Landratsamt Biberach

Landkreis Biberach

Satzung

über Höchsttarife im öffentlichen Personennahverkehr in der Fassung vom 27.10.2023

Aufgrund von § 3 der Landkreisordnung Baden-Württemberg (LKrO), § 16 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) sowie § 8 Abs. 3 und 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat der Kreistag des Landkreises am 15.03.2013, mit Änderungen vom 16.10.2020, 14.12.2022 sowie der aktuellen Änderung vom 27.10.2023 folgende Satzung als Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beschlossen:

1. Allgemeines

§ 1
Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Diese Allgemeine Vorschrift gilt für das Gebiet des Landkreises Biberach, soweit die in § 4 festgelegten Höchsttarife zur Anwendung kommen. Sie umfasst auch eventuelle Haustarife.

(2) Mit dieser Allgemeinen Vorschrift wird eine einheitliche Rabattierung in den Landkreisen Alb-Donau-Kreis, Biberach und im Stadtkreis Ulm für den Ausbildungsverkehr nach § 17 ÖPNVG, das JugendticketBW und das Deutschlandticket im Verbundgebiet DING hergestellt. Die Aufgabenträger im Verbundgebiet stellen sicher, dass eine Änderung nur einheitlich erfolgt.

(3) Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf den öffentlichen Personennahverkehr, der auf Grundlage einer Liniengenehmigung, die gemäß §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in dem in Abs. 1 bestimmten Verbundgebiet erteilt worden ist, durchgeführt wird oder durchgeführt werden soll (Linienverkehr).

(4) Vom Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ausgenommen ist der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 AEG, einschließlich des Schienenersatzverkehres.

(5) Auszubildende im Sinne dieser Satzung sind Personen gemäß Ziffer 4.5.1ff der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023. Im Zweifel gilt § 1 PBefAusglV.

§ 2
Anwendung des Verbundtarifes

(1) Personenverkehrsleistungen im ÖPNV nach § 1 Abs. 3 mit Quelle und Ziel innerhalb des Verbundgebietes dürfen nur zum Tarif des Verkehrsverbundes angeboten werden. Dies gilt für den Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift im baden-württembergischen Teil des Verbundgebiets.

(2) Soweit mit Nachbarverbünden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen worden sind oder getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des Verbundtarifs. Gleiches gilt, sofern zu Nachbarverbünden noch keine Übergangstarife bestehen und daher Haustarife zur Anwendung kommen.

§ 3
Grundlagen des Verbundtarifes

(1) Alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im Verbundgebiet sind berechtigt und verpflichtet, an der Einnahmenaufteilung des Verbunds teilzunehmen; sämtliche Verbundfahrausweise sind gegenseitig anzuerkennen.

(2) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrscheine gemäß den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

§ 4
Tarifbildung und Tarifvorgaben (Höchsttarife)

(1) Die Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und die Preise der jeweiligen Fahrscheinarten werden durch den Verkehrsverbund festgesetzt. Dabei sind die tariflichen Vorgaben dieser Allgemeinen Vorschrift zu beachten. Satz 2 erstreckt sich entsprechend auch auf Haustarife.

(2) Der Verkehrsverbund stellt sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen des ÖPNV im Verbundgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif und an der Einnahmenaufteilung gewährleistet ist.

(3) Der Preis der Zeitkarten für Auszubildende (Ziffer 4.5.1, 4.5.8 und 4.5.10 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023) beträgt 75 % der jeweils entsprechenden Zeitkarten für Jedermann (tarifliches Abspannverhältnis).

(4) Der Verkaufspreis für das JugendticketBW (Ziffer 4.5.12 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023) beträgt zur Einführung 365 Euro pro Jahr. Der Preis gilt für alle Bezugsberechtigten gleichermaßen. Eine Weiterentwicklung des Verkaufspreises erfolgt im Rahmen des Evaluationsprozesses der Förderbestimmungen des Landes zum JugendticketBW bzw. im Rahmen der Überführung des Förderprogramms in eine gesetzliche Regelung. Das landesweit gültige JugendticketBW ist ausschließlich als Jahres-Abo ausgestaltet, in das jederzeit eingestiegen werden kann. Für Schüler*innen, die unterjährig das Ticket erwerben, kann die erste Ticketlaufzeit auch zum Schuljahresende und damit nach weniger als einem Jahr enden.

