

**Allgemeine Vorschrift
des Landkreises Böblingen
über
Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung im Ausbil-
dungsverkehr in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifver-
bunds Stuttgart
vom 18.12.2017**

Aufgrund des § 3 Abs. 1 der Landkreisordnung für Baden-Württemberg (LKrO) in der Fassung vom 19. Juni 1987 (GBl. S. 288), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Februar 2017 (GBl. S. 99, 100) sowie aufgrund von § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG i.V.m. § 16 Abs. 1 Satz 4 ÖPNVG BW hat der Kreistag des Landkreises Böblingen am 18.12.2017 folgende Satzung beschlossen:

1 Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit

- (1) Der Landkreis Böblingen ist gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg (ÖPNVG BW) in der Fassung vom 8. Juni 1995 (GBl. 417), zuletzt geändert durch Gesetz vom XX.XX.2017 (GBl. S. XXX), in seinem Wirkungsbereich Aufgabenträger und zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der 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 Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung.
- (2) Als zuständige Behörde in diesem Sinne erlässt der Landkreis Böblingen diese allgemeine Vorschrift über Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung im Ausbildungsverkehr in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart auf Grundlage des § 8a Abs. 1 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) i.V.m. § 16 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW) in der Fassung vom 8. Juni 1995 (GBl. 417), zuletzt geändert durch Gesetz vom XX.XX.2017 (GBl. S. XXX) und Art. 3 Abs. 2 i.V.m. mit Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 in der Rechtsform einer Satzung gemäß § 3 Abs. 1 Landkreisordnung für Baden-Württemberg (LKrO BW).

2 Geltungsbereich

- (1) Der räumliche Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich auf das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Böblingen; bei die Verbundgrenzen überschreitenden Linien im Sinne von Abs. 2 Satz 3 erstreckt sich die räumliche Geltung jeweils auch auf den außerhalb der Zuständigkeitsgebiete der Verbundlandkreise liegenden Linienabschnitt.
- (2) Diese allgemeine Vorschrift gilt vorbehaltlich der Ausnahmen gemäß Abs. 3 für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in der Verbundstufe II im räumlichen Geltungsbereich nach Abs. 1. Zur Verbundstufe II gehören alle Buslinienverkehre gemäß §§ 42, 43 PBefG, die in Folge der Ausdehnung des VVS-Tarifs auf die Verbundlandkreise (Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis) unter den Anwendungsbereich des VVS-Tarifs fallen. Hierunter fallen auch Linienverkehre, die in nicht dem VVS angehörende Landkreise verkehren (Verbundgrenzen überschreitende Verkehre), auf denen gänzlich oder in Teilabschnitten der VVS-Tarif jedoch vollständig zur Anwendung kommt. Busverkehre der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), die im Verkehrsgebiet verkehren, zählen nicht zur Verbundstufe II (sondern zur Verbundstufe I).
- (3) Vom Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift ausgenommen sind
 1. öffentlicher Personennahverkehr i.S.v. § 2 Abs. 1 ÖPNVG mit schienengebundenen Fahrzeugen nach § 4 Abs. 1 PBefG einschließlich Ersatzverkehren i.S.v. § 2 Abs. 2 ÖPNVG,
 2. vom Verband Region Stuttgart nach § 4 Abs. 1 Satz 2 GVRS bestellte Buslinienverkehre.
 3. Verkehre, für die eine Gemeinde im Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vornimmt, wenn die Mindestrabattierung gemäß Ziff. 4 über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag sichergestellt wird (vgl. § 16 Abs. 5 Satz 2 ÖPNVG BW). Die Mindestrabattierung ist sichergestellt, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine Verpflichtung zur Anwendung des jeweils geltenden Verbundtarifs enthält. Erfolgt die Direktvergabe nach dem 1. Januar 2018 sind die Verkehre ausgenommen, wenn die Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Vorgaben des Satzes 2 als Anforderungen nach § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG enthält. Die Ausnahme wirkt in diesem Fall für den in der Vorabbekanntmachung angegebenen Zeitraum. Die nach den vorstehenden Regelungen ausgenommenen Verkehre werden in der vorliegenden allgemeinen Vorschrift zur Wahrung der methodischen Konsistenz rechnerisch berücksichtigt, jedoch wird kein Ausgleich über diese allgemeine Vorschrift ausgezahlt. Die Gemeinde erhält vom Landkreis eine angemessene Mittelausstattung (§ 15 Abs. 5 ÖPNVG BW).
 4. Verkehre in nicht dem VVS angehörenden Landkreisen, soweit von diesen dem Landkreis Böblingen keine angemessenen Mittel zum Ausgleich der rabattierten Beförderung im Ausbildungsverkehr zum VVS-Tarif in ihrem Zuständigkeitsbereich

