

Anlage 2: Allgemeine Vorschrift für den Straßenpersonennahverkehr im VMT-Verbundgebiet

Die Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr (StPNV) als zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen haben als „Gruppe von Behörden“ i.S.d. VO (EG) 1370/2007 folgende allgemeine Vorschrift zum Tarif des Verkehrsverbundes Mittelthüringen erlassen:

Präambel

Am 3. Dezember 2009 trat die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft. Der Ausgleich für die Anwendung des Tarifs im Verkehrsverbund Mittelthüringen muss in Übereinstimmung mit dem Verordnungsrecht erfolgen. Für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste können nach der VO (EG) 1370/2007 Ausgleichsleistungen an Betreiber von Personenverkehrsdiensten in der Form einer allgemeinen Vorschrift gewährt werden. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen wird ein einheitlicher Verbundtarif angewendet. Die Anwendung des VMT-Tarifs als Höchsttarif für alle Betreiber im VMT ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, für dessen Anwendung den Betreibern Ausgleichsleistungen gewährt werden. Die Aufgabenträger erlassen als Mitglieder einer „Gruppe von Behörden“ nach Beschluss in den zuständigen Gremien die folgende allgemeine Vorschrift. Sie gilt für die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Mindererlösen, die sich aus der Anwendung des Verbundtarifs für die Betreiber ergeben. Zur Durchführung der allgemeinen Vorschrift bedient sich die Gruppe von Behörden der Geschäftsstelle der Verbundgesellschaft Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (nachfolgend „die VMT GmbH“ genannt).

§ 1 Festsetzung des Verbundtarifs als Höchsttarif

- (1) Der Tarif für den Verkehrsverbund Mittelthüringen (nachfolgend „VMT-Tarif“ genannt) in seiner jeweiligen Fassung wird gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370 als Höchsttarif für alle Fahrgäste und für bestimmte Gruppen von Fahrgästen festgesetzt. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung zur Anwendung des VMT-Tarifs für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen nach § 42 PBefG nach Maßgabe des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages. Die von den Betreibern in diesem Zusammenhang zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden im Einzelnen wie folgt definiert:
 - (a) Im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (nachfolgend „VMT-Verbundgebiet“ genannt) dürfen Personenverkehrsleistungen im StPNV gemäß § 2 Regionalisierungsgesetz (RegG) nur zum VMT-Tarif in seiner jeweils gültigen und genehmigten Fassung durchgeführt werden. Soweit mit Nachbarverbänden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der VO 1370 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese Übergangstarife Bestandteil des VMT-Tarifs in seiner jeweils gültigen und genehmigten Fassung (nachfolgend „Übergangstarifbereiche“ genannt“).
 - (b) Der VMT-Tarif umfasst das Fahrausweissortiment des VMT, welches in den jeweils gültigen VMT-Tarifbestimmungen festgelegt ist.
 - (c) Die Verhältnisse zwischen den zuständigen Behörden und den Betreibern der Personenverkehrsdienste richten sich nach dieser allgemeinen Vorschrift sowie nach dem VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag, den abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und ggf. weiteren allgemeinen Vorschriften. Die jeweils zuständige Behörde berücksichtigt die Ausgleichsleistungen nach dieser Vorschrift in ihren Dienstleistungsverträgen mit den Betreibern. Soweit im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsverträge oder allgemeiner Vorschriften zwischen den zuständigen Behörden und den Betreibern Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für

alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen vorgesehen sind, muss eine Verrechnung erfolgen, indem die Höhe der Ausgleichsleistung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen entsprechend angepasst wird.

- (d) Das VMT-Verbundgebiet ist nach Linien und Haltestellen differenziert, die in den VMT-Tarifbestimmungen abschließend dargestellt sind.
 - (e) Die Gruppe von Behörden im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind die Aufgabenträger im VMT-Verbundgebiet. Dies sind derzeit die kreisfreien Städte Erfurt, Weimar, Jena und Gera sowie die Landkreise Gotha, Weimarer Land und Saale-Holzland-Kreis. Weitere Aufgabenträger können der Gruppe von Behörden beitreten. Treten weitere Aufgabenträger der Gruppe von Behörden bei oder treten Aufgabenträger aus der Gruppe der Behörden aus, verändert sich das VMT-Verbundgebiet nach Maßgabe der Definition.
 - (f) Betreiber im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind die Erbringer von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach § 42 PBefG im VMT-Verbundgebiet, die die Mindestqualitäten und Mindestquantitäten der Leistungserbringung erfüllen und welche Vertragspartner des VMT-Vertragswerkes sind.
 - (g) Mindestqualitäten und Mindestquantitäten der Leistungserbringung sind die Standards, die in den jeweiligen Nahverkehrsplänen oder den geltenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen niedergelegt sind. Auf die jeweils gültigen Nahverkehrspläne der Mitglieder der Gruppe von Behörden wird verwiesen.
 - (h) Das VMT-Vertragswerk umfasst den VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag und den VMT-Kooperations- und Einnahmearbeitungsvertrag nebst deren Anlagen. Auf die Verträge in der Fassung vom 12.12.2010 wird verwiesen.
 - (i) Die administrative Durchführung der allgemeinen Vorschrift obliegt der VMT GmbH.
- (2) Ausgenommen von dieser allgemeinen Vorschrift sind Leistungen von Betreibern, die eigene Haustarife im geografischen Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift zur Anwendung bringen, welche Gegenstand der Anlage 1 des VMT-Kooperations- und Einnahmearbeitungsvertrages sind.

§ 2 Grundlagen des Verbundtarifes

- (1) Grundlage des Verbundtarifes ist die von den Betreibern eingegangene Verpflichtung zur Anwendung des VMT-Tarifs innerhalb des VMT-Verbundgebietes unter Verzicht auf die Anwendung von Haustarifen, sofern nicht eine Ausnahme nach Anlage 1 des VMT-Kooperations- und Einnahmearbeitungsvertrages vorliegt. Die den Betreibern durch die Anwendung des VMT-Tarifs entstehenden Mindererlöse sind nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift sowie dem VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag samt seiner Anlagen erstattungsfähig (verbundbedingte Belastungen).
- (2) Verbundbedingte Belastungen sind die Summe der Mindererlöse, die den Betreibern entstehen, weil die Gruppe von Behörden im VMT-Verbundgebiet eine verbindliche Festsetzung und Anwendung von Höchsttarifen für alle Betreiber im VMT getroffen hat, wonach der VMT-Tarif als behördlich auferlegter Höchsttarif zur Anwendung kommt. Verbundbedingte Belastungen sind Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
 - (a) Durchtarifierungsverluste ergeben sich aus der Differenz aus der mit dem VMT-Tarif gewollten Veränderung, dass innerhalb einer Tarifzone mit einem Fahrschein alle Unternehmen genutzt werden können und damit bisher notwendige mehrere Fahrschein unterschiedlicher Unternehmen in der Wegekette in einer Tarifzone wegfallen. Dieser Verlust aus Durchtarifierung entsteht in Abhängigkeit von der Anzahl der Unternehmen, die mit einem Fahrschein in einer Tarifzone benutzt werden, des Anteils an Übersteigern sowie der Tarifhöhe und kann durch Tarifmaßnahmen nicht direkt beeinflusst werden.
 - (b) Harmonisierungsverluste sind Verluste aus der Differenz zwischen bisherigem Preis im Haustarif und neuem VMT-Tarif, der durch Tarifanpassungen beeinflusst werden kann. Gewinne aus der

Differenz zwischen Haustarif und neuem VMT-Tarif werden als Harmonisierungsgewinne bezeichnet.

