

**Rahmenvorgaben für die Überkompensationskontrolle des  
Zweckverbands AVV gem. Nr. 10.3 der  
„Richtlinie des Zweckverband Aachener Verkehrsverbund zur Gewäh-  
rung von Zuwendungen zur Förderung von Azubitickets im AVV“  
(AVV-Richtlinie Azubiticket)**

**Präambel**

Gemäß Nr. 10.2 der oben genannten Richtlinie darf die Zuwendung zu keiner Überkompensation des Verkehrsunternehmens im Rahmen der Anwendung des Mobil-Ticket-Tarifs führen.

Die Ausgleichsleistung darf nach dem Anhang der maßgeblichen VO 1370/2007<sup>1</sup> 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.

Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts wird nach dem Anhang der VO 1370/2007 nach dem folgenden Modell vorgegangen:

- Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem Paket gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen,
- abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird (sog. negative und positive Netzeffekte),
- abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,
- zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Nach diesem Berechnungsmodell bilden die Kosten, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, den Ausgangspunkt für die Überkompensationsprüfung. Besteht die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung jedoch in der Vorgabe eines Höchsttarifs für eine bestimmte Personengruppe, lassen sich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Beachtung des Höchsttarifs) keine direkten (Betriebs-)Kosten im betriebswirtschaftlichen Sinn zuordnen, da diese Kosten unabhängig von der Vorgabe des Höchsttarifs entstehen; zusätzliche Kapazitäten mussten mit den Einführungen der Azubitickets nicht eingesetzt werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. 2007 Nr. L 315, S. 1).

Die Festsetzung eines Höchsttarifs in einer allgemeinen Vorschrift hat mithin keine Kostensteigerung bei den Verkehrsunternehmen zur Folge, sondern wirkt regelmäßig kostenneutral. Die Auswirkungen der Tarifabsenkung zeigen sich vielmehr auf der Einnahmenseite der Verkehrsunternehmen, da durch die Tarifabsenkung für die jeweilige Personengruppe die Fahrgeldeinnahmen pro Fahrkarte gegenüber dem normalen Tarifniveau sinken. Es bietet sich daher an, den Kostenbegriff des Anhangs der VO 1370/2007 im Falle einer allgemeinen Vorschrift dahingehend auszulegen, dass unter "Kosten" die Mindereinnahmen des Unternehmens gegenüber dem "Normaltarif" zu verstehen sind.<sup>2</sup>

Ein hinreichender Kostenbezug dieser Definition lässt sich aus dem Verfahren zur Prüfung von Beförderungsentgelten nach § 39 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz ableiten. Die Genehmigungsbehörde hat danach die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Diese Prüfung der Höhe des Beförderungsentgelts erfolgt auf Basis eines Kosten-Erlös-Vergleichs (für den Linienverkehr), so dass sich eine Tarifabsenkung somit in Form einer Senkung der Kostendeckung gegenüber dem "Normaltarif" in Höhe der Mindereinnahmen auswirkt.

Auf Grundlage dieser Ausführungen ist es auf Basis der Vorgaben des Anhangs der VO 1370/2007 vertretbar, die Überkompensationsprüfung unter Betrachtung der Mindereinnahmen auf Basis eines Preis-Preis-Vergleichs zwischen dem abgesenkten Tarif und dem "Normaltarif" durchzuführen.

Bei dieser Betrachtung ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei der Prüfung der Höhe des Beförderungsentgelts durch die Genehmigungsbehörden grundsätzlich auch eine ausreichende Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und mithin ein Gewinnaufschlag in die Kalkulation einbezogen wird und somit für eine zusätzliche Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns im Sinne des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 kein Raum bleibt. Ferner wird bei dieser Vorgehensweise unterstellt, dass der bei der Festsetzung des "Normaltarifs" berücksichtigte Gewinnaufschlag zumindest nicht höher ist als ein angemessener Gewinn im Sinne des Anhangs der VO 1370/2007.

Daneben ist zu beachten, dass die vom Anhang der VO 1370/2007 vorgegebene Berücksichtigung von positiven (bspw. Erhöhung der Nachfrage) sowie negativen (bspw. Kannibalisierungseffekte im Normaltarif) Netzeffekten auch bei Anwendung eines Preis-Preis-Vergleichs zur Anwendung kommen muss.

Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass der Anhang der VO 1370/2007 eine unternehmensindividuelle Ermittlung des Nettoeffekts fordert. Im Fall eines Verbundtarifs wird demgegenüber im Rahmen der Prüfung des Beförderungsentgelts nach § 39

---

<sup>2</sup> So auch Winnes, in: Der Nahverkehr 6/2009, 27 (31).

Abs. 2 PBefG - anders als bei Haustarifen - keine unternehmensindividuelle Betrachtung vorgenommen.<sup>3</sup> Im Fall von Verbundtarifen birgt die Anwendung eines Preis-Preis-Vergleichs daher ein Risiko, dass es bei einzelnen Verkehrsunternehmen zu einer "versteckten" Überkompensation kommt.

Der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund kann aufgrund der Tarifhöhe und -struktur die Aussage treffen, dass der AVV-Tarif keinen Gewinnaufschlag beinhaltet, der über einen angemessenen Gewinn gemäß der Definition in Nr. 6 des Anhangs der VO 1370/2007 hinausgeht.

Aufgrund dieser Ausgangssituation soll – auch zum Zwecke der Vereinfachung des Verfahrens – die Überkompensationsprüfung nach Nr. 10.2 der Richtlinie Mobil-Ticket nach Maßgabe der folgenden Vorgaben auf Grundlage eines Preis-Preis-Vergleichs vorgenommen werden.

Den Verkehrsunternehmen steht es frei, abweichend von den nachstehenden Vorgaben einen anderen Weg der Herleitung der Nicht-Überkompensation zu wählen, der den Vorgaben des Anhangs der VO 1370/2007 gerecht wird. Wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, ist dem AVV mit der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers / der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nach Nr. 10.3 der AVV-Richtlinie Azubiticket eine Erläuterung des Verfahrens zu übermitteln. Bestehen nach Prüfung des Verfahrens durch den AVV Bedenken, dass die Vorgaben des Anhangs der VO 1370/2007 nicht eingehalten wurden, teilt er dem Verkehrsunternehmen seine Bedenken mit und gibt ihm Gelegenheit, die Bedenken durch eine Änderung des Verfahrens oder die Wahl eines anderen Verfahrens auszuräumen. Bestehen nach Prüfung des geänderten oder neuen Verfahrens weiterhin Bedenken, bestimmt der AVV eine Anwendung der nachstehenden Vorgaben.

**Rahmenvorgaben seitens des Zweckverbandes AVV  
zum Nachweis der Nicht-Überkompensation gem. Nr. 10.3  
der AVV-Richtlinie Azubiticket**

Zum Nachweis der fehlenden Überkompensation hat das Verkehrsunternehmen spätestens zwei Monate nach Zugang des Zuwendungsbescheids durch Vorlage einer Bescheinigung eines branchenerfahrenen Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft darzulegen, dass es im Förderjahr zu keiner Überkompensation des Verkehrsunternehmens aufgrund der Zuwendungen nach der Richtlinie zur Förderung der Azubitickets im AVV gekommen ist.

Da es sich bei der Festsetzung des Höchsttarifs für Mobil-Tickets um eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung handelt, die nicht bestimmten Beförderungsleistungen

---

<sup>3</sup> Ziffer 3.3. der Grundsätze des Ministeriums für Umwelt und Verkehr für die Prüfung von Anträgen auf Zustimmung zur Änderung von Beförderungsentgelten nach § 39 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 25. Oktober 2002 - Az.: 36-3898/56, GABl. (2003), S. 53.

der Verkehrsunternehmen zuzuordnen ist, sondern ausschließlich Verkehrsleistungen betrifft, die von den Unternehmern unabhängig von der Festsetzung des Höchsttarifs erbracht werden, kann die Überkompensationsprüfung im Rahmen eines Preis-Preis-Vergleichs vorgenommen werden.