zur Verfügung gestellt werden oder sie diesen Ausgleich nach eigenen Maßstäben selbst vornehmen.

3 Anspruchsberechtigte Verkehrsunternehmen

(1) Anspruchsberechtigt sind Verkehrsunternehmen, wenn und soweit

1. Das Verkehrsunternehmen im räumlichen und sachlichen Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift Inhaber von Linienverkehrsgenehmigungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 2 und 3 PBefG bzw. im Falle einer Betriebsübertragung nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG der Betriebsführer sind;
2. Das Verkehrsunternehmen die Teilnahme schriftlich bei mindestens einem der Verbundlandkreise angezeigt hat, in dem das Verkehrsunternehmen Verkehre erbringt. Führt ein Betreiber nach Inkrafttreten dieser allgemeinen Vorschrift erstmals Verkehre in ihrem Geltungsbereich durch, hat er seine Anzeige unverzüglich nach Erhalt der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse, spätestens aber am letzten Tag vor Betriebsaufnahme vorzunehmen;
3. Das Verkehrsunternehmen dem Verband Region Stuttgart die erforderlichen Daten nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 der Allgemeinen Vorschrift des Verbands Region Stuttgart über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart in der jeweils geltenden Fassung („AV-VRS“) übermittelt hat;

Die Anzeige nach Satz 1 Nr. 2 ist entbehrlich, wenn ein Verkehrsunternehmen beim Inkrafttreten dieser Allgemeinen Vorschrift bereits Linienverkehr im VVS-Gebiet durchführt und Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG auf Grundlage des Vertrags über die leistungsscharfe Zuordnung der Ausgleichsmittel für rabattierte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr erhalten hat. Liegen die Teilnahmevoraussetzungen vor, hat das Verkehrsunternehmen den Status eines anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmens.

(2) Der Status des Verkehrsunternehmens als anspruchsberechtigtes Verkehrsunternehmen entfällt, wenn das Verkehrsunternehmen nicht mehr die Teilnahmevoraussetzungen des Abs. 1 erfüllt. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, dies dem Landkreis noch am Tag des Bekanntwerdens dieses Sachverhalts per Fax oder E-Mail und nachfolgend auf dem Postweg zu melden. Für das laufende Kalenderjahr anteilig ex ante übermittelte Ausgleichsleistungen und Abschlagszahlungen hat das Verkehrsunternehmen binnen eines Monats nach Wegfall der Teilnahmevoraussetzungen zurück zu erstatten. Wird diese Frist nicht eingehalten, kann der Landkreis für den Zeitraum der ungerechtfertigten Zuweisung von Leistungen aus dieser Allgemeinen Vorschrift Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB verlangen.

4 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- (1) Alle Betreiber im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift sind verpflichtet, Auszubildende mit rabattierten Zeitfahrausweisen zu befördern und hierbei die nachstehenden Höchsttarife nicht zu überschreiten.
- (2) Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs sind die gemäß der jeweils geltenden Fassung der Tarifbestimmungen des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) festgelegten Zeitfahrausweise.
- (3) Der Tarif für die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs liegt gemäß § 16 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW mindestens 25 % unter dem Tarif für vergleichbare Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs (Referenztarif).
- (4) Wer Auszubildender ist, bestimmt sich nach § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (vgl. § 16 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG BW).

