

## **Satzung**

### **über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr und zusätzlichen rabattierten Tarifprodukten vom**

Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) und § 16 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) hat der Gemeinderat der Stadt Ulm am folgende Satzung als Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen:

#### **§ 1**

##### **Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

- (1) Diese Allgemeine Vorschrift gilt für das Gebiet des Stadtkreises Ulm, soweit der in § 4 festgelegte Höchsttarif für den Ausbildungsverkehr des Verkehrsverbundes Donau-Iller-Nahverkehrsverbund Gesellschaft mbH (nachfolgend als Verkehrsverbund DING bezeichnet) Anwendung findet. Sie umfasst auch Haustarife.
- (2) Mit dieser Allgemeinen Vorschrift wird eine einheitliche Rabattierung in den Landkreisen Alb-Donau-Kreis, Biberach und im Stadtkreis Ulm für den Ausbildungsverkehr nach § 17 ÖPNVG, das JugendticketBW, das D-Ticket JugendBW und das Deutschlandticket im Verbundgebiet DING hergestellt. Die Aufgabenträger stellen sicher, dass eine Änderung nur einheitlich erfolgt.
- (3) Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf den öffentlichen Personennahverkehr, der auf Grundlage einer Liniengenehmigung, die gemäß §§ 42 und 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in dem in Abs. 1 bestimmten Verbundgebiet erteilt worden ist, durchgeführt wird oder durchgeführt werden soll (Linienverkehr).
- (4) Vom Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ausgenommen ist der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 AEG, einschließlich des Schienenersatzverkehrs.
- (5) Auszubildende im Sinne dieser Satzung sind Personen gemäß Ziffer 4.5.1 ff und Ziffer 4.5.10 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes DING, Stand 01.05.2023. Im Zweifel gilt § 1 PBefAusglV.

#### **§ 2**

##### **Anwendung des Verbundtarifes**

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

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

### **§ 3**

#### **Grundlagen des Verbundtarifes**

- (1) Alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im Verbundgebiet DING sind verpflichtet, sämtliche Verbundfahrausweise gegenseitig anzuerkennen.
- (2) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrscheine gemäß den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.

### **§ 4**

#### **Tarifbildung und Tarifvorgaben**

- (1) Die Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und die Preise der einzelnen Fahr-scheinarten werden durch den Verkehrsverbund DING festgesetzt. Dabei sind die tariflichen Vorgaben dieser Allgemeinen Vorschrift zu beachten. Satz 2 erstreckt sich entsprechend auch auf Haustarife.
- (2) Der Verkehrsverbund DING stellt sicher, dass eine diskriminierungsfreie Teilnahme aller Verkehrsunternehmen, die Leistungen des ÖPNV im Verbundgebiet erbringen wollen, am Verbundtarif und an der Einnahmeaufteilung gewährleistet ist.
- (3) Der Preis der Zeitkarten für Auszubildende (Ziffer 4.5.1, 4.5.8 und 4.5.10 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023) beträgt 75 % der jeweils entsprechenden Zeitkarten für Jedermann (tarifliches Abspannverhältnis).
- (4) Der Verkaufspreis für das JugendticketBW (Ziffer 4.5.12 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023) beträgt zur Einführung 365 Euro pro Jahr. Der Preis gilt für alle Bezugsberechtigten gleichermaßen. Eine Weiterentwicklung des Verkaufspreises erfolgt im Rahmen des Evaluationsprozesses der Förderbestimmungen des Landes zum JugendticketBW bzw. im Rahmen der Überführung des Förderprogramms in eine gesetzliche Regelung. Das landesweit gültige JugendticketBW ist ausschließlich als Jahres-Abo ausgestaltet, in das jederzeit eingestiegen werden kann.
- (5) Der Verkaufspreis für das Deutschlandticket (Ziffer 4.5.11 der Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds DING, Stand 01.05.2023) beträgt zur Einführung 49 Euro pro Monat bei monatlicher Zahlung bzw. 588 Euro im Jahr. Der Verkaufspreis kann im Rahmen einer bundesweit einheitlichen Tarifabstimmung fortgeschrieben werden. Weitere Anforderungen zur Bezugs- und Nutzungsberechtigung, zur Ticketgültigkeit und des Ticketpreises sowie zur Anerkennung in anderen Verbänden (landesweite Gültigkeit) ergeben sich aus den jeweils aktuellen Tarifbestimmungen des Verkehrsverbunds (Aufgrund, von ab 2024 evtl. ergänzenden Regelwerke zur Fortsetzung des Deutschlandtickets, wird auf eine tiefergreifende und detaillierte Beschreibung der Parameter zum Deutschlandticket verzichtet).

