**Modul 2 / Anhang 2**

**2. Muster einer allgemeinen Vorschrift (§ 16 Abs. 1 und ggf. 4 ÖPNVG)**

a) Modell I (Landkreistag und Städtetag)

**Modell I:**

**Rabattierung der Ausbildungszeitkarten**

**Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr im Rahmen des Verbundtarifes XY**

**(Allgemeine Vorschrift)**

Aufgrund von § … hat der Kreistag/die Verbandsversammlung am … folgende Allgemeine Vorschrift als Satzung beschlossen:

**§ 1**

**Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

(1) Diese Allgemeine Vorschrift gilt für das Gebiet des Landkreises …1) (künftig: Landkreis) / Zweckverbandes XY soweit der in § 4 festgelegte Höchsttarif für den Ausbildungsverkehr Anwendung findet (künftig: Verbundgebiet).

(2) Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf den öffentlichen Personennahverkehr, der auf Grundlage einer PBefG-Liniengenehmigung gem. §§ 42, 43 PBefG in dem in Absatz 1 bestimmten Verbundgebiet durchgeführt wird oder durchgeführt werden soll (Linienverkehr).

(3) Vom Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ausgenommen ist der Schienen-personennahverkehr nach § 2 Absatz 5 AEG einschließlich Schienenersatzverkehren.

(4) Auszubildende im Sinne dieser Satzung sind:

*(Tarifvorschrift des Verbundtarifs angeben)*

**§ 2**

**Anwendung des Verbundtarifes**

(1) Innerhalb des Verbundgebietes nach § 1 Abs. 1 dürfen Personenverkehrsleistungen im ÖPNV nach § 1 Abs. 2 Abs. nur zum Tarif des Verkehrsverbundes XY (Verbundtarif) angeboten werden.

(2) Soweit mit Nachbarverbünden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der VO 1370/07 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des Verbundtarifes XY.

**§ 3**

**Grundlagen des Verbundtarifes**

(1) Alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im Verbundgebiet sind verpflichtet, sämtliche Verbundfahrausweise gegenseitig anzuerkennen.

(2) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrscheine des jeweiligen Nachbar-verbundes gem. den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

**§ 4**

**Tarifbildung und Tarifvorgaben**

(1) Die Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und die Preise der einzelnen Fahr-scheinarten werden durch *(Name des Verkehrsverbundes)* festgesetzt. Dabei sind die tariflichen Vorgaben dieser Satzung zu beachten.

(2) Der *(Name des Verkehrsverbundes)* stellt sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen des ÖPNV im Verbundgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif gewährleistet ist.

(3) Der Preis der Zeitkarten für Auszubildende beträgt X % der jeweils in ihrem Geltungsbereich identischen Zeitkarten für Jedermann.

**§ 5**

**Ausgleichsregelung**

(1) Der Landkreis/Zweckverband gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO 1370/07 einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die Tarifvorgaben gem. § 4 Abs. 3 entstehen.

(2) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt für die jeweiligen Linien, Teil- oder Gesamtnetze, die sich aus den Genehmigungs- und Vergabeverfahren nach dem PBefG ergeben. Der Berechnung liegt dabei die Zahl der auf der einzelnen Linie/dem einzelnen Linienbündel verkauften Zeitkarten bzw. der der einzelnen Linie bzw. dem Linienbündel nach den Bestimmungen des (Kooperations-, Gesellschaftervertrages etc., jeweilige Bestimmung einfügen) je Kalenderjahr zugewiesenen Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs zugrunde. Zur Vermeidung einer Überkompensation bleiben dabei zur Berücksichtigung des finanziellen Nettoeffektes 5 %7 der tatsächlich verkauften Zeitkarten unberücksichtigt. Je verkaufter/zugewiesener Zeitkarte beträgt der Ausgleich die Preisdifferenz nach § 4 Abs. 3.

(3) Wechselt innerhalb eines Kalenderjahres der Betreiber einer Linie/eines Linienbündels, so ist bei der Zuscheidung der Jahreskarten sicherzustellen, dass diese anteilig nach dem Anteil an Ka-lendertagen dem Alt- und Neubetreiber zugeschieden werden. Gleiches gilt für Monatskarten, wenn der Betreiberwechsel innerhalb eines Monats erfolgt.

(4) Die insgesamt zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel werden durch die vom Land Baden-Württemberg im Rahmen des G… zugewiesenen Ausgleichsmittel begrenzt. Soweit die Summe der errechneten Ausgleichsbeträge diese Mittel übersteigt, kann der Einzelanspruch des Unternehmens jeweils anteilig im Verhältnis zu Gesamtsumme aller Ausgleichsansprüche gekürzt werden.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7 Hiermit wird pauschal berücksichtigt, dass der rabattierte Preis zu einem höheren Absatz führt. Dieser Effekt ist im Land durchaus unterschiedlich zu bewerten. Im Ballungsraum bieten sich den Schülern häufiger Alternativen zur Nutzung des Busses an als im Ländlichen Raum, indem nahezu alle Schüler gezwungen sind, den ÖPNV zu nutzen. Je höher der Anteil der „captives“ ist, desto kleiner kann der Korrekturfaktor angesetzt werden.

