

Stadt Bochum

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Vorblatt -

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

Sicht- und Eingangsvermerk der Schriftführung	öffentlich/nichtöffentlich	nichtöffentlich gemäß
	öffentlich	

Bezeichnung der Vorlage
Sozialticket hier: Einführung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Pilotprojekt für die Zeit vom 01.11.2011 bis 31.12.2012

Beschlussvorschriften		
Beschlussorgan		
Rat		
Beratungsfolge	Sitzungstermin	akt. Beratung
Haupt- und Finanzausschuss	21.09.2011	<input type="checkbox"/>
Rat	29.09.2011	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Anlagen
Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife des Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den VRR als Höchstattarif

Zusatzinformationen	
Finanzielle Auswirkungen	J
Beteiligungspflichtige Angelegenheit	N
Personalrat wurde beteiligt	N
Grundsatzentscheidung	J

Beschlussvorlage der Verwaltung - Begründung - Seite 1

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

1. Vorbemerkung

Mit Beschluss vom 25.06.2008 hat sich der Rat der Stadt Bochum mehrheitlich für die Einführung eines Sozialtickets im Gebiet des VRR ausgesprochen. Die Mandatsträger in der Verbandsversammlung des VRR wurden beauftragt, einen Antrag zur Einführung eines VRR-weiten Sozialtickets einzubringen. Ein lokales Sozialticket konnte aus finanziellen Gründen nicht eingeführt werden.

2. Aktueller Beschluss im VRR zur Einführung des Sozialtickets

Nach langen Diskussionen um etwaige Modalitäten und Randbedingungen haben die Gremien des Zweckverbandes VRR nunmehr am 19.07.2011 die Einführung des Sozialtickets im VRR unter folgenden Konditionen beschlossen:

- Die Einführung erfolgt zunächst als Pilotprojekt befristet für die Zeit vom 01.11.2011 bis zum 31.12.2012.
- Das Sozialticket wird als Monatsticket auf Basis Ticket 1000 zum Preis von 29,90 EUR angeboten.
- Es wird mit den tariflichen Merkmalen ganztägige Nutzung und Preisstufe A (in einer Stadt bzw. 2-Waben-Tarif) ausgestattet.
- Kostenfreie Mitnahme von max. 3 Kindern bis 14 Jahren nach 19:00 Uhr montags bis freitags sowie an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen ganztägig
- Zusatzticket gemäß Regeltarif zur Geltungserweiterung auf andere Städte im VRR
- Zum Erwerb des Sozialtickets berechtigt sind alle Personen gemäß der Förderrichtlinie des Landes NRW (Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr NRW – Richtlinie Sozialticket 2011) – dies sind insbesondere die Bezieher von Leistungen nach
 - ALG II/SGB II
 - SGB XII
 - Bundesversorgungsgesetz
 - AsylbLGsowie Empfänger von Wohngeld und wirtschaftlicher Jugendhilfe.
- Der Nachweis der Berechtigung erfolgt durch die JobCenter und städtischen Ämter (vornehmlich Sozialamt) der Gebietskörperschaften.
- Das Land NRW unterstützt das Pilotprojekt im Jahr 2011 mit landesweit 15 Mio. EUR, wovon mindestens 7 Mio. EUR auf den VRR-Raum entfallen.
- Im Jahr 2012 sind landesweit 30 Mio. EUR vorgesehen, wovon mindestens 15 Mio. EUR auf den VRR entfallen.
- Diese Mittel können von den Verbänden NRWs je nach Verbreitung des Sozialtickets und der Anzahl der Anspruchsberechtigten angefordert werden.
- Die Durchführung des Pilotprojektes steht unter dem Vorbehalt, dass das Land NRW die zugesagten Mittel für das Jahr 2011 entsprechend den „Richtlinien Sozialticket 2011“, Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr in vollem Umfang entweder noch im Haushaltsjahr 2011 auszahlt, wobei nicht verausgabte sowie zurückerhaltene Mittel bis zu 6 Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres für Zwecke des Sozialtickets verausgabt werden dürfen, oder diese Mittel in das Haushaltsjahr 2012

Beschlussvorlage der Verwaltung - Begründung - Seite 2

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

überträgt und auch im Jahr 2012 die zugesagten Fördermittel in entsprechender Höhe zur Verfügung stellt.