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

- (1) Die Stadt Ulm gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen Ausgleich (Netto) für die ungedeckten Kosten, die durch die Tarifvorgaben gemäß § 4 dieser Allgemeinen Vorschrift entstehen.
- (2) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt je Tarifprodukt (Höchsttarif) gemäß § 4 für die jeweiligen Linien und Linienbündel, die sich aus den Genehmigungs- und Vergabeverfahren nach dem PBefG ergeben.
- (3) Den Berechnungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen liegen die jeweiligen Erlöse der einzelnen Höchsttarifvorgaben gemäß § 4 und die Fahrgeldeinnahmen gemäß Einnahmenaufteilungsvertrag zu Grunde.
- (4) Gemäß des Einnahmenaufteilungsvertrags gehören zur Aufteilungsmasse Bruttofahrgeldeinnahmen aus Fahrausweisen (im Verbund anerkannte und gültige Tarife), aus Übergangstarifen und aus Zuscheidungen für die Anerkennung von nicht nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen. Sollten darüberhinausgehend von den Unternehmen Zeitkarten im Ausbildungsverkehr, insbesondere im Rahmen eines genehmigten Haustarifs ausgegeben werden, so teilen die betroffenen Verkehrsunternehmen dem Verkehrsverbund DING die entsprechenden Daten mit.
- (5) Wechselt innerhalb eines Kalenderjahres der Betreiber einer Linie bzw. eines Linienbündels, so ist bei der Zuscheidung der Fahrgelderlöse sicherzustellen, dass diese anteilig dem Alt- und Neubetreiber zugeschrieben werden.

## **§ 6 Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr**

- (1) Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für den abzurechnenden Zeitraum sind die vom Verkehrsverbund bis spätestens zum 30. Juni des Folgejahres gemäß § 5 ermittelten und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschriebenen Erlöse aus Zeitkarten für Auszubildende (§ 4 Abs. 3).
- (2) Die auszugleichenden wirtschaftlichen Folgen aus der gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgabe werden je Linie bzw. Linienbündel nachfolgenden Parametern errechnet:
  - a) Ausgangspunkt sind die nach Abs. 1 vom Verkehrsverbund mitgeteilten Erlöse.
  - b) Zur Vermeidung einer Überkompensation werden die Erlöse nach Abs. 6a) mit einem Abschlagsfaktor von 0,9 multipliziert.
  - c) Dieser errechnete Erlöswert nach Abs. 2b) wird durch das tarifliche Abspannverhältnis von 0,75 gemäß § 4 Abs. 3 dividiert.
  - d) Der Ausgleichsbetrag für im Ausbildungsverkehr nicht gedeckte Kosten ergibt sich aus dem Produkt des Erlöswertes nach Abs. 6c) und der einheitlichen Rabattierung von

0,25. Diese Rabattierung ergibt sich als Differenz zwischen dem Wert 1 und dem tariflichen Abspannverhältnis.

## § 7

### **Berechnung der Erlöse aus dem JugendticketBW**

- (1) Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für den abzurechnenden Zeitraum sind die vom Verkehrsverbund bis spätestens zum 30. Juni des Folgejahres gemäß § 5 ermittelten und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschickten Erlöse aus dem JugendticketBW (§ 4 Abs. 4).
- (2) Die in Abs. 1 ermittelten Erlöse sind getrennt auszuweisen in:
  - (a) Erlöse aus den Jugendtickets für den Ausbildungsverkehr (ohne Nutzungsberechtigte gemäß Ziffer b) – nachfolgend als „**E-JTmA**“ bezeichnet
  - (b) Erlöse aus den Jugendtickets für Studierende – nachfolgend als „**E-JTStu**“ bezeichnet und
  - (c) Erlöse aus den Jugendtickets ohne Ausbildungsverkehr (bezugsberechtigte Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und nicht Auszubildende sind – nachfolgend als „**E-JToA**“ bezeichnet.

