

Kooperationsvertrag

über den NRW-Tarif

27. Januar 2005

Die Einführung des NRW-Tarifs soll es dem Fahrgast ermöglichen, auch bei verbundraumübergreifenden Verkehren im Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen die gesamte Reisekette mit einem Fahrausweis auszuführen. Zu diesem Zweck ist es erforderlich, das Zusammenspiel aller in den Verkehrsverbünden und -gemeinschaften in NRW zusammenzuschliessen und weiterer Verkehrsunternehmen, die aufgrund von Verkehrsverträgen mit den Zweckverbänden in NRW Verkehrsleistungen erbringen, sowie der hinwirkungspflichtigen Aufgabenträger bei der Einführung und Fortentwicklung des NRW-Tarifs zu regeln.

Präambel

Vor diesem Hintergrund schließen

1. die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH

2. die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

3. die Aachener Verkehrsverbund GmbH

(die Kooperationspartner zu 1 bis 3 im Folgenden "Verbundgesellschaften" genannt)

4. die Verkehrsgemeinschaft Münsterland

5. die Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe

6. die OWL Verkehr GmbH

7. die Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd

8. die Verkehrsgemeinschaft Niederrhein

(die Kooperationspartner zu 4 bis 8 im Folgenden "Verkehrsgemeinschaften" genannt)

9. die DB Regio NRW GmbH

(im Folgenden "DB Regio" genannt)

10. das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung

(im Folgenden "MVEL" genannt)

11. der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

12. der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg

13. der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund

14. der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe

15. der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland

16. der Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen Lippe

17. der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter

18. der Zweckverband Personenverkehr Westfalen Süd

und

19. der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein

(die Kooperationspartner zu 11 bis 19 im Folgenden "Zweckverbände" genannt)

folgenden

Kooperationsvertrag über den "NRW-Tarif"

§ 1 Gegenstand der Kooperation

Die Kooperationspartner sind sich einig, für verbundraumübergreifende Verkehre einen landesweit einheitlichen Tarif anzubieten. Das entsprechende Angebot ist der NRW-Tarif. Tarifvereinbarungen zwischen benachbarten Kooperationsräumen in Form von Anerkennungsverträgen für den grenznahen Übergangsverkehr (Tarifkragen) werden hiervon nicht berührt.

§ 2 Einbeziehung in Verbund- und Gemeinschaftstarife, Tarifgestaltungsrecht

1) Der NRW-Tarif wird Bestandteil der jeweiligen Verbund- und Gemeinschaftstarife. Die jeweiligen Binnentarife werden nicht berührt.

2) Das Tarifgestaltungs- und -antragsrecht der Verkehrsunternehmen wird durch diese Kooperationsvereinbarung nicht berührt.

§ 3 Einführung und Fortentwicklung des NRW-Tarifs

1) Der NRW-Tarif wird unter Federführung des derzeit vom Land, zukünftig von der Agentur Nahverkehr NRW GmbH beauftragten Kompetenzzentrums Marketing NRW bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH im Zusammenwirken der Kooperationspartner landesweit einheitlich eingeführt und fortentwickelt.

2) Die Einführung umfasst den konzeptionellen Grundentwurf des NRW-Tarifs. Die Fortentwicklung umfasst die regelmäßige Überprüfung und die Entwicklung spezieller NRW-Tarifangebote im einzelnen. Hierbei sind die Marktgegebenheiten, die Kostenentwicklung, die Ergiebigkeit sowie die rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen und der ersöverantwortlichen Kooperationspartner zu berücksichtigen.

- 3) Die Fortentwicklung bedarf einer Abstimmung zwischen den Kooperationspartnern. Diese wirken auf die Schaffung einer effektiven Organisationsstruktur durch Bildung einer Facharbeitsgruppe NRW-Tarif hin. Die Facharbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern aller Kooperationspartner zusammen. Sie berichtet zur Fortentwicklung des NRW-Tarifs an den Aufsichtsrat der Agentur Nahverkehr NRW GmbH. Die abschließenden Entscheidungen über Tarifmaßnahmen treffen in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich die gemäß § 5 jeweils zuständigen Kooperationspartner.

