

Allgemeine Vorschrift
gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Rabattierung
von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr im Rahmen des Tarifs des
Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis
(8.8)

| | | |
|------------------------------|--|------------|
| Neu-/Erstfassung | Beschlussvorlage: | Q 1410 |
| | Beschlussfassung im Gemeinderat: | 17.04.2018 |
| | Bekanntmachung: | 07.05.2018 |
| | Inkrafttreten: | 08.05.2018 |
| 1. Änderungssatzung | Beschlussvorlage: | R 0393 |
| | Beschlussfassung im Gemeinderat: | 13.10.2020 |
| | Bekanntmachung: | 12.11.2020 |
| | Inkrafttreten: | 01.01.2020 |
| Verantwortlicher Fachbereich | Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe Tel. 07231/39-3801 | |

Aufgrund von § 4 Gemeindeordnung Baden-Württemberg i. d. F. vom 24.07.2000 (GBl. S. 581) sowie §§ 14 - 18 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) i. d. F. vom 11.10.2017 und Art. 3 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung der VO (EU) Nr. 2016/2338 und § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat der Gemeinderat der Stadt Pforzheim am 17.04.2018 folgende Satzung erlassen:

Präambel

Das Land Baden-Württemberg hat von der durch § 64a PBefG eröffneten Möglichkeit, § 45a PBefG sowie die auf Grundlage von § 57 Abs. 1 Nr. 9 PBefG erlassenen Vorschriften durch Landesrecht zu ersetzen, im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) mit Wirkung zum 1. Januar 2018 durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes vom 11. Oktober 2017 Gebrauch gemacht. Die landesrechtliche Neuregelung sieht vor, dass die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs um mindestens 25 % gegenüber vergleichbaren Zeitfahrausweisen des Jedermannverkehrs rabattiert werden. Sofern die bestehende Rabattierung für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs der genehmigten Tarife zum 1. August 2016 unter dem Wert von 25 % liegt, haben die Aufgabenträger spätestens zum 1. Januar 2021 eine Mindestrabattierung von 25 % sicherzustellen. Die Aufgabenträger werden zum Erlass einer allgemeinen Vorschrift zur Festlegung entsprechender Tarifvorgaben gem. § 16 Abs. 1 ÖPNVG verpflichtet.

Die Stadt Pforzheim setzt als zuständiger Aufgabenträger diese Verpflichtung mit dieser Satzung um. Dabei muss der Besonderheit des eigenwirtschaftlich betriebenen Stadtverkehrs Rechnung getragen werden. Dieser soll durch die Satzung weder besser noch schlechter gestellt werden als mit der Gültigkeit des bisherigen § 45 a PBefG, i. V. m. der PBefAusgIV und der ÖPNV-Kostensatzverordnung. Diese Satzung dient der Verwirklichung der vorstehend aufgeführten Verpflichtungen und Zwecke.

§1

Aufgabenträger als zuständige Behörde

Zuständige Behörde für den Erlass und die Durchführung der Satzung i. S. d. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist die Stadt Pforzheim als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemäß § 6 Abs. 1 i. V. m. Abs. 3 ÖPNVG. Diese Funktion übt innerhalb der Verwaltungsorganisation der Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- und Bäderbetriebe (EPVB) aus. Soweit in dieser Satzung von der zuständigen Behörde die Rede ist, ist damit die Stadt als der diese Satzung erlassende Aufgabenträger gemeint.

§2

Geltungsbereich

(1) Geografischer Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für den städtischen ÖPNV in Pforzheim (geografischer Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde).

(2) Einbezogene Arten von Verkehrsdiensten

Diese Satzung gilt für alle Linienverkehre nach § 42 und die in den VPE-Tarif einbezogenen Linienverkehre nach § 43 Nr. 2 PBefG im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde (§ 2 (1)), soweit es sich um Verkehre des Linienbündels "Stadtverkehr Pforzheim" handelt, unter Ausschluss von Verkehrsleistungen des Regionalverkehrs im Enzkreis. Hiervon umfasst sind auch Linienverkehre, die als Bedarfsverkehre betrieben werden. Maßgeblich ist die im jeweiligen Genehmigungsbescheid ausgewiesene Verkehrsart bzw. Verkehrsform.

(3) Anwendung des Verbundtarifs

Alle Betreiber der einbezogenen Verkehrsdienste im Geltungsbereich der Satzung sind verpflichtet, für Fahrten innerhalb des Verbundgebietes ausschließlich den Verbundtarif des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE) anzuwenden.

§3

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers/der Betreiber

Gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. a) VO (EG) Nr. 1370/2007 wird die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Betreiber in dieser Satzung wie folgt definiert:

(1) Höchstarif für Zeitfahrausweise für Auszubildende

Alle Betreiber im Geltungsbereich der Satzung sind verpflichtet, bei den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs die nachstehenden Höchstarife nicht zu überschreiten.

Die Höchstarife ergeben sich als Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gegenüber dem Referenztarif nach den Festlegungen der § 3 (2) und § 3 (3). Sie gelten für die Fahrgastgruppe der Auszubildenden (§ 3 (4)).

(2) Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs

Als Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gelten die in Anlage 3.1 aufgeführten Zeitfahrausweise im VPE-Tarif für Zwecke des Ausbildungsverkehrs; zum Stand des Inkrafttretens der Satzung im Abschnitt B 4.7.3, B 4.7.4 und C 10 der Tarifbestimmungen des VPE.