- (c) Einnahmeverluste aus der Anerkennung der BahnCard entstehen, da die DB Fernverkehr AG für den gewährten Rabatt nur einen anteiligen Verlustausgleich nach dem gegenwärtig praktizierten so genannten Schweizer Modell trägt. Des Weiteren entstehen aus der Anerkennung der BahnCard Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste.
 - (d) Verluste aus Anschlussstarifizierung entstehen, wenn ein Fahrgast bei ein- und ausbrechenden Verkehren innerhalb eines Teilweges an einem Punkt vor dem tatsächlichen Überstieg eine getrennte Tarifizierung zwischen Haustarif und Verbundtarif vornimmt.
- (3) Der VMT-Tarif ist ein Flächenzonentarif auf Grundlage von Tarifzonen. Ab einer festzulegenden Preisstufe können VMT-Fahrscheine im gesamten VMT-Verbundgebiet gelten.
 - (4) Sofern Übergangstarife eingeführt werden sind die VMT-Fahrscheine des jeweiligen Nachbarverbundes gemäß den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.
 - (5) Neben dem allen Fahrgästen offenstehenden gültigen Fahrausweissortiment des VMT können für einzelne Nutzergruppen spezielle im Preis reduzierte Fahrausweise (nachfolgend „Sondertarife“ genannt) angeboten werden. Sofern lokal begrenzte Sondertarife eingeführt werden sollen, stimmen sich die VMT GmbH und der Aufgabenträger darüber ab, ob dieser lokale Sondertarif zum Fahrausweissortiment des VMT zählt. Die den Betreibern hierdurch entstehenden Minderlöse sind ggf. von der lokal zuständigen Behörde zu tragen. Eine Umlage dieser Mindererlöse auf die Gruppe der Behörden erfolgt nicht.
 - (6) Das jeweils gültige Fahrausweissortiment kann dem Internetauftritt des VMT (www.vmt-thueringen.de) entnommen werden.
 - (7) Der VMT-Tarif wird von der Gruppe von Behörden beschlossen. Im Rahmen der Tarifbildung werden die Grundsätze der §§ 4 und 5 dieser allgemeinen Vorschrift zur Vermeidung einer Überkompensation durch die Ausgleichsleistung beachtet. Für die Festlegung der Tarife gilt das gemäß Anlage 5 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages festgelegte Verfahren.
 - (8) Die Gruppe von Behörden regelt im Innenverhältnis die Bereitstellung zur Gewährung der Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift.
 - (9) Ausgleichsleistungen für Betreiber von Eisenbahnverkehrsleistungen unterfallen nicht dieser allgemeinen Vorschrift.

§ 3 Einnahmeverteilung

- (1) In Ausführung von Art. 4 Abs. 2 und als Anreiz im Sinne von Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 ist die Einnahmeverteilung im VMT als Nettoverbund organisiert. Das Erlörisiko liegt bei den Betreibern.
- (2) Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Betreiber am VMT-Tarif gewährleistet ist und das Nettoprinzip gewahrt wird.
- (3) Die Fahrgeldeinnahmen aus dem VMT-Tarif, die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG sowie die Ausgleichsleistungen nach § 145 SGB IX stehen alleine den Betreibern zu. Für die Anrechnung dieser Beträge gilt § 4 Abs. 4 dieses Vertrages. Die zuständigen Behörden verpflichten sich, das Erlörisiko aus dem VMT-Tarif grundsätzlich bei den Betreibern zu belassen.
- (4) Die Einnahmeverteilung erfolgt auf Grundlage des VMT-Kooperations- und Einnahmeverteilungsvertrages vom 12.12.2010 diskriminierungsfrei durch die VMT GmbH.

§ 4 Regelungen zu Vorauszahlungen

- (1) Die Gruppe von Behörden gewährt über die VMT GmbH den Mitgliedsunternehmen des VMT (auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007) einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch

die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieser allgemeinen Vorschrift entstehen (verbundbedingte Belastungen).

- (2) Die allgemeine Vorschrift findet keine Anwendung für Betreiber denen die Ausgleichsleistungen, die Gegenstand dieser allgemeinen Vorschrift sind, über einen bestehenden oder abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausgeglichen werden.
- (3) Die insgesamt nach dieser allgemeinen Vorschrift zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel können nur unter der Bedingung des Fortbestandes des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages mit dem Freistaat Thüringen erbracht werden. In gleicher Weise können die Ausgleichsmittel aus dem Anteil der kommunalen Gebietskörperschaften nur erbracht werden, soweit ein bestehender Haushaltsvorbehalt dies zulässt. Die Ausgleichsmittel im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift sind der Höhe nach durch den VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag begrenzt. Über die in Anlage 1 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages genannten Parameter ergibt sich der Betrag der Vorauszahlung.
- (4) Die Berechnung der Vorauszahlung erfolgt auf der Grundlage der in dem VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag in Anlage 1 ausgeführten Berechnungsmethodik. Die Ermittlung und Zuordnung der Ausgleichsbeträge auf die Betreiberleistung erfolgt ex ante nach dem zwischen den Betreibern vereinbarten Einnahmeaufteilungsverfahren. Die ex ante ermittelten Ausgleichsbeträge je Linie und Kalenderjahr werden als maximal zulässiger Ausgleich Straße für eine Ausgleichsperiode festgeschrieben. Dies erfolgt über Parameter, die aus laufenden Erhebungen zur Verfügung stehen und deren statistisch gesicherter Zusammenhang zur Größe der Ausgleichsbeträge geprüft und nachgewiesen wurde (Anhang 1). Damit liegen für alle Betreiber statistisch gesicherte Werte vor. Nach Ende der Ausgleichsperiode erfolgt auf der Grundlage des zwischen den Betreibern vereinbarten Einnahmeaufteilungsverfahrens eine Neuerhebung und Neuberechnung für die folgende Ausgleichsperiode. Die erste Ausgleichsperiode beginnt am 01.01.2011 und endet am 31.12.2016.
- (5) Diese allgemeine Vorschrift wird fortgeschrieben, sofern sich die Mittelzuweisung durch den Freistaat Thüringen ändert und/oder die Anteile der kommunalen Gebietskörperschaften ändern oder sofern sich für die Summe aller Personenverkehrsdienste im Verbundgebiet eine Abweichung von jeweils mehr als +/- 5% bezogen auf die für die Ausgleichsberechnung zu Grunde gelegten Fahrgäste (P) und Personenkilometer (Pkm) ergibt. Im Falle der Fortschreibung ist eine Neuerhebung durchzuführen.
- (6) Kommt es während einer Ausgleichsperiode zu Leistungsänderungen auf einzelnen Linien von jeweils mehr als +/- 5% bezogen auf die für die Ausgleichsberechnung je Linie zu Grunde gelegten Fahrgästen (P) und Personenkilometern (Pkm), ohne das die Voraussetzungen von Absatz 5 vorliegen, so verteilt sich die Summe des jährlich maximal zulässigen Ausgleichs anteilig auf die Betreiber neu. Der Anteil bestimmt sich nach den im Anhang 1 dargestellten Grundsätzen anhand der Parametern Fahrgäste (P) und Personenkilometer (Pkm).
- (7) Kommt es während einer Ausgleichsperiode zu Leistungsänderungen auf einzelnen Linien von jeweils weniger als +/- 5% bezogen auf die für die Ausgleichsberechnung je Linie zu Grunde gelegten Fahrgästen (P) und Personenkilometern (Pkm), ohne das die Voraussetzungen des Absatz 5 vorliegen, so erfolgt keine Neufestsetzung der maximal zulässigen Ausgleichs gem. § 4 Abs. 4. Die Betreiber haben Sorge zu tragen, dass ein übermäßiger Ausgleich gem. § 5 vermieden wird.
- (8) Abweichend von den Regelungen in Abs. 3 bis 7 erhält die EVAG einmalig zusätzliche Ausgleichsleistungen im Jahr 2015 für Durchtarifizierungsverluste, welche aufgrund der Integration des Erfurter Kreuzes in den VMT-Tarif entstehen. Die Höhe und die zur Zahlung verpflichteten Aufgabenträger sind in Anlage 6 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages geregelt.