**§ 6**

**Durchführungsvorschriften**

Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift richtet sich, soweit diese Vorschrift nichts anderes bestimmt, nach den Regelungen des Landesverwaltungs-verfahrensgesetzes und der für Zuwendungen geltenden gemeindehaushaltswirtschaftlichen Bestimmungen. Das Landratsamt/Der Zweckverband kann zur Ausführung dieser Satzung ergänzende Richtlinien erlassen und insbesondere die Verwendung von bestimmten Vordrucken vorschreiben.

**§ 7**

**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 VO (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 ab dem Jahr 2021 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 zwingende Voraussetzung für die Gewährung der im Rahmen dieser Satzung gewährten Ausgleichsleistungen.

(3) Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2018 in Kraft.

b) Modell II (Landkreistag und Städtetag)

**Modell II:**

**Rabattierung diverser Nutzergruppen**

**Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die hoheitliche Festsetzung von Höchsttarifen im Rahmen des Verbundtarifes XY
(Allgemeine Vorschrift)**

Aufgrund von § … ÖPNVG hat der Kreistag/die Verbandsversammlung am … folgende Allgemeine Vorschrift als Satzung beschlossen:

**§ 1**

**Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

(1) Diese Allgemeine Vorschrift gilt für das Gebiet des Landkreises … (künftig: **Landkreis**) / Zweckverbandes XY soweit der in § 4 festgelegte Höchsttarif für den Ausbildungsverkehr Anwendung findet (künftig: **Verbundgebiet**).

(2) Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf den öffentlichen Personennahverkehr, der auf Grundlage einer PBefG-Liniengenehmigung gem. §§ 42, 43 PBefG in dem in Absatz 1 bestimmten Verbundgebiet durchgeführt wird oder durchgeführt werden soll (Linienverkehr).

(3) Vom Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ausgenommen ist der Schienen-personennahverkehr nach § 2 Absatz 5 AEG einschließlich Schienenersatzverkehren.

(4) Auszubildende im Sinne dieser Satzung sind:

*(Tarifvorschrift des Verbundtarifs angeben)*

(5) Studierende im Sinne dieser Satzung sind:

*(Tarifvorschrift des Verbundtarifs angeben)*

(6) Senioren im Sinne dieser Satzung sind Menschen, die das 65. Lebensjahr vollendet haben.

(7) Kinder im Sinne dieser Satzung sind Menschen bis zur Vollendung des 14.Lebensjahres.

**§ 2**

**Anwendung des Verbundtarifes**

(1) Innerhalb des Verbundgebietes nach § 1 Abs. 1 dürfen Personenverkehrsleistungen im ÖPNV nach § 1 Abs. 2 Abs. nur zum Tarif des Verkehrsverbundes XY (Verbundtarif) angeboten werden.

(2) Soweit mit Nachbarverbünden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der VO 1370/07 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des Verbundtarifes XY.

**§ 3**

**Grundlagen des Verbundtarifes**

(1) Alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im Verbundgebiet sind verpflichtet, sämtliche Verbundfahrausweise gegenseitig anzuerkennen.

(2) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrscheine des jeweiligen Nachbarverbundes gem. den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

**§ 4**

**Tarifbildung und Tarifvorgaben**

(1) Die Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und die Preise der einzelnen Fahrscheinarten werden durch *(Name des Verkehrsverbundes)* festgesetzt. Dabei sind die tariflichen Vorgaben dieser Satzung zu beachten. Tarifbestimmungen und -änderungen bedürfen der vorherigen Zustimmung des Landkreises/Zweckverbandes.

(2) Der *(Name des Verkehrsverbundes)* stellt sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen des ÖPNV im Verbundgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif gewährleistet ist.

(3) Der Preis der Zeitkarten für Auszubildende beträgt X % der jeweils in ihrem Geltungsbereich identischen Zeitkarten für Jedermann.

(4) Studenten ist ein Semesterticket anzubieten, das verbundweit gilt und maximal X % der vergleichbaren verbundweit gültigen Jedermannkarte kosten darf.

(5) Der Preis von Zeitkarten für Senioren beträgt maximal X % der jeweils in ihrem Geltungsbereich identischen Zeitkarten für Jedermann.

(6) Einzelfahrscheine und Tageskarten für Kinder sind zu 50 % des Erwachsenenpreises anzubieten.

(7) Inhaber preisstufenabhängiger Zeitkarten für Auszubildende können an schulfreien Tagen und an Schultagen ab 14.00 Uhr alle Verkehrsleistungen des Verbundes unbeschränkt nutzen.

**§ 5**

**Ausgleichsregelung**

(1) Der Landkreis/Zweckverband gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO 1370/07 einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die Tarifvorgaben gem.

§ 4 Abs. 3 und 4 entstehen.