5 Ausgleich

- (1) Die zuständige Behörde gewährt den Betreibern nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen einen Ausgleich in Form eines echten, nicht steuerbaren Zuschusses für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziff. 4 (Höchsttarifvorgabe) entstehenden finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen (vgl. Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, § 16 Abs. 3 ÖPNVG BW).
- (2) Die Ausgleichsleistung wird berechnet anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung („Mit-Fall“) mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre („Ohne-Fall“; vgl. Ziff. 2 Anhang zur Verordnung [EG] Nr. 1370/2007). Der den einzelnen Verkehrsleistungen zuzuordnende Einnahmenanteil richtet sich nach den für die Einnahmenaufteilung einschlägigen Vorgaben der AV-VRS. Danach ist der im Ohne-Fall den einzelnen Verkehrsleistungen zuzuordnende Einnahmenanteil linear proportional zu dem Einnahmenanteil im Mit-Fall. Daher wird für die Berechnung der Auswirkungen auf die Einnahmen gemäß Abs. 3 zunächst ein Gesamtbetrag der verbundweiten Mindererlöse berechnet, der dann den in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fallenden Verkehrsleistungen in der Verbundstufe II nach demselben Maßstab zugeordnet wird wie die Einnahmen. Ein Anreiz zur Aufrechterhaltung einer effizienten Geschäftsführung gemäß Ziff. 7.1 Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird dadurch gesetzt, dass die Betreiber aus dieser allgemeinen Vorschrift keinen Ausgleich für Mehrkosten erhalten, die aus Nachfragesteigerungen resultieren, weil der Ausgleich auf die Tarifnachteile begrenzt ist
- (3) Die Berechnung des Ausgleichs erfolgt jeweils bezogen auf Linienbündel, Lose oder bündelfreie Linien sowie auf Verkehrsunternehmen in der Verbundstufe II wie folgt:

- Schritt 1: Zunächst werden die aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach Ziff. 4 im VVS insgesamt jährlich entstehenden Mindererlöse berechnet. Maßgeblich sind die Vorgaben in der Anlage.
- Schritt 2: Anschließend werden die Mindererlöse berechnet, die allen Verkehrsleistungen in der Verbundstufe II gemäß Ziff. 2 Abs. 2 und Abs. 3 Nr. 3 in den Gebieten der Verbundlandkreise zuzuordnen sind. Dazu wird in Schritt 2.1 auf die in Schritt 1 berechneten Mindererlöse die Quote angewendet, die dem Verhältnis der Einnahmen gemäß Ziff. 1.2 Satz 2 Anlage 1 der AV-VRS zu den Gesamteinnahmen des Einnahmenpools (Ziff. 1.1 Anlage 1 der AV-VRS) entspricht. Der sich danach ergebende Betrag wird in Schritt 2.2 mit dem Faktor multipliziert, der sich ergibt, wenn man die Summe aus den Einnahmen nach Ziff. 1.2 Satz 2 Anlage 1 der AV-VRS und den Durchtarifierungsverlusten nach Ziff. 4.2 Anlage 1 der AV-VRS in das Verhältnis zu den zuerst genannten Einnahmen setzt. Zur Vermeidung einer Überkompensation wird auch die Preiselastizität der Nachfrage berücksichtigt. Der sich ergebende Betrag ist der Gesamtbetrag der Ausgleichsleistungen für die Verbundlandkreise. Die Berechnung erfolgt nach Maßgabe der Anlage. Sollte der sich hier nach ergebende Gesamtbetrag die Summe der nach § 15 Abs. 2 ÖPNVG BW den Verbundlandkreisen insgesamt vom Land zugewiesenen Mittel überschreiten, so ist der niedrigere Betrag maßgeblich.
- Schritt 3: Von dem sich nach Schritt 2 ergebenden Gesamtbetrag entfallen auf die Linienbündel, Lose und bündelfreie Linien in der Verbundstufe II die sich nach der jeweiligen „Verteilungsquote Fahrgastnachfrage“ gemäß Ziff. 2.3 Anlage 1 der AV-VRS ergebenden Anteile. Maßgeblich für den Anteil jedes Verkehrsunternehmens sind die in der Abrechnung des Jahresanspruchs nach Ziff. 8.3 Anlage 1 der AV-VRS durch den Verband Region Stuttgart (VRS) festgestellten Werte, die, sofern das Verkehrsunternehmen mehrere Linienbündel, Lose oder bündelfreie Linien betreibt, anhand der für die AV-VRS verwendete Nachfragedatenbasis auf diese Einheiten aufgeteilt werden. Enthalten ein Linienbündel, ein Los oder eine bündelfreie Linie Linienabschnitte außerhalb des VVS-Gebiets, wo zwar der VVS-Tarif angewandt wird, der zuständige Aufgabenträger aber keine angemessenen Ausgleichsleistungen zur Verteilung innerhalb dieser Vorschrift zur Verfügung stellt, so wird die auf diese Abschnitte entfallende Fahrgastnachfrage in Abzug gebracht.