- 4) Die Fortentwicklung erfordert eine Beobachtung des Verkaufsverlaufs des NRW-Tarifs. Zur Erstellung der hierzu erforderlichen Verkehrs- und Verkaufsstatistiken stehen dem in § 3 Abs. 1 benannten KompetenzCenter Marketing die der für die Einnahmenaufteilung gemäß § 12 Abs. 2 zuständigen Clearing-Stelle gemeldeten Verkaufsdaten zu Verfügung. Aus den Daten können für die Zwecke des NRW-Tarifs in einem zwischen den Kooperationspartnern abzustimmenden Umfang Fahrgast- und Einnahmementwicklungen abgeleitet, Differenzierungen nach Fahrausweisarten sowie Verkehrsträgern und Verkehrsträgeranteilen erstellt, das Verkehrs- und Einnahmenvolumen mit regionalem Bezug nachgewiesen und verkehrsleistungsbezogene Kenngrößen wie mittlere Reiseweiten, durchschnittliche Einnahmen je Person und je Personenkilometer dargestellt werden. Die Ergebnisse werden den Kooperationspartnern zur Verfügung gestellt. Das Nähere wird durch die Facharbeitsgruppe geregelt.

§ 4 Zeitpunkt der Einführung des NRW-Tarifs

- 1) Die Einführung des NRW-Tarifs erfolgt zum 01.08.2004. Ab diesem Zeitpunkt wird das erweiterte Pauschalpreis-Ticket-Sortiment gemäß Anlage 1a angeboten.
- 2) Zum 12.06.2005 ist als 2. Stufe die Einführung des vollständigen Ticketsortiments des NRW-Tarifs (vgl. Anlage 1b) mit den in § 11 Abs. 2 näher dargestellten Einschränkungen im Vertrieb vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt ist der Verkauf von C-Preis-Tickets für reine Binnenverkehre in NRW nicht mehr zulässig. Als 3. Stufe soll der flächendeckende Vertrieb des Ticketsortiments des NRW-Tarifs ermöglicht werden. Zeitliche Zielvorstellung für den Beginn der 3. Stufe ist die zweite Hälfte des Jahres 2005.

- 3) Die Einführung der 2. Stufe ist so zu koordinieren, dass zwischen der letzten Beschlussfassung der zuständigen Kooperationspartner in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich und der Einführung des NRW-Tarifs ein Zeitraum von mindestens sechs Monaten liegt. Die Kooperationspartner werden die notwendigen Arbeitsschritte untereinander verbindlich abstimmen.