(2) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt für die jeweiligen Linien, Teil- oder Gesamtnetze, die sich aus den Genehmigungs- und Vergabeverfahren nach dem PBefG ergeben. Der Berechnung liegt dabei die Zahl der auf der einzelnen Linie/dem einzelnen Linienbündel verkauften Zeitkarten bzw. die Zahl der der einzelnen Linie bzw. dem Linienbündel nach den Bestimmungen des *(Kooperations-, Gesellschaftervertrages etc., jeweilige Bestimmung einfügen)* je Kalenderjahr zugewiesenen Fahrscheinen zugrunde. Zur Vermeidung einer Überkompensation bleiben dabei zur Berücksichtigung des finanziellen Nettoeffektes 5 % der tatsächlich verkauften Zeitkarten des Ausbildungstarifes sowie 10 % der tatsächlich verkauften übrigen Fahrscheine unberücksichtigt8. Je verkauftem/zugewiesenem Fahrschein bzw. Zeitkarte beträgt der Ausgleich die Preisdifferenz nach § 4 Abs. 3ff zwischen Jedermannkarte und rabattierter Karte.

(3) Wechselt innerhalb eines Kalenderjahres der Betreiber einer Linie/eines Linienbündels, so ist bei der Zuscheidung der Jahreskarten sicherzustellen, dass diese anteilig nach dem Anteil an Kalendertagen dem Alt- und Neubetreiber zugeschieden werden. Gleiches gilt für Monatskarten, wenn der Betreiberwechsel innerhalb eines Monats erfolgt.

(5) Als Ausgleich für die Freizeitregelung gem. § 4 Abs. 7 erhält jede Linie/jedes Linienbündel pro zugeteilter Zeitkarte im Ausbildungsverkehr einen Ausgleich in Höhe von 4 verbundweit gültigen Tageskarten9.

(4) Die insgesamt zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel werden durch die vom Land Baden-Württemberg im Rahmen des G … zugewiesenen Ausgleichsmittel begrenzt. Soweit die Summe der errechneten Ausgleichsbeträge diese Mittel übersteigt, ist zunächst der Vollausgleich der Rabattierung der Ausbildungszeitkarten nach § 4 Abs. 3 zu gewährleisten. Ist auch dies nicht möglich, wird der Einzelanspruch der Unternehmen auf Ausgleich der Rabattierung nach § 4 Abs. 3 jeweils anteilig im Verhältnis zu Gesamtsumme aller Ausgleichsansprüche gekürzt. Kann aus den zur Verfügung gestellten Gesamtmitteln die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten gem. § 4 Abs. 3 voll ausgeglichen werden, nicht aber die anderweitigen Tarifvorgaben, so wird der Einzelanspruch der Unternehmen auf Ausgleich der anderweitigen Tarifvorgaben jeweils anteilig im Verhältnis zu Gesamtsumme aller Ausgleichsansprüche gekürzt.

**§ 6**

**Durchführungsvorschriften**

Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift richtet sich, soweit diese Vorschrift nichts anderes bestimmt, nach den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes und der für Zuwendungen geltenden gemeindehaushaltswirtschaftlichen Bestimmungen. Das Landratsamt/Der Zweckverband kann zur Ausführung dieser Satzung ergänzende Richtlinien erlassen und insbesondere die Verwendung von bestimmten Vordrucken vorschreiben.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

8 Hiermit wird pauschal berücksichtigt, dass der rabattierte Preis zu einem höheren Absatz führt. Schüler haben in der Regel keine Mobilitätsalternative zum ÖPNV und reagieren damit nur gering auf die Preisgestaltung (sog. „captives“). Daher ist für Schüler eine geringere Quote zur Berücksichtigung des Mengeneffektes zulässig als für die übrigen Kunden. Im Ballungsraum bieten sich den Schülern häufiger Alternativen zur Nutzung des Busses an als im Ländlichen Raum, indem nahezu alle Schüler gezwungen sind, den ÖPNV zu nutzen. Je höher der Anteil der „captives“ ist, desto kleiner kann der Korrekturfaktor angesetzt werden.

9 Es wird pauschal unterstellt, dass jeder Schüler einmal am Wochenende verbundweit die Karte neben dem Schulverkehr nutzt. Gibt es im Verbund keine Tageskarte, kann der Ausgleich auch anders festgesetzt werden, beispielswiese durch den Preis von verbundweit 8 Enzelfahrscheinen. Es können selbstverständlich auch häufigere Fahrten des Freizeitverkehrs angenommen werden. Je mehr Freizeitnutzen unterstellt wird, desto größer wird beihilferechtlich der Druck, konkrete Nachweise für dieses Nutzerverhalten vorzulegen.

**§ 7**

**Veröffentlichung, Datenlieferung und Inkrafttreten**

(1) Die Daten von Verkehrsunternehmen, die Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift erhalten, können in den Grenzen der Berichtspflicht des Aufgabenträgers gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (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 ab dem Jahr 2021 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 zwingende Voraussetzung für die Gewährung der im Rahmen dieser Satzung gewährten Ausgleichsleistungen.

(3) Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2018 in Kraft.

c) Modell III (Landkreistag und Städtetag)

**Modell :**

**Rabattierung diverser Nutzergruppen**

**Satzung gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über den Verbundtarif XY**

**(Allgemeine Vorschrift)**

Aufgrund von § … ÖPNVG hat der Kreistag/die Verbandsversammlung am … folgende Allgemeine Vorschrift als Satzung beschlossen:

**§ 1**

**Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

(1) Diese Allgemeine Vorschrift gilt für das Gebiet des Landkreises … (künftig: **Landkreis**) / Zweckverbandes XY soweit der in § 4 festgelegte Höchsttarif für den Ausbildungsverkehr Anwendung findet (künftig: **Verbundgebiet**).

