

Betraufungsauftrag Stadtverkehr Ulm und Neu-Ulm

zwischen

Stadt Ulm, vertreten durch den Oberbürgermeister Ivo Gönner
– nachfolgend "Ulm" genannt –

und

Stadt Neu-Ulm, vertreten durch den Oberbürgermeister Gerold Noerenberg
– nachfolgend „Neu-Ulm“ genannt –

– beide nachfolgend „Städte“ genannt –

und

SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung
– nachfolgend "SWU Nahverkehr" genannt –

gemeinsam bezeichnet als "die Parteien"

Präambel

Die SWU Verkehr GmbH und ihre Rechtsvorgänger sind bereits seit Jahrzehnten als Verkehrsunternehmen des Ulmer und Neu-Ulmer Stadtverkehrs mit den Betriebszweigen Straßenbahn und Bus tätig. Sie erfüllen damit eine im allgemeinen Interesse liegende Aufgabe mit der Zielsetzung, die Bedienung der Bevölkerung im Stadtgebiet

der Städte Ulm und Neu-Ulm mit Verkehrstätigkeiten im ÖPNV zu sichern, zu erweitern und zu verbessern und den Verkehr wirtschaftlich zu gestalten.

Um den neuen EU-rechtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen sowie im Interesse der Sicherstellung einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung haben die Städte Ulm und Neu-Ulm die Reorganisation des ÖPNV vorangetrieben. Die neu gegründete SWU Nahverkehr übernimmt von der SWU Verkehr die Erstellung der Verkehrsleistungen im Auftrag der Städte und beauftragt die SchwabenMobil mit der Erbringung der Fahrleistungen. Alle anderen Aufgaben verbleiben bei der SWU Verkehr.

Den Versorgungsauftrag der SWU Verkehr für die Erbringung von Verkehrsleistungen wird die SWU Nahverkehr fortführen. Zur Umsetzung der beihilfenrechtlichen Anforderungen betrauen die Städte in Übereinstimmung mit den Anforderungen des „Altmark Trans“-Urteils des EuGH vom 24. Juli 2003 die SWU Nahverkehr mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe des folgenden Auftrags.

Inhaltsübersicht

1. Abschnitt: Grundlagen

- § 1 Art und Zweck des Auftrages
- § 2 Gegenstand des Auftrages
- § 3 Rechtsstellung der SWU Nahverkehr
- § 4 Wesentliche Pflichten
- § 5 Grundsätze der Zusammenarbeit
- § 6 Kooperationen, Subunternehmen

2. Abschnitt: Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der SWU Nahverkehr

- § 7 Art und Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistungen
- § 8 Fahrplanaufstellung
- § 9 Qualitätsstandards

3. Abschnitt: Tarif/Erlöse/Vertrieb

- § 10 Tarif
- § 11 Erlöse/Fördermittel
- § 12 Vertrieb

4. Abschnitt: Infrastruktur

§ 13 Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur

§ 14 Nutzung der Infrastruktur der SWU Verkehr

5. Abschnitt: Veränderungen der Pflichten

§ 15 Zusätzliche Verkehre, Anpassung der Standards auf Verlangen der Städte

§ 16 Änderungsverlangen der Städte im Einzelfall

6. Abschnitt: Ausgleichsparameter, Nachweise

§ 17 Rechnung nach Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

§ 18 Anreizregelung

7. Abschnitt: Abschließende Regelungen

§ 19 Linienverkehrsgenehmigungen

§ 20 Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung

§ 21 Verhältnis der Städte untereinander

§ 22 Salvatorische Klausel; Anpassung

§ 23 Schlussbestimmungen

§ 24 Anlagenverzeichnis

1. Abschnitt: Grundlagen

§ 1 Art und Zweck des Auftrages

Der vorliegende Auftrag ist eine Betrauung nach Maßgabe der vom EuGH im Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache „Altmark Trans“ aufgestellten Kriterien. Der unter Art. 8 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallende und damit Bestandschutz genießende Auftrag setzt zugleich die ab dem 3. Dezember 2009 geltenden beihilfenrechtlichen Anforderungen dieser Verordnung um. Der Auftrag dient der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Ulm und Neu-Ulm.

