigung von Kundenreaktionen (hier: Abwanderungen) durch den erhöhten Abgabepreis.
- Ein rechnerischer Nachfragezuwachs gegenüber den bereits berücksichtigten Um- und Zuwanderungen von +4% würde weiterhin auf Grundlage der kalkulatorischen



## Modellbeschreibung

---

Randbedingungen ein Ergebnis von 49 € unter Hinzunahme der Landesförderung erzeugen.

- Die Berechnungen berücksichtigen NICHT den heute vielfach geleisteten kommunalen Finanzierungsanteil.

## 3. Tarifliche Ausgestaltung D-Ticket als Sozialticket

### 3.1 Tarifbestimmungen

Beim Produkt Deutschlandticket als Sozialticket handelt es sich tariflich um ein zusätzlich subventioniertes Deutschlandticket. Das heißt, dass alle in den „Allgemeinen Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket“ vereinbarten Regelungen auch für das Deutschlandticket als Sozialticket in NRW gelten. Dies sind im Wesentlichen:

- Bundesweiter Geltungsbereich im ÖPNV,
- Aboprodukt mit monatlicher Zahlungsweise (kein Barverkauf),
- Keine Erstattung
- Persönlicher Fahrausweis, nicht übertragbar
- Keine Personen- oder Fahrradmitnahme
- Monatliche Kündbarkeit bis zum 10. Kalendertag des letzten gewünschten Bezugsmonats (z.B. bis 10. Mai für Abo-Ende zum 31. Mai)

Hiervon abweichende Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket als Sozialticket beziehen sich u.a. auf die Vorgabe, dass der Vertrieb regional auf den jeweiligen Verbund bzw. die jeweilige Tariforganisation beschränkt bleibt (vgl. Kap. 4.1).

Die offene Fragestellung in Bezug auf die geplante taggenaue Gültigkeit des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2024 muss ggf. in einer Fortschreibung der gesonderten Tarifbestimmungen berücksichtigt werden.

### 3.2 Preisgestaltung

Der Preis für die monatliche Fahrtberechtigung wird gegenüber dem D-Ticket für Jedermann um 10 Euro rabattiert auf 39 € festgelegt. Der Preis ist noch über die regionalen Beschlussgremien sowie ein daran anschließendes Tarifgenehmigungsverfahren zu legitimieren. Ein Erlass des Landes NRW ist zu diesem Zwecke nicht notwendig.

Bei Preisfortschreibungen bleibt der Rabatt in Höhe von 10 € erhalten. Der neue Preis des Sozial-DT ergibt sich dementsprechend aus dem fortgeschriebenen Preis des D-Tickets für jedermann abzüglich des Rabattes.

Eine zweijährliche Überprüfung des Rabattsatzes sollte in Abstimmung mit den Landesgremien stattfinden.

### 3.3 Berechtigtenkreis

Der Berechtigtenkreis wird inklusive der Wohngeldempfänger definiert:

- Bürgergeld nach SGB II (Arbeitslosengeld II und Sozialgeld),
- Leistungen nach SGB XII für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie laufende Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen („Sozialhilfe“),
- Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz,
- Leistungen der Kriegsofopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz,
- Wohngeldempfänger nach dem Wohngeldgesetz (WoGG).

Aufgrund regionaler Besonderheiten können bestehende Erweiterungen des Berechtigtenkreises bei den Bestandsprodukten auf das Sozial-Deutschlandticket übertragen werden. Im Sinne der Gleichbehandlung sollte perspektivisch ein einheitlicher Berechtigtenkreis definiert werden.

Das Deutschlandticket als Sozialticket darf auch an Personen unter 18 Jahren, die dem Berechtigtenkreis angehören, ausgegeben werden.

## 4. Vertriebliche Ausgestaltung des D-Ticket als Sozialticket

Grundsätzlich orientiert sich die vertriebliche Ausgestaltung an den bereits heute bestehenden Prozessen im Zusammenhang mit den Sozialticket-Bestandsprodukten.

### 4.1 Vertriebswege

Das Deutschlandticket als Sozialticket in NRW wird in der Regel durch die **Verkehrsunternehmen in NRW** ausgegeben. Auf Grund der Auffüllungsnotwendigkeit zwischen dem Abgabepreis des Sozialtickets und dem Preis des Deutschlandtickets nach den allgemeinen Tarifbestimmungen durch Fördermittel, die den Kreisen und kreisfreien Städten in NRW zur Verfügung gestellt werden, sind dies die kommunalen oder durch besondere Vereinbarung mit dem Aufgabenträger beauftragte Verkehrsunternehmen, die im Gebiet der jeweiligen Kommune ÖPNV-Leistungen erbringen.

Der Vertrieb des Deutschlandtickets als Sozialticket wird auf den jeweiligen Verbund bzw. die jeweilige Tariforganisation beschränkt. Eine weitere regionale Beschränkung ist möglich. Bestehende Regularien bleiben hiervon unberührt.