(2) Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf den öffentlichen Personennahverkehr, der auf Grundlage einer PBefG-Liniengenehmigung gem. §§ 42, 43 PBefG in dem in Absatz 1 bestimmten Verbundgebiet durchgeführt wird oder durchgeführt werden soll (Linienverkehr).

(3) Vom Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ausgenommen ist der Schienenpersonen-nahverkehr nach § 2 Absatz 5 AEG einschließlich Schienenersatzverkehren.

(4) Auszubildende im Sinne dieser Satzung sind:

*(Tarifvorschrift des Verbundtarifs angeben)*

**§ 2**

**Anwendung des Verbundtarifes**

(1) Innerhalb des Verbundgebietes nach § 1 Abs. 1 dürfen Personenverkehrsleistungen im ÖPNV nach § 1 Abs. 2 Abs. nur zum Tarif des Verkehrsverbundes *XY* (Verbundtarif) angeboten werden.

(2) Soweit mit Nachbarverbünden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der VO 1370/07 tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des Verbundtarifes XY.

**§ 3**

**Grundlagen des Verbundtarifes**

(1) Alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im Verbundgebiet sind verpflichtet, sämtliche Verbund-fahrausweise gegenseitig anzuerkennen.

(2) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrscheine des jeweiligen Nachbar-verbundes gem. den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

**§ 4**

**Tarifbildung und Tarifvorgaben**

(1) Die Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und die Preise der einzelnen Fahrscheinarten ergeben sich aus der in Anlage 1 beigefügten Tariftabelle. Änderungen der Anlage 1 erfolgen durch den Kreistag/die Verbandsversammlung10.

(2) Der *(Name des Verkehrsverbundes)* stellt sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen des ÖPNV im Verbundgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif gewährleistet ist.

**§ 5**

**Ausgleichsregelung**

(1) Der Landkreis/Zweckverband gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO 1370/07 einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die Tarifvorgaben gem. § 4 Abs. 1 entstehen. Die insgesamt zur Verfügung stehende Ausgleichssumme ergibt sich aus den Zuweisungen des Landes gem. § … ÖPNVG.

(2) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt für die jeweiligen Linien, Teil- oder Gesamtnetze, die sich aus den Genehmigungs- und Vergabeverfahren nach dem PBefG ergeben. Das Ausgleichsverfahren erfolgt dabei zweistufig. Zunächst erfolgt der Ausgleich der sich aus Anlage 1 ergebenden Preisdifferenz zwischen Ausbildungszeitkarten und den entsprechenden Zeitkarten des Jedermanntarifes. Die Grundlage hierzu bildet die Zahl der auf der einzelnen Linie/dem einzelnen Linienbündel verkauften Zeitkarten bzw. die Zahl der der einzelnen Linie bzw. dem Linienbündel nach den Bestimmungen des (Kooperations-, Gesellschaftervertrages etc., jeweilige Bestimmung einfügen) je Kalenderjahr zugewiesenen Zeitkarten des Ausbildungs-verkehrs. Zur Vermeidung einer Überkompensation bleiben dabei zur Berücksichtigung des finanziellen Nettoeffektes 5 % der tatsächlich verkauften Zeitkarten unberücksichtigt11. Anschließend wird die verbleibende Ausgleichssumme nach den Anteilen der jeweiligen Linie/des jeweiligen Linienbündels an den beförderten Personen12 des Gesamtverbundes quotal aufgeteilt.

(3) Wechselt innerhalb eines Kalenderjahres der Betreiber einer Linie/eines Linienbündels, so ist bei der Zuscheidung der Jahreskarten sicherzustellen, dass diese anteilig nach dem Anteil an Kalendertagen dem Alt- und Neubetreiber zugeschieden werden. Gleiches gilt für Monatskarten, wenn der Betreiberwechsel innerhalb eines Monats erfolgt.

(4) Die insgesamt zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel werden durch die vom Land Baden-Württemberg im Rahmen des G… zugewiesenen Ausgleichsmittel begrenzt. Soweit diese Summe der errechneten Ausgleichsbeträge für einen Vollausgleich der Rabattierung der Aus-bildungszeitkarten nicht ausreicht, wird der Einzelanspruch des Unternehmens jeweils anteilig im Verhältnis zu Gesamtsumme aller Ausgleichsansprüche gekürzt.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10 Oder andere Gremien des Aufgabenträgers/Zweckverbandes. VDV und WBO halten es nicht für nötig, dass die Aufgabenträger über die Höhe des Verbundtarifes hoheitlich entscheiden. Für Städtetag und Landkreistag stellt der Verbundtarif in Gänze jedoch nur dann eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung da, wenn das Letztentscheidungsrecht über den Tarif beim Aufgabenträger liegt.