(3) Referenztarif und Ermäßigung

Für den Zeitraum ab Inkrafttreten dieser Satzung bis zum 31. Dezember 2020 muss die am 1. Juli 2017 bestehende, tatsächliche Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VPE-Tarif mindestens aufrechterhalten werden.

Die tatsächliche Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs muss gemäß § 16 Abs. 6 ÖPNVG in Bezug auf den Referenztarif ab dem 1. Januar 2021 mindestens 25 % betragen. Als "tatsächliche Ermäßigung" gilt die Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gegenüber den jeweils vergleichbaren Zeitfahrausweisen des Jedermannverkehrs.

Die tatsächliche Ermäßigung wird durch die zuständige Behörde durch einen Vergleich der Preise des Referenztarifs und des jeweiligen ermäßigten Tarifs für die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs ermittelt.

Als Referenztarif gelten die in Anlage 6.1 unter der Überschrift "Referenztarif" aufgeführten Zeitkarten.

(4) Bestimmung des Kreises der Auszubildenden

Als Auszubildende gelten die im VPE-Tarif zum jeweils gültigen Stand zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Personen (bei Inkrafttreten dieser Satzung Ziffern B 4.7.3, B 4.7.4 und C 10 der VPE-Tarifbestimmungen). Bei beabsichtigten Änderungen der Tarifbestimmungen des VPE-Tarifs bezüglich des zur Nutzung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs berechtigten Nutzerkreises gegenüber dem Stand bei Inkrafttreten stellt die zuständige Behörde zusammen mit dem VPE sicher, dass der Personenkreis gemäß § 16 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG weiterhin zur Nutzung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs berechtigt ist.

§4

Weitere Voraussetzungen für die Gewährung eines Ausgleichs

(1) Festlegung der Mindestermäßigung

Der zuständigen Behörde obliegt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr.

Sie stellt insoweit in ihrem Zuständigkeitsbereich sicher, dass die am 1. Juli 2017 bestehende, tatsächliche Ermäßigung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im VPE-Tarif mindestens aufrechterhalten wird und der Tarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs spätestens am 1. Januar 2021 mindestens 25 Prozent unter dem Tarif für vergleichbare Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs liegt. Auf der Grundlage von § 16 Abs. 1 Satz 4 ÖPNVG erlassen sie hierzu entsprechende Tarifvorgaben als Höchstarifregelungen in Form von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Die zuständige Behörde gewährt den Betreibern der Verkehrsdienste nach Maßgabe dieser Satzung zu deren Förderung einen pauschalen Ausgleich für die ungedeckten Kosten, die durch die Tarifvorgaben gemäß § 3 entstehen und nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt sind.

(2) Antragsberechtigung/Betreiber

Ein Ausgleich nach dieser Satzung wird nur auf Antrag gewährt.

Einen Antrag auf Ausgleich können nur Verkehrsunternehmer nach § 3 PBefG stellen, die Verkehre i. S. d. § 2 betreiben (im Folgenden "Betreiber"). Betreiber ist die natürliche oder juristische Person, die Inhaber von Liniengenehmigungen oder einstweiligen Erlaubnissen nach dem PBefG für Verkehre i. S. d. § 2 ist oder auf die die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG übertragen wurde. Im Fall der Betriebsführungsübertragung ist nur der Betriebsführer, nicht auch der Genehmigungsinhaber antragsberechtigt.

Im Fall von Gemeinschaftsgenehmigungen sind die Inhaber der Genehmigungen als Gesellschaft bürgerlichen Rechts antragsberechtigt, soweit nicht die Betriebsführung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG auf einen der beteiligten Inhaber der Genehmigung übertragen wurde. Nachunternehmer sind nicht antragsberechtigt.

(3) Anwendung des VPE-Tarifs

Der Ausgleich gemäß § 5 nach dieser Satzung wird nur Betreibern gewährt, die für die vom Geltungsbereich dieser Satzung umfassten Linienverkehre im Sinne von § 2 (2) in dem Jahr, für das der Ausgleich begehrt wird (Bewilligungsjahr), den gültigen VPE-Tarif in seiner jeweils geltenden Fassung anwenden. Erfolgt die Anwendung des VPE-Tarifs nicht im gesamten Jahr, wird der Ausgleich für den betroffenen Linienverkehr zeitanteilig nach Kalendertagen bewilligt. Dies gilt entsprechend, wenn der betroffene Linienverkehr vom Betreiber im Laufe eines Kalenderjahrs aufgenommen oder beendet wird.

(4) Verkehrsdienste gemäß personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen

Voraussetzung für die Gewährung des Ausgleichs ist weiter, dass der Betreiber die von ihm betriebenen und vom Geltungsbereich der Satzung umfassten Linienverkehre im Bewilligungsjahr gemäß den ihm erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnissen einschließlich den geltenden Fahrplänen durchführt.

Soweit der Betreiber den Verkehr nicht gemäß den bestehenden Genehmigungen durchführt, kann dies im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zur vollständigen oder teilweisen Versagung des Ausgleichs führen.