Der nach vorstehender Maßgabe für jede Verkehrsleistung und/oder jedes Linienbündel und Los ermittelte Betrag stellt den maximal möglichen Ausgleich für diese Verkehrsleistung und/oder dieses Linienbündel und Los je Verkehrsunternehmen für das jeweilige Bewilligungsjahr dar.

6 Vermeidung einer Überkompensation

- (1) Die Ausgleichsleistung überschreitet nicht den Betrag, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines Linienbündels, Loses oder einer bündelfreien Linie zuzüglich eines angemessenen Gewinns entspricht (vgl. Ziff. 2 Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

- (2) Betreiber, die einen Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift enthalten, sind zur Einhaltung der Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet. Sie haben auf Verlangen dem Landkreis die Einhaltung durch ein Testat eines Wirtschaftsprüfers nachzuweisen. Der Nachweis nach Satz 1 muss für ein Bewilligungsjahr bis zum 31. Juli des Folgejahres vorgelegt werden. Ist dies im Einzelfall nicht möglich, kann der Landkreis diese Frist auf Antrag des Verkehrsunternehmens verlängern. Wird der Nachweis nicht fristgerecht oder nicht in der gebotenen Weise geführt, kann der Landkreis Ausgleichsleistungen, die er diesem Verkehrsunternehmen gewährt hat, zurückfordern. Entspricht der Nachweis nicht den Anforderungen von Satz 1, weist der Landkreis das Verkehrsunternehmen zuvor auf die Mängel hin und gibt ihm Gelegenheit, einen ordnungsgemäßen Nachweis vorzulegen.
- (3) Sofern der Landkreis einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für unter diese allgemeine Vorschrift fallende Personenverkehrsleistungen im Wege des Wettbewerbs vergibt, kann er das ausgewählte Verkehrsunternehmen im Vertrag verpflichten, auf die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zu verzichten. Vergibt der Landkreis einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Wege der Direktvergabe, so fließen die nach dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen in die Überkompensationskontrolle nach Maßgabe der Regelungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein. Einer gesonderten Überkompensationskontrolle nach Abs. 2 bedarf es in beiden Fällen nicht.
- (4) Der Landkreis ist berechtigt und verpflichtet, die nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen ggf. auch einschließlich Zinsen zurückzufordern, soweit dies zur Vermeidung einer Überkompensation erforderlich ist.