§ 2 Gegenstand des Auftrages

- (1) Gegenstand dieses Auftrages ist die Verkehrsbedienung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im örtlichen Zuständigkeitsbereich der Städte.

(2) Nicht Gegenstand dieses Auftrages sind:

1. Taxiverkehre;
2. Verkehre im Sinne des § 1 FreistVO;
3. Verkehrsleistungen des Regionalbusverkehrs;
4. Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.

§ 3 Rechtsstellung der SWU Nahverkehr

Die SWU Nahverkehr erbringt ihre Verkehrsleistungen im eigenen Namen, auf eigene Rechnung und auf eigenes Risiko gemäß den Vorgaben des Personenbeförderungsrechts. Ihre unternehmerische Selbständigkeit bleibt durch diesen Auftrag unberührt.

§ 4 Wesentliche Pflichten

- (1) Die SWU Nahverkehr übernimmt die in §§ 7 ff. dieses Auftrags geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- (2) Die SWU Nahverkehr trägt das volle wirtschaftliche Risiko dafür, dass die übernommenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit den zur Verfügung stehenden Fahrgelderlösen und gesetzlichen Ausgleichszahlungen sowie unter Beachtung der in § 17 geregelten Systematik finanziert werden können. Sofern die Städte Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Abweichungen im Einzelfall von den nach den Regeln dieses Auftrags von der SWU Nahverkehr geplanten Verkehrsleistungen wünschen, die zu einer Mehrbelastung bei der SWU Nahverkehr führen, stellen sie sicher, dass die SWU Nahverkehr Ausgleichsleistungen (Art. 2 lit. g) Verordnung [EG] Nr. 1370/2007) nach Maßgabe der in diesem Auftrag geregelten Vereinbarungen erhält.

§ 5 Grundsätze der Zusammenarbeit

- (1) Die Parteien verpflichten sich zu einer konstruktiven Zusammenarbeit. Auf Veranlassung eines Partners finden gemeinsame Treffen statt. Die Parteien informieren sich gegenseitig frühzeitig über sämtliche für die Gegenseite relevanten Entwicklungen. In der Regel findet monatlich ein Treffen der ÖPNV-Planungsgruppe sowie quartalsweise der ÖPNV-Lenkungsgruppe

statt, in der u.a. alle diesen Auftrag betreffenden Gegenstände erörtert werden.

- (2) Die SWU Nahverkehr legt mindestens alle drei Jahre eine Vorausschau über die mittelfristige Angebotsstrategie vor.

§ 6 Kooperationen, Subunternehmen

Die SWU Nahverkehr kann zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber den Städten auch mit anderen Verkehrsunternehmen, die mit der SWU Nahverkehr nicht verbunden sind (Dritte), Kooperationen eingehen. Kooperationen in diesem Sinne können insbesondere sein der Einsatz von Subunternehmern, die Mitfinanzierung auf fremder Liniengenehmigung, die Übertragung der Betriebsführung auf Dritte im Einzelfall sowie die Beantragung von Gemeinschaftskonzessionen mit Dritten . Bei der Eingehung von Kooperationen berücksichtigt die SWU Nahverkehr angemessen die Interessen kleinerer und mittlerer Unternehmen, soweit dies vergaberechtlich zulässig ist. Die Auswahl von Subunternehmen erfolgt in Übereinstimmung mit den Vorgaben der EG-Sektorenrichtlinie. Die SWU Nahverkehr beachtet auch im Übrigen die Vorgaben des Vergaberechts, soweit dieses anwendbar ist.

2. Abschnitt:

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der SWU Nahverkehr

§ 7 Art und Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistungen

Die SWU Nahverkehr erbringt Verkehrsleistungen im ÖPNV unter Einhaltung der Rahmenvorgaben für Erschließung und Bedienung in **Anlage 1**.