§5

Ausgleichsregelung

(1) Gewährung eines finanziellen Ausgleichs/Bewilligungszeitraum

Nach Maßgabe dieser Satzung werden den Betreibern gemäß § 16 Abs. 3 ÖPNVG Mittel als pauschalierter Ausgleich zu den ungedeckten Kosten gewährt, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, und zwar als Ausgleichsleistung nach Art. 3 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 lit. g) VO (EG) Nr. 1370/2007 für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der Verpflichtungen nach § 3 zurückgehen.

Der Ausgleich wird jeweils bezogen auf ein Kalenderjahr bewilligt (Bewilligungszeitraum). Für zeitanteilige Leistungen gilt § 4 (3).

(2) Kein Anspruch auf Vollkompensation

Diese Satzung begründet keinen Anspruch auf vollständigen Ausgleich der in § 5 (1) genannten Kosten. Ferner besteht nach dieser Satzung kein Anspruch auf Vollkompensation des finanziellen Nettoeffekts nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 i. V. m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007.

(3) Begrenzung des Ausgleichs

Als Ausgleich (§ 5 (1)) erhält der Betreiber maximal den sich aus § 6 ergebenden Betrag, soweit dieser die beihilfenrechtliche Obergrenze nicht überschreitet, die sich aus der Festlegung der Parameter nach § 7 sowie der Überkompensationskontrolle nach § 7 (2) und § 7 (3) i. V. m. dem Anreizsystem nach § 8 ergibt.

§6

Berechnung des Ausgleichs

(1) Grundlagen der Berechnung des Ausgleichs

Der Ausgleichsanspruch der Betreiber ergibt sich als Anteil des zur Verfügung stehenden Budgets der Stadt Pforzheim (§ 6 (4) und § 6 (5)). Ausgleichsfähig ist dabei maximal die ermittelte Höhe der ausgleichsfähigen, durch die Vorgabe gemeinwirtschaftlicher Höchsttarife gemäß § 3 verursachten ungedeckten Kosten des Betreibers.

(2) Überblick über die Ermittlung der maximalen Höhe des Ausgleichs

Dieser Absatz beschreibt im Überblick die Struktur der Ermittlung der maximalen Höhe des Ausgleichs für den jeweiligen Betreiber. Diese ergibt sich nach Maßgabe der Regelungen dieser Satzung. Auf die wichtigsten dieser Regelungen wird jeweils in Klammern hingewiesen.

Für Ausgleichsleistungen der zuständigen Behörde steht maximal das Budget (§ 6 (4)) zur Verfügung. Dieses setzt sich zusammen aus Mitteln, die der zuständigen Behörde für die im Geltungsbereich dieser Satzung liegenden Verkehre nach § 15 Abs. 2 ÖPNVG zugewiesen sind,

ggf. zuzüglich eigener Mittel (§ 6 (3) und § 6 (4)). Die zuständige Behörde kann im Falle einer Tarifstrukturänderung entscheiden, das Budget entsprechend anzupassen (§ 6 (4)).

Der maximale Ausgleich an den Betreiber einer Linie oder eines Linienbündels ergibt sich als der Anteil am Budget, der dem Anteil der in der VPE-Einnahmenaufteilung zugeschiedenen Erträge aus Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs entspricht (§ 6 (5)).

Der Ausgleich ist in seiner Höhe weiter begrenzt auf den Betrag,

- der den ungedeckten Kosten aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Tarifabsenkung entspricht (§ 6 (6), § 6 (7)), und
- der nicht zu einer Überkompensation führt (§ 7).

(3) Weiterleitung von Mitteln nach § 15 Abs. 2 ÖPNVG

Um den Betreibern die Durchführung des Ausbildungsverkehrs zu ermöglichen, wird diesen als Ausgleich unter den Voraussetzungen dieser Satzung und vorbehaltlich der in §§ 5 (2); 5 (3); 6 (4) und 6 (5) genannten Einschränkungen, der dem Aufgabenträger auf der Grundlage von § 15 Abs. 2 ÖPNVG für seinen Zuständigkeitsbereich zustehende Betrag zu den Anteilen weitergeleitet, die jeweils den Anteilen der Betreiber an den Erlösen aus Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach Maßgabe der Einnahmenaufteilung des VPE für das Gebiet der zuständige Behörde entsprechen.

(4) Bereitgestelltes Budget

Die zuständige Behörde stellt ab dem Jahr 2018 ein jährliches Budget bereit, jeweils für mindestens ein Jahr. Dieses Budget stellt gleichzeitig die Kappungsgrenze des Ausgleichs nach dieser Satzung für alle im Linienbündel "Stadtverkehr Pforzheim" tätigen Betreiber dar. Die zuständige Behörde legt hierzu das für die jeweils nachfolgenden Jahre geltende Budget vorab fest.

Das Budget umfasst die der zuständigen Behörde auf der Grundlage von § 15 Abs. 2 ÖPNVG für seinen Zuständigkeitsbereich zugewiesenen Mittel, mit dem Anteil, der für den Ausgleich der Tarifiermäßigung eingesetzt wird.

Das Budget kann im Falle der Vorgabe einer Änderung der Tarifstruktur, die zu einer wesentlichen Änderung der tatsächlichen Rabattierung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs führt, entsprechend der Veränderung des Nettoeffekts der Tarifabsenkung angepasst werden, soweit dies erforderlich ist, um einen wachsenden Ausgleichsbedarf zu decken. Eine wesentliche Änderung der tatsächlichen Rabattierung der Zeitfahrausweise liegt dann vor, wenn sich die Rabattierung gegenüber dem Tarif für vergleichbare Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs in Folge einer einzelnen Vorgabe einer Änderung der Tarifstruktur um mindestens fünf Prozentpunkte gegenüber dem vorherigen Stand erhöht oder vermindert.