11 Hiermit wird pauschal berücksichtigt, dass der rabattierte Preis zu einem höheren Absatz führt. Dieser Effekt ist im Land durchaus unterschiedlich zu bewerten. Im Ballungsraum bieten sich den Schülern häufiger Alternativen zur Nutzung des Busses an als im Ländlichen Raum, indem nahezu alle Schüler gezwungen sind, den ÖPNV zu nutzen. Je höher der Anteil der „aktives“ ist, desto kleiner kann der Korrekturfaktor angesetzt werden.

12 Als Verteilungsparameter können auch andere Kennzahlen gewählt werden, beispielsweise Personen- oder Fahrplankilometer, Platzkilometer usw.

**§ 6**

**Durchführungsvorschriften**

Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift richtet sich, soweit diese Vorschrift nichts anderes bestimmt, nach den Regelungen des Landesverwaltungs-verfahrensgesetzes und der für Zuwendungen geltenden gemeindehaushaltswirtschaftlichen Bestimmungen. Das Landratsamt/Der Zweckverband kann zur Ausführung dieser Satzung ergänzende Richtlinien erlassen und insbesondere die Verwendung von bestimmten Vordrucken vorschreiben.

**§ 7**

**Veröffentlichung, Datenlieferung und Inkrafttreten**

(1) Die Daten von Verkehrsunternehmen, die Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift erhalten, können in den Grenzen der Berichtspflicht des Aufgabenträgers gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (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 ab dem Jahr 2021 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 zwingende Voraussetzung für die Gewährung der im Rahmen dieser Satzung gewährten Ausgleichsleistungen.

(3) Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2018 in Kraft.

d) Modell IV (WBO)

**Modell WBO:**

**Rabattierung diverser Nutzergruppen**

**Gemeinsame Richtlinie/Satzung**

**der Landkreise … und der Stadt …**

**über die Festsetzung der Tarife für die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs für den …**

**als Höchsttarif**

**Vorbemerkung**

Das Land hat § 45a PBefG durch eine landesrechtliche Nachfolgeregelung in Gestalt der §§ 15–18 ÖPNVG BW ersetzt. Der Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Ausbildungsverkehr liegt ab dem 01.01.2017 in der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung der Stadt- und Landkreise.

**1. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, geografischer Geltungsbereich**

Die Absenkung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im … Gemeinschaftstarif beträgt ab 01.01.2017 …%, und ab 01.01.2021 mindestens 25%, jeweils verglichen mit dem Referenztarif.

Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Verbundgebiet des … gemäß Anlage 1. Soweit mit benachbarten Verkehrs- und Tarifverbünden oder Tarifgemeinschaften tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr bestehen, sind diese ebenfalls Bestandteil des … Gemeinschaftstarifs.

**2. Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs**

Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs sind die folgenden Fahrausweisgattungen:

…

Die Berechtigung zum Erwerb von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im … richtet sich nach den Tarifanwendungsbestimmungen des … . Diese können von der … nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde(n) geändert werden.

**3. Ausgleichsanspruch**

Unternehmen, welche auf ihren Verkehren gemäß Ziff. 1 Buchst. a) den Höchsttarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß Ziff. 2 anwenden, haben Anspruch auf den Ausgleich des finanziellen Nettoeffekts gemäß Ziff. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Parameter, anhand deren die Ausgleichsleistungen berechnet werden, werden wie folgt aufgestellt:

**3.1. Berechnung des Ausgleichs**

Ausgeglichen wird die Differenz zwischen den Ist-Einnahmen (3.2.) und den Soll-Einnahmen (3.3.).

**3.2. Ist-Einnahmen**

Die Ist-Einnahmen sind die Einnahmen des Unternehmens aus dem Verkauf des … Gemeinschaftstarifs gemäß der Jahresabrechnung des … . Sie setzen sich zusammen aus den Einnahmen aus dem Verkauf der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß Ziff. 2 und den übrigen Einnahmen aus dem Verkauf des … Gemeinschaftstarifs (Jedermann-Tarifeinnahmen).

**3.3. Soll-Einnahmen**

Die Soll-Einnahmen sind die Summe von Ist-Einnahmen und Ausgleichsleistungen. Die Ausgleichsleistungen setzen sich zusammen aus einem Basisausgleich (3.3.1.) und Ergänzungsausgleichen (3.3.2.):

**3.3.1. Basisausgleich**

 Für die Berechnung des Basisausgleichs gilt die Formel:

 Basisausgleich = AnzahlFAAV \* ErmäßigungFAAV \* FaktorVZ \* FaktorSZ \* FaktorErg

 Grundlage der Berechnung des Basisausgleichs ist das Produkt der Anzahl der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (AnzahlFAAV) und der Ermäßigung gegenüber dem Referenztarif gemäß Ziff. 2.3 (ErmäßigungFAAV), getrennt berechnet nach Fahrausweisarten und ggf. Preisstufen (Absenkungsbetrag).

 Ganzjährig nutzbare Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im Abonnement sind nur im Verhältnis der bezahlten Monate zu 12 Monaten anzusetzen.

 Die Ermäßigung ist anhand eines Vergleichs mit der Jedermann-Monatskarte (Referenztarif) zu ermitteln. Abonnement- und sonstige Vergünstigungen beim Erwerb des Jedermann-Monatskarte sind nicht in die Berechnung einzustellen.