- Hält sich das Land NRW nicht an die bisherigen finanziellen Zusagen, endet das Sozialticket sofort mit Bekanntwerden der ablehnenden Entscheidung.
- Eine Überführung nach dem 31.12.2012 in das Regelsortiment erfolgt nicht automatisch, sondern muss auf Basis einer begleitend zum Pilotprojekt einzuleitenden Evaluierung im Herbst 2012 erneut beraten werden. Hierzu wird vor Einführung des Sozialtickets und während der Pilotphase eine Marktforschung - begleitet durch einen Gutachter - durch die VRR AöR durchgeführt. Ziel ist es dabei, das Nachfrageverhalten in der Zielgruppe vor und während der Testphase zu ermitteln.
- Die Teilnahme der einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger im VRR an dem Pilotprojekt ist freiwillig.
- Der VRR bittet die ÖPNV-Aufgabenträger zum baldmöglichsten Zeitpunkt mitzuteilen, wenn sie an dem Pilotprojekt teilnehmen möchten. Dafür ist ein Ratsbeschluss erforderlich.
- Für die vertriebliche Umsetzung ist ein zeitlicher Vorlauf von vier Wochen ab der Mitteilung der Ratsentscheidung erforderlich. Davon abhängig ist auch der Start des Pilotprojektes.

3. **Bestätigung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW**

Das v. g. Ministerium hat mit Schreiben vom 28.07.2011 bestätigt, dass während der Pilotphase des VRR die bereit stehenden Gelder aller Voraussicht nach für die vom VRR erwartete Sozialticket-Nachfrage ausreichen und auf die Kommunen, insbesondere die Nothaushaltskommunen, keine Mehrkosten zukommen werden. Geringfügige Organisations- und Verwaltungskosten sollten einer finanzaufsichtlichen Mitzeichnung nicht entgegen stehen.

Das Verkehrsministerium bestätigt ferner, den Kreisen und kreisfreien Städten 15 Mio. EUR in 2011 und voraussichtlich 30 Mio. EUR in 2012 für das Sozialticket als freiwillige Leistung zur Verfügung zu stellen. Die Zuwendung des Landes ist als Beitrag zur Deckung der Ausgaben der Kommunen für die mit dem Sozialticket verbundenen Preissenkungen angelegt und darf nicht zur Deckung etwaiger Verwaltungskosten Verwendung finden.

Nach weiterer Aussage des Ministeriums werden erkennbar nicht alle Fördermittel nach dem bisher vorgesehenen Verteilungsschlüssel abgerufen, da der Beratungsprozess in vielen Kommunen über die Einführung des Sozialtickets noch nicht abgeschlossen ist. In 2011 und 2012 werden davon voraussichtlich die VRR-Kommunen profitieren, weil der VRR im Unterschied zu vielen anderen Kommunen und Verbänden die Einführung des Sozialtickets bereits beschlossen hat.

Eine eigene Risikoabschätzung ist bei der Entscheidung zur Einführung des Sozialtickets vor Ort unerlässlich. Dabei müssen mögliche Mindereinnahmen durch Abwanderung in die günstigeren Sozialticket-Preisstufen aber ebenso Synergien und Effekte durch Neukunden in die Überlegungen einbezogen werden.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 3

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

4. **Finanzaufsichtliche Bewertung des Ministeriums für Inneres und Kommunales des Landes NRW**

Basierend auf den Zusagen im v. g. Schreiben des Verkehrsministeriums NRW hat das Landesinnenministerium NRW mit Schreiben vom 04.08.2011 an die Bezirksregierungen in NRW bestätigt, keine finanzaufsichtlichen Bedenken gegen eine Teilnahme von Nothaushaltskommunen an der Pilotphase zu haben.

Dabei geht das Innenministerium allerdings davon aus, dass in den Nothaushaltskommunen keine zusätzlichen (Personal-)Aufwendungen für Organisation und Verwaltung entstehen.