(5) Der Verkaufspreis für das Deutschlandticket (Ziffer 4.5.11 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023) beträgt zur Einführung 49 Euro pro Monat bei monatlicher Zahlung bzw. 588 Euro im Jahr. Der Verkaufspreis kann im Rahmen einer bundesweit einheitlichen Tarifabstimmung fortgeschrieben werden. Weitere Anforderungen zur Bezugs- und Nutzungsberechtigung, zur Ticketgültigkeit und des Ticketpreises sowie zur

Anerkennung in anderen Verbünden (landesweite Gültigkeit) ergeben sich aus den jeweils aktuellen Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds*.

* Aufgrund, von ab 2024 evtl. ergänzenden Regelwerke zur Fortsetzung des Deutschlandtickets, wird auf eine tiefergreifende und detaillierte Beschreibung der Parameter zum Deutschlandticket verzichtet.

§ 5
Grundsätzliche Regelungen zum Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus den Höchsttarifvorgaben

(1) Der Landkreis gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen Ausgleich (netto) für die ungedeckten Kosten, die durch die Tarifvorgaben gemäß § 4 entstehen.

(2) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt je Tarifprodukt (Höchsttarif) gemäß § 4 für die jeweiligen Linien bzw. Linienbündel entsprechend der Linienverkehrsgenehmigungen aus den Genehmigungs- und Vergabeverfahren nach dem PBefG.

(3) Den Berechnungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen liegen die jeweiligen Erlöse der einzelnen Höchsttarifvorgaben gemäß § 4 und die Fahrgeldeinnahmen gemäß Einnahmenaufteilungsvertrag zu Grunde.

(4) Gemäß Einnahmenaufteilungsvertrag gehören zur Aufteilungsmasse Fahrgeldeinnahmen aus Fahrausweisen (im Verbund anerkannte und gültige Tarife), aus Übergangstarifen und aus Zuscheidungen für die Anerkennung von nicht nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen sowie aus eventuellen Haustarifen. Hierzu teilen die betroffenen Verkehrsunternehmen dem Verkehrsverbund die entsprechenden Einnahmen mit.

(5) Wechselt innerhalb eines Kalenderjahres der Betreiber einer Linie bzw. eines Linienbündels, so ist bei der Zuscheidung der Fahrgelderlöse sicherzustellen, dass diese anteilig dem Alt- und Neubetreiber zugeschieden werden.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aus Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

§ 6
Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

(1) Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für das abzurechnende Kalenderjahr sind die vom Verkehrsverbund bis spätestens zum 30. Juni des Folgejahres gemäß § 5 ermittelten und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschiedenen Erlöse aus Zeitkarten für Auszubildende (§ 4 Abs. 3).

(2) Die auszugleichenden gemeinwirtschaftlichen Folgen aus der Höchsttarifvorgabe werden je Linie bzw. Linienbündel nach folgenden Parametern errechnet:

a) Ausgangspunkt sind die nach Abs. 1 vom Verkehrsverbund mitgeteilten Erlöse
b) zur Vermeidung einer Überkompensation werden die Erlöse nach Abs. 2a mit einem Abschlagsfaktor von 0,9 multipliziert
c) dieser errechnete Erlöswert wird durch das tarifliche Abspannverhältnis von 0,75 gemäß § 4 Abs. 3 dividiert

d) der Ausgleichsbetrag für im Ausbildungsverkehr nicht gedeckte Kosten ergibt sich aus dem Produkt des Erlöswertes nach Abs. 2c und der einheitlichen Rabattierung von 0,25. Die Rabattierung ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Wert 1 und dem tariflichen Abspannverhältnis.

3. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aus dem JugendticketBW

§ 7
Berechnung der Erlöse aus dem JugendticketBW

(1) Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für den abzurechnenden Zeitraum sind die vom Verkehrsverbund bis spätestens zum 30. Juni des Folgejahres gemäß § 5 ermittelten und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschiedenen Erlöse aus dem JugendticketBW (§ 4 Abs. 4).

(2) Die in Absatz 1 ermittelten Erlöse sind getrennt auszuweisen in:
   (a) Erlöse aus den Jugendtickets für den Ausbildungsverkehr (ohne Nutzungsberechtige gemäß Ziffer b) – nachfolgend als „**E-JTmA**“ bezeichnet
   (b) Erlöse aus den Jugendtickets für Studierende – nachfolgend als „**E-JTStu**“ bezeichnet und
   (c) Erlöse aus den Jugendtickets ohne Ausbildungsverkehr (bezugsberechtigte Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und nicht Auszubildende sind) – nachfolgend als „**E-JToA**“ bezeichnet.

§ 8
Berechnung der Referenzerlöse aus dem JugendticketBW

Die Referenz-Fahrgelderlöse, die theoretisch entstanden wären, wenn anhand der beim Kauf des JugendticketsBW angegebenen Daten (Bezugsberechtigung und primäre Fahrstrecke Wohnort - Ziel) Schülermonatskarten gekauft worden wären, werden vom Verbund bis spätestens zum 30. Juni des Folgejahres gemäß § 5 berechnet und getrennt ausgewiesen in:

   (a) wenn anstatt des Jugendtickets entsprechende Zeitkarten für den Ausbildungsverkehr (11 Schülermonatskarten) gekauft worden wären – nachfolgend als Referenzerlöse im Ausbildungsverkehr (**RE-JTmA**) bezeichnet
   (b) wenn anstatt des Jugendtickets zwei Semestertickets gekauft worden wären – nachfolgend als Referenzerlöse im Studierendenverkehr (**RE-JTStu**) bezeichnet und
   (c) wenn anstatt des Jugendtickets ohne Ausbildungsverkehr (bezugsberechtigte Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und nicht Auszubildende gemäß den Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds sind) entsprechende Jedermannskarten gekauft worden wären – nachfolgend als Referenzerlöse ohne Ausbildungsverkehr (**RE-JToA**) bezeichnet.

§ 9
Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des JugendticketsBW

(1) Die auszugleichenden gemeinwirtschaftlichen Folgen aus der Höchsttarifvorgabe für das JugendticketBW werden je Linie bzw. Linienbündel getrennt nach folgenden Parametern errechnet:
   (a) Jugendtickets im Ausbildungsverkehr:
      - Ausgangspunkt sind die vom Verkehrsverbund mitgeteilten „E-JTmA“ gemäß § 7 Abs. 2 Ziffer a, sowie

- die vom Verbund mitgeteilten „RE-JTmA“ gemäß § 8 Ziffer a
- die Ausgleichsleistung je Linie oder Linienbündel ergibt sich aus dem Delta (Differenz) im direkten Vergleich der „E-JTmA“ und der „RE-JTmA“ genannten Umsatzerlöse.

(b) Jugendtickets im Studierendenverkehr:

- Ausgangspunkt sind die vom Verkehrsverbund mitgeteilten „E-JTStu“ gemäß § 7 Abs. 2 Ziffer b, sowie
- die vom Verbund mitgeteilten „RE-JTStu“ gemäß § 8 Ziffer b
- die Ausgleichsleistung je Linie oder Linienbündel ergibt sich aus dem Delta (Differenz) im direkten Vergleich der „E-JTStu“ und der „RE-JTStu“ genannten Umsatzerlöse.

(c) Jugendtickets ohne Ausbildungsverkehr:

- Ausgangspunkt sind die vom Verkehrsverbund mitgeteilten „E-JToA“ gemäß § 7 Abs. 2 Ziffer c, sowie
- die vom Verbund mitgeteilten „RE-JToA“ gemäß § 8 Ziffer c
- die Ausgleichsleistung je Linie oder Linienbündel ergibt sich aus dem Delta (Differenz) im direkten Vergleich der „E-JToA“ und der „RE-JToA“ genannten Umsatzerlöse.