 Der Absenkungsbetrag ist um folgende Faktoren zu erhöhen:

**3.3.1.1. Faktor Verbund- und Reiseweitenzuschlag (FaktorVRZ)**

Im … besteht ein von mehreren Unternehmern gebildetes zusammenhängendes Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten. Es wird je beförderte Person nur ein Fahrausweis ausgegeben. Zum Ausgleich der damit verbundenen Durchtarifierungsverluste und zum Ausgleich eines niedrigeren oder höheren Aufwands durch niedrigere oder höhere durchschnittliche Reiseweiten ist der Basisausgleich wie folgt zu erhöhen, wobei aus Gründen des Umweltschutzes auch der höhere Aufwand beim Einsatz von alternativen Antriebsarten zu berücksichtigen ist:

0,83 bei Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit einer Ø Reiseweite bis 6,25 km betreiben;

0,90 bei Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit einer Ø Reiseweite bis 6,25 km mit Fahrzeugen mit elektrischem oder Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb betreiben;

1,10 bei Unternehmen, die überwiegend Überlandlinienverkehr in mindestens fünf Stadt- oder Landkreisen flächenhaft betreiben und dabei mindestens 25 vom Hundert der Verkehrsleistungen als Auftragsverkehr durchführen lassen, oder dem die Betriebsführung von jenem übertragen ist oder wird;

1,21 bei Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit einer Ø Reiseweite ab 6,26 km oder Überlandlinienverkehr mit einer Reiseweite Ø bis 10,0 km betreiben;

1,32 bei Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit einer Ø Reiseweite ab 6,26 km mit Fahrzeugen mit elektrischem oder Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb betreiben;

1,82 bei Unternehmen, die überwiegend Überlandlinienverkehr mit einer Ø Reiseweite bis 15,0 km betreiben; und

2,42 bei Unternehmen, die überwiegend Überlandlinienverkehr mit einer Ø Reiseweite ab 15,1 km betreiben.

 Der Nachweis einer höheren Reiseweite erfolgt entsprechend § 3 Abs. 5 Satz 3 PBefAusglV (z.B. durch Daten aus dem Schülerlistenverfahren).

**3.3.1.2. Faktor Schülerzahlen (FaktorSZ)**

 Im … ist seit Beginn der Pauschalierung der Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG im Jahr 2006 bei einigen Unternehmen die Anzahl der Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs leicht zurückgegangen. Eine entsprechende unternehmens-individuelle Erhöhung der Beförderungsentgelte war im … genauso wenig möglich wie eine entsprechende Reduzierung der Betriebskosten. Daher stellt der unternehmensindividuelle Rückgang der Anzahl der Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs einen verbundbedingten Nachteil dar, der einer allgemeinen Vorschrift und einem Ausgleich nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370 zugänglich ist.

 Der FaktorSZ wird wie folgt berechnet:

FaktorSZ = AnzahlFAAV(2005) / AnzahlFAAV(2016)

**3.3.1.3. Faktor Ergiebigkeit des Jedermann-Tarifs (FaktorErg)**

 Aus der Vorgabe eines Höchsttarifs für Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs folgt nach der einschlägigen Rechtsprechung eine verfassungsrechtlich abgesicherte (Art. 12 Abs. 1 GG) Ausgleichspflicht des Staates für die Indienstnahme von Unternehmen zu sozialen Zwecken. Diese staatliche Ausgleichspflicht ist allerdings nicht unbegrenzt. Das BVerwG (Beschluss vom 17.01.2003 – 5 B 261/02 –, Rz. 10) sieht den Unternehmer als verpflichtet an, Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr auch durch eine „interne Subventionierung“ mit den (Mehr-)Einnahmen des Jedermannverkehrs zu begegnen. Dies kann wirksam jedoch nur in Ballungsräumen und verstädterten Bereichen gelingen, in denen das Verhältnis von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs und Zeitfahrausweisen des Jedermannverkehrs im Verhältnis 1:2 steht. Im … beträgt dieses Verhältnis 1:J, das Maß der internen Subventionierung beträgt xy%.

 Der FaktorErg wird wie folgt berechnet:

FaktorErg = 1/J \* 0,xy

**3.3.2. Ergänzungsausgleiche**

Die Soll-Kosten ermäßigen oder erhöhen sich um folgenden Ausgleichsbedarf:

**3.3.2.1. Höherer Umsteigeranteil**

 Für die Zwecke dieser allgemeinen Vorschrift wird davon ausgegangen, dass dem wirtschaftlichen Nachteil aus dem Umsteigeranteil der Fahrgäste ein Durch-schnittswert von 10 v.H. des Absenkungsbetrags zugrunde zu legen ist.

 Wird nachgewiesen, dass von dem Durchschnittswert für den Umsteigeranteil um 10 v.H. um mehr als 25 vom Hundert abgewichen wird, sind der Berechnung des Ausgleichsbetrags die nachgewiesenen Werte zugrunde zu legen. Die Abweichungen von dem Durchschnittswert (x) für die Erhöhung der Umsteiger sind durch Verkehrszählung oder in anderer geeigneter Weise nachzuweisen.