§ 5 Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistungen

- (1) Die Ausgleichsleistung darf gemäß Nr. 2 des Anhangs VO (EG) 1370/2007 den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betrei-

bers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre. Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten und Mindererlöse, die in Verbindung mit einer/mehreren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) entstehen, abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird, abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten und aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

- (2) Von dritter Seite gewährte Ausgleichszahlungen für Schüler- und Ausbildungsverkehr im VMT-Verbundgebiet, die entweder auf Grundlage einer Regelung nach Art. 3 VO (EG) 1370/2007 gewährt werden oder von der VO (EG) 1370/2007 ausgenommen sind, müssen bei der Berechnung des Ausgleichsbetrages in Abzug gebracht werden. Nur die sich über die gesetzliche Regelung hinaus aus dieser Regelung ergebenden zusätzlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dürfen ausgeglichen werden.
- (3) Die Betreiber von ÖPNV-Leistungen, die weiteren betrieblichen Tätigkeiten außerhalb der Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr nach § 42 PBefG nachgehen oder Beförderungen von Fahrgästen im Linienverkehr nach § 42 PBefG außerhalb des VMT-Verbundgebietes erbringen, haben eine Trennungsrechnung durchzuführen. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Nr. 5 des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung soll den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.
- (4) Die Betreiber sind verpflichtet, die Regeln der Nr. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 einzuhalten. Hierzu legen sie der VMT GmbH jährlich eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, welche die Einhaltung der Vorgaben des Anhangs bestätigt. Die Angemessenheit der Kosten und des Gewinns ist zu begründen, sofern von der Regelung gem. § 6 abgewichen wird.
- (5) Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 ergibt sich daraus, dass die Betreiber das Marktrisiko tragen, und für verbundbedingte Belastungen nach oben begrenzte, maximale Ausgleichsbeträge nach § 4 Abs. 4 dieser allgemeinen Vorschrift erhalten.
- (6) Die Ausgleichsbeträge vermindern sich um die ersparten Aufwendungen, welche sich aus der Unterschreitung der gegenüber der Verbundgesellschaft dokumentierten Mindeststandards für das Fahrplanangebot und die Mindeststandards für die Qualität der Betriebsleistungserbringung entsprechend der in den Dienstleistungsaufträgen getroffenen Festsetzungen ergeben. Die Einhaltung dieser Mindeststandards ist von den Betreibern jährlich durch Vorlage einer Erklärung zu bestätigen. Die VMT-GmbH ist berechtigt, bei berechtigtem Zweifel die Einhaltung der Mindeststandards zu überprüfen. Stellt sich die Unterschreitung des Mindeststandards für das Fahrplanangebot und/oder die Qualität der Betriebsleistungserbringung nach Ausscheiden eines Unternehmens aus dem VMT heraus, besteht ein entsprechender Rückzahlungsanspruch.
- (7) Die Ausgleichsbeträge vermindern sich ferner, sofern sich aus der Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts zuzüglich eines angemessenen Gewinns ex post ein geringerer Ausgleich ergibt als der, der gem. § 4 Abs. 4 dieser allgemeinen Vorschrift ermittelt wurde. Der finanzielle Nettoeffekt wird zum Ende des Wirtschaftsjahres ermittelt. Für die Beachtung der Überkompensationskontrolle ist der Aufgabenträger für die in seinem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen zuständig. Sofern zwischen dem Aufgabenträger und dem Betreiber ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag und ggf. weitere allgemeine Vorschriften vorliegen, erfolgt die Überkompensationskontrolle im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Liegt eine Überkompensation vor, ist der Betreiber zur Rückzahlung gegenüber dem jeweils zuständigen Mitglied der Gruppe von Behörden verpflichtet.
- (8) Beläuft sich die Überkompensation auf höchstens 5 % der jährlichen Ausgleichssumme, kann dieser Betrag auf das nächstfolgende Jahr angerechnet werden.

§ 6 Angemessener Gewinn

- (1) Im Rahmen der Ausgleichsleistungen steht den Verkehrsunternehmen ein angemessener Gewinnzuschlag zu. Der angemessene Gewinnzuschlag wird gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO 1370 anhand einer sektorspezifischen typisierten Gesamtkapitalrendite-Methode vor Steuern ermittelt. Maßgeblich ist die Kapitalisierung, die ein Verkehrsunternehmen, das das ÖPNV Dienstleistungsangebot erbringt, im Regelfall aufweisen müsste. Das zur Berechnung herangezogene Kapital setzt sich zusammen aus den dafür erforderlichen Bilanzpositionen Anlagevermögen, Vorräten, Forderungen und flüssigen Mittel.
- (2) Vorbehaltlich späterer Anpassungen wird ein Renditesatz von 4% pro Jahr als angemessen festgelegt. Der angemessene Renditesatz darf in keinem Fall die Grenze überschreiten, welche in den Entscheidungen der Gemeinschaftsorgane zum Verkehrssektor noch als angemessen angesehen wird. Sollten die Europäische Kommission oder die Gerichte der Europäischen Gemeinschaften zu einem späteren Zeitpunkt für Verkehrsunternehmen im ÖPNV eine Kapitalrendite von weniger als 5% pro Jahr für angemessen halten, ermäßigt sich der festgelegte Renditesatz entsprechend, ohne dass es einer ausdrücklichen Änderung dieser allgemeinen Vorschrift bedarf.
- (3) Derzeit gibt es keine Entscheidungen der Gemeinschaftsorgane über die Höhe des Prozentsatzes einer angemessenen Kapitalrendite im ÖPNV-Sektor. Nach der aktuellen Spruchpraxis der Europäischen Kommission gelten in dem betreffenden Sektor (Personenbeförderungsdienste mit Bussen in Deutschland) jedoch allgemeine Gewinne in Höhe von 5% als angemessen.