Die als Sozialticket ausgegebene Fahrtberechtigung entspricht einem "normalen" Deutschlandticket und wird mit der Produktnummer 9999 ausgegeben. Bei der Prüfung der Fahrtberechtigung ist damit nicht ersichtlich, dass es sich um eine rabattiertes Sozialticket handelt. Zum Zwecke des verbundinternen Controllings sollte die Vertriebsmeldung der verkauften Sozialtickets gesondert erfasst werden.

Die Beantragung erfolgt bei **Ausgabe auf Chipkarte** entweder über einen Vertriebsweg des Unternehmens (z.B. Kundencenter) oder direkt beim jeweiligen Leistungsträger.

## Modellbeschreibung

---

Die Vertriebspartner sind berechtigt, einen Abonnementvertrag abzulehnen, sofern hausintern offene Forderungen gegenüber dem Antragstellenden bestehen. Der Umgang mit **Bonitätsprüfungen** sollte kulant erfolgen, ist jedoch Angelegenheit des jeweiligen Verkehrsunternehmens bzw. der jeweiligen Tariforganisation.

Bei der **Ausgabe per Smartphone-App** sollte perspektivisch ein digital zu verarbeitenden Berechtigungsnachweis durch die Leistungsträger bereitgestellt werden (siehe Kap. 4.2). Etwaige Bonitätsprüfungen beim Verkauf über App durch den Zahlungsdienstleister werden bei den digitalen Vertriebswegen über Apps oder Webshops beibehalten.

## 4.2 Berechtigungsnachweis

Der Berechtigungsnachweis ist ein **vom Leistungsträger (z.B. Jobcenter) oder der Wohnsitzgemeinde ausgestellter behördlicher Nachweis** darüber, dass die betreffende Person berechtigt ist, das Sozialticket zu beziehen. Die Ausgestaltung des Berechtigungsnachweises sowie die Übermittlung an den Kunden liegt im Ermessen der ausstellenden Behörde.

Die **Prüfung der Berechtigung** erfolgt bei Ausgabe bzw. bei Abschluss des Abonnements.

Der Berechtigungsnachweis muss mindestens jährlich ausgestellt werden. Bei Antragsstellung wird die entsprechende Restlaufzeit des Berechtigungsnachweises als Laufzeit des Abonnements hinterlegt. Nach Ablauf dieser Frist müssen Bestandsabonnenten einen neuen Berechtigungsnachweis beim ausgebenden Verkehrsunternehmen vorlegen. Andernfalls kann eine Kündigung des Abonnements durch das Unternehmen erfolgen.

Zum Kauf über Smartphone-App ist ein **Barcode nach VDV KA-Standard vorgesehen**, der persönliche Daten (Name, Geburtsdatum) des Antragstellenden transportiert. Dies ermöglicht perspektivisch einen automatisierten Kaufprozess des Sozialtickets über App mit Prüfung der Berechtigung.

Mit den Leistungsträgern bzw. den Wohnsitzgemeinden ist zu vereinbaren, dass die Berechtigungsnachweise **rechtzeitig zum Vorverkaufsbeginn** bei den Kunden vorliegen.

**Datenschutzrechtliche Fragen** sind bei der Gestaltung der Berechtigungsnachweise zu beachten. Z.B. dürfen keine weiteren Namen als der des Antragstellenden auf den Nachweisen enthalten sein.

# 5. Finanzierung und Förderung

## 5.1 Anforderungen an die Finanzierung

Rabatte auf den Preis des Deutschlandticket erfordern eine **vollständige Tarifauffüllung** auf 49 €/Monat. So muss das Delta zwischen Abgabepreis als Sozialticket und des Deutschlandticket für jedes verkaufte Ticket „spitz“ ausgeglichen werden, da sonst die bundesweite Einnahmenezuscheidung/-aufteilung nicht funktioniert.

## Modellbeschreibung

---

Bisher ist die Landesförderung eine Festbetragsförderung, die nicht an den Ticketabsatz gekoppelt ist. Der Ausgleichsmechanismus zum Deutschlandticket als Sozialtickets muss **auch bei Nachfrageveränderungen funktionieren**.

Das **Finanzierungsrisiko durch Nachfragesteigerungen** bei Einführung eines Sozialtickets lag bisher stets bei der kommunalen Familie. Durch vorliegende Erfahrungen aus Bestandsprodukten und der schrittweisen Umsetzung konnte das Risiko minimiert werden. Durch die Umstellung auf das Deutschlandticket entstehen nun D-Ticket-immanente Nachfrageeffekte in unbekannter Größe, die ein zusätzliches Risiko für die Kommunen darstellen können. Die Dämpfung dieses Risikos für die Kreise und kreisfreien Städte ist anzustreben, vgl. Kap 2.5.

Andererseits unterstützt heute ein großer Teil der Kreise und kreisfreien Städte zusätzlich zur Landesförderung die Bestandsprodukte aus kommunalen Mitteln. Dieser **kommunale Finanzierungsanteil** ist nicht mit vertretbarem Aufwand bezifferbar, da örtlich sehr unterschiedliche Finanzierungsformen verfolgt werden.