§ 5 Preisgestaltung, Tarifmaßnahmen, Sonstige Tarifelemente

- 1) Der NRW-Tarif wird bei der Einführung für den auf den Schienenverkehr entfallenden Anteil auf der Grundlage der Preisstufenkurve des C-Preissystems der DB AG gebildet. Das zwischen den übrigen zuständigen Kooperationspartnern vereinbarte Entgelt für den kommunalen Vor- und Nachlauf wird obligatorischer Bestandteil des Fahrpreises.
- 2) Die Fortentwicklung des NRW-Tarifs wird von den Kooperationspartnern unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten und der Kostenentwicklungen bei den Verkehrsunternehmen gemeinsam betrieben. Jeder Kooperationspartner kann hierbei eigene Vorschläge einbringen.
- 3) Die Fortentwicklung des NRW-Tarifs orientiert sich am C-Preissystem der DB AG. Für die preisliche Gestaltung des auf den DB-Schienenverkehr entfallenden Anteils ist allein das C-Preissystem der DB AG maßgeblich. Bei Tarifmaßnahmen bzgl. des C-Preises wird DB Regio die anderen Kooperationspartner in der landesweiten Facharbeitsgruppe mittels einer schriftlichen Vorlage so rechtzeitig informieren, dass diese Gelegenheit haben, sich zu den geplanten Änderungen zu äußern und eine Umsetzung der Maßnahmen vorzubereiten.
- 4) Die Gestaltung des Entgelts für den kommunalen Vor- und Nachlauf obliegt den übrigen erlösverantwortlichen Kooperationspartnern, die sich hierüber in der landesweiten Facharbeitsgruppe einvernehmlich abstimmen. Vorschläge sind mittels einer schriftlichen Vorlage in die Arbeitsgruppe einzubringen. Die Abstimmung hat so rechtzeitig zu erfolgen, dass alle Kooperationspartner eine Umsetzung der Maßnahme vorbereiten können.
- 5) Die Fortentwicklung des erweiterten PauschalPreisTicket-Sortiments wird durch die Kooperationspartner frühzeitig abgestimmt. Im Hinblick auf bundesweite Anforderungen der DB Regio sind die Erfordernisse der DB Regio zur Fortentwicklung maßgeblich.

- 6) Tarifmaßnahmen sind mit allen für die Kooperationspartner zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen darzustellen. Die Ergebnisse werden den Kooperationspartnern rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Das Nähere wird durch die Facharbeitsgruppe geregelt.

- 7) Die im C-Preissystem enthaltenen Tarifelemente, wie Produktklasse, Raumbegrenzung oder Gleichstellung, können landes- oder regionalspezifische Ausprägungen erhalten. Entsprechende Ausprägungen unterliegen dem Einvernehmen zwischen der DB Regio und den regional zuständigen Kooperationspartnern. Falls erforderlich, erfolgt eine zusätzliche Abstimmung zwischen DB Regio und DB Fernverkehr AG. DB Regio wird eine Umsetzung durch die DB Personenverkehr GmbH sicher stellen, wenn eine angemessene, einvernehmlich abgestimmte Kostenregelung getroffen wird.

- 8) DB Regio wird bei der Fortentwicklung des C-Preissystems die Anforderungen der Stufe 3 des NRW-Tarifs berücksichtigen. Hierzu zählen die Einarbeitung der mit den jeweils betroffenen Kooperationspartnern einvernehmlich abgestimmten schienenfernen Tarifpunkte und eine flächendeckende tarifliche Gleichstellung von Haltepunkten innerhalb einer Kommune bzw. in begründeten Einzelfällen innerhalb eines Teilbereichs einer Kommune. Die Umsetzung dieser Anforderungen ist im Rahmen der Stufe 3 vorgesehen und soll bis zum 31.12.2005 abgeschlossen sein. Voraussetzung ist, dass sich die zuständigen Kooperationspartner einvernehmlich über die tariflichen und vertieblichen Rahmenbedingungen für Stufe 3 abschließend verständigt haben.

- 9) Im Übergangsverkehr zwischen zwei Kooperationsräumen ist die Anstoßtarifizierung (Stückelung) mit den zugehörigen Verbundtarifen grundsätzlich zulässig. Die Kooperationspartner werden diese Möglichkeit jedoch nicht aktiv vermarkten. Anschlußtarifizierungen nach dem NRW-Tarif (Ergänzungsfahrausweise) sind zu ermöglichen.

§ 6 Fahrausweispalette

- 1) Bei der Einführung des NRW-Tarifs gilt die auf der Grundlage des C-Preissystems der DB AG entwickelte und in den Anlagen 1a und 1b niedergelegte Fahrausweispalette.
- 2) Bei der Fortentwicklung der Fahrausweispalette sollen landesweit abgestimmte regionale Interessen Berücksichtigung finden.