7 Bewilligungsverfahren

- (1) Die Festlegung des Ausgleichs und die Rückforderung von Ausgleichsleistungen erfolgt durch Verwaltungsakt. Der Antrag auf Gewährung eines Ausgleichs gilt als gestellt, wenn ein Verkehrsunternehmen die Teilnahme nach Ziff. 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 angezeigt hat oder die Teilnahme nach Ziff. 3 Abs. 1 Satz 2 entbehrlich ist. Der Ausgleich wird nur gewährt, solange das Verkehrsunternehmen die Voraussetzungen eines anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmens erfüllt.
- (2) Der endgültige Ausgleichsbetrag (Abs. 4) sowie Abschlagszahlungen hierauf (Abs. 3) werden anteilig für das entsprechende Bewilligungsjahr ermittelt, wenn der Betreiber einer Verkehrsleistung und/oder eines Linienbündels und Loses im Laufe eines Bewilligungsjahres wechselt.
- (3) Der Landkreis leistet an die Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen, die jeweils zum 15. eines Monats ausgezahlt werden. Die Höhe der Abschlagszahlungen beträgt 100% des Ausgleichsbetrags, der sich auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Abschlagszahlung jeweils aktuellsten verfügbaren Jahresabrechnung des VRS nach Ziff. 8.3 der AV-VRS ergibt. Die bis zum 31. Oktober erstellte Jahresabrechnung des Vorjahres wird erstmals in der Abschlagszahlung für November berücksichtigt. Bei

Neuaufnahme oder Wegfall von Verkehren werden die Abschlagszahlungen angepasst. Die Festlegung der Abschlagszahlungen erfolgt durch Bescheid, bei Änderungen ergeht ein Änderungsbescheid.

- (4) Der Landkreis stellt den endgültigen Ausgleichsbetrag für das Bewilligungsjahr durch Bescheid bis zum 31. Oktober des auf dieses folgenden Jahres fest. Ergibt der Bescheid einen Saldo zugunsten des anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmens, so gleicht der Landkreis diesen bis zum 15. des folgenden Monats aus. Ergibt der Bescheid einen Saldo zugunsten des Landkreises, so kann der Landkreis zunächst eine Verrechnung mit der nächsten Abschlagszahlung vornehmen. Übersteigt der Rückzahlungsbetrag den Betrag der nächsten Abschlagszahlung, so fordert der Landkreis den ausstehenden Betrag vom Verkehrsunternehmen zurück. Die Rückzahlung ist bis zum 10. des folgenden Monats zu leisten. Der Landkreis weist die Verrechnungsmodalitäten im Bescheid aus. Erfüllt ein Verkehrsunternehmen seine Zahlungspflichten gegenüber dem Landkreis nicht, ist der ausstehende Betrag ab dem Zeitpunkt der Fälligkeit in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB zu verzinsen.

8 Einbeziehung VRS und VVS

- (1) Der Landkreis bedient sich entsprechend der bisherigen Praxis für die Berechnung der Ansprüche und die Erstellung der Abrechnung der VVS GmbH.
- (2) Der Verzicht auf das Erfordernis eines gesonderten Antrags nach Ziff. 7 Abs. 1 beruht auf der Voraussetzung, dass das anspruchsberechtigte Verkehrsunternehmen damit einverstanden ist, dass der VRS und die VVS GmbH dem Landkreis alle für den Vollzug dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Daten, Berechnungen und Feststellungen aus dem Vollzug und der Abrechnung der AV-VRS zur Verfügung stellen. Anspruchsberechtigte Verkehrsunternehmen, die hiermit nicht einverstanden sind, haben dies dem Landkreis anzuzeigen. Diese Unternehmen haben gegenüber dem Landkreis einen gesonderten Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistungen zu stellen und die für die Berechnung erforderlichen Daten zu übermitteln. Der Landkreis weist darauf hin, dass in diesem Fall die in Ziff. 7 Abs. 4 geregelten Fristen nicht eingehalten werden können.