§ 7 Veröffentlichungen

Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist bezogen auf diese allgemeine Vorschrift der VMT GmbH übertragen. Die Gruppe von Behörden ist für die Inhalte verantwortlich. Der zu erstellende Bericht muss den Anforderungen gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 entsprechen, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen. Die Veröffentlichung des Gesamtberichts erfolgt im Internetauftritt der VMT GmbH (www.vmt-thueringen.de).

§ 8 Inkrafttreten

Diese allgemeine Vorschrift tritt am 12.12.2010 in Kraft.

Anhang zu Anlage 2 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages

Nr. 1: Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien

Anhang 1: Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien

1. Ausgangssituation

Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt auf Grundlage der im Verbundfinanzierungsvertrag dargestellten Berechnungsmethodik zur Ermittlung von verbundbedingten Verlusten auf Basis von Daten der VMT-Verkehrserhebung 2008. Damit liegen für alle Betreiber die Ausgleichsbeträge für tarifbedingte Verluste im statistischen Sinne als erwartungstreue Schätzwerte vor. Diese gelten mit der durch den Stichprobenfehler bestimmten Genauigkeit, hier $d_r \leq 5\%$ bzw. 0,05 und treten in der Grundgesamtheit mit der Wahrscheinlichkeit bzw. statistischen Sicherheit von $S = 90\%$ bzw. 0,9 auf der Aggregationsebene Unternehmen auf. Eine direkte Berechnung dieser auf der Aggregationsebene Unternehmen geltenden erwartungstreuen Schätzwerte für weitere untersetzenden Ebenen (Linien) kann unter den genannten statistischen Qualitätsparameter nur für Anteilswerte $\geq 10\%$ erfolgen. Insofern kann eine generelle Berechnung der Ausgleichsbeträge für Linien nicht vorgenommen werden.

2. Methodik zur Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien

Die Aufteilung dieser Werte der Ausgleichsbeträge auf Linien kann jedoch dann erfolgen, wenn dazu Form und Strenge des Zusammenhang zwischen den berechneten Ausgleichswerten (A) und den nachfragebezogenen Parametern Verkehrsmenge (P) und Verkehrsleistungen (Pkm), die aus laufenden Erhebungen (AFZS, RES) zur Verfügung stehen, geprüft und nachgewiesen wurden.

Die benötigte Funktion lautet allgemein:

$$A = f(P, Pkm) \quad (1)$$

Die Form des Zusammenhanges ist auf Basis der Daten aus der VMT-Verkehrserhebung für die Merkmale A, P und Pkm als multiple Regressionsfunktion zu bestimmen. Die mathematisch-statistischen Grundlagen entsprechen dem Modell der EAV-Fortschreibung. Hierauf wird verwiesen.

Dabei gilt die nachstehende Mindestgröße zum Bestimmtheitsmaß B bzw. Korrelationskoeffizienten $|r|$ für die Strenge des Zusammenhanges als Bedingung für die Verwendung zur Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien.

$$B / |r| \geq 0,7 \geq r_z \text{ (Zufallshöchstwert)}^1$$

Aus der dazu durchgeführten Untersuchung zu Form und Strenge der Abhängigkeit ergibt sich eine verbundene Abhängigkeit in Form einer Regressionsfunktion mit einer hinreichenden Strenge des Zusammenhanges durch einen ermittelten Korrelationskoeffizienten $r_{xy} > 0,75$.

¹⁾ Die Größe des Zufallshöchstwertes ist einschlägigen statistischen Tabellen entnehmbar. Parameter sind die statistische Sicherheit und die Anzahl der Wertepaare aus denen der Freiheitsgrad ermittelt wird.

Diese Funktion lautet:

$$A = - 5597 + 0,0094 \times P + 0,00216 \times Pkm \quad (2)$$

3. Datengrundlagen

Für die Berechnung der Verteilung der Ausgleichsleistungen nach Linien über Zählmerkmale werden als Merkmale verwendet:

- Anzahl der beförderten Personen (Verkehrsmenge P / LBF)
- erzielte Verkehrsleistung nach Personenkilometern (Pkm)

Die Daten sind ausschließlich aus automatischen Zählsystemen bzw. RES-Daten der DB Regio (Baustein 1) unter Berücksichtigung aller dazu im VMT geltenden statistischen Vorgaben zu ermitteln und nachzuweisen. Das betrifft insbesondere den Nachweis zur Einhaltung der Vorgaben zur Stichprobenplanung, der zufälligen bzw. gleichwahrscheinlichen und zur Grundgesamtheit proportionalen Auswahl der Erhebungsfahrten, der vorgegebenen Stichprobenfehler sowie des definierten Hochrechnungsmodells von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit.

Anlage 3: Allgemeine Vorschrift für den Schienenpersonennahverkehr im VMT-Verbundgebiet

Der Aufgabenträger für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) als zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen hat folgende allgemeine Vorschrift zum VMT-Tarif erlassen:

Präambel

Am 3. Dezember 2009 trat die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft. Der Ausgleich für die Anwendung des Tarifs im Verkehrsverbund Mittelthüringen muss in Übereinstimmung mit dem Ordnungsrecht erfolgen. Für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste können nach der VO (EG) 1370/2007 Ausgleichsleistungen an Betreiber von Personenverkehrsdiensten in der Form einer allgemeinen Vorschrift gewährt werden. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen wird ein einheitlicher Verbundtarif angewendet. Die Anwendung des VMT-Tarifs als Höchsttarif für alle Betreiber im VMT ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, für dessen Anwendung den Betreibern Ausgleichsleistungen gewährt werden. Der Aufgabenträger erlässt nach Beschluss in den zuständigen Gremien die folgende allgemeine Vorschrift. Sie gilt für die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Mindererlösen, die sich aus der Anwendung des Verbundtarifs für die Betreiber ergeben. Zur Durchführung der allgemeinen Vorschrift bedient sich die zuständige Behörde der Geschäftsstelle der Verbundgesellschaft Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (nachfolgend „die VMT GmbH“ genannt).