(2) Aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen den Verkehrsunternehmen Nachteile aus den Erstattungsleistungen nach § 231 SGB IX, weil die Umsatzdifferenz (Ausgleichsbetrag gemäß Abs. 1 Ziffer a bis c) bei den Erstattungsleistungen nach SGB IX nicht berücksichtigt werden kann. Zum Ausgleich dieses Nachteils werden die in Absatz 1 Ziffer a bis c berechneten Ausgleichsleistungen um den für das entsprechende Jahr amtlich bekannt gegebenen Erstattungssatz gemäß § 231 SGB IX erhöht.

(3) Zur Berücksichtigung der Mengeneffekte werden Mehreinnahmen aus dem Jugendticket wie folgt berücksichtigt:

(a) bis zum Erreichen des Stückzahlniveaus des Jahres 2019 (Vor-Corona-Jahr), wird der wirtschaftliche Nachteil im vollen Umfang ausgeglichen

(b) für Mehrverkäufe über das Stückzahlniveau aus 2019 hinaus werden, zur Vermeidung einer Überkompensation, die wirtschaftlichen Nachteile aus der Höchsttarifvorgabe für die übersteigenden Stückzahlen nur noch zu 30 % ausgeglichen. Hierzu teilt der Verbund die entsprechenden Mehrerlöse über dem Stückzahlenniveau 2019 im Sinne des Absatzes 1 Ziffer a bis c mit.

4. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aus dem Deutschlandticket (DT)

§ 10
Wechsel vom JugendticketBW in das Deutschlandticket

(1) Sofern bundes- und/oder landesrechtliche Regelungen nicht entgegenstehen und es nicht förderschädlich im Hinblick auf eventuelle öffentlich-rechtliche Förderbestimmungen ist, können nutzungsberechtigte Personen gemäß § 4 Absatz 4 aus dem Abonnement (Abo) des JugendticketsBW in das Abo des Deutschlandtickets insbesondere dann wechseln, wenn das JugendticketBW nicht mehr angeboten wird.

(2) Nutzungsberechtigte Neukunden gemäß § 4 Absatz 4 können unter den Voraussetzungen nach Absatz 1 direkt in das Abo des Deutschlandtickets einsteigen.

(3) Personen gemäß Absatz 1 und 2, die in das Abo des Deutschlandtickets wechseln oder neu einsteigen, erhalten eine Rabattierung in Höhe der Differenz des Ticketpreises zwischen dem JugendticketBW und dem Deutschlandticket zum Preisstand Dezember 2023, sofern

im Rahmen des Abos zum Deutschlandticket eine Zustimmung dazu erfolgt, dass die Tarifbestimmungen zum JugendticketBW, explizit zur Laufzeit des Abonnements, übernommen und beachtet werden.

(4) Die durch die in Absatz 3 genannte Rabattierung entstehenden wirtschaftliche Nachteile (Mindererlöse) bei den Verkehrsunternehmen werden bei der Berechnung des Ausgleichs nach § 10 berücksichtigt.

§ 11
Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Deutschlandtickets

(1) Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistungen sind die Muster-Richtlinie des Bundes und/oder die Richtlinie des Landes Baden-Württemberg zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket.

(2) Die Ausgleichsleistungen nach Abs. 1 untergliedern sich in eine einmalige Pauschale für den Einführungsaufwand und in laufende Ausgleichsleistungen für die Fahrgeldausfälle.

(3) Eine einmalige Pauschale kann gemäß Abs. 1 gewährt werden für den Vertriebsprozess (15 Euro pro jedem zum Stichtag 30.04.2023 umgestellten Abonnement auf das DT), die Umstellung der Kontrollinfrastruktur auf das DT (317 Euro pro jedem zum Stichtag 30.04.2023 umgestellten Kontrollgerät) und, sofern die landesrechtliche Regelung für Baden-Württemberg es vorsieht, für zusätzlich anfallende Kosten im Rahmen der Einrichtung eines EAV-Clearings. Die Pauschalen sind inklusive eines aussagekräftigen und hinreichend nachvollziehbaren Nachweises vom Verkehrsunternehmen mit Bezug auf die Linienverkehrsgenehmigung bis spätestens zum 31.12.2023 zu beantragen.