## § 8

### **Berechnung der Referenzerlöse aus dem JugendticketBW**

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

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

## § 9

### **Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des JugendticketsBW**

- (1) Die auszugleichenden gemeinwirtschaftlichen Folgen aus der Höchsttarifvorgabe für das JugendticketBW werden je Linie bzw. Linienbündel getrennt nach folgenden Parametern errechnet:
  - (a) Jugendtickets im Ausbildungsverkehr:
    - Ausgangspunkt sind die vom Verkehrsverbund mitgeteilten „**E-JTmA**“ gemäß § 6 Abs. 2 Ziffer a, sowie

- die vom Verbund mitgeteilten „RE-JTmA“ gemäß § 7 Ziffer a
  - die Ausgleichsleistung je Linie oder Linienbündel ergibt sich aus dem Delta (Differenz) im direkten Vergleich der „E-JTmA“ und der „RE-JTmA“ genannten Umsatzerlöse.
- (b) Jugendtickets im Studierendenverkehr:
- Ausgangspunkt sind die vom Verkehrsverbund mitgeteilten „E-JTStu“ gemäß § 6 Abs. 2 Ziffer b, sowie
  - die vom Verbund mitgeteilten „RE-JTStu“ gemäß § 7 Ziffer b
  - die Ausgleichsleistung je Linie oder Linienbündel ergibt sich aus dem Delta (Differenz) im direkten Vergleich der „E-JTStu“ und der „RE-JTStu“ genannten Umsatzerlöse.
- (c) Jugendtickets ohne Ausbildungsverkehr:
- Ausgangspunkt sind die vom Verkehrsverbund mitgeteilten „E-JToA“ gemäß § 6 Abs. 2 Ziffer c, sowie
  - die vom Verbund mitgeteilten „RE-JToA“ gemäß § 7 Ziffer c
  - die Ausgleichsleistung je Linie oder Linienbündel ergibt sich aus dem Delta (Differenz) im direkten Vergleich der „E-JToA“ und der „RE-JToA“ genannten Umsatzerlöse.
- (2) Aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen den Verkehrsunternehmen Nachteile aus den Erstattungsleistungen nach § 231 SGB IX, weil die Umsatzdifferenz (Ausgleichsbetrag gemäß Abs. 1 Ziffer a bis c) bei den Erstattungsleistungen nach SGB IX nicht berücksichtigt werden kann. Zum Ausgleich dieses Nachteils werden die in Abs. 1 Ziffer a bis c berechneten Ausgleichsleistungen um den für das entsprechende Jahr amtlich bekannt gegebenen Erstattungssatz gemäß § 231 SGB IX erhöht.
- (3) Zur Berücksichtigung der Mengeneffekte werden Mehreinnahmen aus dem Jugendticket wie folgt berücksichtigt:
- (a) bis zum Erreichen des Stückzahl-niveaus des Jahres 2019 (Vor-Corona-Jahr), wird der wirtschaftliche Nachteil im vollen Umfang ausgeglichen
  - (b) für Mehrverkäufe über das Stückzahl-niveau aus 2019 hinaus werden, zur Vermeidung einer Überkompensation, die wirtschaftlichen Nachteile aus der Höchsttarifvorgabe für die übersteigenden Stückzahlen nur noch zu 30% ausgeglichen. Hierzu teilt der Verbund die entsprechenden Mehrerlöse über dem Stückzahl-niveau 2019 im Sinne des Abs. 1 Ziffer a bis c mit.

## § 10

### Wechsel vom JugendticketBW in das D-Ticket JugendBW

- (1) Sofern bundes- und/oder landesrechtliche Regelungen nicht entgegenstehen und es nicht förderschädlich im Hinblick auf eventuelle öffentlich-rechtliche Förderbestimmungen ist, können nutzungsberechtigte Personen gemäß § 4 Abs. 4 aus dem Abonnement (Abo) des JugendticketsBW in das Abo des D-Ticket JugendBW insbesondere dann wechseln, wenn das JugendticketBW nicht mehr angeboten wird.
- (2) Nutzungsberechtigte Neukunden gemäß § 4 Abs. 4 können unter den Voraussetzungen nach Abs. 1 direkt in das Abo des D-Ticket JugendBW einsteigen.

- (3) Personen gemäß Abs. 1 und 2, die in das Abo des D-Ticket JugendBW wechseln oder neu einsteigen, erhalten eine Rabattierung in Höhe der Differenz des Ticketpreises zwischen dem JugendticketBW und dem Deutschlandticket zum Preisstand Dezember 2023, sofern im Rahmen des Abos zum Deutschlandticket eine Zustimmung dazu erfolgt, dass die Tarifbestimmungen zum JugendticketBW, explizit zur Laufzeit des Abonnements, übernommen und beachtet werden.
- (4) Die durch die in Abs. 3 genannte Rabattierung entstehenden wirtschaftliche Nachteile (Mindererlöse) bei den Verkehrsunternehmen werden bei der Berechnung des Ausgleichs nach § 10 berücksichtigt.