## 5.2 Landesförderung

Die heutige Landesfördermittel von 40 Mio. €/a fließen zukünftig in die Förderung der Bestandsprodukte sowie in die Rabattierung des D-Tickets als Sozialticket ein. Eine entsprechende Aufspaltung der Fördermittel liegt im Ermessen des jeweiligen Förderempfängers. Dies gilt ebenfalls für den Fall, dass die Fördermittel vor Ende der Förderperiode aufgebraucht sind und wie dabei zu verfahren ist.

Eine Anpassung der bestehenden Förderrichtlinie zum Sozialticket in NRW ist hierzu nicht erforderlich.

Dennoch sollte die Landesförderung nach der Einführung des D-Tickets als Sozialticket einer Evaluation unterzogen werden. Es ist zu prüfen, ob zwecks Abwicklung der Förderung der Bestandsprodukte ein neues Verfahren erforderlich ist, das die Vorhaltung eines solchen Produkts und das Nachfragevolumen angemessen berücksichtigt.

## 6. Umsetzungszeitpunkt

Folgende Randbedingungen müssen vor Einführung des Produkts erfüllt sein:

- In allen Tariforganisationen in NRW ist eine formelle Beschlussfassung über das Produkt nach gleichen Tarif- und Vertriebsgrundlagen erfolgt und die tarifgenehmigungsrechtlichen Voraussetzungen liegen vor.
- In den Kreisen und kreisfreien Städten sind ebenfalls die entsprechenden kommunalen Beschlussfassungen zur Rabattierung des D-Tickets für Sozialticketberechtigte erfolgt.
- Für den Vertrieb in den personenbedienten Verkaufsstellen sind die organisatorischen Vorkehrungen getroffen, um eine große Zahl von Anträgen anzunehmen und zu bearbeiten.

### **Modellbeschreibung**

---

Abhängig von den o.g. genehmigungsrechtlichen und vertriebstechnischen Randbedingungen wird die möglichst flächendeckende Einführung des Deutschlandtickets als Sozialticket in NRW zum 01.12.2023 angestrebt. Der Vorverkauf sollte ca. 6 Wochen vor dem ersten Geltungstag starten.

## Kreis Olpe

Der Landrat  
Kreiswerke Olpe - KWO  
AZ: USA 2024 I / KWO-BL 2

## Informationsvorlage

<b>x</b>

Anlage(n)

öffentlich

nichtöffentlich

Datum

Drucksachen-Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**04.01.2024**

**1/2024**

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024	4.3	

Berichtersteller/-in (nur Kreistag):

### Jahresbericht Kreisstraßen

### Sachverhalt / Begründung:

#### 1. Stand des Straßenbauprogramms

K20 Grundhafte Erneuerung zwischen der L715 und Hohe Bracht  
(Überhang aus dem Straßenbauprogramm 2015)

Die Kreisstraße K20 wurde zwischen dem Abzweig L715 und der Hohen Bracht 2023 grundhaft erneuert. In enger Abstimmung mit den Pächtern des Restaurantbetriebes „Hohe Bracht“ wurde der Terminplan abgestimmt, so dass die Beeinträchtigungen für die Gaststätte im erträglichen Maße ausfielen. Insbesondere der Wochenendbetrieb konnte ermöglicht werden, lediglich an einem Wochenende war eine Öffnung der Baustelle aufgrund von Asphalteinbauarbeiten ausgeschlossen. Baubeginn war März 2023. Die Bauarbeiten konnten planmäßig durch das bauausführende Unternehmen, Straßen- und Tiefbau GmbH, Kirchhundem, aufgenommen werden.

Zuerst wurde die Asphaltdeckschicht abgefräst und die Bord- und Entwässerungsanlagen erneuert. Tragbinder- und Deckschicht wurden eingebaut. Zudem wurden die verkehrssichernden Schutzeinrichtungen, Leitplanken und Fahrbahnmarkierung, erneuert. Die Arbeiten konnten innerhalb des abgestimmten Zeitplanes umgesetzt werden. Die Freigabe des Straßenabschnittes erfolgte planmäßig im Juni 2023.

Die gesamten Baukosten belaufen sich auf ca. 1.500.000 EUR und liegen unterhalb des kalkulierten Haushaltsansatzes. Die Maßnahme wird mit 70 % nach der Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (FöRi-komStra) bezuschusst. Die endgültige Abrechnung der Baumaßnahme ist für 2024 vorgesehen.

#### K06 Grundhafte Erneuerung zwischen Rhonard und der B54 (Überhang aus dem Straßenbauprogramm 2015)

Die Kreisstraße K06, Abschnitt 2, wurde zwischen der Ortschaft Rhonard und dem Abzweig B54 2023 grundhaft erneuert. Baubeginn war März 2023. Die Bauarbeiten konnten planmäßig durch das bauausführende Unternehmen, Straßen- und Tiefbau GmbH, Kirchhudem, aufgenommen werden.