§ 8 Fahrplanaufstellung

- (1) Die SWU Nahverkehr plant im Rahmen der Vorgaben dieses Auftrags das Verkehrsangebot und stellt nach Maßgabe der nachstehenden Verfahrensregeln den Fahrplan auf. Änderungen des Fahrplans finden in der Regel im Rahmen des Hauptfahrplanwechsels statt.
- (2) Netzänderungen bedürfen der Zustimmung der Städte. Die SWU Nahverkehr informiert die Städte so rechtzeitig vor Fahrplanwechsel über die Grundzüge

beabsichtigter Netzänderungen, dass diese in den städtischen Gremien behandelt werden können. Netzänderungen sind Änderungen des Streckennetzes, dauerhafte Linienwegänderungen, wesentliche Fahrplanerweiterungen und -kürzungen. Als „wesentlich“ sind in diesen Zusammenhang alle Maßnahmen anzusehen, die zu einer Veränderung der Taktdichte führen.

- (3) Die SWU Nahverkehr teilt den Städten sechs Monate im Voraus das zu einem Hauptfahrplanwechsel für den folgenden Jahresfahrplan geplante Leistungsprogramm unter Beifügung einer Übersicht über die geplanten Veränderungen mit. Auf Anforderung der Städte weist die SWU Nahverkehr nach, dass die geplanten Verkehrsleistungen den Vorgaben dieses Abschnitts entsprechen.
- (4) Die SWU Nahverkehr kann Fahrplanänderungen, die keine Netzänderung (Abs. 2) darstellen, auch unterjährig vornehmen. Die SWU Nahverkehr teilt hierzu den Städten, wenn möglich mit einem Vorlauf von einem Monat, die geplanten Änderungen mit.
- (5) Die Städte informieren die SWU Nahverkehr rechtzeitig vor Hauptfahrplanwechsel über den Städten bekannte langfristig geplante Straßenbaumaßnahmen mit Auswirkungen auf den Linienverkehr. Derartig geplante Maßnahmen berücksichtigt die SWU Nahverkehr im Jahresfahrplan. Baumaßnahmen, die geplant sind, deren Beginn aber noch offen ist, werden im Rahmen regelmäßiger Besprechungen (§ 5) mitgeteilt. Die SWU Nahverkehr nimmt an den Koordinierungsbesprechungen der Leitungsträger teil.

§ 9 Qualitätsstandards

Die SWU Nahverkehr erbringt Verkehrsleistungen im ÖPNV unter Beachtung der Qualitätsstandards in **Anlage 2**.

3. Abschnitt: Tarif/Erlöse/Vertrieb

§ 10 Tarif

- (1) Die SWU Nahverkehr wirkt in eigener Verantwortung im Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) bei der Tarifbildung mit dem Ziel mit, den Tarif für die von ihr angebotenen Verkehrsleistungen so aufzustellen, dass sie die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mindestens kostendeckend erfüllen kann.

- (2) Die SWU Nahverkehr arbeitet bei der Tarifbildung mit den anderen Verkehrsunternehmen und allen Aufgabenträgern zusammen mit dem Ziel, den bestehenden Gemeinschaftstarif bedarfsgerecht fortzuentwickeln.
- (3) § 39 PBefG bleibt unberührt.
- (4) Soweit die Städte die Einführung von neuen Tarifangeboten außerhalb des Tarifs des DING einführen, die bei der SWU Nahverkehr zu Mindererlösen führen, erstatten die Städte die Mindererlöse im Rahmen entweder dieses Auftrags oder eines Vorgehens nach Art. 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