(4) Die laufenden Ausgleichsleistungen für Fahrgeldausfälle werden vom Verkehrsverbund bis spätestens zum 30.06. des Folgejahres gemäß Absatz 1 anhand der dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschiedenen Erlöse für den abzurechnenden Zeitraum (Mai bis Dezember 2023 bzw. zukünftig das Kalenderjahr) ermittelt.

(5) Bei der Berechnung der Fahrgeldausfälle gemäß Abs. 1 und 4 (Deltavergleich Referenzwert mit den tatsächlichen Fahrgelderlösen des Abrechnungszeitraum), sind die Ausgleichsleistungen nach §§ 6 und 9 in ihrer Höhe zu berücksichtigen.

§ 12
Bedingung, Inkrafttreten und Befristung für die Gewährung einer Ausgleichsleistung für das Deutschlandticket

(1) Der Anspruch auf eine Ausgleichsleistung endet spätestens zum 31.12.2023. Sofern der Bund und/oder das Land über den 31.12.2023 hinaus die ungedeckten Kosten aus dem DT zu 100 % finanzieren, verlängern sich die im 3. und 4. Abschnitt für das DT geltenden §§ 10 und 11 automatisch um den vom Bund und/oder Land zugesicherten Finanzierungszeitraum.

(2) Der Ausgleichsanspruch ist insgesamt auf die Höhe des von Bund und/oder Land an den Landkreis gewährten Ausgleichs begrenzt.

(3) Die im 3. Und 4. Abschnitt für das DT geltenden §§ 10 und 11 treten entsprechend des Anwendungsbefehls zur Einführung eines DT aus dem Regionalisierungsgesetz rückwirkend zum 01.05.2023 in Kraft und enden am 30.09.2023, sofern das Land nicht in einer landesrechtlichen Regelung eine weitere Anwendung des DT verankert.

(4) Ein Anspruch auf eine Ausgleichsleistung seitens der Verkehrsunternehmen für das vom Bund, in Abstimmung mit dem Land, initiierte und gewollte DT als Verbundticket besteht nur,

solange der Bund und/oder das Land, die sich aus diesen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergebenden ungedeckten Kosten der Verkehrsunternehmen, mittels einer entsprechenden Regelung/Zusicherung, zu 100 % im jeweiligen Abrechnungszeitraum finanzieren.

5. Zahlungsmodalitäten und Überkompensationskontrolle

§ 13
Zahlungsmodalitäten

(1) Der Betreiber eines Linien- bzw. Linienbündelverkehrs erhält im laufenden Abrechnungskalenderjahr zum 15.04. einen Abschlag in Höhe von 50 % und zum 15.10. einen Abschlag in Höhe von 45 % des Gesamtbetrags des letzten abgerechneten Vorjahres der Ausgleichsleistungen nach Abschnitt 2 bis 4 dieser Vorschrift (Satzung).

(2) Im Falle besonderer (finanzieller) Härten seitens der Verkehrsunternehmen, die in einem kausalen Zusammenhang mit den in den Abschnitten 2 bis 4 festgesetzten Höchsttarifen stehen, können auf Antrag die Abschlagzahlungen zeitlich vorgezogen oder weitere Abschlagszahlungen gewährt werden, sofern sichergestellt ist, dass der Betrieb uneingeschränkt bis zur Schlussabrechnung des jeweiligen Zeitraums wirtschaftlich stabil betrieben wird.

(3) Im Einführungsjahr des JugendticketsBW und des Deutschlandtickets werden die Abschlagszahlungen anhand einer vom Verkehrsverbund erstellten Prognoseberechnung gewährt.