 Der zusätzliche Ausgleich wird nach der folgenden Formel berechnet:

korrigierte Soll-Einnahmen =
(1,1+x) bzw. (1,21+x) \* Soll-Einnahmen Basisbaustein

**3.3.2.2. Freizeitnutzen der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs**

 Im … haben die Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach Maßgabe der Tarifanwendungsbestimmungen des … Netzwirkung außerhalb der Zeiten des Ausbildungsverkehrs. Den damit verbundenen zusätzlichen Nutzungen der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs stehen keine Mehreinnahmen gegenüber.

 Der zusätzliche Ausgleich wird nach der folgenden Formel berechnet:

Ausgleichsleistung Freizeitnutzen =

Ø Anzahl der Fahrten/Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs außerhalb des

Ausbildungsverkehrs (Gesamtverbund)

\* Anzahl Auszubildendenkarten

\* Preis Einzelfahrausweis ermäßigt

**3.3.2.3. Unterbliebene/nicht realisierte Tarifanpassungen („Bugwelle“)**

 Im … haben wegen des schwierigen Marktumfelds der Kunden, welches vor allem durch ein flexibilisiertes Nachfrageverhalten nach zu hohen Tarifanpassungen – gerade auch im Bereich der Auszubildenden – gekennzeichnet ist, nicht in jedem Jahr die betrieblichen Kostensteigerungen bei den Verbundverkehrsunternehmen 1:1 in Anpassungen der Beförderungsentgelte des Gemeinschaftstarifs umgesetzt werden können. Hierdurch ist eine „Bugwelle“ nicht an den Markt weitergegebener Kostensteigerungen aufgelaufen.

 Der daraus resultierende zusätzliche Ausgleich wird nach der folgenden Formel berechnet:

Ausgleichsleistung „Bugwelle“ =

(1+(nachgewiesene Kostensteigerungen im Verbund [%]

– erzielte Mehreinnahmen im Verbund [%]))

\* Einnahmen des Ausbildungsverkehrs

**4. Durchführungsvorschriften**

**4.1. Zuscheidung von Fahrausweisen und Zuweisung von Einnahmen des Ausbildungsverkehrs**

 Die Zuscheidung von Fahrausweisen und Zuweisung von Einnahmen des Ausbildungsverkehrs an die einzelnen Unternehmen im … richtet sich nach dem Einnahmeaufteilungsvertrag für den … . Die Durchführungsvorschriften im Einnahmeaufteilungsvertrag zur Zuscheidung von Fahrausweisen des Ausbildungsverkehrs können ohne die Zustimmung der Landkreise … und der Stadt … nicht geändert werden. Die zuständigen Behörden beschließen über die Zustimmung mit einfacher Mehrheit. Jede zuständige Behörde hat hierbei eine Stimme.

**4.2. Trennungsrechnung**

 Unternehmen, welche Ausgleichsleistungen nach Ziff. 3. erhalten und auch anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des … Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Ziff. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.

**4.3. Regelungen zur Vermeidung der Überkompensation**

**4.3.1. Deckelung der Soll-Einnahmen**

 Die Soll-Einnahmen sind gedeckelt auf den Betrag der Basiseinnahmen des Unternehmens abzüglich sämtlicher nicht von dieser allgemeinen Vorschrift umfassten Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, gleich aus welchem Rechtsgrund, auf die das Unternehmen einen Rechtsanspruch hat oder bei rechtzeitiger Geltendmachung gehabt hätte, und abzüglich von Deckungsfehlbeträgen, welche nicht aus der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen resultieren.

**4.3.2. Finanzieller Nettoeffekt**

 Unternehmen, welche einen Ausgleich nach Ziff. 3. erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Hierzu legen sie der … (Alternativ: den jeweils betroffenen zuständigen Behörden) alle zwei Jahre eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, der zufolge sämtliche Regeln des Anhangs eingehalten werden. Die Angemessenheit des Gewinns ist zu begründen, wenn die Kapitalrendite den relevanten Swap-Satz zuzüglich eines Aufschlags von 100 Basispunkten übersteigt. Hierzu kann auf ein Gutachten eines geeigneten Sachverständigen zu den im ÖPNV in … unter vergleichbaren Bedingungen erzielten üblichen und angemessenen Gewinnen Bezug genommen werden. Die Datenbasis eines solchen Gutachtens darf zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens nicht älter als vier Jahre alt sein.

**4.3.3. Anreizsysteme**

 Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich daraus, dass die Unternehmen das überwiegende Marktrisiko tragen und keine Ansprüche auf einen Verlustausgleich im Nachhinein haben.

 Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich aus dem Kooperationsvertrag mit der …/ der Anlage … zu dieser allgemeinen Vorschrift.

**4.3.4. Erstattung einer Überkompensation**

 Die Erstattung einer festgestellten Überkompensation und deren Verzinsung richtet sich nach der Bekanntmachung der Europäischen Kommission vom 15.11.2007 (ABlEU Nr. C 272/4).