Die Höhe der Finanzmittel des Landes, die aus dem Jahr 2011 nach 2012 übertragen werden, hängt maßgeblich von der Anzahl der Aufgabenträger ab, die an dem Pilotprojekt teilnehmen. Das bedeutet, dass die übertragenen Finanzmittel des Landes NRW nur für die ab dem 01.11.2011 an dem Pilotprojekt teilnehmenden Aufgabenträger verwendet werden können.

5. **Mögliche Auswirkungen im VRR und für die Stadt Bochum**

Verbundweit wird die Zahl der Anspruchsberechtigten mit knapp 1,2 Mio. EUR Personen kalkuliert. Anhand diverser Marktforschungsergebnisse und auf Grundlage von gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erstellten Modellrechnungen wurden folgende Annahmen getroffen:

- 14 bzw. 15 % der Berechtigten beantragen das Sozialticket,
- davon werden 6,4 % Neukunden erwartet (Rest Umsteiger von einem regulären Monatsticket auf das vergünstigte Sozialticket).
- Das Restdefizit liegt - unter Berücksichtigung der v. g. Landesmittel - VRR-weit bei einer Größenordnung zwischen 10 und 11 Mio. EUR/Jahr und muss durch die teilnehmenden Kommunen ausgeglichen werden.

- Für Bochum wurde die Zahl der Anspruchsberechtigten mit ca. 50.000 Personen ermittelt.
- Der unter den v. g. Annahmen auf Bochum entfallende zusätzliche Finanzierungsbedarf, der ggf. aus dem städtischen Haushalt auszugleichen wäre, könnte - ohne eine Übertragung der Landessmittel von 2011 nach 2012 - ca. 400.000 bis 500.000 EUR/Jahr betragen.
- Dieser Betrag reduziert sich deutlich, bzw. kann sogar kostenneutral werden, wenn das Land NRW die in 2011 nicht verausgabten Mittel nach 2012 überträgt.
- Eine abschließende Aussage über die auskömmliche Bereitstellung von Finanzmitteln seitens des Landes NRW zur Deckung der Mehrkosten lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht treffen.

6. **Organisatorischer und personeller Aufwand für die Stadt Bochum**

Nach ersten Ermittlungen wird ein zusätzlicher organisatorischer und personeller Aufwand in der Sozialverwaltung und im Jobcenter angenommen. Es fehlen derzeit jedoch noch exakte Angaben zu den tatsächlichen Erfordernissen bei der Ausstellung der Berechtigungskarten. Unter den bisher bekannten Vorgaben werden für die Bearbeitung

Beschlussvorlage der Verwaltung - Begründung - Seite 4

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

eines Falles ca. 10 Minuten kalkuliert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ausstellung der Berechtigungskarte sich jeweils am Bewilligungszeitraum der Leistung orientiert. So variieren die Bewilligungszeiträume zwischen einmal jährlich (4. Kap. SGB XII, WoGG), zweimal jährlich (SGB II), viermal jährlich (AsylbLG) und zwölfmal jährlich (3. Kap. SGB XII).

Davon ausgehend, dass in Bochum ca. 20 % der anspruchsberechtigten Personen von dem Angebot des Sozialtickets Gebrauch machen und der Personalbedarf mit angestellten Personen des mittleren Dienstes mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von 39,0 Stunden zu decken ist, ergibt sich ein rechnerischer Personalbedarf von 2,28 Stellen. Dieser Mehrbedarf verteilt sich auf eine größere Anzahl von Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeitern in den unterschiedlichen Aufgabenbereichen des Sozialamts bzw. des Jobcenters. Für die Pilotphase soll versucht werden, das wiederholte Ausstellen einer Berechtigungskarte nach Weiterbewilligung der Leistung mit dem vorhandenen Personal aufzufangen.

Möglicherweise ist eine Personalverstärkung zeitlich befristet bei Beginn der Erprobungsphase notwendig, wenn zeitgleich und unabhängig vom Bewilligungszeitraum einer Leistung mit einer Vielzahl an Anträgen zu rechnen ist.