§ 11 Erlöse / Fördermittel

- (1) Die Fahrgelderlöse sowie die gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und § 145 SGB IX oder eventuellen Nachfolgeregelungen stehen der SWU Nahverkehr zu.
- (2) Die SWU Nahverkehr erhält ferner von der Stadt Ulm Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Belastungen. Maßgeblich ist der Vertrag über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen zwischen der Stadt Ulm und der SWU GmbH vom 26.06.1997. Die SWU Verkehr GmbH als Rechtsnachfolgerin der SWU GmbH hat mit der SWU Nahverkehr vereinbart, dass der in Satz 1 genannte Vertrag auf die SWU Nahverkehr übergehen soll. Hierdurch wird die SWU Nahverkehr berechtigt, von der Stadt Ulm die Erfüllung des Vertrags zu verlangen. Im Gegenzug ist die SWU Nahverkehr verpflichtet, die SWU Verkehr GmbH von allen zukünftigen Verpflichtungen aus dem Vertrag im Innenverhältnis freizustellen. Die Stadt Ulm erklärt mit diesem Auftrag ihre Zustimmung zu der Vertragsübernahme, so dass auch im Außenverhältnis zu ihr die Entlassung der SWU Verkehr aus den Vertragspflichten bewirkt wird. Die SWU Nahverkehr darf ferner Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Belastungen vom Alb-Donau-Kreis und dem Landkreis Neu-Ulm erhalten.
- (3) Die in Abs. 1 und 2 genannten Ausgleichszahlungen werden im Rahmen der Rechnung nach § 17 wie Erlöse berücksichtigt.
- (4) Ferner beantragt die SWU Nahverkehr für ihre Zwecke verfügbare Fördermittel der Länder Baden-Württemberg und Bayern nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Verwaltungsrichtlinien. Diese werden im Rahmen der Rechnung nach § 17 als Ausgleichsleistungen erfasst.

§ 12 Vertrieb

- (1) In den Fahrzeugen (außer Straßenbahn) hat der Vertrieb für das Barsortiment einschließlich bargeldloser Einzelkarten des DING zu erfolgen.
- (2) Die Organisation des stationären Vertriebs im DING übernimmt die SWU Verkehr GmbH nach Maßgabe einer Betrauung durch die Städte.

4. Abschnitt: Infrastruktur

§ 13 Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur

Die Parteien sind übereinstimmend der Auffassung, dass Qualität und Verfügbarkeit der städtischen Infrastruktur sowie der von der SWU Verkehr bereitgestellten Infrastruktur eine wesentliche Geschäftsgrundlage darstellen. Verschlechtern sich diese Rahmenbedingungen gegenüber dem Stand bei Auftragsbeginn, so kann die SWU Nahverkehr nach Maßgabe des § 22 Abs. 2 eine Anpassung der Standards verlangen. Lehnen die Städte dies ab, so stellen sie sicher, dass die SWU Nahverkehr Ausgleichsleistungen zur Abdeckung der Mehraufwendungen bzw. Mindererlöse gemäß § 15 erhält. Näheres regelt **Anlage 3**.

§ 14 Nutzung der Infrastruktur der SWU Verkehr

Die Städte gewährleisten über ihre Rolle als Gesellschafter, dass die SWU Verkehr der SWU Nahverkehr die Infrastruktur auf der Basis eines marktverträglichen Entgelts zur Verfügung stellt, das die variablen Kosten bei der SWU Verkehr deckt. Die Einzelheiten werden zwischen SWU Verkehr und SWU Nahverkehr vereinbart.

5. Abschnitt: Veränderungen der Pflichten

§ 15 Zusätzliche Verkehre, Anpassung der Standards auf Verlangen der Städte

- (1) Die Städte können auf Grundlage dieses Auftrags bei der SWU Nahverkehr die Erbringung zusätzlicher Verkehre veranlassen, die nicht Bestandteil der von der SWU Nahverkehr nach **Anlage 1** zu gewährleistenden Grundversorgung sind („Zusätzliche Verkehre“). Die Veranlassung von zusätzlichen

Verkehren erfolgt nach Möglichkeit im Rahmen des Hauptfahrplanwechsels gemäß dem Prozedere nach § 8.