§ 1 Festsetzung des Verbundtarifs als Höchsttarif

- (1) Der Tarif für den Verkehrsverbund Mittelthüringen (nachfolgend „VMT-Tarif“ genannt) in seiner jeweiligen Fassung wird gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370 als Höchsttarif für alle Fahrgäste und für bestimmte Gruppen von Fahrgästen festgesetzt. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung zur Anwendung des VMT-Tarifs für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten nach Maßgabe des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages. Die von den Betreibern in diesem Zusammenhang zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden im Einzelnen wie folgt definiert:
 - (a) Im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (nachfolgend „VMT-Verbundgebiet“ genannt) dürfen Personenverkehrsleistungen im SPNV gemäß § 2 Regionalisierungsgesetz (RegG) nur zum VMT-Tarif in seiner jeweils gültigen und genehmigten Fassung durchgeführt werden. Soweit mit Nachbarverbänden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der VO 1370 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese Übergangstarife Bestandteil des VMT-Tarifs in seiner jeweils gültigen und genehmigten Fassung (nachfolgend „Übergangstarifbereiche“ genannt“).
 - (b) Der VMT-Tarif umfasst das Fahrausweissortiment des VMT, welches in den jeweils gültigen VMT-Tarifbestimmungen festgelegt ist.
 - (c) Die Verhältnisse zwischen der zuständigen Behörde und den Betreibern der Personenverkehrsdienste richten sich nach dieser allgemeinen Vorschrift sowie nach dem VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag und den abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.
 - (d) Das VMT-Verbundgebiet ist nach Linien und Haltestellen differenziert, die in den VMT-Tarifbestimmungen abschließend dargestellt sind.
 - (e) Betreiber im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind die Erbringer von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach § 2 Abs. 5 AEG im VMT-Verbundgebiet, die die Mindestqualitäten und

Mindestquantitäten der Leistungserbringung erfüllen und welche Vertragspartner des VMT-Vertragswerkes sind.

- (f) Mindestqualitäten und Mindestquantitäten der Leistungserbringung sind die Standards, die im Nahverkehrsplan (NVP) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Freistaat Thüringen in seiner jeweils gültigen Fassung niedergelegt sind. Im Übrigen gelten die Qualitätsstandards des jeweiligen Verkehrsvertrages.
 - (g) Das VMT-Vertragswerk umfasst den VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag und den VMT-Kooperations- und Einnahmeverteilungsvvertrag nebst deren Anlagen. Auf die Verträge in der Fassung vom 12.12.2010 wird verwiesen.
 - (h) Die administrative Durchführung der allgemeinen Vorschrift obliegt der VMT GmbH.
- (2) Ausgenommen von dieser allgemeinen Vorschrift sind Leistungen von Betreibern, die eigene Haustarife im geografischen Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift zur Anwendung bringen, welche Gegenstand der Anlage 1 des VMT-Kooperations- und Einnahmeverteilungsvvertrages sind.

§ 2 Grundlagen des Verbundtarifes

- (1) Grundlage des Verbundtarifes ist die von den Betreibern eingegangene Verpflichtung zur Anwendung des VMT-Tarifs innerhalb des VMT-Verbundgebietes unter Verzicht auf die Anwendung von Haustarifen, sofern nicht eine Ausnahme nach Anlage 1 des VMT-Kooperations- und Einnahmeverteilungsvvertrages vorliegt. Die den Betreibern durch die Anwendung des VMT-Tarifs entstehenden Mindererlöse sind nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift sowie dem VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag samt seiner Anlagen erstattungsfähig (verbundbedingte Belastungen).
- (2) Verbundbedingte Belastungen sind die Summe der Mindererlöse, die den Betreibern entstehen, weil die zuständige Behörde im VMT-Verbundgebiet eine verbindliche Festsetzung und Anwendung von Höchsttarifen für alle Betreiber im VMT getroffen hat, wonach der VMT-Tarif als behördlich auferlegter Höchsttarif zur Anwendung kommt. Verbundbedingte Belastungen sind Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
- (a) Durchtarifierungsverluste ergeben sich aus der Differenz aus der mit dem VMT-Tarif gewollten Veränderung, dass innerhalb einer Tarifzone mit einem Fahrschein alle Unternehmen genutzt werden können und damit bisher notwendige mehrere Fahrscheine unterschiedlicher Unternehmen in der Wegekette in einer Tarifzone wegfallen. Dieser Verlust aus Durchtarifierung entsteht in Abhängigkeit von der Anzahl der Unternehmen, die mit einem Fahrausweis in einer Tarifzone benutzt werden, des Anteils an Übersteigern sowie der Tariffhöhe und kann durch Tarifmaßnahmen nicht direkt beeinflusst werden.
 - (b) Harmonisierungsverluste sind Verluste aus der Differenz zwischen bisherigem Preis im Haustarif und neuem VMT-Tarif, der durch Tarifanpassungen beeinflusst werden kann. Gewinne aus der Differenz zwischen Haustarif und neuem VMT-Tarif werden als Harmonisierungsgewinne bezeichnet.
 - (c) Einnahmeverluste aus der Anerkennung der BahnCard entstehen, da die DB Fernverkehr AG für den gewährten Rabatt nur einen anteiligen Verlustausgleich nach dem gegenwärtig praktizierten so genannten Schweizer Modell trägt. Des Weiteren entstehen aus der Anerkennung der BahnCard Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste.
 - (d) Verluste aus Anschlussstarifizierung entstehen, wenn ein Fahrgast bei ein- und ausbrechenden Verkehren innerhalb eines Teilweges an einem Punkt vor dem tatsächlichen Überstieg eine getrennte Tarifierung zwischen Haustarif und Verbundtarif vornimmt.
- (3) Der VMT-Tarif ist ein Flächenzonentarif auf Grundlage von Tarifzonen. Ab einer festzulegenden Preisstufe können VMT-Fahrscheine im gesamten VMT-Verbundgebiet gelten.
- (4) Sofern Übergangstarife eingeführt werden sind die VMT-Fahrscheine des jeweiligen Nachbarverbundes gemäß den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

- (5) Das jeweils gültige Fahrausweissortiment kann dem Internetauftritt des VMT (www.vmt-thueringen.de) entnommen werden.
- (6) Der VMT-Tarif wird von der Gruppe von Behörden für den StPNV und der Behörde für den SPNV beschlossen. Im Rahmen der Tarifbildung werden die Grundsätze der §§ 4 und 5 dieser allgemeinen Vorschrift zur Vermeidung einer Überkompensation durch die Ausgleichsleistung beachtet. Für die Festlegung der Tarife gilt das gemäß Anlage 5 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages festgelegte Verfahren.
- (7) Ausgleichsleistungen für Betreiber von Straßenpersonenverkehrsleistungen unterfallen nicht dieser allgemeinen Vorschrift.

§ 3 Einnahmeaufteilung

- (1) In Ausführung von Art. 4 Abs. 2 und als Anreiz im Sinne von Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 ist die Einnahmeaufteilung im VMT als Nettoverbund organisiert. Das Erlösrisiko liegt bei den Betreibern.
- (2) Die Fahrgeldeinnahmen aus dem VMT-Tarif, die Ausgleichsleistungen nach § 145 SGB IX und gesondert ausgewiesene Mittel nach §§ 6a ff. AEG stehen alleine den Betreibern zu. Für die Anrechnung dieser Beträge gilt § 4 Abs. 4 dieses Vertrages. Die zuständige Behörde verpflichtet sich, das Erlösrisiko aus dem VMT-Tarif grundsätzlich bei den Betreibern zu belassen.
- (3) Die Einnahmeaufteilung erfolgt auf Grundlage des VMT-Kooperations- und Einnahmeaufteilungsvertrages vom 12.12.2010 diskriminierungsfrei durch die VMT GmbH.
- (4) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Betreiber am VMT-Tarif gewährleistet ist und das Nettoprinzip gewahrt wird.