Basis dieses Vergleichs sind die jeweiligen Azubiticket-Tarife und der für die jeweiligen Azubitickets gebildeten Referenztarife. Die Referenztarife sind keine nach § 39 PBefG genehmigten Tarife, sondern von den genehmigten Tarifen abgeleitete Tarife. Da die Ableitung anhand marktgerechter Abschläge erfolgt ist, kann der Referenztarif dennoch als Grundlage des Preis-Preis-Vergleichs herangezogen werden.

### **Preis-Preis-Vergleich**

Bei der Ermittlung des Nettoeffekts auf Basis des Preis-Preis-Vergleichs ist wie folgt vorzugehen:

1. Das Verkehrsunternehmen weist gegenüber der AVV GmbH nach, wie viele Azubitickets verkauft bzw. zugeteilt worden sind und wie hoch die daraus resultierenden Erlöse sind. Die Stückzahlen und die Erlöse sind differenziert auszuweisen für das Azubi-ABO, Azubi-Ticket und das NRWupgradeAzubi.
2. Die AVV GmbH teilt die verkauften Stückzahlen und daraus resultierenden Erlöse der jeweiligen Azubitickets gem. den Einnahmeschlüsseln auf die Verkehrsunternehmen auf und erstellt eine Schlussrechnung, aus der sowohl die zugeteilten Stückzahlen als auch die zugeteilten Erlöse hervorgehen. Sie teilt die Schlussrechnung der Verkehrsunternehmen mit.
3. Spätestens 2 Monate nach Zugang des Zuwendungsbescheids weist das Verkehrsunternehmen durch eine Bescheinigung eines branchenerfahrenen Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Wirtschaftsprüfer) nach, dass die Zuwendungen zusammen mit den gemäß Einnahmeaufteilung zugeteilten Erlösen, die Erlöse unter Berücksichtigung des Mengeneffektes nicht übersteigen, welche entstanden wären, wenn alle Azubiticket-Käufer sich ein entsprechendes Referenzticket gekauft hätten.
4. Positive und negative Netzeffekte, die als Auswirkungen aus der Tarifabsenkung der Azubiticket-Tarife auf die Nachfrage nach Azubitickets und Fahrkarten aus anderen Tarifen resultieren, sind von dem Wirtschaftsprüfer / der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu berücksichtigen, wenn das Verkehrsunternehmen oder der Wirtschaftsprüfer / die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft solche Effekte feststellen sollte. Der Zweckverband AVV behält sich vor, zukünftig weitere Vorgaben für die Berücksichtigung der Netzeffekte zu machen, wenn ihm dazu detaillierte Daten vorliegen.
5. Sollten Anzeichen für eine - oben beschriebene - "versteckte Überkompensation" aufgrund der Ergebnissituation des Unternehmens bestehen, muss der nach Nr. 3 beauftragte Wirtschaftsprüfer dies gegenüber dem Zweckverband

AVV mitteilen, damit dieser dem nachgehen kann. Eine Mitteilungspflicht besteht, wenn die Umsatzrendite des Unternehmens im Linienverkehr (AVV oder hilfsweise Gesamtunternehmen) im Durchschnitt der letzten drei Jahre seit dem Inkrafttreten der AVV-Richtlinie Azubiticket 6 % übersteigt. Das Verkehrsunternehmen kann in diesem Falle eine Stellungnahme durch einen unabhängigen Sachverständigen beibringen, die nachweist, dass die erzielte Rendite nicht unangemessen im Sinne von Nr. 6 des Anhangs der VO 1370/2007 ist. Der AVV wird diese Stellungnahme bei seiner Bewertung berücksichtigen.

6. Sind die Verkehre, in denen Inhaber eines Azubitickets befördert werden, Bestandteil einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Beachtung des Rechts der Europäischen Union und wurde die Nicht-Überkompensation bei der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung beinhaltet und der das Erlörisiko (Fahrgelderlöse und öffentliche Ausgleichsleistungen umfassend) dem Verkehrsunternehmen aufbürdet, durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt oder wurde ein solcher öffentlicher Dienstleistungsauftrag in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben, darf der Nachweis der Nicht-Überkompensation durch die Vorlage der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers oder einer Bestätigung des Auftraggebers über die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens erbracht werden.