Diese Anpassung führt dazu, dass die Mehr- oder Mindereinnahmen aufgrund der Änderung der Tarifstruktur im oben beschriebenen Sinne durch eine entsprechende Anpassung des Ausgleichs des Betreibers berücksichtigt werden kann. Die Anpassung des Ausgleichs greift mit der Wirksamkeit der Änderung der Tarifstruktur und wird ab der ersten auf die Wirksamkeit folgenden Ausgleichszahlung berücksichtigt.

Sofern eine Änderung der Tarifstruktur zu einer Veränderung des Nettoeffekts der Tarifabsenkung im oben beschriebenen Sinne führt und das Budget nicht ausreicht, um einen Ausgleich für diese Veränderung zu gewähren, treten die zuständige Behörde und die Betreiber in Verhandlungen über ggf. erforderliche Änderungen am Angebot ein. Die zuständige Behörde wird ihre Zustimmung zu einer teilweisen Entbindung von den Betriebspflichten ggf. insbesondere eigenwirtschaftlicher Verkehre nicht unbillig verweigern.

Die Ermittlung der Anteile der Betreiber am bereitgestellten Budget erfolgt gemäß §§ 6 (5) und 6 (6).

(5) Maximaler Anteil des jeweiligen Betreibers

Der maximale Anteil des jeweiligen Betreibers im Gebiet der zuständigen Behörde an dem Budget nach § 6 (4) Satz 1 ergibt sich linienbezogen entsprechend dem Verhältnis der ihm zugeschiedenen Erträge aus Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß Anlage 3.1 im Linienbündel "Stadtverkehr Pforzheim" zur Gesamthöhe der Erträge der in den Ausgleich einbezogenen Verkehrsdienste aus den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß der Einnahmenaufteilung im VPE (Pool 1 und Pool 2), multipliziert mit dem Betrag nach § 6 (4). Als zugeschiedene Erträge in diesem Sinne gelten auch solche Erträge, die als Vorwegentnahme für neue Verkehre oder im Falle wesentlicher Einnahmenänderungen erfolgen.

Vorwegentnahmen werden auf die Einnahmeanteile an Pool 1 und Pool 2 umgerechnet.

Maßgebend ist grundsätzlich die im VPE gültige Einnahmeaufteilung für das vorvergangene Jahr. Nachträgliche Änderungen für den Bewilligungszeitraum sind zu berücksichtigen, sofern sie bis zum Termin der spätesten Datenlieferung (vgl. § 10 (3) lit. c) gemeldet sind.

Die so ermittelten Beträge stehen unter dem Vorbehalt der der Ausgleichsermittlung nach § 6 (8) und der Regelungen zur Überkompensationskontrolle gemäß § 7. Soweit für einen Betreiber z. B. aufgrund einer Überkompensation der maximale Betrag nicht zugeschrieben werden kann, setzt die zuständige Behörde die nicht zugeschriebenen Mittel für die Gewährleistung weiterer gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV i. S. v. § 16 Abs. 4 ÖPNVG ein; sie werden nicht nach Maßgabe dieser Satzung auf die übrigen Betreiber zugeschrieben.

(6) Ermittlung der ungedeckten Kosten aufgrund der Tarifabsenkung

Die Erfüllung der Verpflichtung zur Tarifabsenkung gemäß § 3 bewirkt im Regelfall, dass der Betreiber die Kosten der Durchführung des Betriebs nicht mehr aus den Fahrgelderlösen decken kann.

Die Angemessenheit von Kosten und Erlösen wird grundsätzlich durch das (wettbewerbliche) Verfahren zur Vergabe der Liniengenehmigungen sichergestellt. Soweit die zuständige Behörde öffentliche Dienstleistungsaufträge vergibt, stellt sie durch das Vergabeverfahren und die Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sicher, dass eine Überkompensation ausgeschlossen wird.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zu Höchsttarifen für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß § 3 greift in dieses Gleichgewicht ein.

Die Satzung sieht einen Ausgleich für den finanziellen Nettoeffekt dieser Höchsttarifvorgabe vor, die das Unternehmen so stellt, wie es ohne die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung dastehen würde. Eine Besserstellung wird durch die Regelungen zur Überkompensationskontrolle ausgeschlossen.

(7) Ermittlung der Höhe des Ausgleichs gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007

Die zuständige Behörde ermittelt vorab die ungedeckten Kosten, die sich aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Tarifabsenkung ergeben (§ 6 (8) ff.) und die damit maximal ausgleichsfähig sind.