Zuerst wurde die Asphaltdeckschicht abgefräst und die Bord- und Entwässerungsanlagen erneuert. Tragbinder- und Deckschicht wurden eingebaut. Zudem wurden die verkehrssichernden Schutzeinrichtungen, Leitplanken und Fahrbahnmarkierungen, erneuert. Die Arbeiten konnten innerhalb des abgestimmten Zeitplanes umgesetzt werden. Die Freigabe des Straßenabschnittes erfolgte planmäßig im Mai 2023.

Die gesamten Baukosten belaufen sich auf ca. 700.000 EUR und liegen unterhalb des kalkulierten Haushaltsansatzes. Die Maßnahme wird mit 70 % nach der FöRi-komStra bezuschusst. Die endgültige Abrechnung der Baumaßnahme ist für 2024 vorgesehen.

#### K01 - Grunderneuerung (Johannesstraße) zwischen Ottfingen und Wenden

Die Maßnahme ist im Dezember 2023 öffentlich ausgeschrieben und submittiert worden. Bauausführendes Unternehmen ist die Henrich Weber Straßen- und Tiefbau GmbH, Siegen. Es soll der Vollausbau in der Ortsdurchfahrt erfolgen. Der gesamte Asphaltaufbau wird aufgenommen und durch eine neue Asphalttragbinder- und Asphaltdeckschicht ersetzt. Zudem erfolgt die Instandsetzung der Johannesbrücke.

Die geschätzten Gesamtbaukosten, inklusive Planungskosten, belaufen sich auf ca. 1.000.000 EUR. Es erfolgt eine Förderung nach der FöRi-komStra in Höhe von 70%.

Je nach Witterung sollen die Arbeiten im März/April 2024 aufgenommen werden, die Bauzeit beträgt sechs Monate. Der Ausbau erfolgt unter Vollsperrung des gesamten Straßenabschnittes.

#### K01 - Grunderneuerung zwischen L512, Römershagen und K85 Hohenhain (Kreisgrenze)

Die Maßnahme ist im Dezember 2023 öffentlich ausgeschrieben und submittiert worden. Bauausführendes Unternehmen ist die Henrich Weber Straßen- und Tiefbau GmbH, Siegen. Die Grunderneuerung wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt (1. Bauabschnitt von L512 bis zum Ortseingang Römershagen, 2. Bauabschnitt Ortsausgang Römershagen bis Kreisgrenze). Die Asphaltdeckschicht wird abgefräst, durch eine neue Asphalttragbinder- und Asphaltdeckschicht ersetzt und die Bord- und Entwässerungsanlagen erneuert. Im Anschluss erfolgt die Montage der Leitplanken und das Aufbringen der Fahrbahnmarkierung. Im zweiten Bauabschnitt wird die Kreisstraße zudem auf eine Breite von 4,50 m angelegt.

Die geschätzten Gesamtbaukosten, inklusive Planungskosten, belaufen sich auf ca. 1.500.000 EUR. Es erfolgt eine Förderung nach der FöRi-komStra in Höhe von 70%.

Je nach Witterung sollen die Arbeiten im März/April 2024 aufgenommen werden, die Bauzeit beträgt sechs Monate. Der Ausbau erfolgt unter Vollsperrung in den jeweiligen Bauabschnitten.

#### K07 - Grunderneuerung zwischen St. Claas (L880) und Grevenbrück (B55)

Die Maßnahme ist im Dezember 2023 öffentlich ausgeschrieben und submittiert worden. Bauausführendes Unternehmen ist Straßen- und Tiefbau GmbH, Kirchhudem. Die Grunderneuerung wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt (1. Bauabschnitt von St. Claas bis Feuerwehrgerätehaus Grevenbrück, 2. Bauabschnitt Feuerwehrgerätehaus Grevenbrück bis Kreisel Ortslage Grevenbrück). Die Asphaltdeckschicht wird abgefräst, durch eine neue Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht ersetzt und die Bord- und Entwässerungsanlagen erneuert. Im Anschluss erfolgt die Montage der Leitplanken und das Aufbringen der Fahrbahnmarkierung. Auf Anregung der Stadt Lennestadt wird im Bereich der Orchideenfarm eine Fußgängerquerung angelegt, um einen verkehrssicheren Übergang für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen. Für die Umsetzung ist geringfügiger Grunderwerb erforderlich. Mit den Eigentümern konnte eine grundsätzliche Einigung erzielt werden.

Die geschätzten Gesamtbaukosten, inklusive Planungskosten, belaufen sich auf ca. 1.000.000 EUR. Es erfolgt eine Förderung nach der FöRi-komStra in Höhe von 70%.

Je nach Witterung sollen die Arbeiten im März/April 2024 aufgenommen werden, die Bauzeit beträgt vier Monate. Der Ausbau erfolgt unter Vollsperrung in den jeweiligen Bauabschnitten.