Zum Ablauf der Pilotphase sind mögliche Auswirkungen beim organisatorischen und personellen Aufwand in die abschließende Beurteilung einzubeziehen.

7. **Bewertung für die Stadt Bochum**

Unter folgenden Annahmen und Zusagen des Landes NRW verringert sich das finanzielle Restrisiko während der Pilotphase deutlich, bzw. es besteht Aussicht auf Kostenneutralität für den städtischen Haushalt:

- Das Land NRW überträgt die in 2011 landesweit nicht verausgabten Mittel nach 2012 und stellt auch in 2012 die Mittel in der zugesagten Höhe zur Verfügung. Die dafür erforderlichen Landesbeschlüsse liegen derzeit noch nicht vor.
- Die Höhe der zu übertragenden Landesmittel hängt maßgeblich von der Anzahl der teilnehmenden Kommunen ab, die derzeit nicht näher prognostiziert werden kann. Es ist aber davon auszugehen, dass während der Pilotphase die VRR-Kommunen von den insgesamt zur Verfügung gestellten Landesmitteln profitieren, da im VRR der erforderliche Beschluss zur Einführung des Sozialtickets – im Gegensatz zu anderen Kommunen und Verbänden – bereits gefasst wurde.
- Die Teilnahme der Stadt Bochum erfolgt zum Projektstart am 01.11.2011, um von der Übertragung der Landesmittel profitieren zu können.
- Die getroffenen Annahmen zur Nutzungshäufigkeit sowie zu möglichen Wanderungsverlusten und den daraus resultierenden Effekten treffen in der angenommenen Größenordnung zu. Sie stellen sich nicht schlechter als erwartet dar, bzw. entwickeln sich evtl. sogar positiver.
- Der organisatorische und personelle Aufwand, der durch die Ausstellung der Berechtigungsausweise im Jobcenter und in der Sozialverwaltung entsteht, führt nicht zu finanzaufsichtlichen Bedenken.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 5

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

8. Weiteres Verfahren

In der Allgemeinen Vorschrift bzw. im Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR vom 19.07.2011 ist u. a. geregelt, dass nach einer von einem Wirtschaftsprüfer begleiteten Evaluierungsphase im September Sitzungsblock 2012 über die Weiterführung des Sozialtickets erneut beschlossen werden muss. Sollte die Evaluierung zu einem für die auf dem Gebiet der Stadt Bochum fahrenden Verkehrsunternehmen negativen Ergebnis führen, d.h. den Verkehrsunternehmen entstehen nachweislich Mindereinnahmen und sonstige negative Effekte aus der Einführung des Sozialtickets, besteht für die Stadt Bochum nach Abzug der Landesleistung und unter Berücksichtigung aller entstandenen Positiveffekte eine Verpflichtung auf vollständigen Ausgleich des verbliebenen Defizits gegenüber diesen Verkehrsunternehmen. Die Abwicklung möglicher Zahlungsansprüche erfolgt über die VRR AöR.

Zur Einhaltung der europarechtlichen Vorgaben nach der EU VO 1370/07 hat der Verwaltungsrat der VRR AöR in der o. g. Sitzung die „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein – Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife des Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein – Ruhr (VRR) als Höchsttarif“ als Allgemeine Vorschrift für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beschlossen – vgl. Anlage. Diese wird vom Rat der Stadt Bochum zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Beschlussvorschlag - Seite 1

Vorlage Nr.: 20111991

Stadtamt 66 21 (33 43)	TOP/akt. Beratung
---------------------------	-------------------

Bezeichnung der Vorlage
Sozialticket hier: Einführung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Pilotprojekt für die Zeit vom 01.11.2011 bis 31.12.2012

Der Rat der Stadt Bochum stimmt der Teilnahme am VRR-Sozialticket für die Pilotphase vom 01.11.2011 bis einschließlich 31.12.2012 zu.

Der Rat der Stadt Bochum nimmt die „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein – Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife des Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein – Ruhr (VRR) als Höchstarif“ zur Kenntnis.