(8) Ermittlung der ungedeckten Kosten aufgrund der Tarifabsenkung: Rechnerische Herleitung, Parameter, Deckelung aufgrund historischer Werte

Die Angemessenheit der Höhe des finanziellen Ausgleichs wird ex-ante in folgenden Schritten ermittelt:

Der Effekt der gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgabe ergibt sich als Summe der Produkte je Zeitfahrausweis-Sorte aus der Menge Zahl der rabattierten Zeitfahrausweise (§ 3 (2)) mit dem Parameter nominaler Wert der Tarifabsenkung als dem sich durch die Absenkung der Tarife gegenüber dem vergleichbaren Tarif ergebenden Erlösausfall. Zugrunde gelegt werden die Mengen des Jahres 2015 und die Tarife zum Stand 31.07.2017. Bei der Berechnung wird die unterschiedliche zeitliche/räumliche Nutzbarkeit gegenüber dem Referenztarif berücksichtigt. [Prognostizierter Bruttoeffekt der Tarifabsenkung]

Die Tarifelastizität der Nachfrage wird durch einen Faktor berücksichtigt. Dieser beträgt -0,10 für Auszubildende, da die meisten über keine echte Alternative zur Nutzung des ÖPNV verfügen, und -0,25 für Studierende (Nutzende des Semestertickets). [Prognostizierter Nettoeffekt der Tarifabsenkung]

Der so ermittelte Ausgleichsbetrag wird auf das zur Verfügung gestellte Budget gem. § 6 (4) gedeckelt. Zusätzlich wird der so ermittelte maximale Ausgleichsbetrag - vorbehaltlich der Anpassung im Falle einer Änderung der Tarifstruktur - auf den Betrag gedeckelt, der im Jahr 2017 als Ausgleich auf der Grundlage von § 45a PBefG für Verkehre des Liniensbündels "Stadtverkehr Pforzheim" gewährt wurde. [Kappungsgrenze 1 des Nettoeffekts der Tarifabsenkung]. Für jegliche, insbesondere die bis spätestens zum 1.1.2021 anstehende, Änderung der Rabattierung wird der Ausgleichsbetrag für die geänderte Absenkung nach der Methodik des Nettoeffekts der Tarifabsenkung ermittelt und ändert den maximal zulässigen Ausgleichsbetrag entsprechend, soweit dafür im Rahmen des Budgets gem. § 6 (4) noch Mittel zur Verfügung stehen. Dies gilt entsprechend für veränderte Stückzahlen.

Im Falle einer Änderung der Tarifstruktur, die zu einer wesentlichen Änderung der tatsächlichen Rabattierung führt, oder zu einer wesentlichen Änderung der berücksichtigten Stückzahlen der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, kann der Ausgleichsbetrag um den Nettoeffekt der Änderung angepasst werden, sofern eine entsprechende Anpassung des Budgets im Sinne von § 6 (4) erfolgt ist. Die Kappungsgrenze 1 wird in diesem Fall um den Unterschieds-

betrag angepasst. [Kappungsgrenze 2 des Nettoeffekts der Tarifabsenkung]. Sofern keine Anpassung des Ausgleichs erfolgt, kann entsprechend § 6 (4) über ggf. erforderliche Maßnahmen verhandelt werden.

Die Änderungen werden unter den og. Voraussetzungen zum 01.01. des Folgejahres berücksichtigt, sofern sie vor dem 01.06. eines Jahres bekannt sind und spätestens bis 31.07. eines Jahres unverändert beschlossen werden.

Der sich auf Basis der vorstehenden Regelungen ergebende, maximal zulässige und gekappte Ausgleichsbetrag wird analog zur Regelung in § 6 (5) auf die Linien aufgeteilt und als pauschaler Ausgleich zu den ungedeckten Kosten des Betreibers bzw. der Betreiber gewährt. Da nur eine Teilkompensation erfolgt, ist ex-ante eine Überkompensation des/der Betreiber nicht zu erwarten.

Die Höhe des Ausgleichs als Nettoeffekt je Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs wird in Anlage 6.1 dokumentiert. Die zuständige Behörde aktualisiert die Anlage 6.1, falls aufgrund von Änderungen der Tarifstruktur (§ 6 (4)) eine Anpassung der Ausgleichshöhe erfolgt.

(9) Keine Fortschreibung des Ausgleichs

Der Ausgleich wird bei einer vergleichbaren Tarifierhöhung der Zeitfahrausweise im Jedermannverkehr und des Ausbildungsverkehrs und im Hinblick auf Inflationseffekte nicht angepasst.

§7

Regelungen zum Ausschluss einer Überkompensation

(1) Systematik

Gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist der Ausgleich (§ 5 (1)) auf den finanziellen Nettoeffekt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu begrenzen (§ 5 (3)). Zur Wahrung dieses Überkompensationsverbots sind vorab die Ausgleichsparameter gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007 (Obergrenze nach Parametern) so zu bilden, dass eine Überkompensation ausgeschlossen wird. Der durch die Parameter bestimmte Betrag ist der maximal mögliche Ausgleich; siehe dazu § 6 (6) bis § 6 (7).

Zusätzlich ist eine nachträgliche Überkompensationskontrolle gemäß Art. 6 Abs. 1 i. V. m. dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen (Obergrenze nach tatsächlich ungedeckten Kosten); siehe dazu § 7 (2).