9 Schlussbestimmungen

- (1) Das anspruchsberechtigte Verkehrsunternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- (2) Der Landkreis kann die vom anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen nach dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten und Nachweise selbst prüfen oder durch einen von ihnen bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das anspruchsberechtigte Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf Verlangen

des Landkreises oder der von ihm beauftragten Dritten Einblick in die zur Prüfung notwendigen Unterlagen zu gewähren.

- (3) Die zuständige Behörde veröffentlicht gemäß Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen Gesamtbericht und benennt hierin die vorliegende allgemeine Vorschrift und die gewährten Ausgleichsleistungen. Der Landkreis kann in der Vorabbeurkundung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 8a Abs. 2 Sätze 2 ff. PBefG oder auf Anfrage interessierter Verkehrsunternehmen den Betrag der auf die Vergabernetze (bündelfreie Linien, Lose, Linienbündel) voraussichtlich entfallenden Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift benennen. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

10 Inkrafttreten

Diese allgemeine Vorschrift tritt zum 01.01.2018 in Kraft.

Anlage

Verfahrensvorschrift zur Berechnung des Gesamtbetrags der Ausgleichsleistungen (Schritte 1 und 2 nach Ziff. 5 Abs. 3)

Verfahrensvorschrift zur Berechnung des Gesamtbetrags der Ausgleichsleistungen (Schritte 1 und 2 nach Ziff. 5 Abs. 3)

Schritt 1:

Zunächst werden die aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach Ziff. 3 im VVS insgesamt jährlich entstehenden Mindererlöse berechnet.

Diese Berechnung erfolgt getrennt nach den Segmenten Schülerverkehr und Studi-Ticket, um die unterschiedliche Ausgestaltung der Angebote zu berücksichtigen.

1. Einnahmenausfall im Schülerverkehr

Das wichtigste Ticketangebot für Schüler ist das Scool-Abo. Es generiert die meisten Einnahmen in diesem Angebotssegment des VVS, gleich a). Daneben sind im VVS auch normale Ausbildungstickets erhältlich, unten b). Dazu gehören normale Schülermonatskarten, und seit September 2016 wird für Auszubildende, die nicht in den Berechtigtenkreis des Scool-Abos fallen, auch ein günstiges Ausbildungs-Abo angeboten. Daraus wird anschließend eine Summe gebildet, unten c).

a) Scool-Abo

Von den Gesamteinnahmen im Marktsegment „Schüler-/Ausbildungsverkehr“ werden die Erträge des Scool-Abos gesondert betrachtet, da sie eine höhere Rabattierung als die normalen Ausbildungstickets aufweisen. Der VVS erhält für jedes Scool-Ticket monatlich einen vom Schüler zu entrichtenden Eigenanteil sowie einen Zuschuss des jeweiligen Aufgabenträgers. Beide Teilbeträge werden vom VVS als Einnahme verbucht. Die gewährte Rabattierung lässt sich aus dem Vergleich mit den Preisen für das allgemeine Monatsticket „Jedermann“ ableiten, das grundsätzlich jedem Kunden zugänglich ist. Aus Marktuntersuchungen ist bekannt, dass Scool-Nutzer durchschnittlich über 1,6 Tarifzonen unterwegs sind. Daher wird aus den unteren Preisstufen des Monatstickets „Jedermann“ ein vergleichbarer Mischpreis gebildet. Nachdem das Jedermann-Ticket im Gegensatz zum Scool-Abo keine Netzwirkung enthält, wird zum Ausgleich für gelegentliche Fahrten über den Geltungsbereich hinaus die Durchschnittseinnahme des Jedermann-Tickets um den Preis zweier Einzelfahrscheine für die niedrigste Preisstufe erhöht. Dieser Vergleichspreis bildet den Bezug für die Ableitung der Rabattierung des Scool-Tickets und des jährlichen Einnahmenausfalls.