§ 7 Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen

Für den NRW-Tarif gelten einheitliche Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, die zwischen den Parteien einvernehmlich festgelegt und diesem Vertrag als Anlagen 2a und 2b beigelegt sind. Änderungen der Tarifbestimmungen und der Beförderungsbedingungen bedürfen einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen den Kooperationspartnern. Für das Änderungsverfahren gilt § 5 Abs. 4 Satz 2 und 3 entsprechend.

§ 8 Anerkennung der NRW-Tarif-Fahrausweise

Die Verbundgesellschaften und Verkehrsgemeinschaften sowie die DB Regio erkennen die jeweiligen NRW-Tarif-Fahrausweise nach Maßgabe dieses Vertrages gegenseitig an. Die Zweckverbände wirken darauf hin, dass Verkehrsunternehmen, die durch Vergaben im Wettbewerb ermittelt werden, den NRW-Tarif anwenden.

§ 9 Durchtarifierung im Schienenverkehr

Die DB Regio wirkt darauf hin, dass die Durchtarifierung DB/NE innerhalb des NRW-Tarifes nach den Regeln der durchgehenden Kilometrierung auf Basis des C-Preissystems ermöglicht wird.

§ 10 Tarifrträge

- 1) Die Verbundgesellschaften und Verkehrsgemeinschaften sowie die DB Regio stellen die erforderlichen Tarifrträge für den NRW-Tarif bzw. wirken auf eine Antragstellung hin. Das in § 3 Abs. 1 benannte KompetenZCenter Marketing wird einen einheitlichen Tarifrtrag abstimmen und vorbereiten. Darüber hinaus werden die Verbundgesellschaften und Verkehrsgemeinschaften prüfen, ob ihre einvernehmlich abgestimmten Tarifrträge für den NRW-Tarif in ihrem Namen und in ihrem Auftrag federführend von dem KompetenZCenter Marketing gestellt werden können.

- 2) Das MVEL wird im Rahmen des Abstimmungsverfahrens zwischen Bund und Ländern über den Tarifrtrag der DB Regio AG für eine Änderung des C-Preissystems und der PauschalPreisTickets die Interessen der Kooperationspartner vertreten.

§ 11 Vertrieb der NRW-Tarif-Fahrausweise

- 1) Bei der Einführung des NRW-Tarifs gemäß § 4 Abs. 1 (ausschließlich Pauschalpreisticket-Sortiment, Umsetzung zum 01.08.2004) erfolgt der Vertrieb bei den Verkehrsun-
ternehmen und erlösverantwortlichen Kooperationspartnern über die jeweils bewährten
und vorhandenen Vertriebswege (z.B. Verkaufsstellen, Fahrausweisautomaten, Busse,
Internet-Verkauf).
- 2) Für die in der Stufe 2 hinzukommenden Fahrausweise (vollständiges Sortiment der
NRW-Tarif-Fahrausweise, Umsetzung zum 12.06.2005) erfolgt der Vertrieb zunächst
über die üblichen Vertriebswege bei der DB Regio und den NE-Bahnen.
- 3) Ab Stufe 3 (Zielvorstellung ist die Umsetzung ab der zweiten Jahreshälfte 2005) sind
darüber hinaus sämtliche Unternehmen der Verkehrsverbünde und -gemeinschaften, die
erlösverantwortlichen Kooperationspartner sowie Unternehmen, die aufgrund von Ver-
kehrsverträgen mit den Zweckverbänden in NRW Verkehrsleistungen erbringen, berech-
tigt, das vollständige Sortiment der NRW-Tarif-Fahrausweise zu veräußern und eigene
Vertriebsmöglichkeiten einzurichten und vorzuhalten. Die Entscheidung über die Einrich-
tung und Vorhaltung der Vertriebsmöglichkeiten steht im freien Ermessen der Unter-
nehmen. Voraussetzung ist, dass die vereinbarte Aufteilung der Einnahmen auf Basis der
elektronisch erfassten Verkaufsdaten gesichert ist.
- 4) DB Regio wird den Verkehrsunternehmen die für den Vertrieb des NRW-Tarifs erforderli-
chen Tarifdaten zur Verfügung stellen, um ihnen zu ermöglichen, die Daten je nach Be-
darf und Anforderung in das jeweils vorhandene Verkaufssystem zu integrieren. DB Re-
gio wird zur Vorbereitung eine Spezifikation des Übergabe-Datensatzes (Schnittstelle)
bereit halten. Sie erklärt sich bereit, im erforderlichen Umfang regionale Konferen-
zen/Schulungsveranstaltungen durchzuführen, um die Kooperationspartner mit dem Ver-
kauf des NRW-Tarifs vertraut zu machen.
- 5) Die Umsetzung der Absätze 3 und 4 bedarf zuvor einer vertraglichen Vereinbarung zu
vertrieblichen Kooperationen der Vertragspartner. Diese Vereinbarung ist mindestens
6 Monate vor Umsetzung der Stufe 3 abzuschließen. Der Abschluss einer Vereinbarung
darf nicht aus unbilligen Gründen verweigert werden.