#### K01 - Deckenbau in der Ortsdurchfahrt Elben (Außerplanmäßige Baumaßnahme)

Die Maßnahme ist im Dezember 2023 öffentlich ausgeschrieben und submittiert worden. Bauausführendes Unternehmen ist Fritz Herzog Bauunternehmen AG, Erndtebrück. Der Deckenbau wird in zwei Bauabschnitten durchgeführt (1. Bauabschnitt Kreisel Ortsausgang Richtung Wenden/Schönau, 2. Bauabschnitt Kreisel bis Abzweig K10 (Thieringhauser Straße). Die Maßnahme dient dem Substanzerhalt und der reine Deckenbau stellt eine wirtschaftlichere Lösung dar als eine Grunderneuerung im nächsten Straßenbauprogramm.

Die Asphaltdeckschicht wird abgefräst und durch eine neue Asphaltdeckschicht ersetzt. Der erste Bauabschnitt wird mittels Gussasphalteinbau umgesetzt. Dies bedeutet zwar höhere Herstellungskosten, in Lebenszyklusbetrachtung ist dies jedoch aufgrund der deutlich höheren Langlebigkeit und Belastbarkeit eindeutig wirtschaftlicher.

Die geschätzten Gesamtbaukosten, inklusive Planungskosten, belaufen sich auf ca. 150.000 EUR.

Je nach Witterung sollen die Arbeiten im März/April 2024 aufgenommen werden, die Bauzeit beträgt vier Wochen. Der Ausbau erfolgt unter Vollsperrung in den jeweiligen Bauabschnitten.

#### K05 Grundhafte Erneuerung von Sange in Richtung Hülschotten

Im April 2023 wurde der Förderantrag nach der FöRi-komStra für die Baumaßnahme bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht. Erfahrungsgemäß ist mit der Zustellung des Fördermittelbescheides im Sommer 2024 zu rechnen. Die öffentliche Ausschreibung und Submission ist für Ende 2024 vorgesehen.

Die Umsetzung ist für Anfang 2025 geplant. Bei der Baumaßnahme soll die Asphaltdeckschicht abgefräst, durch eine neue Asphalttragbinder- und Asphaltdeckschicht ersetzt und die Bord- und Entwässerungsanlagen erneuert werden. Zudem ist Montage von verkehrssichernden Schutzeinrichtungen und die Aufbringung der Fahrbahnmarkierung vorgesehen.

#### K17 Grundhafte Erneuerung der Repetalstraße



Im April 2023 wurde der Förderantrag nach der FöRi-komStra für die Baumaßnahme bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht. Erfahrungsgemäß ist mit der Zustellung des Fördermittelbescheides im Sommer 2024 zu rechnen. Die öffentliche Ausschreibung und Submission ist für Ende 2024 vorgesehen.

Die Umsetzung ist für Anfang 2025 geplant. Betroffen ist der Bereich von Bremge bis Berlinghausen. Bei der Baumaßnahme soll die Asphaltdeckschicht abgefräst, durch eine neue Asphalttragbinder- und Asphaltdeckschicht ersetzt und die Bord- und Entwässerungsanlagen erneuert werden. Zudem ist Montage von verkehrssichernden Schutzeinrichtungen und die Aufbringung der Fahrbahnmarkierung vorgesehen.

## **2. Messtechnische Zustandserfassung an Kreisstraßen**

Der Kreis Olpe hat sich erneut an der Sammelausschreibung durch den Landesbetrieb Straßen NRW über die messtechnische Zustandserfassung an Kreisstraßen beteiligt. Die Ergebnisse werden im Laufe dieses Jahres erwartet. Unter anderem auf Grundlage dieser messtechnischen Erkenntnisse ist beabsichtigt, die Fortschreibung des mittelfristigen Straßenbauprogramms 2025 bis 2030 vorzubereiten und dem Kreistag Anfang 2026 zur Beschlussfassung vorzulegen.

## Kreis Olpe

Der Landrat  
Kreiswerke Olpe - KWO  
AZ: USA 2024 I / KWO-BL

## Informationsvorlage

	Anlage(n)
<b>X</b>	Öffentlich
	nichtöffentlich

Datum Drucksachen-Nr. (ggf.  
Nachtragsvermerk)

20.12.2023

**7/2024**

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024	4.4	

### K36 – Neubau eines Radweges zwischen Drolshagen und Benolpe

#### Sachverhalt / Begründung:

Mit Kreistagsbeschluss vom 09.12.2019, vorberatend in der Sitzung des Umwelt- und Strukturausschuss vom 07.11.2019, wurden die Kreiswerke Olpe beauftragt, den Zuschussantrag für die Anlegung eines Radweges entlang der K36 von Drolshagen nach Benolpe bei der Bezirksregierung Arnsberg zu stellen und die Baumaßnahme bis zur Baureife vorzubereiten (Drs.-Nr. 249/2019).

Mehrere Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Anliegern und Bürgerinnen und Bürgern von Wormberg und Benolpe wurden durchgeführt, alternative Wegeführungen auf Anregung untersucht und planerisch analysiert. Sowohl naturschutzrechtliche als auch Bestimmungen der Förderrichtlinie standen den alternativen Trassen entgegen, so dass letztlich die in der damaligen Vorlage als Anhang beigefügte Routenführung im Wesentlichen umgesetzt werden sollte.