## **§ 11**

### **Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Deutschlandtickets**

- (1) Grundlage für die Berechnung der Ausgleichsleistungen sind die Muster-Richtlinie des Bundes und/oder die Richtlinie des Landes Baden-Württemberg zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket.
- (2) Die Ausgleichsleistungen nach Abs. 1 untergliedern sich in eine einmalige Pauschale für den Einführungsaufwand und in laufende Ausgleichsleistungen für die Fahrgeldausfälle.
- (3) Eine einmalige Pauschale kann gemäß Abs. 1 gewährt werden für den Vertriebsprozess (15 Euro pro jedem zum Stichtag 30.04.2023 umgestellten Abonnement auf das Deutschlandticket), die Umstellung der Kontrollinfrastruktur auf das Deutschlandticket (317 Euro pro jedem zum Stichtag 30.04.2023 umgestellten Kontrollgerät) und, sofern die landesrechtliche Regelung für Baden-Württemberg es vorsieht, für zusätzlich anfallende Kosten im Rahmen der Einrichtung eines EAV- Clearings.
- (4) Die laufenden Ausgleichsleistungen für Fahrgeldausfälle werden vom Verkehrsverbund bis spätestens zum 30. Juni des Folgejahres gemäß Abs. 1 anhand der dem jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschiedenen Erlöse für den abzurechnenden Zeitraum (Mai bis Dezember 2023 bzw. zukünftig das Kalenderjahr) ermittelt.
- (5) Bei der Berechnung der Fahrgeldausfälle gemäß Abs. 1 und 4 (Deltavergleich Referenzwert mit den tatsächlichen Fahrgelderlösen des Abrechnungszeitraum), sind die Ausgleichsleistungen nach §§ 6 und 9 in ihrer Höhe zu berücksichtigen.

## **§ 12**

### **Bedingung, Inkrafttreten und Befristung für die Gewährung einer Ausgleichsleistung für das Deutschlandticket**

- (1) Der Anspruch auf eine Ausgleichsleistung endet spätestens zum 30.04.2024. Sofern der Bund und/oder das Land über den 30.04.2024 hinaus die ungedeckten Kosten aus dem Deutschlandticket zu 100% finanzieren, verlängern sich die für das Deutschlandticket geltenden §§ 10 und 11 automatisch um den vom Bund und/oder Land zugesicherten Finanzierungszeitraum.
- (2) Der Ausgleichsanspruch ist insgesamt auf die Höhe des von Bund und/oder Land an den

Landkreis gewährten Ausgleichs begrenzt.

- (3) Die für das Deutschlandticket geltenden §§ 10 und 11 treten entsprechend des Anwendungsbefehls zur Einführung eines Deutschlandtickets aus dem Regionalisierungsgesetz rückwirkend zum 1. Mai 2023 in Kraft und enden am 30.09.2023, sofern das Land nicht in einer landesrechtlichen Regelung eine weitere Anwendung des Deutschlandtickets verankert.
- (4) Ein Anspruch auf eine Ausgleichsleistung seitens der Verkehrsunternehmen für das vom Bund, in Abstimmung mit dem Land, initiierte und gewollte Deutschlandticket als Verbundticket besteht nur, solange der Bund und/oder das Land, die sich aus diesen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergebenden ungedeckten Kosten der Verkehrsunternehmen, mittels einer entsprechenden Regelung/Zusicherung, zu 100% im jeweiligen Abrechnungszeitraum finanzieren.