§ 4 Regelungen zu Vorauszahlungen

- (1) Die zuständige Behörde gewährt über die VMT GmbH den Mitgliedsunternehmen des VMT (auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007) einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieser allgemeinen Vorschrift entstehen (verbundbedingte Belastungen).
- (2) Die allgemeine Vorschrift findet keine Anwendung für Betreiber denen die Ausgleichsleistungen, die Gegenstand dieser allgemeinen Vorschrift sind, über einen bestehenden oder abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausgeglichen werden. Der Aufgabenträger wirkt darauf hin, diese allgemeine Vorschrift bei neu abzuschließenden Vereinbarungen zu berücksichtigen. Soweit im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsverträge oder anderer allgemeiner Vorschriften zwischen der zuständigen Behörde und den Betreibern Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen vorgesehen sind, muss eine Verrechnung erfolgen, indem die Höhe der Ausgleichsleistung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen entsprechend angepasst wird.
- (3) Die insgesamt nach dieser allgemeinen Vorschrift zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel können nur unter der Bedingung des Fortbestandes des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages mit dem Freistaat Thüringen erbracht werden. Die Ausgleichsmittel im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift sind der Höhe nach durch den VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag begrenzt. Über die in Anlage 1 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages genannten Parameter ergibt sich der Betrag der Vorauszahlung.
- (4) Die Berechnung der Vorauszahlung erfolgt auf der Grundlage der in dem VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag in Anlage 1 ausgeführten Berechnungsmethodik. Die Ermittlung und Zuordnung der Ausgleichsbeträge auf die Betreiberleistung erfolgt ex ante nach dem zwischen den Betreibern vereinbarten Einnahmeaufteilungsverfahren. Die ex ante ermittelten Ausgleichsbeträge je Linie und Jahr werden als maximal zulässiger Ausgleich Schiene für eine Ausgleichsperiode festgeschrieben. Dies erfolgt über Parameter, die aus laufenden Erhebungen zur Verfügung stehen und de-

ren statistisch gesicherter Zusammenhang zur Größe der Ausgleichsbeträge geprüft und nachgewiesen wurde (Anhang 1). Damit liegen in der jeweiligen Ausgleichsperiode für alle Betreiber statistisch gesicherte Werte vor. Kommt es während der Ausgleichsperiode zu einer Verlagerung der Personenkilometer (Pkm) zwischen den Betreibern, so erfolgt eine Anpassung der Vorauszahlung zwischen den Betreibern nach Umfang der Leistungsänderung (Personenkilometer – Pkm). Nach Ende der Ausgleichsperiode erfolgt auf der Grundlage des zwischen den Betreibern vereinbarten Einnahmeverfahrens eine Neuerhebung und Neuberechnung für die folgende Ausgleichsperiode. Die erste Ausgleichsperiode beginnt am 01.01.2011 und endet am 31.12.2016.

- (5) Diese allgemeine Vorschrift wird fortgeschrieben, sofern sich die Mittelzuweisung durch den Freistaat Thüringen ändert oder sofern sich für die Summe aller Personenverkehrsdienste im Verbundgebiet eine Abweichung von jeweils mehr als +/- 5% bezogen auf die für die Ausgleichsberechnung zu Grunde gelegten Fahrgäste (P) und Personenkilometer (Pkm) ergibt. Im Falle der Fortschreibung ist eine Neuerhebung durchzuführen.
- (6) Kommt es während einer Ausgleichsperiode zu Leistungsänderungen auf einzelnen Linien von jeweils mehr als +/- 5% bezogen auf die für die Ausgleichsberechnung je Linie zu Grunde gelegten Fahrgästen (P) und Personenkilometern (Pkm), ohne dass die Voraussetzungen von Absatz 5 vorliegen, so verteilt sich die Summe des jährlich maximal zulässigen Ausgleichs anteilig auf die Betreiber neu. Der Anteil bestimmt sich nach den im Anhang 1 dargestellten Grundsätzen anhand der Parametern Fahrgäste (P) und Personenkilometer (Pkm).
- (7) Kommt es während einer Ausgleichsperiode zu Leistungsänderungen auf einzelnen Linien von jeweils weniger als +/- 5% bezogen auf die für die Ausgleichsberechnung je Linie zu Grunde gelegten Fahrgästen (P) und Personenkilometern (Pkm), ohne dass die Voraussetzungen des Absatz 5 vorliegen, so erfolgt keine Neufestsetzung der maximal zulässigen Ausgleichs gem. § 4 Abs. 4. Die Betreiber haben Sorge zu tragen, dass ein übermäßiger Ausgleich gem. § 5 vermieden wird.

§ 5 Finanzieller Nettoeffekt

- (1) Die Ausgleichsleistung darf gemäß Nr. 2 des Anhangs VO (EG) 1370/2007 den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre. Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten und Mindererlöse, die in Verbindung mit einer/mehreren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) entstehen, abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird, abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten und aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden.
- (2) Der Nachweis erfolgt rückwirkend für die Wirtschaftsjahre einer Ausgleichsperiode auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten und Einnahmen der Betreiber. Für die Berechnung findet das in Anlage 1 des Vertrages beschriebene Verfahren unter Berücksichtigung der tatsächlichen Einnahmen und positiven sowie negativen Effekte nach Anhang 2 Anwendung. Hierzu sind die Daten zu erheben, die der Ermittlung der Ist-Werte dienen, welche als Parameter der Berechnung in Anlage 1 niedergelegt sind. Das Verfahren der Erhebung und Befragung richtet sich nach dem in § 10 Kooperations- und Einnahmevertrag für die jeweilige Ausgleichsperiode beschriebene Verfahren. Für die Ermittlung und Berücksichtigung etwaiger positiver Effekte, die durch die Anwendung des VMT-Tarifs als gemeinwirtschaftlicher Höchsttarif den Betreibern entstehen, findet Anhang 2 Anwendung. Anhang 2 stellt sicher, dass die positiven oder negativen Effekte, die durch die Anwendung des VMT-Tarifs als gemeinwirtschaftlichen Höchsttarif entstehen, nach einem objektiven Verfahren ermittelt werden und eine Überkompensation ausgeschlossen ist.
- (3) Unterschreitet der finanzielle Nettoeffekt den nach § 4 Abs. 4 als Vorauszahlung gewährten maximalen Ausgleichsbetrag, so hat der Betreiber den übersteigenden Betrag an den Aufgabenträger rück zu

erstatten. Überschreitet der finanzielle Nettoeffekt den nach § 4 Abs. 4 als Vorauszahlung gewährten maximalen Ausgleichsbetrag, so steht dem Betreiber kein höherer Ausgleich als dem bereits gewährten zu. Der Betreiber ist zur Nachweisführung verpflichtet. Die Behörde geht davon aus, dass während einer Ausgleichsperiode ein gesonderter Nachweis nicht erforderlich ist, sofern sich die für die Ausgleichsberechnung zu Grunde gelegten Anzahl an Fahrgästen (P) und Personenkilometer (Pkm) um jeweils weniger als +/-5 Prozent verändern. Verändert sich die Anzahl der Fahrgäste (P) und der Personenkilometer (Pkm) um mehr als +/- 5% ist der Betreiber verpflichtet, auch während der Ausgleichsperiode am Ende des Jahres den Nachweis zu führen, dass eine Überkompensation nicht vorliegt.