Gemäß Ziffer 3 der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Sozialticket 2011) wird die Abwicklung der Finanzierung des Sozialtickets über den Zweckverband VRR / die VRR AöR bestätigt.

Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

über die Festsetzung

der Tarife für Sozialtickets

im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

als Höchstarif

(Sozialticket-Richtlinie - Soz-RL -)

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR erlässt hiermit

- auf der Grundlage der Richtlinien Sozialticket 2011 des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr
- auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 5 ZVS und § 9 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)
- mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 19. Juli 2011

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

- § 1 Die Tarife für Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) werden im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchstarif i. S. v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst
- a) die Beförderung von Fahrgästen mit Sozialtickets des VRR-Gemeinschaftstarifs im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs;
 - b) den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR;
 - c) die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.
- Das komplette VRR-Tarifwerk ist im Internetauftritt der VRR AöR abrufbar (www.vrr.de).
- § 2 Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Gebiet, welches sich aus Anlage 1 ergibt.

- § 3 Soweit mit benachbarten Verkehrs- und Tarifverbänden oder Tarifgemeinschaften tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Sozialtickets bestehen, sind entsprechende Vereinbarungen über die Anerkennung abzuschließen..
- § 4 Unternehmen, welche den VRR-Gemeinschaftstarif anwenden, haben Anspruch auf
- a) den Abschluss eines Kooperationsvertrages gemäß Verbundgrundvertrag (Anlage 3) oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) auf den Abschluss eines Assoziierungsvertrags mit der VRR AöR
 - b) die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge, und
 - c) die Gewährung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen i.S.v. Art. 2 lit. g) VO (EG) Nr. 1370/2007 nach näherer Maßgabe der Anlage 2 zu dieser Richtlinie, soweit die Anwendung der Tarife für Sozialtickets des VRR-Gemeinschaftstarifs dies erforderlich macht; ergänzend ist zur Antragstellung, zum Bewilligungsverfahren und zu den Ausgleichsmechanismen die Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr entsprechend anzuwenden, soweit die Anlage 2 keine speziellere Regelung enthält; die jeweils aktuelle Fassung dieser Finanzierungsrichtlinie des VRR ist im Internet-Auftritt des VRR abrufbar (www.vrr.de).
- § 5 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Sozialtickets des VRR-Gemeinschaftstarifs eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten und anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des VRR-Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Nr. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie dem entsprechend anzuwendenden Abschnitt 6 der Finanzierungsrichtlinie des VRR. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.
- § 6 Unternehmen, die für die Anwendung der Tarife für Sozialtickets des VRR-Gemeinschaftstarifs eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Näheres regeln die entsprechend anzuwendenden Abschnitte 5 und 8 Finanzierungsrichtlinie des VRR. Für Verkehrsunternehmen die unter die Vorgaben der EU-VO (EG) Nr. 1998/2006 („De-minimis“-Beihilfen) fallen, gelten die Regelungen dieser EU-VO .
- § 7 Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im VRR das Marktrisiko tragen. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. aus dem Nahverkehrsplan des VRR und dem jeweiligen Nahverkehrsplan der lokalen Aufgabenträger. Näheres regelt die Anlage 5 der Soz-RL.
- § 8 Als Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahr-scheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 werden die Regelungen des VRR-Einnahmenaufteilungsvertrages und der VRR-Einnahmenaufteilungsrichtlinie festgelegt.
- § 9 Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, bezogen auf diese allgemeine Vorschrift, durch die VRR AöR.

- § 10 Diese Richtlinie ist befristet bis zum 31. Dezember 2012. Eine Verlängerung ist nicht möglich. Bei der Beschlussfassung über eine neue Richtlinie sind die Ergebnisse der Evaluierung und die Anforderungen aus den Änderungen an dem derzeitigen Rechtsrahmen zu berücksichtigen (z.B. PBefG).
- § 11 Die Effekte aus der Einführung des Sozialtickets und der damit einhergehenden Ausgleichsleistungen sind durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu evaluieren. Näheres regelt die Anlage 4 dieser Richtlinie.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Geltungsbereich	(noch zu erstellen)
Anlage 2	Ermittlung Ausgleichsbetrag	
Anlage 3	Verbundgrundvertrag oder Assoziierungsvertrag (ist in der Abstimmung)	
Anlage 4	Evaluierung	(noch zu erstellen)
Anlage 5	Anreizregelung	(noch zu erstellen)

Geltungsbereich

Anlage 1 wird nach Ablauf der Frist erstellt und enthält den eingeschränkten Geltungsbereich.