Auf Grundlage dieser Planung wurde eine Förderung des Projektes nach der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah) seitens der Bezirksregierung Arnsberg im Jahr 2022 bewilligt. Eine Realisierung des Bauvorhabens hätte nach den Bestimmungen des Förderbescheides zwingend im Jahr 2024 durchgeführt werden müssen. Eine Fristverlängerung kann nicht gewährt werden.

Leider konnte trotz intensiver Bemühungen, auch der Stadt Drolshagen, der erforderliche Grunderwerb für das Bauvorhaben nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Kleinere, förderunschädliche Planänderungen, die eine Realisierung des

Projektes ermöglichen sollten, scheiterten ebenfalls an der fehlenden Zustimmung der betroffenen Eigentümer.

Ohne erfolgreichen Grunderwerb ist jedoch die Anlegung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K36 von Drolshagen nach Benolpe nicht umsetzbar, so dass die bewilligten Fördermittel freigegeben werden mussten. Nach den Förderbedingungen der FöRi-Nah und Mitteilung der Bezirksregierung Arnsberg kann für das Projekt keine erneute Förderung beantragt werden. Die Kosten von derzeit schätzungsweise über 750.000 EUR müsste der Kreis Olpe vollständig aus Eigenmitteln und somit über den Kreishaushalt tragen.

Die Stadt Drolshagen, die an den letzten Grunderwerbsverhandlungen teilgenommen hat, wurde über die Auswirkungen des gescheiterten Grunderwerbs für das gesamte Projekt informiert.

## Kreis Olpe

Der Landrat  
Fachdienst Umwelt  
AZ: 66.6

## Informationsvorlage

<input type="checkbox"/>	Anlage(n)
<input checked="" type="checkbox"/>	öffentlich
<input type="checkbox"/>	nichtöffentlich

Datum Drucksachen-Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

18.01.2024	33/ 2024
------------	----------

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt -und Strukturausschuss	01.02.2024	4.5	

Berichtersteller/-in (nur Kreistag):

### **Gefahrenabwehrmaßnahmen bei der Sickerwasservorbehandlungsanlage auf der Zentraldeponie „Alte Scheune“**

#### **Sachstand**

Das regenreiche Frühjahr 2023 hat dazu geführt, dass erhebliche Mengen Rohsickerwasser aus dem Deponiekörper der Zentraldeponie angefallen sind, die zunächst in den dafür vorgesehenen Stapelbecken, welche ein Volumen von 4.000 m<sup>3</sup> fassen, zwischengespeichert worden sind.

In der Vergangenheit konnte dieser „Überanfall“ an Sickerwasser aus dem Frühjahr in den trockenen Sommermonaten abgearbeitet werden. Der Sommer 2023 gestaltete sich, anders als in den vergangenen Jahren, ebenfalls sehr regenreich, sodass eine Entlastung der Stapelbecken kaum erreicht werden konnte.

Mitte Dezember, konnte aufgrund der Wetterprognosen abgesehen werden, dass das zur Verfügung stehende Stapelbeckenvolumen nicht ausreichen könnte, um den Anfall von Rohsickerwasser aufzufangen. Daraufhin wurden externe Entsorgungsmöglichkeiten gesucht, um für entsprechende Entlastung zu sorgen. Die möglichen Entsorgungswege sind sehr begrenzt, weil sich auch andere Deponiebetreiber aufgrund der Wetterprognosen entsprechende Kapazitäten für einen Sickerwasserüberanfall sichern mussten.

Am Vormittag des 21.12.2023 hat der Betriebsführer der Sickerwasservorbehandlungsanlage mitgeteilt, dass ein Überlaufen der Becken binnen der nächsten 72 Stunden droht, wenn keine anderweitige Entlastung geschaffen wird. Daraufhin wurden die geplanten Maßnahmen eingeleitet, um ein Überlaufen der Becken und damit einen Umweltschaden zu verhindern. Mit drei Fachfirmen in der Umgebung wurden geeignete Betriebe gefunden, die jeweils Anteile der überschüssigen Rohsickerwassermengen entsorgen können. Daneben wurden zehn sog. Baker-Tanks angemietet und auf dem Deponiegelände aufgestellt, um die Stapelbecken um insgesamt 720 m<sup>3</sup> Sickerwasser zu entlasten. Bei den Baker-Tanks handelt es sich um fahrbare Metalltanks

(ähnlich einem Auflieger eines Sattelzuges), welche 72 m<sup>2</sup> Volumen umfassen. Diese Tanks werden für Havarieszenarien etc. vorgehalten und an potenzielle Vertragspartner vermietet. Die Transporte zwischen den Stapelbecken und den Baker-Tanks fanden in der Nacht vom 22. auf den 23. Dezember statt, da zu befürchten war, dass die Kapazitäten in den Stapelbecken nicht mehr bis zum kommenden Tag gereicht hätten.