§ 12 Einnahmenaufteilung

- 1) Die Einnahmen aus den Verkaufserlösen der NRW-Tarif-Fahrausweise stehen den erlösverantwortlichen Kooperationspartnern getrennt nach den Bestandteilen SPNV und ÖSPV zu.

- 2) Die Kooperationspartner richten zum Zweck der Einnahmenaufteilung eine Clearing-Stelle ein. Die Aufgabe der Clearing-Stelle wird von dem in § 3 Abs. 1 benannten Kompetenzzentrum Marketing wahrgenommen. Die Kooperationspartner tragen Sorge dafür, dass die Vertriebsdaten des NRW-Tarifs im vereinbarten Format der Clearing-Stelle elektronisch übermittelt werden. Die Clearing-Stelle ermittelt auf dieser Grundlage die Einnahmanteile, die jeweils auf den SPNV und den ÖSPV entfallen.

- 3) Die auf den SPNV entfallenden Anteile sind zunächst gemäß den bestehenden Verträgen zwischen DB Regio sowie den Verkehrsleistungen in NRW erbringenden NE-Bahnen und erlösverantwortlichen Kooperationspartnern über die Bildung von Tarifgemeinschaften aufzuteilen. Diese Verträge und betroffenen Relationen werden - sofern das Einverständnis der Vertragspartner von DB Regio vorliegt - von DB Regio in einer Liste zusammengestellt, mit den daran beteiligten Vertragspartnern abgestimmt und der Clearing-Stelle zur Verfügung gestellt. Bei Abschluss neuer Verträge ist die Liste entsprechend zu ergänzen.

- 4) Die Kooperationspartner halten es übereinstimmend für erforderlich, dass ab dem Zeitpunkt, zu dem die SPNV-Verkehre zwischen zwei oder mehreren Kooperationsräumen mehrheitlich durch NE-Bahnen oder aufgrund von Bruttoverträgen betrieben werden, mit Wirkung ab dem 01.01.2008 in den betroffenen Kooperationsräumen neue Vereinbarungen über die Aufteilung der SPNV-Einnahmanteile des NRW-Tarifs auf SPNV-Unternehmen getroffen werden. DB Regio und die erlösverantwortlichen Kooperationspartner streben daher solche Vereinbarungen unter Beteiligung der Verkehrsleistungen in NRW erbringenden NE-Bahnen in diesen Fällen an. Die Kooperationspartner werden sodann unter Federführung des in § 3 Abs. 1 benannten Kompetenzzentrums und der erweiterten Arbeitsgruppe hierfür alle notwendigen Schritte einleiten. Die Vereinbarung soll die Grundlagen der bis dahin infolge von Ausschreibungen abgeschlossenen Verträge angemessen berücksichtigen. Der Abschluss der Vereinbarung darf nicht aus unbilligen Gründen verweigert werden.