- (4) Liegt eine Überkompensation vor, die nicht nach Anhang 2 auf das Folgejahr angerechnet werden kann, so ist dem Aufgabenträger der überschießende Betrag zu erstatten, der sich aus dem Vergleich zwischen dem finanziellen Nettoeffekt und dem erhaltenen Ausgleichsbetrag ergibt. Der Betreiber hat innerhalb von sechs Monaten nachdem eine Überkompensation festgestellt wurde, den Differenzbetrag an die Behörde zu erstatten. Die Rückzahlung ist mit 3% über dem jeweiligen Basiszinsatz gem. § 247 BGB jährlich zu verzinsen. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen.

§ 6 Veröffentlichungen

Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist bezogen auf diese allgemeine Vorschrift der VMT GmbH übertragen. Die zuständige Behörde ist für die Inhalte verantwortlich. Der zu erstellende Bericht muss den Anforderungen gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 entsprechen, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen. Die Veröffentlichung des Gesamtberichts erfolgt im Internetauftritt der VMT GmbH (www.vmt-thueringen.de).

§ 7 Inkrafttreten

Diese allgemeine Vorschrift tritt am 12.12.2010 in Kraft.

Anhang zu Anlage 3 des VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrages

Nr. 1: Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien

Nr. 2: Leitlinien zur Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes nach § 5 Anlage 3

Anhang 1: Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien

1. Ausgangssituation

Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt auf Grundlage der im Verbundfinanzierungsvertrag dargestellten Berechnungsmethodik zur Ermittlung von verbundbedingten Verlusten auf Basis von Daten der VMT-Verkehrserhebung 2008. Damit liegen für alle Betreiber die Ausgleichsbeträge für tarifbedingte Verluste im statistischen Sinne als erwartungstreue Schätzwerte vor. Diese gelten mit der durch den Stichprobenfehler bestimmten Genauigkeit, hier $d_r \leq 5\%$ bzw. 0,05 und treten in der Grundgesamtheit mit der Wahrscheinlichkeit bzw. statistischen Sicherheit von $S = 90\%$ bzw. 0,9 auf der Aggregationsebene Unternehmen auf. Eine direkte Berechnung dieser auf der Aggregationsebene Unternehmen geltenden erwartungstreuen Schätzwerte für weitere untersetzenden Ebenen (Linien) kann unter den genannten statistischen Qualitätsparameter nur für Anteilswerte $\geq 10\%$ erfolgen. Insofern kann eine generelle Berechnung der Ausgleichsbeträge für Linien nicht vorgenommen werden.

2. Methodik zur Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien

Die Aufteilung dieser Werte der Ausgleichsbeträge auf Linien kann jedoch dann erfolgen, wenn dazu Form und Strenge des Zusammenhang zwischen den berechneten Ausgleichswerten (A) und den nachfragebezogenen Parametern Verkehrsmenge (P) und Verkehrsleistungen (Pkm), die aus laufenden Erhebungen (AFZS, RES) zur Verfügung stehen, geprüft und nachgewiesen wurden.

Die benötigte Funktion lautet allgemein:

$$A = f(P, Pkm) \quad (1)$$

Die Form des Zusammenhanges ist auf Basis der Daten aus der VMT-Verkehrserhebung für die Merkmale A, P und Pkm als multiple Regressionsfunktion zu bestimmen. Die mathematisch-statistischen Grundlagen entsprechen dem Modell der EAV-Fortschreibung. Hierauf wird verwiesen.

Dabei gilt die nachstehende Mindestgröße zum Bestimmtheitsmaß B bzw. Korrelationskoeffizienten r für die Strenge des Zusammenhanges als Bedingung für die Verwendung zur Aufteilung der Ausgleichsbeträge auf Linien.

$$B / r \geq 0,7 \geq r_z \text{ (Zufallshöchstwert)}^1$$

Aus der dazu durchgeführten Untersuchung zu Form und Strenge der Abhängigkeit ergibt sich eine verbundene Abhängigkeit in Form einer Regressionsfunktion mit einer hinreichenden Strenge des Zusammenhanges durch einen ermittelten Korrelationskoeffizienten $r_{xy} > 0,75$.

¹⁾ Die Größe des Zufallshöchstwertes ist einschlägigen statistischen Tabellen entnehmbar. Parameter sind die statistische Sicherheit und die Anzahl der Wertepaare aus denen der Freiheitsgrad ermittelt wird.

Diese Funktion lautet:

$$A = - 5597 + 0,0094 \times P + 0,00216 \times Pkm \quad (2)$$

3. Datengrundlagen

Für die Berechnung der Verteilung der Ausgleichsleistungen nach Linien über Zählmerkmale werden als Merkmale verwendet:

- Anzahl der beförderten Personen (Verkehrsmenge P / LBF)
- erzielte Verkehrsleistung nach Personenkilometern (Pkm)

Die Daten sind ausschließlich aus automatischen Zählsystemen bzw. RES-Daten der DB Regio (Baustein 1) unter Berücksichtigung aller dazu im VMT geltenden statistischen Vorgaben zu ermitteln und nachzuweisen. Das betrifft insbesondere den Nachweis zur Einhaltung der Vorgaben zur Stichprobenplanung, der zufälligen bzw. gleichwahrscheinlichen und zur Grundgesamtheit proportionalen Auswahl der Erhebungsfahrten, der vorgegebenen Stichprobenfehler sowie des definierten Hochrechnungsmodells von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit.

Anhang 2: Leitlinien zur Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes nach § 5 Anlage 3

1. Ausgangssituation

Im Wirtschaftsjahr 2008 wurden Zählungen und Befragungen zur Ermittlung der Mindererlöse durchgeführt, die den Betreibern durch die Einführung des VMT-Tarifs als gemeinwirtschaftlichen Höchsttarif entstehen. Die Ergebnisse der Zählung und Befragung bilden die Datengrundlage für das in Anlage 1 dargestellte Berechnungsverfahren. Danach wurden auf der Grundlage der Ist-Werte für das Erhebungsjahr 2008 die fiktiven Werte für den Zeitraum einer Ausgleichsperiode bis zum Wirtschaftsjahr 2013 ermittelt. Bei den nach statistischen Verfahren ermittelten Werten handelt es sich um fiktive Werte. Aufgrund der Vorgaben nach Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Ziffer 2 des Anhangs der VO 1370/2007 ist bei der Gewährung von Ausgleichszahlungen eine Überkompensation zu vermeiden. Die Einzelheiten der Nachweisführung sind im Anhang zur VO 1370/2007 geregelt. Danach darf der Ausgleich den Wert nicht übersteigen, der die Summe aller positiven wie negativen Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Hierzu sind die den Betreibern entstandenen Ist-Kosten und Ist-Erlöse zu berücksichtigen.