Ab dem Vormittag des 24.12.2023 wurde Rohsickerwasser aus den Stapelbecken abgeholt und zur externen Entsorgung abgefahren. Bis zum 27.12.2023 sind so insgesamt knapp 570 m<sup>3</sup> Rohsickerwasser extern entsorgt worden. Zwar haben die starken Niederschläge zwischenzeitlich aufgehört, trotzdem ist die Lage derzeit noch immer angespannt, da der Füllstand der Becken trotz regelmäßiger Abfahren (7 Touren arbeitstäglich) derzeit immer noch bei 90% liegt. Pro Tag beläuft sich der Überanfall an Sickerwasser auf ca. 150 m<sup>3</sup>. Bis Mitte Januar wurden insgesamt ca. 3.500 m<sup>3</sup> Rohsickerwasser extern entsorgt.

Nach wie vor ist es nur sehr schwer möglich, weitere Entsorgungswege zu eröffnen, da die meisten Anlagen ausgelastet sind. So mussten einige Touren des Rohsickerwassers über eine Fachfirma in Rheinland-Pfalz entsorgt werden.

Die voraussichtlichen Kosten lassen sich derzeit nicht genau beziffern, da mehrere unterschiedliche Akteure die Entsorgung des überschüssigen Rohsickerwassers sicherstellen und daher die Entsorgungs- und Transportkosten variieren.

Trotz der angespannten Lage und den geringen Kapazitäten liegt der Fokus der Bemühungen selbstverständlich auf Entsorgungsanlagen im näheren Umkreis, um Transportkosten und Umweltbelastungen zu minimieren.

Die Gesamtsituation der Sickerwasservorbehandlung und kontinuierlichen Entsorgung bei sich verändernden klimatischen Bedingungen wird derzeit analysiert, um möglichen zukünftigen Niederschlagsspitzen und damit einhergehend höheren Nachlaufraten aus dem Deponiekörper zeitnah begegnen zu können.

## Kreis Olpe

Der Landrat  
Fachdienst Umwelt  
AZ: 66.2

## Informationsvorlage

	Anlage(n)
x	öffentlich
	nichtöffentlich

Datum          Drucksachen-Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

17.01.2024	34/2024
------------	---------

Beratungsfolge	Termin	TOP	Ergebnis
Umwelt- und Strukturausschuss	01.02.2024	4.6	

Berichtersteller/-in (nur Kreistag):

### ***Spülbohrung zum Einzug von zwei Drainageleitungen in den Deponiekörper der Altdeponie Halberbracht – Bericht über Durchführung der Baumaßnahmen***

#### **Sachverhalt / Begründung:**

##### Standsicherheitsproblematik an der nordöstlichen Böschung der Deponie Halberbracht

Die Altdeponie Halberbracht befindet sich in der Nachsorgephase und gilt als endgültig stillgelegt. Aufgrund von erhöhten Wasserständen im Ablagerungskörper werden seit 2016 Standsicherheitsuntersuchungen durchgeführt. Aufgrund der Feststellung von Standsicherheitsproblemen an der nordöstlichen Deponieböschung wurden entsprechende Sicherungsmaßnahmen eingeleitet. So wurde im Jahr 2017 bereits eine Ingenieurgesellschaft mit einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung zur Behebung des Wassereinstaus im Deponiekörper mittels Sohldrainagen beauftragt.

Über die Untersuchungen im Hinblick auf die Standsicherheit der Böschungen der Deponie Halberbracht wurde in der Vergangenheit ausführlich berichtet (s. z.B. Drucksachen 37/2017, 19/2018 und 6/2019); ebenso über die sich aus den Wasserstands- und Bewegungsmessungen ergebenden Empfehlungen und die Ergebnisse der Vorplanung des Ingenieurbüros (z.B. Drucksache 119/2021).

##### Empfehlung des Gutachters

Zur langfristigen Gewährleistung der Standsicherheit der Deponie Halberbracht wurden seitens des Gutachters folgende Maßnahmen empfohlen:

- Einbau von zwei Entwässerungsleitungen auf der Sohle der Deponie mittels Spülbohrverfahren
- Errichtung einer Vorschüttung mit Teilabdichtung und Entwässerung der Deponieoberfläche.

### Sanierungsplan, Ausführungsplanung und Vergabe

Nach intensiven Abstimmungen mit der Bezirksregierung Arnsberg wurde am 28.02.2022 durch den Kreis Olpe ein Sanierungsplan zur rechtlichen Absicherung der erforderlichen Maßnahmen an der Deponie Halberbracht bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht. Dieser wurde mit Schreiben der Bezirksregierung vom 31.03.2022 für verbindlich erklärt.

Daraufhin erfolgte die Ausführungsplanung und die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen durch das Ingenieurbüro. Nach öffentlicher Ausschreibung wurde eine Fachfirma am 17.11.2022 mit dieser Baumaßnahme beauftragt.