- (2) Beabsichtigen die Städte eine Veranlassung von zusätzlichen Verkehren, so fordern sie von der SWU Nahverkehr einen Vorschlag an, der neben einem Entwurf des Fahrplans konkrete Auswirkungen auf Produktionskosten (Dienststunden, Nutzwagenkilometer und ggf. geänderter Fahrzeugeinsatzbedarf) und Erlöse darstellt. Im Falle einer Veranlassung stellen die Städte sicher, dass die SWU Nahverkehr Ausgleichsleistungen in Höhe der Mehrkosten unter Berücksichtigung der Erlösauswirkungen erhält. Die Parteien verständigen sich vor der Umsetzung der Änderung auf Kostenparameter auf Grundlage der Analyse der Kosten, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen hätte. Die Struktur der Parameter nach dem vorstehenden Satz besteht aus mengenabhängigen Kostensätzen für Fahrzeugvorhaltung (€/Fahrzeug), Nutzwagenkilometer und Dienststunden.
- (3) Kosten und Erlöse sind im Falle einer Anwendung der Abs. 1 und 2 im Rahmen einer Trennungsrechnung von der Grundversorgung abzugrenzen.
- (4) Die Städte können gegenüber der SWU Nahverkehr eine Anpassung der Standards im 2. Abschnitt verlangen, wenn sie sicherstellen, dass die SWU Nahverkehr Ausgleichsleistungen in Höhe der Mehrkosten bzw. Mindererlöse erhält. Absätze 1 und 2 gelten entsprechend.

§ 16 Änderungsverlangen der Städte im Einzelfall

- (1) Die Städte sind berechtigt, in Ausnahmefällen von der SWU Nahverkehr Fahrplanänderungen (Veränderungen des Ankunfts- und Abfahrtszeiten bestehender Fahrten oder Zubestellung von Fahrplanleistungen) zu verlangen. Die Städte sollen Änderungsverlangen in der Regel nur dann vorbringen, wenn das im Rahmen der Vorgaben dieses Auftrags durch die SWU Nahverkehr entwickelte Verkehrsangebot mit berechtigten Interessen der Städte nicht in Einklang zu bringen ist. Fahrplanänderungsverlangen sind nach Möglichkeit im Rahmen des Hauptfahrplanwechsels vorzubringen und gemäß dem Prozedere in § 8 zu behandeln.
- (2) Die SWU Nahverkehr legt den Städten im Falle von Änderungsverlangen nach Abs. 1 Satz 1 einen Vorschlag hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Anpassung und der Auswirkungen auf Produktionskosten und Erlöse vor. Würde die Umsetzung des Änderungsverlangens zu Mehrkosten bzw. Mindererlösen führen, so ist die SWU Nahverkehr nur dann zur Um-

setzung verpflichtet, wenn die Städte gemäß § 15 eine Veranlassung von zusätzlichen Verkehren vornehmen.