1. Zu gewährende Ausgleichsleistung

Der gemäß § 4 Buchstabe c) der Richtlinie zu gewährenden Ausgleichsleistung liegt der nach folgender Ziff. 2 dieser Anlage zu berechnende Ausgleichsbetrag zugrunde. Die Unternehmen haben einen Anspruch auf vollständigen Ausgleich der Mindereinnahmen und weiterer finanzieller Nachteile durch die Einführung des Sozialtickets gegenüber der VRR AöR.

Der Ausgleichsbetrag ist der in beihilferechtlicher Hinsicht maximal mögliche Ausgleich für finanzielle Nachteile aus der Einführung des Sozialtickets. Mindereinnahmen sind insbesondere Rabattierungseffekte und Tarifnachteile aus Wanderungseffekten.

Mehreinnahmen und andere positive Netzeffekte durch das Sozialticket werden bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrags angerechnet, sodass sie den Ausgleichsbetrag vermindern.

Der VRR verwendet die sich aus den Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen ergebenden Finanzierungsmittel ausschließlich für den Ausgleich von Mindereinnahmen.

2. Berechnung des Ausgleichsbetrags

2.1 Ausgleichsvoraussetzungen

Im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit dem Sozialticket auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe von Ziff. 2.3 zu gewähren, wenn und soweit durch die Einführung des Sozialtickets dem Verkehrsunternehmen Mindereinnahmen und weiterer finanzieller Nachteile entstehen.

2.2 Ermittlung des Ausgleichsbetrages

2.2.1 Mindereinnahmen

Die Ermittlung der Mindereinnahmen erfolgt durch einen Vergleich der Tarifeinnahmen vor und nach Einführung des Sozialtickets. Näheres regelt Anlage 4.

Zur Ermittlung einer Plan-Mindereinnahme wird näherungsweise auf folgende Formel abgestellt (Ex-ante-Betrachtung):

Auf die Anzahl der Anspruchsberechtigten wird eine Plan-Nutzerquote von 14% (davon 6,4% Sozialticket-Neukunden) angewandt. Die so ermittelte Plan-Anzahl an Sozialticketnutzern wird mit dem Absenkungsbetrag zwischen dem Sozialticket-Preis und dem durchschnittlichen Referenzticket-Preis von 43,82 €/Monat multipliziert. Der so ermittelte monatliche Absenkungsbetrag wird mit 12 Monaten multipliziert. Mehreinnahmen durch 6,4% Sozialticket-Neukunden werden in Abzug gebracht. Das Ergebnis stellt die Plan-Mindereinnahmen dar.

Die tatsächlichen Mindereinnahmen (Ist-Ergebnisse) werden im Rahmen der Evaluierung gem. Anlage 4 ermittelt.

3. Finanzierung und Verteilung der Ausgleichsbeträge

- 3.1 Das Land gewährt nach den Maßgaben der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen sowie den Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG – Zuwendungen zur Förderung von Sozialtickets im öffentlichen Personennahverkehr. Es besteht kein Rechtsanspruch gegenüber dem Land auf die Gewährung der Zuwendung; vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde des Landes aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Art, der Umfang und die Höhe der Mittel richtet sich nach Punkt 5 der Richtlinien des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen.

Maßstab für die Verteilung dieser Mittel auf die Verkehrsunternehmen ist deren Anteil an den insgesamt verkauften Sozialtickets des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im VRR. Zur Ermittlung werden die Landesmittel durch die gesamt im VRR verkauften Sozialtickets geteilt und mit der Stückzahl der verkauften Sozialtickets des Verkehrsunternehmens multipliziert.