Im Falle des VMT-Tarifs als gemeinwirtschaftlichen Höchsttarif sind somit die ex ante ermittelten fiktiven Mindererlöse mit den tatsächlichen Erlösen ex post zu vergleichen und im Falle einer Überkompensation rückwirkend anzupassen. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben das hierzu anzuwendende Verfahren, um zuvor, objektiv und transparent die Parameter zu benennen, die für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffektes Berücksichtigung finden müssen.

2. Methodik zur Kalibrierung der Ausgleichsbeträge

Die fiktiven Werte sind mit den Ist-Werten und deren Verteilung aufgrund des nach Anlage 1 beschriebenen Verfahrens am Ende einer Ausgleichsperiode, erstmals im Jahr 2013 rückwirkend nach Jahresscheiden und Unternehmen zu vergleichen. Das Verfahren dient dem Vergleich der fiktiven Werte an die im Wirtschaftsjahr 2013 vorliegenden Ist-Werte, da nur diese ex post erstattungsfähig im Sinne der VO 1370/2007 sind.

3. Rückwirkende Anpassung an den finanziellen Nettoeffekt.

Die während einer Ausgleichsperiode an die Betreiber gem. § 4 Abs. 4 Anlage 3 geleisteten Vorauszahlungen sind an die nach der Methodik der Anlage 1 ex post ermittelten Werte anzupassen. Ergibt sich, dass die Mindererlöse in der ex post-Berechnung geringer ausgefallen sind, als ex ante angenommen, so erfolgt eine lineare Kürzung je Wirtschaftsjahr. Ergibt sich, dass die Mindererlöse in der ex post-Betrachtung höher ausgefallen sind, als ex ante angenommen, so erfolgt kein zusätzlicher Ausgleich. Da die Werte je Wirtschaftsjahr erheblichen Schwankungen unterliegen können, kann eine Überkompensation, wenn sie sich auf höchstens 5% der jährlichen Vorauszahlung beläuft, auf das nächstfolgende Jahr angerechnet werden. Die Mittelübertragung muss in den Büchern der Betreiber ausgewiesen werden und darf maximal vier Jahre nacheinander erfolgen. Nach vier Jahren ist die Verwendung der Überkompensation nachzuweisen und alle bei dieser Gelegenheit ermittelten zu viel gezahlten und nicht sachgerecht verwendeten Beträge zurückzuzahlen.

4. Parameter zur Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes

Für die Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes ist auf die nach § 3 Abs. 1 VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag und § 2 Abs. 2 Anlage 3 genannten Mindererlöse abzustellen. Dies sind:

- Durchtarifierungsverluste
- Harmonisierungsverluste
- Verluste aus BahnCard-Anerkennung

- Verluste aus Anschlussstarifizierung

Ergänzend zu diesen Mindererlösen können für die Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes auch Kosten Berücksichtigung finden, sofern sie mit der Anwendung des VMT-Tarifs als gemeinwirtschaftlichen Höchsttarif unmittelbar im Zusammenhang stehen. Dies können insbesondere die Mehr-Kosten der technischen Tarifierung (z.B. Ausstattung und Vorhaltung von speziellen Datenbanken, Beschaffung, Wartung von Automaten für die einheitliche Anwendung des VMT-Tarifs) sein, die den Betreibern durch die Anwendung des VMT-Tarifs entstehen. Eine Berücksichtigung kann jedoch nur erfolgen, sofern diese Kosten nicht bereits anderweitig abgegolten wurden. Der Wirtschaftsprüfer der Betreiber hat zu prüfen und zu bestätigen, dass diese Kosten nicht durch anderweitige Förderungen abgegolten sind. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, können nur die nach § 3 Abs. 1 VMT-Finanzierungs- und Tariffortschreibungsvertrag in Ansatz gebracht werden.

5. Parameter zur Bestimmung der positiven Effekte

Im Rahmen des finanziellen Nettoeffektes sind die positiven Effekte zu berücksichtigen, die den Betreibern durch die Anwendung des VMT-Tarifs als gemeinwirtschaftlichem Höchsttarif entstanden sind. Die Festlegung der positiven Effekte und deren Quantifizierung wird ex post unter Zugrundelegung gesicherter Erkenntnisse ermittelt und bei Berechnung des finanziellen Nettoeffektes berücksichtigt.

Positive Effekte entstehen, wenn durch den VMT-Tarif als gemeinwirtschaftlichen Höchsttarif zusätzliche Fahrgäste und dadurch zusätzliche Einnahmen generiert werden. Da die Entwicklung der Fahrgastzahlen von verschiedenen Faktoren beeinflusst wird, muss für die Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes eine negative Selektion erfolgen. Es sind somit die Faktoren im Sinne von statistisch erfassbaren Merkmalen zu ermitteln, die in einem statistisch gesicherten Zusammenhang zur Nachfrageentwicklung stehen. Form (Regression) und Strenge (Korrelation) des Zusammenhanges sind jeweils zu ermitteln und nachzuweisen. Dabei werden nur Merkmale berücksichtigt, für die ein statistisch gesicherter strenger Zusammenhang (Korrelationskoeffizient $\geq 0,8$) besteht, der über der Größe des Zufallshöchstwertes des Korrelationskoeffizienten liegt.

Solche statistisch gesicherten Zusammenhänge können für den Zusammenhang des Merkmals Nachfrage zu Entwicklungen führen, die als „sonstige Effekte“ positiv nachweisbar sind, sofern für die statistische Berechnung eine hinreichend große Stichprobe (Anzahl der Wertepaare) erwartet wird.

„Sonstige Effekte“ sind insbesondere:

- Entwicklungen der Kraftstoffkosten, die zu einer spürbaren Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs führen
- Entwicklungen des Verkehrsangebotes im VMT (Ausweitung, Einschränkung des Verkehrsangebots)
- demografische Entwicklungen im VMT-Gebiet (Zunahme, Abnahmen der Bevölkerung)
- Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten im VMT-Gebiet (Zunahme, Abnahme der Anzahl der Beschäftigten und damit der Berufspendler)
- Entwicklung der Schulstandorte und der damit verbundenen mittleren Reiseweite (Veränderungen der Reiseweiten für die spezielle Gruppe der Schüler und Auszubildenden)

Weitere Aspekte sind denkbar; sie finden nur Berücksichtigung, wenn der statistische Zusammenhang nach den vorgenannten Kriterien gesichert nachweisbar ist.

6. Datengrundlagen

Für die Erhebung und Ermittlung der Daten, die für die Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes von Relevanz sind, wird auf die in § 10 VMT-Kooperations- und Einnahmeverteilungsvertrag beschriebenen Erhebungsverfahren verwiesen.

7. Ausgleichsperioden

Die ex post-Kontrolle erfolgt am Ende einer Ausgleichsperiode, sofern nicht eine frühere Erhebung vereinbart wird.