6. Abschnitt: Ausgleichsparameter, Nachweise

§ 17 Berechnung nach Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- (1) Die SWU Nahverkehr erstellt jeweils für das zurückliegende Geschäftsjahr eine Berechnung über die empfangene Ausgleichsleistungen im Sinne des Art. 2 lit. g) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Übereinstimmung mit Art. 6 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. In der Berechnung ist der finanzielle Nettoeffekt im Sinne der Ziff. 2 Anhang Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auszuweisen. Das auf die Berechnung anzuwendende Schema, der angemessene Gewinn sowie Einzelheiten zur Feststellung der Positionen der Anhang-Rechnung sind in **Anlage 4** definiert. Die Berechnung ist innerhalb von drei Monaten nach Feststellung des Jahresabschlusses aufzustellen und den seitens der Städte hierzu befugten Personen zur Prüfung und Genehmigung zur Verfügung zu stellen. Erheben die Städte nicht innerhalb von sechs Wochen Einwände gegen die Aufstellung, so gilt diese als genehmigt.
- (2) Als Ausgleichsleistungen im Sinne des vorstehenden Absatzes sind anzusehen:
 - gesetzliche Ausgleichszahlungen (§ 11 Abs. 1);
 - Ausgleich verbundbedingter Belastungen (§ 11 Abs. 2);
 - sonstige Fördermittel (§ 11 Abs. 4);
 - aus beihilfenrechtlichen Gründen rein vorsorglich die Differenz zwischen den von der SWU Verkehr für die Nutzung ihrer Infrastruktur in Rechnung gestellten Entgelten (§ 14) und ihren Vollkosten: Näheres regelt **Anlage 4**;
 - sofern dies erfolgt: Finanzierung von Mehrkosten und Mindererlösen der SWU Nahverkehr durch die Städte im Rahmen von § 10 Abs. 4, § 15 Abs. 2 und 4 oder § 22 Abs. 2 Satz 2, 2. Variante;
 - in der Berechnung nach Abs. 1 ausgewiesene Verlustübernahmen der SWU, soweit hierfür die Festlegung eines zulässigen Ausgleichs im Falle von § 22 Abs. 2 Satz 2, 3. Variante erfolgt ist, im Übrigen nur dann, wenn diese unter Berücksichtigung periodischer Schwankun-

gen und zwischenzeitlicher Gewinne einen beihilfenrechtlich relevanten Vorteil für die SWU Nahverkehr darstellen; Näheres regelt **Anlage 4** sowie

- jeder weitere Vorteil im Sinne des Art. 2 lit. g) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.
- (3) Die Summe empfangener Ausgleichsleistungen darf weder den finanziellen Nettoeffekt noch den Soll-Ausgleich übersteigen (**Anlage 4**). Ein zu viel geleisteter Betrag stellt eine Überkompensation dar.
- (4) Soweit die Anhang-Rechnung eine Überkompensation ausweist, verständigen sich die Parteien über die Art und Weise der Beseitigung.

§ 18 Anreizregelung

- (1) Gemäß Ziff. 7 Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers, die objektiv nachprüfbar ist, sowie zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität. Diesem Ziel dienen die nachstehenden Regelungen.
- (2) Die Wirtschaftlichkeit der Leistungen der SWU Nahverkehr ist auf einem dem Marktniveau vergleichbaren Niveau zu halten und zu sichern, damit weiterhin eine möglichst gute Leistung bei weiterhin gutem Preis-Leistungs-Verhältnis zur Verfügung steht. Zu diesem Zweck weist die SWU Nahverkehr mindestens alle fünf Jahre gegenüber den Städten nach, dass sich ihre Produktionskosten im zurückliegenden Zeitraum innerhalb der Bandbreite der Kosten vergleichbarer, kosteneffizienter Unternehmen bewegt haben.
- (3) Im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung soll die SWU Nahverkehr im Auftragszeitraum eine deutliche Steigerung der Erlöse bei weiterhin guter Qualität erreichen. Ein diesbezügliches Anreizsystem regelt **Anlage 5**.

7. Abschnitt: Abschließende Regelungen

§ 19 Linienverkehrsgenehmigungen

- (1) Die SWU Nahverkehr beantragt die zur Erfüllung dieses Auftrags erforderlichen Genehmigungen (derzeit auf Grundlage des PBefG). Vorbehaltlich zukünftiger Rechtsänderungen beantragt sie Linienverkehrsgenehmigungen nach § 13 PBefG.
- (2) Die Städte verpflichten sich, während der Laufzeit dieses Auftrags neben der SWU Nahverkehr bei keinem anderen Verkehrsunternehmen Leistungen zu bestellen, die durch die SWU Nahverkehr erbrachte Verkehre konkurrenzieren und wegen dadurch verursachter Mindererlöse eine wirtschaftliche Erfüllung der in diesem Auftrag geregelten Verpflichtungen gefährden. Zu Auftragsbeginn bestehende Linienverkehrsgenehmigungen anderer Verkehrsunternehmen sind hiervon unberührt.