- 3.2 Reichen die Mittel des Landes gem. Ziff. 3.1 nicht aus, um sämtliche nach Ziff. 2.2.1 berechneten Ausgleichsansprüche für Mindereinnahmen zu erfüllen, besteht ein Anspruch auf Ausgleich der weiteren Mindereinnahmen gegen die VRR AöR.

Für den Fall, dass eine Finanzierung durch eine Gebietskörperschaft erforderlich ist, gilt folgendes.

Erbringt ein Verkehrsunternehmen im Gebiet mehrerer Aufgabenträger Verkehrsleistungen, erfolgt die Zuordnung der Refinanzierung der Ausgleichsleistung nach dem auf sie entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt im Geltungsbereich der Anlage 1 erbrachten Wagenkilometern im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Abs. 5 AEG sowie im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 und § 43 Nr. 2 PBefG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet.

- 3.3 Werden zugeschiedene Landesmittel nicht oder nicht in voller Höhe verausgabt oder benötigt, werden sie in die Verteilungsmasse zurückgeführt.

4. Verfahren

- 4.1 Antrag
Der Antrag auf Gewährung eines Ausgleichs ist vom Unternehmen bis zum 31. Oktober 2011 bei der VRR AöR zu stellen. Der Antrag ist nach dem VRR-weiten Muster zu stellen.

Der Antragsteller hat auf Aufforderung der VRR AöR eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder einer von der Genehmigungsbehörde anerkannten Stelle oder

Person über die Richtigkeit der Angaben beizubringen. Bestehen Zweifel an der Richtigkeit der Angaben, kann die VRR AöR weitere Nachweise verlangen.

4.2 Vorauszahlungsbescheid

Der Vorauszahlungsbescheid ist schriftlich zu erlassen und dem Antragsteller zuzustellen. Wird dem Antrag nicht oder nicht in vollem Umfang entsprochen, ist die Entscheidung schriftlich zu begründen und mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen. In dem Vorauszahlungsbescheid werden maximal die anteilig auf den Antragsteller entfallenden Landesmittel als Abschlag auf die endgültigen Ausgleichsleistungen gewährt.

4.3 Änderungen der Voraussetzungen

Jede Änderung der Tatsachen, die der Berechnung des Ausgleichs zugrunde liegen, ist unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

4.4 Verwendungsnachweis

Der Verwendungsnachweis zum Nachweis der Mindereinnahmen nach Ziff. 2.2.1 wird von Amtswegen durch die VRR AöR auf Grundlage der Evaluierung gem. § 11 dieser Richtlinie geführt.

5. Auszahlungen und Schlussbescheid

Die Auszahlung der Landesmittel nach Ziff. 3.1 erfolgt unmittelbar nach Bestandskraft der Zuwendungsbescheide nach Ziff. 4.2. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten.

Die Verzinsung richtet sich nach § 7 Abs. 6 Satz 3 Einnahmenaufteilungsvertrag.

Der Schlussbescheid wird von der VRR AöR von Amtswegen auf der Grundlage der tatsächlichen Mindereinnahmen (Ist-Ergebnisse) im Rahmen der Evaluierung nach Anlage 4 erstellt. Der Zeitpunkt der Bescheiderstellung richtet sich nach dem Vorgaben der Anlage 4. Basierend auf diesem Schlussbescheid erfolgt ggf. eine Korrekturabrechnung nach Bestandskraft des Schlussbescheides.

Verbundgrundvertrag oder Assoziierungsvertrag

Die Anlage 3 enthält den am 15. Dezember 2010 vom Verwaltungsrat beschlossenen Verbundgrundvertrag (R/VIII/2010/0088/1).