(2) Verfahren zur nachträglichen Überkompensationskontrolle

Die nachträgliche Überkompensationskontrolle gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 sorgt dafür, dass der Ausgleichsbetrag den finanziellen Nettoeffekt der Tarifabsenkung und damit die tatsächlich ungedeckten Kosten aufgrund der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgabe nicht überschreiten. Die nachträgliche Überkompensationskontrolle erfolgt in drei Schritten:

1. Ermittlung des tatsächlichen Bruttoeffekts der Tarifabsenkung
2. Ermittlung des tatsächlichen Nettoeffekts der Tarifabsenkung
3. Vergleich mit dem gewährten Ausgleichsbetrag

a) Ermittlung des tatsächlichen Bruttoeffekts der Tarifabsenkung

Die zuständige Behörde ermittelt jährlich zum 1. Juni den tatsächlichen Bruttoeffekt der Tarifabsenkung im vorangegangenen Kalenderjahr. Für die Ermittlung wird das Verfahren der Ermittlung des Bruttoeffekts der Tarifabsenkung (§ 6 (8)) entsprechend angewendet. Zugrunde gelegt werden die tatsächlichen Mengen und Tarife im vorherigen Kalenderjahr, bei unterjährigen Tarifänderungen entsprechend den tatsächlichen Anteilen und Erlösdifferenzen. Bei der Berechnung wird die unterschiedliche zeitliche/räumliche Nutzbarkeit gegenüber dem Referenztarif berücksichtigt. [tatsächlicher Bruttoeffekt der Tarifabsenkung]

b) Ermittlung des tatsächlichen Nettoeffekts der Tarifabsenkung

Der tatsächliche Nettoeffekt der Tarifabsenkung wird ermittelt, indem durch einen Faktor die Tarifelastizität der Nachfrage berücksichtigt wird. Dieser beträgt -0,1 für Auszubildende, und -0,25 für Studierende (Nutzende des Semestertickets). [tatsächlicher Nettoeffekt der Tarifabsenkung]

c) Vergleich des tatsächlichen Nettoeffekts der Tarifabsenkung mit dem gewährten Ausgleichsbetrag

Inwieweit eine Überkompensation vorliegt, wird durch den Vergleich des tatsächlichen Nettoeffekts der Tarifabsenkung mit dem gewährten Ausgleichsbetrag ermittelt. [Prüfungsergebnis] Eine Überkompensation liegt vor, wenn der gewährte Ausgleichsbetrag

höher ist als der maximal zulässige Ausgleich gemäß § 7 (2) zuzüglich einer angemessenen Rendite in Höhe von maximal 3,1 % dieses Betrages.

Das Prüfergebnis wird durch die zuständige Behörde ermittelt.

Bei festgestellter Überkompensation greifen die Regeln gemäß §§ 10 und 12.

(3) Verhältnis zur Überkompensationskontrolle im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge
Soweit zwischen der zuständigen Behörde und dem Betreiber für Linien, für die sie einen Ausgleich nach dieser Satzung erhalten, ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, der eine umfassende Kontrolle und den Ausschluss einer Überkompensation regelt, die den Ausgleich auf Grundlage dieser Satzung einschließen, finden vorrangig die Regelungen in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag Anwendung. In diesem Fall finden die Regelungen des § 7 (1) und des § 7 (2) keine Anwendung.

§8

Anreizsystem gemäß Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007

Gemäß Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung in der Satzung einen Anreiz dafür geben, dass der Betreiber eine wirtschaftliche Geschäftsführung aufrechterhält oder entwickelt, und dass die Personenverkehrsdienste in ausreichend hoher Qualität erbracht werden.

In wirtschaftlicher Hinsicht gibt diese Satzung bereits insofern einen Anreiz, als kein Anspruch auf Vollkompensation der ungedeckten Kosten besteht (§ 5 (2)) und keine Inflationierung des Ausgleichs (§ 6 (9)) erfolgt.

Durch die Möglichkeit der zuständigen Behörde, den Ausgleich zu versagen oder zu reduzieren, falls der Betreiber den Verkehr nicht entsprechend den erteilten Genehmigungen durchführt (§ 4 (4)) werden die bestehenden Anreize zur Durchführung des Verkehrs in ausreichend hoher Qualität verstärkt.

§9

Umsatzsteuer

Der Ausgleich unterliegt nach Auffassung der zuständigen Behörde - wie der bisherige Ausgleich nach § 45a PBefG - nicht der Umsatzsteuer, weil er es aus strukturpolitischen Gründen den Betreibern ermöglichen soll, einen Ausbildungsverkehr zu ermäßigten Preisen anzubieten, und dabei als Ausgleich zu den nicht gedeckten Kosten der Beförderung Auszubildender im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gewährt wird.

§10

Antrags- und Bewilligungsverfahren, Mitwirkungspflichten und Prüfrechte

(1) Antrag

Der Ausgleich (§ 5) wird nur auf Antrag gewährt.

a) Antrag - Form

Ein Antrag auf Ausgleich ist vom Betreiber schriftlich auf amtlichem Vordruck der zuständigen Behörde zu stellen. Ein unvollständiger Antrag ist abzulehnen, wenn der Betreiber nicht binnen einer von der zuständigen Behörde bestimmten Frist von maximal vier Wochen ab Zugang der Aufforderung die von der zuständigen Behörde geforderten Unterlagen nachreicht (Versagung, § 10 (3) lit. d).

b) Antrag - Frist

Für das Bewilligungsjahr 2018 sind Anträge auf Ausgleich innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Inkrafttreten dieser Satzung bei der zuständigen Behörde zu stellen (Ausschlussfrist). Die Anträge für die Bewilligungsjahre ab 2019 sind bis zum 30. September des jeweiligen Vorjahres (Ausschlussfrist) zu stellen.