b) Normale Ausbildungstickets

Die Rabattierung lässt sich hier durch einen Vergleich der Preise zwischen den Ausbildungstickets und den Monatstickets „Jedermann“ über alle Preisstufen hinweg ableiten. Dabei wird ein Mittelwert der Rabatte aller Preisstufen gebildet. Diese mittlere Rabattierung wird auf die Gesamteinnahmen im Marktsegment „Schüler-/Ausbildungsverkehr“ abzüglich der Erträge

aus dem Scool-Abo angewandt. In diesem verbliebenen Teilbetrag sind zunehmend auch Einnahmen aus dem noch jungen Ausbildungs-Abo enthalten, für das damit die identische Rabattquote in Ansatz gebracht wird. Dies erscheint gerechtfertigt, da Kunden des Ausbildungs-Abos dieses erwartungsgemäß nur dann abschließen, wenn sie davon einen größeren finanziellen Nutzen gegenüber dem Erwerb normaler Monatskarten haben. Die tatsächliche Rabattierung des Ausbildungs-Abos dürfte insofern höher liegen und durch diese Vorgehensweise zur sicheren Seite hin abgeschätzt werden.

c) Gesamter Einnahmenausfall im Schülerverkehr

Die Einnahmenausfälle aus dem Scool-Abo und den zuschussfreien Ausbildungstickets werden zu einem Betrag zusammengeführt. Im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen im Marktsegment „Schüler-/Ausbildungsverkehr“ lässt sich danach eine durchschnittliche Rabattierung für diese Verkehre bestimmen. Dieser Durchschnittssatz wird für die Berechnung der zugehörigen Durchtarifierungsverluste benötigt.

2. Einnahmenausfall beim StudiTicket

Das Angebot StudiTicket setzt sich aus einem von allen Studierenden mit der Immatrikulation zu entrichtenden Solidarbeitrag und dem eigentlichen Ticketpreis zusammen. Bereits der Studentenausweis ohne StudiTicket erlaubt eine gewisse Freizeitmobilität. Inwieweit diese Leistung regelmäßig in Anspruch genommen wird, darüber gibt es keine gesicherten Erkenntnisse. Da eine Nutzung zu Ausbildungszeiten nicht möglich ist, wird der Solidarbeitrag von Studierenden, die kein StudiTicket erwerben, im weiteren Verfahren ausgeblendet.

a) StudiTicket

Wohnraum für Studierende in der Nähe des Studienorts ist knapp. Es wird daher unterstellt, dass Studierende – im Gegensatz zu Schülern – keine grundsätzlich andere Verteilung der Fahrweiten aufweisen als die Nutzer normaler Monatstickets. Der nicht rabattierte Bezugspreis wird deshalb aus den jährlichen Gesamteinnahmen der Monatstickets „Jedermann“ geteilt durch die zugehörige Stückzahl errechnet. Die Einnahmen je StudiTicket setzen sich aus dem Solidarbeitrag und dem halbjährlichen Ticketpreis, heruntergebrochen auf einen Monat, zusammen. Der Rabatt ergibt sich aus dem Vergleich beider Beträge. Dieser Rabattsatz wird auch auf die Einnahmen der sog. Anschluss-StudiTickets für Studierende benachbarter Verbundräume angewandt. Tatsächlich sind diese Tickets stärker rabattiert, da im VVS-Gebiet nicht nochmals ein Solidarbeitrag zu zahlen ist. Der Ansatz schätzt den Rabatt damit zur sicheren Seite hin ab.

b) Gesamter Einnahmenausfall beim StudiTicket

Aus den Einnahmen des StudiTickets, des anteiligen Solidarbeitrags und des Anschluss-StudiTickets wird der gesamte Ertragsausfall berechnet. Im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen im Marktsegment „StudiTicket“ lässt sich danach eine durchschnittliche Rabattierung für diese Verkehre bestimmen. Dieser Durchschnittssatz wird für die Berechnung der zugehörigen Durchtarifierungsverluste benötigt.