Evaluierung

Vorbehaltlich einer abschließenden inhaltlichen Ausgestaltung der Evaluierung durch die Beteiligten lässt sich das Verfahren in seinen Grundzügen wie folgt beschreiben:

1. Das Evaluierungsverfahren wird in Zusammenarbeit zwischen der VRR AöR, einem Wirtschaftsprüfer und Einnahmenaufteilungsfachleuten entwickelt und durch sie in der Pilotphase begleitet
2. Ermittlung des Mobilitätsverhalten für den Vorher-/Nachher-Vergleich
Zur Ermittlung der sozialticketbedingten Einnahmenveränderungen wird eine Marktforschung beauftragt. Grundgesamtheit dieser Marktforschung sind die Berechtigten, die sich mit der Beantragung des Berechtigungsausweises beim Leistungsträger den Zugang zum Sozialticket verschaffen.

Von diesen wird zeitgleich mit der Ausgabe des Berechtigungsausweises die Bereitschaft zur Teilnahme an einem Interview zur bisherigen Verkehrsmittel- und Ticketnutzung erfragt. Aus dem Kreis der einer Befragung zustimmenden Berechtigten, wird mit einer repräsentativen Stichprobe – ggf. nach Quotenvorgabe mit einem Haushaltsmitglied des Berechtigten – ein Interview geführt. Mit der Durchführung der Interviews und deren Auswertung wird ein professionelles Marktforschungsinstitut beauftragt.

Die Anzahl an vollständigen Interviews muss so groß sein, dass Aussagen zu sozialticketbedingten Einnahmenveränderungen auf Stadt- bzw. Kreisebene möglich sind. Zur Gewährleistung einer ausreichenden statistischen Sicherheit sind mindestens $n=4.200$ Interviews erforderlich.

Die Zeit, in der die Interviews durchgeführt werden, beginnt im November 2011 und endet ca. im Mai 2012. Auf diese Weise kann die sich gewöhnlich erst aufbauende Marktdurchdringung berücksichtigt und für eine Hochrechnung auf Kalenderjahre genutzt werden.

3. Evaluierungsschritte:
 - a. Überprüfung des Plan-Ausgleichsbetrages (ex-ante-Betrachtung) zur Vermeidung einer Überkompensation im Vorhinein
 - b. Überprüfung des Ist-Ausgleichsbetrages (ex-post-Betrachtung) durch ein Vorher-/Nachher-Vergleich mit Ergebnissen aus der Ermittlung des Mobilitätsverhaltens gem. Ziff. 2 dieser Anlage
 - Berücksichtigung der Punkte:
 - o Rabattierungseffekte
 - o Wander-/Sortimenteffekte
 - o Netzeffekte (Neukunden)
 - o Nachgewiesene weiterer finanzieller Nachteile durch die Einführung des Sozialtickets
 - 1. Schritt: Auswirkungen auf die Aufgabenträger
 - o Analog zur Ermittlung der Plan-Mindereinnahme und weiterer finanzieller Nachteile durch die Einführung des Sozialtickets (ex-ante-Betrachtung) gem. Ziffer. 2.2.1 der Anlage 2 wird unter Beachtung der Ergebnisse der Ermittlung des Mobilitätsverhaltens eine Vorher-/Nachher-Vergleichsrechnung angestellt.

- Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung aller positiven und negativen Auswirkungen/Effekte aus der Einführung des Sozialtickets.
- 2. Schritt: Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen
 - Es greifen die Regularien der Einnahmenaufteilung und die Ergebnisse der Verkaufstatistik.
 - Die Ermittlung der Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen leitet sich aus der Ermittlung der Auswirkungen auf die Aufgabenträger ab.
 - Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung aller positiven und negativen Auswirkungen/Effekte aus der Einführung des Sozialtickets
(Hinweis: Verkäufe/Kassentechnische Einnahmen entsprechen nicht dem Anspruch aus der Einnahmenaufteilung)

Basierend auf diesen Ausführungen erfolgt die konkrete Ausgestaltung der Evaluierung im Rahmen der Bestellung und Beauftragung der Wirtschaftsprüfer.

Anreizregelung

Die Anlage 5 enthält Anreizregelungen und wird in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erarbeitet. Darin wird der Anreiz gemäß Punkt 7 der Anhangsrechnung VO (EG) Nr. 1370/2007 konkretisiert. Diese Anlage wird spätestens im Dezember Sitzungsblock 2011 zur Beschlussfassung vorgelegt.