(4) Die Schlussabrechnungen der Ausgleichsleistungen nach Abschnitt 2 bis 4 erfolgen, nachdem der Verkehrsverbund den Jahresabschluss des Einnahmenaufteilungsvertrags erstellt und die in §§ 6, 7 bis 8 und 10 genannten Erlöse mitgeteilt hat. Vom Betrag der Schlussabrechnung sind die in Absatz 1 und gegebenenfalls die in Absatz 2 genannten Abschlagszahlungen, die für den entsprechenden Abrechnungszeitraum gewährt wurden, abzusetzen. Der Restbetrag wird dem jeweiligen Verkehrsunternehmen ohne zeitlichen Verzug ausbezahlt.

§ 14
Überkompensationskontrolle – ex post

(1) Um sicherzustellen, dass die in dieser Allgemeinen Vorschrift enthaltenen Ausgleichsleistungen zu keiner Überkompensation im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen, haben die Verkehrsunternehmen getrennt für jede ausgleichsberechtigte Linie bzw. jedes ausgleichsberechtigte Linienbündel ein Testat nach Absatz 2 vorzulegen.

(2) In dem von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer erstellten Testat ist nachzuweisen, dass die auf Grundlage dieser Allgemeinen Vorschrift vereinnahmten Ausgleichsleistungen in Verbindung mit allen sonstigen mit dem Verkehr erwirtschafteten Erlösen im jeweiligen Abrechnungszeitraum, maximal die mit dem Betrieb der Linie bzw. des Linienbündels verbundenen Kosten und Aufwendungen, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, abdecken. Näheres ergibt sich aus den Bestimmungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

(3) Sofern für eine Linie oder ein Linienbündel weitere Ausgleichsleistungen durch öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den selben

Abrechnungszeitraum gewährt werden, ist es ausreichend, wenn die Überkompensationskontrolle im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt.

(4) Wird vom Verkehrsunternehmen kein entsprechender Nachweis für eine Überkompensationsprüfung vorgelegt, fordert der Landkreis die geleisteten Zahlungen nach pflichtgemäßem Ermessen zurück. Eine Rückforderung erfolgt auch bei Nichteinhaltung der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung und bei vorsätzlich oder fahrlässig fehlerhaften wirtschaftlichen Angaben des Verkehrsunternehmens über Erlöse sowie die wirtschaftliche Situation seiner erbrachten Verkehre, für die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt wurden.

(5) Das Testat ist spätestens 9 Monate nach der Jahresendabrechnung der Ausgleichsleistungen im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift vorzulegen.

(6) Sofern das Testat eine Überkompensation feststellt, ist der Ausgleichsanspruch entsprechend zu kürzen. Zu viel ausgezahlte Mittel sind unverzüglich zurückzuerstatten.

§ 15
Durchführungsvorschriften

Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift richtet sich, soweit diese Vorschrift nichts Gegenteiliges bestimmt, nach den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes und der für Zuwendungen geltenden gemeindehaushaltsrechtlichen Bestimmungen.

§ 16
Veröffentlichung, Datenlieferung und Inkrafttreten

(1) Die Daten von Verkehrsunternehmen, die Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift erhalten, dürfen in den Grenzen der Berichtspflicht des Aufgabenträgers gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 veröffentlicht werden. Die Verkehrsunternehmen können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen übermittelten Daten berufen.

(2) Sofern das Land im Rahmen der Neuordnung der Ausgleichsleistungen die Zuteilung der Ausgleichsmittel von Nachfrage- und Leistungsdaten wie Fahrplankilometern oder Fahrgastzahlen abhängig macht, sind die Unternehmen verpflichtet, den Aufgabenträgern entsprechende Daten zur Verfügung zu stellen. Die termingerechte und vollständige Datenlieferung ist Voraussetzung für die Gewährung der Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift.

(3) Diese (geänderte, konsolidierte) Allgemeine Vorschrift (Satzung) tritt rückwirkend zum 01.05.2023 in Kraft.

Biberach,

Mario Glaser
Landrat