Wird ein Betreiber unterjährig nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Geltungsbereich dieser Satzung tätig, ist der Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme zu stellen (Ausschlussfrist). Maßgeblich ist der Eingang des Antrags bei der zuständigen Behörde.

Verspätet eingegangene Anträge werden nicht berücksichtigt.

(2) Bewilligung - Form

Die Gewährung bzw. Versagung des Ausgleichs erfolgt durch Verwaltungsakt (Bewilligungs- bzw. Versagungsbescheid).

(3) Bewilligungsakt und -verfahren

a) Grundsätzliche Inhalte

Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß § 3 sowie die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß § 4 (3) sind im Bewilligungsbescheid zur Bedingung für den Ausgleich zu machen. Die Einhaltung der weiteren Anforderungen gemäß § 4 (4) sind als Auflage in den Bewilligungsbescheid aufzunehmen.

Außerdem sind in den Bewilligungsbescheid Hinweise für den Fall seiner vollständigen oder teilweisen Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) sowie - insbesondere im Fall der Nichterfüllung von Bedingungen oder Auflagen und für den Fall der Überkompensation - für die Rückabwicklung des Ausgleichs und von Überzahlungen aufzunehmen.

b) Vorläufiger Bewilligungsbescheid

Auf den Antrag des Betreibers ergeht bis zum 30. November des dem Bewilligungsjahr vorangehenden Jahres ein vorläufiger Bewilligungsbescheid. Für das Bewilligungsjahr 2018 wird der vorläufige Bewilligungsbescheid abweichend hiervon innerhalb einer Frist von acht Wochen nach Eingang aller für den Geltungsbereich dieser Satzung vollständig und fristgerecht eingereichten Anträge gemäß § 10 (1) erlassen. Mit dem vorläufigen Bewilligungsbescheid wird der voraussichtliche Bewilligungsbetrag als Ausgleich (§ 5) vorläufig festgesetzt und es werden auf dieser Grundlage Teilzahlungen/Abschläge gewährt (§ 12 (1)). Der vorläufige Bewilligungsbescheid steht unter dem Vorbehalt der endgültigen Bescheidung (§ 10 (3) (lit. c)). Der voraussichtliche Bewilligungsbetrag wird aufgrund einer Prognose bezüglich des voraussichtlichen Anteils des jeweiligen Betreibers an den Mitteln nach § 16 ÖPNVG gemäß § 6 für das Bewilligungsjahr bestimmt.

c) Endgültiger Bewilligungsakt/Schlussabrechnung

Mit dem endgültigen Bewilligungsbescheid wird die Höhe des Bewilligungsbetrags als Ausgleich (§ 5) endgültig festgesetzt. Ferner werden unter Berücksichtigung der Teilzahlungen/Abschläge ggf. noch zu leistende Nachzahlung bzw. die Rückabwicklung von Überzahlungen geregelt (Schlussabrechnung).

ci) Zeitlicher Ablauf

Der endgültige Bewilligungsbescheid erfolgt, nachdem die erforderlichen Daten des Betreibers zur Durchführung der Überkompensationskontrolle nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (§ 7) endgültig vorliegen, spätestens aber zum 30.06. des dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres.

cii) Vorgehensweise/Datengrundlage

Die zuständige Behörde ermittelt die endgültige Höhe des Ausgleichs wie folgt: Zunächst errechnet sie gemäß § 6 (5) auf Basis des Anteils der zugeschiedenen Erträge aus Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienbündel "Stadtverkehr Pforzheim" den Anteil am bereitgestellten Budget gemäß § 6 (4). Sodann führt sie gemäß § 7 die Überkompensationskontrolle durch. Der Ausgleich ist zugleich auf den tatsächlichen Nettoeffekt der Tarifabsenkung (§ 7 (2) lit. b) begrenzt.

Die zuständige Behörde legt die gemäß lit. ciii) vom Betreiber zu erbringenden Nachweise zugrunde. Soweit hiernach keine endgültigen Daten vorliegen, wird der endgültige Betrag auf der Basis der vorläufigen Daten ermittelt. Soweit keine vorläufigen Daten vorliegen oder diese mit erheblichen Unsicherheiten belastet sind, kann die zuständige Behörde eine eigene Schätzung der betreffenden Werte vornehmen und auf dieser Basis den Betrag endgültig festlegen. Eine nachträgliche Korrektur dieses Betrags auf der Basis später verfügbarer Daten findet nicht statt.

ciii) Bereitstellung von Daten

Der Betreiber stellt der zuständigen Behörde die für die Ermittlung des Ausgleichs erforderlichen Daten unverzüglich, spätestens bis zum 31.03. des dem Bewilligungsjahr folgenden Jahres zur Verfügung. Dies umfasst insbesondere:

- die auf den Gesamtverbund bezogenen Angaben zu den Stückzahlen der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, differenziert nach Fahrscheinsorten und Tarifzonen
- Höhe der dem Betreiber zugeschiedenen Erträge nach Maßgabe der Einnahmenaufteilung im VPE getrennt nach Pool 1 und Pool 2 und für die einzelnen Linien
- Die Bereitstellung kann auch durch eine Einwilligung des Betreibers geschehen, dass die Geschäftsstelle der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) diese Daten an die zuständige Behörde für den Zweck der Satzung weitergibt.