**4.3.5. Gesamtbericht**

 Die Veröffentlichung des Gesamtberichts gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt durch \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

**5. Verfahren zur Gewährung des Ausgleichs**

**5.1. Ausgleichsgewährende Stelle**

 Ein Ausgleich nach Ziff. 3 wird von der … auf der Grundlage der jeweiligen Jahresabrechnung im … bis zum … des Folgejahres gewährt.

 Die Erfüllung der Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des jeweiligen FaktorVRZ gemäß Ziff. 3.3.1.1. ist durch einen Steuerberater oder einen Wirtschaftsprüfer des Unternehmens, der anzusetzende FaktorSZ ist von der … zu bescheinigen. Bestehen Zweifel an der Richtigkeit der Angaben, kann die … weitere Nachweise verlangen.

**5.2. Vorauszahlungen**

 Die Unternehmen erhalten auf den Ausgleichsbetrag für das laufende Kalenderjahr Vorauszahlungen in Höhe von insgesamt 80 v.H. des zuletzt (für das Jahr 2017 auf der Grundlage von § 45a PBefG) für ein Jahr festgesetzten Ausgleichsbetrages; sie werden je zur Hälfte bis zum 15. Juli und bis zum 15. November geleistet.

**5.3. Änderung der Voraussetzungen**

 Jede Änderung der Tatsachen, die der Berechnung des Ausgleichs nach Ziff. 3 zu Grunde liegen, ist unverzüglich der \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ anzuzeigen.

**Erläuterungen zum Modell IV**

Bei einem reinen Preis-Preis-Ausgleichsverfahren ist es ständige Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass den Verkehrsunternehmen eine Überkompensation gewährt wird. Abgestellt werden muss zusätzlich auch auf die Kosten für die Durchführung der in Rede stehenden Verkehre.13

Diese Auffassung der Europäischen Kommission findet sich auch in der Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße wieder14. Sowohl in Ziff. 2.4.2. Absatz 2 als auch in Ziff. 2.4.7. Absatz 2 stellt die Europäische Kommission auch in Bezug auf eine allgemeine Vorschrift auf die tatsächlichen Nettokosten ab.

Daher muss bei der Gewährung eines Ausgleichs für rabattierte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr auf die Nettokosten abgestellt werden, die bei den Unternehmen für die in Rede stehenden Verkehre entstehen. Vorausgesetzt, dass eine Überkompensationskontrolle stattfindet, können dies die Ist-Kosten, die kalkulatorischen Kosten (so im rheinland-pfälzischen LAGV) oder auch Kostensätze sein.

Mit letzteren arbeitet das Model IV des WBO. Auf die vier konkreten Kritikpunkte ist zu erwidern:

**1.** Die 7 verschiedenen unternehmensindividuellen Faktoren folgen der Erkenntnis, dass die Kosten im ÖPNV allgemein von Einflussfaktoren wie Personalkosten, Größe und Alter des eingesetzten Fahrzeugs und Subunternehmerquote abhängen, und dass die Kosten der Beförderung eines Fahrgasts auch von der Länge der Beförderungsstrecke abhängen. Die Begrifflichkeit folgt der Kostensatzverordnung des Landes Baden-Württemberg. Sie kann also vor Ort angepasst werden. Die Faktoren müssen ohnehin nach Anzahl und Spreizung den lokalen Gegebenheiten angepasst werden.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

13 So Europäische Kommission, Entscheidung vom 22.01.2014, C(2014) 133 cor., Staatliche Beihilfe SA.34155 (2013/N) (ex 2011/PN) – Deutschland – Landesgesetz des Landes Rheinland-Pfalz über den Ausgleich von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Ausbildungsverkehr, Rn. 52; ebenso Entscheidung der Kommission in der Sache N 332/2008 – Ausgleich für Busfernverkehrsbetreiber für die bestimmten Fahrgastkategorien gewährten Ermäßigungen im Busfernverkehr, ABlEU Nr. C46/8 vom 25.02.2009, Erwägungsgrund 35.

14 ABlEU Nr. C/92/1 vom 29.03.2014.

**2.** Der Faktor „Schülerzahlen“ beruht auf der Erwägung, dass ein Unternehmen mit zurückgehenden Schülerzahlen als Reaktion hierauf seine Beförderungsentgelte maßvoll angepasst hätte – die Kosten bleiben ja meist gleich hoch. In einem Verbund ist dies unternehmensindividuell jedoch nicht möglich. Folglich gehört auch die unterbliebene Tarifanpassung zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Anwendung des Verbundtarifs, und ist sie einem zusätzlichen Ausgleich zugänglich.

**3.** Der Faktor „Ergiebigkeit des Jedermann-Tarifes“ beruht auf der Erwägung, dass ein Unternehmen mit einem höheren Jedermann-Fahrgastanteil zurückgehende Schülerzahlen leichter wirtschaftlich ausgleichen kann als ein Unternehmen mit einem niedrigen Jedermann-Fahrgastanteil. In der Wirkung entspricht dies einer unterbliebenen Tarifanpassung (siehe Ziff. 2).

**4.** Der Faktor „unterbliebene/nicht realisierte Tarifanpassung („Bugwelle“) ist nur eine Alternative zu 2. und 3. Auch insoweit kann eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung infolge der Anwendung des Verbundtarifes vorliegen.