3. Gesamter Einnahmenausfall im VVS

Die Summe der Beträge aus 1. und 2. sind die in Schritt 1 zu ermittelnden Mindererlöse aufgrund der Rabattierung im VVS insgesamt.

Schritt 2:

Anschließend werden die Mindererlöse berechnet, die allen Verkehrsleistungen in der Verbundstufe II gemäß Ziff. 2 Abs. 2 und Abs. 3 Nr. 3 in den Gebieten der Verbundlandkreise zuzuordnen sind.

4. Einnahmenausfall im Busnetz der Verbundstufe II

Der Betrag nach 3. ist anteilig auf den Busverkehr in der Verbundstufe II zu übertragen. Dies erfolgt im Verhältnis der über die AV-VRS auf die Busverkehre verteilten Fahrgeldeinnahmen zu den Gesamteinnahmen im VVS, und zwar jeweils einschließlich aller Vorabzuscheidungen.

5. Verminderung der Durchtarifizierungsverluste

Die AV-VRS sieht vor, dass die im Busnetz und bei den Nebenbahnen der Verbundstufe II entstehenden Durchtarifizierungsverluste auf der Basis des VVS-Tarifs jährlich neu zu berechnen und den betroffenen Verkehren auszugleichen sind. Die Rabattierung von Fahrausweisen führt dabei auch zu einer Absenkung der Durchtarifizierungsverluste und damit zu einem Einnahmenausfall bei den Verkehrsunternehmen. Dieser Minderbetrag ist zu ermitteln.

Die Berechnung der Durchtarifizierungsverluste basiert auf einer jährlich erneuerten Nachfrage-matrix für das gesamte VVS-Gebiet. Hierbei werden Umsteiger im Teilnetz der Verbundstufe II mit dem vollen Preis ihrer Teilfahrten bewertet und der tatsächlichen Einnahme für die Gesamtfahrt gegenübergestellt. Zur Vereinfachung der Datenerhebung und -haltung ist in dieser Matrix das VVS-Fahrscheinsortiment zu dominierenden Ticketarten aggregiert. Die Erträge der Ticketarten für den Schüler- und Studierendenverkehr werden um die oben ermittelten durchschnittlichen Rabattierungen erhöht und so der fiktive, erhöhte Durchtarifizierungsverlust errechnet.

Die Berechnungen für die AV-VRS schließen die Nebenbahnen der Verbundstufe II definitionsgemäß ein. Der zusätzliche Durchtarifizierungsverlust ist deshalb um den auf die Nebenbahnen entfallenden Anteil zu vermindern. Dies erfolgt anteilig im Verhältnis der Fahrgeldeinnahmen beider Netzteile.

6. Gesamter Ertragsausfall im Busverkehr der Verbundstufe II

Die Summe aus den Größen 4. und 5. markiert die Mindererlöse im Busverkehr der Verbundstufe II. Auf diesen Wert ist noch eine Korrektur um die Preiselastizität anzuwenden.

Die Rabattierungen im Ausbildungsverkehr induzieren in gewissem Umfang Mehrverkäufe der entsprechenden Ticketarten. Über deren Umfänge liegen keine Informationen vor. Nachdem Auszubildende aber vielfach zu den Zwangsnutzern des ÖPNV gehören und tendenziell auch eher wirtschaftlichen Zwängen unterliegen, werden die Potenziale für induzierte Verkehre bzw. Verkäufe jedoch eher gering eingeschätzt. Es wird deshalb ein Abschlag von 5 % vorgenommen.

Das Ergebnis nach dieser Korrektur ist der zur Verteilung über die allgemeine Vorschrift für alle Verbundlandkreise zur Verfügung stehende Gesamtbetrag. Sollte der sich hiernach ergebende Gesamtbetrag die Summe der nach § 15 Abs. 2 ÖPNVG BW den Verbundlandkreisen insgesamt vom Land zugewiesenen Mittel überschreiten, so ist der niedrigere Betrag maßgeblich