§ 20 Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung

- (1) Der vorliegende Auftrag tritt am 1. Januar 2010 in Kraft. Er hat eine feste Laufzeit bis zum 31. Dezember 2019.
- (2) Die außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

§ 21 Verhältnis der Städte untereinander

Soweit dieser Auftrag den Städten Rechte einräumt, können diese von Ulm oder Neu-Ulm jeweils unabhängig voneinander wahrgenommen werden, es sei denn, dass dies nach der Natur der Sache ausgeschlossen ist.

§ 22 Salvatorische Klausel; Anpassung

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Auftrags unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Auftrags für eine der Parteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Auftrags nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführba-

- (2) Die Parteien verpflichten sich, auf Verlangen einer Partei über eine Anpassung des Auftrags zu verhandeln, wenn sich wesentliche wirtschaftliche, verkehrliche, rechtliche oder steuerliche Grundlagen gegenüber dem Auftragsbeginn erheblich geändert haben. Die Anpassung kann sich auf eine Veränderung von Pflichten der Parteien, auf die Gewährung von Ausgleichsleistungen zur Finanzierung von Mehrkosten oder Mindererlösen der SWU Nahverkehr durch die Städte oder auf die Festlegung eines zulässigen Ausgleichs im Sinne von § 17 Abs. 2 beziehen.

§ 23 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen des Auftrags oder der Anlagen bedürfen der Schriftform.
- (2) Dieser Auftrag wird dreifach ausgefertigt. Jede Partei erhält eine Ausfertigung.
- (3) Gerichtsstand ist Ulm.

§ 24 Anlagenverzeichnis

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Auftrags:

- Anlage 1:** Erschließungs- und Bedienungsstandards
- Anlage 2:** Qualitätsstandards
- Anlage 3** Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur
- Anlage 4:** Anhang-Rechnung
- Anlage 5:** Erlös- und Qualitätsanreiz

Datum und Unterschriften

Ulm, den

Für Ulm:

.....

Neu-Ulm, den

Für Neu-Ulm:

.....

Ulm, den

Für die SWU Nahverkehr

.....

.....

Anlage 1 **Rahmenvorgaben der Erschließung und Bedienung**

§ 1 Definitionen

1. *Status quo* sind der 31.12.2009 sowie das an diesem Tag vorhandene Leistungsangebot. Dieses Angebot ist seit dem 31.12.2002 in Übereinstimmung mit den bestehenden Regelungen fortgeschrieben worden und entspricht daher dem „Status quo-Angebot“.
2. *Auftragsgebiet* ist das Gebiet der Städte in ihren Grenzen vom 31.12.2009.
3. *Omnibusse* sind Kraftfahrzeuge zur Personenförderung mit mindestens 9 Sitzplätzen.
4. *Hauptverkehrszeit (HVZ)* ist der Zeitraum hoher Fahrgastnachfrage Montag bis Freitag an Werktagen, bei Auftragsbeginn ist dies ca. 6 bis 8 Uhr, 12 bis 14 Uhr und 16 bis 18 Uhr.
5. *Normalverkehrszeit 1 (NVZ 1)* ist bei Auftragsbeginn die Bedienung Montag bis Freitag an Werktagen ca. 5 bis 6 Uhr, 8 bis 12 Uhr, 14 bis 16 Uhr und 18 bis 19.30 Uhr und Samstag an Werktagen ca. von 10.30 bis 16 Uhr.
6. *Normalverkehrszeit 2 (NVZ 2)* ist bei Auftragsbeginn die Bedienung Samstag an Werktagen von ca. 5 bis 10.30 Uhr und von ca. 16 bis 19.30 Uhr und Sonn- und Feiertag von ca. 11.30 bis 19.30 Uhr.
7. *Schwachverkehrszeit 1 (SVZ 1)* ist bei Auftragsbeginn die Bedienung Montag bis Samstag an Werktagen von ca. 19.30 bis 0.30 Uhr und Sonn- und Feiertag von ca. 5 bis 11.30 Uhr und 19.30 bis 0.30 Uhr.
8. *Schwachverkehrszeit 2 (SVZ 2)* ist bei Auftragsbeginn die Bedienung Samstag, Sonn- und Feiertag von ca. 1.30 bis 4.30 Uhr.
9. *Spitzenstunde* ist bei Auftragsbeginn die Zeit Montag bis Freitag an Schultagen von ca. 7 bis 8 Uhr und ca. 12 bis 14 Uhr.
10. *Innenstadt* ist der Bereich in Ulm und Neu-Ulm, der durch die Olgastraße, Münchner Straße, Gänstorbrücke, Reuttier Straße, Bahnlinie