### Baustelleneinrichtung und Baustellenbeginn, Abstimmungen mit der BR Arnsberg, Umkehr der Bohrrichtung

Die Baustelleneinrichtung begann Ende März 2023. Im Zuge der vorbereitenden Maßnahmen im Bereich der Startbaugrube (geplante Aufstellfläche für das Bohrgerät) wurde deutlich, dass in diesem Bereich Abraumaterial eingebaut wurde. Um weitere Aufschlüsse über den Baugrund zu erhalten, wurden Bodenuntersuchungen durchgeführt und ausgewertet. Das Ergebnis hat gezeigt, dass der vorgesehene Verbau für die Sicherung der Baugrube nicht eingesetzt werden konnte. Da eine Standsicherheit für das erforderliche Bohrgerät somit an dieser Stelle nicht gegeben war, wurde kurzfristig umgeplant und die Bohrrichtung insofern umgekehrt, dass das Bohrgerät am Hochpunkt der Deponie aufgestellt werden und somit die Bohrung vom Deponiehochpunkt zum Austrittspunkt der Drainagen am Deponiefuß erfolgen konnte.

### Ablauf Bohrarbeiten, Sickerwasserproblematik

Die erste Bohrung wurde nach Umsetzung des Bohrgerätes Anfang Mai 2023 begonnen und konnte nach Umfahrung von Bohrhindernissen im Deponiekörper bis zum Taltiefpunkt (Deponiefuß) ausgeführt werden. Die Bohrung erfolgte zunächst als Pilotbohrung mit verringertem Bohrdurchmesser und wurde anschließend in mehreren Aufweitschritten auf den abschließend erforderlichen Bohrdurchmesser aufgeweitet.

Im Zuge der Aufweitungen ist Anfang Juni sehr stark konzentriertes Sickerwasser schwallartig in großen Mengen (über die gesamte Bauzeit insgesamt ca. 400 m<sup>3</sup>) aus dem Bohrloch ausgetreten. Dieses wurde ordnungsgemäß in den dafür vorgesehenen Absetzcontainern und über entsprechend im Vorfeld vorbereitete und mit Schutzfolie ausgekleidete Wege dem ebenfalls mit Schutzfolie ausgekleideten und als Notbecken vorgesehenen Teil des Regenrückhaltebeckens zugeleitet. Eine Beprobung des Sickerwassers hat gezeigt, dass dieses aufgrund der Überschreitung einzelner Grenzwerte (insbesondere für Schwermetalle und den chemischen Sauerstoffbedarf) durch eine Fachfirma entsorgt werden musste. Durch die kontrollierte Ableitung des ausgetretenen Sickerwassers, das Auffangen in den vorbereiteten Notbecken und die zeitnahe Abfuhr und Entsorgung konnte ein Umweltschaden verhindert werden.

Der im Zuge der Bohrmaßnahmen angefallene Bohrschlamm konnte nach entsprechender Beprobung und Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde (Bezirksregierung Arnsberg) auf der Zentraldeponie des Kreises Olpe abgelagert werden.

Aufgrund des Deponiegases im Deponiekörper, des austretenden und stark belasteten Sickerwassers sowie der extrem inhomogenen und größtenteils unbekanntem Ablagerungen im Deponiekörper und der darunterliegenden Halde erforderte die Bohrung die besonderen fachtechnischen Kenntnisse und Erfahrungen der ausführenden Fachfirma und eine ständig flexible Anpassung aller Baustellenverantwortlichen und -beteiligten an die sich ergebenden Randbedingungen.

Am 20. Juni 2023 konnte schließlich trotz der erheblichen Schwierigkeiten die erste Drainageleitung erfolgreich in das Bohrloch eingezogen und das zugehörige Schutzrohr herausgezogen werden. Anschließend wurde die zweite Bohrung begonnen. Hier konnte die Drainageleitung am 25.07.2023 ebenfalls nach erheblichen Schwierigkeiten, jedoch wieder erfolgreich, eingezogen werden.

Das aus Bohrlöchern ausgetretene Wasser wurde während der Baumaßnahme zunächst weiterhin aufgefangen und beprobt. Nach Öffnung der eingezogenen Drainagen wurde festgestellt, dass weiterhin kontinuierlich Sickerwasser austrat, dieses jedoch nur noch leicht getrübt war. Eine Analyse des Sickerwassers ergab, dass die Schadstoffkonzentrationen eine Einleitung über den Abwasserkanal der Stadt Lennestadt zur Kläranlage erlauben. Daraufhin wurde in Absprache mit der Bezirksregierung, der Stadt Lennestadt und dem Ruhrverband unverzüglich ein Anschluss zur Einleitung des Sickerwassers in den Abwasserkanal der Stadt Lennestadt technisch umgesetzt und das Sickerwasser entsprechend abgeleitet.

#### Abschluss der Baumaßnahme

Die Arbeiten wurden im August und September 2023 abschließend fertiggestellt und die Baustelle bis Ende Oktober 2023 geräumt. Die Abnahme der Bauleistung erfolgte in einem Ortstermin mit der ausführenden Baufirma, der örtlichen Bauleitung und der Bauherrenvertretung am 14.11.2023 ohne erkennbare Mängel.

Die weiterhin und auch während der gesamten Bauphase monatlich vorgenommenen Messungen zeigen im Ergebnis eine Entlastung des Deponiekörpers durch Absinken des eingestauten Sickerwassers und einen deutlichen Rückgang der Bewegung.