- Die zuständige Behörde kann den Ausgleich versagen, wenn der Betreiber schuldhaft seinen Verpflichtungen, die erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen, nicht nachkommt.

civ) Schlussabrechnung

Ausgehend von dem endgültig festgesetzten Bewilligungsbetrag stellt die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der dem Betreiber gewährten und zugeflossenen Teilzahlungen/Abschläge fest, inwieweit eine Unter- oder Überzahlung erfolgt ist (Schlussabrechnung). Im endgültigen Bewilligungsbescheid wird eine ggf. erforderliche Nachzahlung gewährt oder die Rückzahlung einer ggf. erfolgten Überzahlung geregelt (vgl. § 12 (2)).

d) Versagung des Ausgleichs

Wird nach Maßgabe dieser Satzung der beantragte Ausgleich versagt, ergeht ein Versagungsbescheid. Soweit bereits (Über-)Zahlungen aufgrund eines vorläufigen Bewilligungsaktes erfolgt sind, werden diese rückabgewickelt (vgl. § 12 (2)). Dasselbe gilt im Fall der Nichterfüllung von im Bewilligungsbescheid geregelten Bedingungen oder Auflagen sowie im Fall der Aufhebung (Rücknahme oder Widerruf) des Bewilligungsbescheides.

§11

Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007

Nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist die zuständige Behörde über die aufgrund dieser Satzung bewilligten Ausgleichszahlungen berichtspflichtig. Betreiber, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Satzung gewährt wird, können sich insoweit nicht auf die Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltungsbedürftigkeit der von ihnen gemachten Angaben berufen. Es liegt im Ermessen der zuständigen Behörde, den Bericht im Rahmen der Vorgaben des Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu gestalten und zu entscheiden, welche Informationen in welchem Detaillierungsgrad hierzu veröffentlicht werden. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, kann die zuständige Behörde Daten, die im Zusammenhang mit dieser Satzung stehen, auch nachträglich von den Betreibern einfordern.

§12

Abwicklung der Zahlungen

(1) Abschläge/Teilzahlungen

Aufgrund eines bestandskräftigen vorläufigen Bewilligungsbescheides (§ 10 (3) lit. b) sind Abschläge/Teilzahlungen wie folgt zu gewähren:

- Zum 1. Mai des Bewilligungsjahres 50 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag.
- Zum 1. November des Bewilligungsjahres 50 % auf den voraussichtlichen Bewilligungsbetrag.

Die Zahlung erfolgt mittels Überweisung auf ein vom Betreiber mit Antragstellung anzugebendes Konto.

(2) Schlusszahlung bzw. Rückabwicklung

Nach Bestandskraft des endgültigen Bewilligungsbescheides (§ 10 (3) lit. c) erfolgt eine Schlusszahlung, soweit dem Betreiber nach der Schlussabrechnung noch Mittel zustehen; die Schlusszahlung wird nicht verzinst. Soweit der Betreiber nach der Schlussabrechnung aufgrund einer festgestellten Überkompensation eine Überzahlung erhalten hat, kann die zuständige Behörde diese mit künftigen (Abschlags-)Zahlungen verrechnen oder, binnen einer im endgültigen Bewilligungsbescheid zu bestimmenden Frist zurückfordern. Überzahlungen sind ab Ablauf dieser Frist bis zur Rückerstattung der Überzahlung mit einem Zinssatz von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB jährlich zu verzinsen.

Eine Verzinsung im Fall der Unterzahlung findet nicht statt.

§13

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt gemäß § 4 Abs. 3 GemO am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

**Anlage 3.1 zur allgemeinen Vorschrift der Stadt Pforzheim - Zeitfahrausweise des
Ausbildungsverkehrs**

Als Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gelten die folgenden aufgeführten Zeitfahrausweise im VPE-Tarif für Zwecke des Ausbildungsverkehrs; zum Stand des Inkrafttretens der Satzung im Abschnitt B 4.7.3, B 4.7.4 und C 10 der Tarifbestimmungen des VPE.

| | | | |
|---|--|---|--|
| Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs | B 4.7.3 Monatskarte für Schüler, Studenten und Auszubildende (Zone 2) | B 4.7.4 Schülermo- natskarten bei Bezug im Abonnement (Zone 2) | C 10 Studi-Ticket |
| Referenztarif | B 4.7.1 Monatskarte für Erwachsene (Zone 2) | Jahreskarte für Er- wachsene (Zone 2) | Jahreskarte für Er- wachsene (Zone 2) |

**Anlage 6.1 zur allgemeinen Vorschrift der Stadt Pforzheim - Rechnerischer Aus-
gleichsbetrag je Ticket und Monat (exkl. MwSt.)**

Als Ausgleich je Ticket werden bei der Berechnung des Nettoeffekts der Tarifiermäßigung die nachfolgend aufgeführten, maximalen Ausgleichsbeträge angesetzt.

Rechnerischer Ausgleichsbetrag je Ticket und Monat (ohne Umsatzsteuer):

| | | | |
|--|--|---|-------------------|
| | B 4.7.3 Monatskarte für Schüler, Studenten und Auszubildende (Zone 2) | B 4.7.4 Schülermo- natskarten bei Bezug im Abonnement (Zone 2) | C 10 Studi-Ticket |
| Maximaler Ausgleichs- betrag je Ticket und Monat | 9,40 Euro | 4,60 Euro | 31,87 Euro |