### **§ 13 Zahlungsmodalitäten**

- (1) Der Betreiber eines Linien- bzw. Linienbündelverkehrs erhält im laufenden Abrechnungskalenderjahr zum 15. April einen Abschlag in Höhe von 50 % und zum 15. Oktober einen Abschlag in Höhe von bis zu 45 % des letzten abgerechneten Vorjahres der Ausgleichsleistungen nach §§ 6 bis 12 dieser Vorschrift (Satzung).
- (2) Im Falle besonderer (finanzieller) Härten seitens der Verkehrsunternehmen, die in einem kausalen Zusammenhang mit den in den §§ 6 bis 12 festgesetzten Höchsttarifen stehen, können auf Antrag die Abschlagszahlungen zeitlich vorgezogen oder weitere Abschlagszahlungen gewährt werden, sofern sichergestellt ist, dass der Betrieb uneingeschränkt bis zur Schlussabrechnung des jeweiligen Zeitraums wirtschaftlich stabil betrieben wird.
- (3) Im Einführungsjahr des JugendticketBW, des D-Ticket JugendBW und des Deutschlandtickets werden die Abschlagszahlungen anhand einer vom Verkehrsverbund erstellten Prognoseberechnung gewährt.
- (4) Die Schlussabrechnungen der Ausgleichsleistungen nach §§ 6 bis 12 erfolgen, nach dem der Verkehrsverbund den Jahresabschluss des Einnahmenaufteilungsvertrags erstellt und die in §§ 6 bis 12 genannten Erlöse mitgeteilt hat. Vom Betrag der Schlussabrechnung sind die in Abs. 1 und gegebenenfalls die in Abs. 2 genannten Abschlagszahlungen, die für den entsprechenden Abrechnungszeitraum gewährt wurden, abzusetzen. Der Restbetrag wird dem jeweiligen Verkehrsunternehmen ohne zeitlichen Verzug ausbezahlt.

### **§ 14 Überkompensationskontrolle – ex post**

- (1) Um sicherzustellen, dass die in dieser Allgemeinen Vorschrift enthaltenen Abrechnungsparameter zu keiner Überkompensation im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen, haben die Verkehrsunternehmen getrennt für jede ausgleichsberechtigte Linie bzw. jedes ausgleichsberechtigte Linienbündel ein Testat nach Abs. 2 vorzulegen.
- (2) In dem von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer erstellten Testat ist nachzuweisen, dass die auf Grundlage dieser Allgemeinen Vorschrift vereinnahmten Ausgleichsleistungen in

---

Satzung über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr und zusätzlichen rabattierten Tarifprodukten

Verbindung mit allen sonstigen mit dem Verkehr erwirtschafteten Erlösen im jeweiligen Kalenderjahr maximal die mit dem Betrieb der Linie bzw. des Linienbündels verbundenen Kosten und Aufwendungen, zuzüglich eines angemessenen Gewinns abdeckt. Näheres ergibt sich aus den Bestimmungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

- (3) Sofern die Linie oder das Linienbündel neben den Tarifvorgaben aus dieser Allgemeinen Vorschrift weiteren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages unterliegt, reicht als Testat die Bestätigung über die korrekte Zuschussabrechnung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages durch die zuständige Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben hat, aus. Anderenfalls ist eine Bestätigung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer vorzulegen.
- (4) Wenn das Verkehrsunternehmen keine Nachweise gemäß den Abs. 1 bis 3 vorlegt, fordert die Stadt Ulm die geleisteten Zahlungen nach pflichtgemäßem Ermessen zurück. Eine Rückforderung erfolgt auch bei Nichteinhaltung der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung und bei vorsätzlich oder fahrlässig fehlerhaften wirtschaftlichen Angaben des Verkehrsunternehmens über Erlöse sowie die wirtschaftliche Situation seiner erbrachten Verkehre im Ausbildungsverkehr, für die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt wurden.
- (5) Das Testat ist spätestens 9 Monate nach der Jahresendabrechnung der Ausgleichsleistungen im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift vorzulegen.
- (6) Sofern das Testat eine Überkompensation feststellt, ist der Ausgleichsanspruch entsprechend zu kürzen. Zu viel ausgezahlte Mittel sind unverzüglich zurückzuerstatten.

## **§ 15 Durchführungsvorschriften**

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

## **§ 16 Veröffentlichung, Datenlieferung und Inkrafttreten**

- (1) Die Daten von Verkehrsunternehmen, die Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift erhalten, dürfen in den Grenzen der Berichtspflicht des Aufgabenträgers gemäß Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 veröffentlicht werden. Die Verkehrsunternehmen können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen übermittelten Daten berufen.
- (2) Sofern das Land im Rahmen der Neuordnung der Ausgleichsleistungen die Zuteilung der Ausgleichsmittel von Nachfrage- und Leistungsdaten wie Fahrplankilometern oder Fahrgastzahlen abhängig macht, sind die Unternehmen verpflichtet, den Aufgabenträgern entsprechende Daten zur Verfügung zu stellen. Die termingerechte und vollständige Datenlieferung ist Voraussetzung für die Gewährung der Ausgleichsleistungen im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift.



- (3) Diese Allgemeine Vorschrift tritt rückwirkend zum 01.03.2023 in Kraft - gleichzeitig tritt die Satzung über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr vom 15.07.2020 außer Kraft.

Ulm,

Gunter Czisch  
Oberbürgermeister