- 5) Die auf den ÖSPV entfallenden Anteile weist die Clearing-Stelle den Verbundgesellschaften und Verkehrsgemeinschaften zu, welche die Anteile nach den jeweiligen Einnahmeaufteilungsregulierungen aufteilen.

- 6) Über die Meldung und die Aufteilung der Einnahmen, die Zahlungsflüsse und den Nachweis der Ordnungsmäßigkeit der Berechnungen werden die daran beteiligten Kooperationspartner rechtzeitig vor Einführung der Stufe 2 eine Regelung treffen. Der Einnahmenaufteilung wird hierbei die als Anlage 3 beigefügte "Richtlinie zur Einnahmen-Aufteilung" zugrunde gelegt.

§ 13 Laufzeit und Kündigung

Dieser Vertrag läuft auf unbestimmte Zeit und kann von jedem Vertragspartner gekündigt werden. Die Kündigung ist mit einer Frist von einem Jahr schriftlich gegenüber jedem Kooperationspartner zu erklären. Im Falle der Kündigung wird der Vertrag soweit möglich unter den verbleibenden Vertragspartnern fortgesetzt.

§ 14 Konzernübertragungsklausel/Rechtsnachfolgeklausel

Die DB Regio ist berechtigt, ihre Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf die mit ihr verbundenen Unternehmen i.S.d. § 15 AktG zu übertragen, ohne dass es der Zustimmung der übrigen Kooperationspartner bedarf. Dies gilt auch für die übrigen Kooperationspartner, die berechtigt sind, ihre Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf ihren Rechtsnachfolger zu übertragen.

§ 15 Wirksamkeitsklausel

Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine Vertragspartei insgesamt unzumutbar wäre, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen hiervon nicht berührt. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen durch wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigten Zweck am nächsten kommen. Entsprechendes gilt für eine Vertragslücke.

§ 16 Öffnungsklausel für weitere erlösverantwortliche Kooperationspartner

Die Vertragspartner verpflichten sich, künftig weitere erlösverantwortliche Kooperationspartner aus Nordrhein-Westfalen vertraglich in alle Regelungen einzubeziehen, die zur Anwendung des NRW-Tarifs erforderlich sind. Die Aufnahme weiterer erlösverantwortlicher Kooperationspartner von außerhalb NRW ist mit Zustimmung aller Kooperationspartner möglich.

§ 17 Schlussbestimmungen

1) Änderungen dieses Vertrages und seiner Anlagen bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für die Abbedingung dieser Schriftformklausel.

2) Gerichtsstand für etwaige Streitigkeiten aus diesem Vertrag ist Düsseldorf.

3) Dieser Vertrag wird 19-fach ausfertigt. Jede Vertragspartei erhält eine Ausfertigung.

(Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH)

(Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)

(Aachener Verkehrsverbund GmbH)

(Verkehrsgemeinschaft Münsterland)

(Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe)

(OWL Verkehr GmbH)

(Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd)

(Verkehrsgemeinschaft Niederrhein)

(DB Regio NRW GmbH)

[Signature]

i.V. d. -

(Land Nordrhein-Westfalen)

Stad. Mind.

(Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)

H. Hagemann

(Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg)

N. G. Sieb

(Zweckverband Aachener Verkehrsverbund)

i.V. d.

(Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe)

Heinrich Hagemann

(Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland)

[Signature]

Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe

i.V. d. G. Sieb

.....
(Zweckverband Verkehrsverbund Paderborn/Höxter)

.....
(Zweckverband Personennahverkehr Westfalen Süd)

.....
(Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein)

- Anlage 1a: Pauschalpreis-Ticket-Sortiment
Anlage 1b: Gesamtes Ticket-Sortiment
Anlage 2a: Beförderungsbedingungen (Stand: 19.07.2004)
Anlage 2b: Tarifbestimmungen (Stand: 13.01.2004)
Anlage 3: Richtlinie zur Einnahmen-Aufteilung vom 21.06.2004