München – Stuttgart, Zinglerbrücke und Friedrich-Ebert-Straße begrenzt wird (dargestellt in **Anhang 1.1**).

11. *Bediente Stadtteile* sind in Ulm: Stadtmitte, Wiblingen, Kuhberg, Weststadt, Söflingen, Eselsberg, Böfingen, Donautal, Grimmelfingen und Oststadt sowie in Neu-Ulm: Innenstadt gemäß Nr. 10 (dargestellt in **Anhang 1.1**).
12. *Stammlinien* sind Linien, die die Wohnschwerpunkte der bedienten Stadtteile mit der Innenstadt verbinden und insgesamt mindestens 10.000 beförderte Kunden pro Werktag und einen maximalen Querschnitt von mindestens 4000 Kunden pro Werktag aufweisen. Zusätzlich können Stammlinien Verbindungsaufgaben innerhalb der Stadtteile wahrnehmen. Im Status quo sind dies die Linien 1, 3, 4 und 5.
13. *Ergänzungslinien* sind Linien, die zusätzlich zu den Stammlinien Wohnschwerpunkte der bedienten Stadtteile mit der Innenstadt verbinden und weniger als 10.000 beförderte Kunden pro Werktag aufweisen. Zusätzlich können Ergänzungslinien Verbindungsaufgaben innerhalb der Stadtteile wahrnehmen. Im Status quo sind dies die Linien 6, 7, 8, 9 und 10.
14. *Tangentiale Linien* sind Linien, die bediente Stadtteile untereinander anbinden, ohne die Innenstadt zu berühren. Zusätzlich können tangentielle Linien Verbindungsaufgaben innerhalb der Stadtteile wahrnehmen. Im Status quo ist dies die Linie 13.
15. *Quartierslinien* sind Linien, die ausschließlich innerhalb eines Stadtteils verkehren und dort Bereiche andienen, die von den Angeboten gem. 12. bis 14. nicht ausreichend erschlossen werden. Im Status quo sind dies die Linien 11, 12 (testweise im Einsatz bis März 2011) und 18.
16. *Nachtlinien* sind Linien, die zur Schwachverkehrszeit 2 verkehren. Die Linienführungen und Linienbezeichnungen können vom Liniennetz, welches zu den übrigen Zeiten angeboten wird, abweichen. Im Status quo sind dies die Linien N1, N2, N3, N4, N7, N8.
17. *Haltestelleneinzugsradius* ist der kartographisch gemessene Luftlinien-Radius um die jeweilige Haltestelle; alle Punkte innerhalb dieses Radius sind innerhalb des Einzugsbereichs.
18. *Nutzwagenkilometer* ist die Verkehrsleistung des veröffentlichten Fahrplans inkl. Fahrten von Klein- und Minibussen und Anmeldeverkehren.

19. *Hauptfahrplanwechsel* ist der jährliche Fahrplanwechsel des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes (DING).

§ 2 Zu erbringendes Verkehrsangebot

- (1) Die SWU Nahverkehr erbringt zunächst das Angebot des Status quo. Sie wird das Leistungsangebot im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten nachfragegerecht und unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Aufwand und Nutzen sowie unter Beachtung der nachstehenden Regelungen weiterentwickeln.
- (2) Durch eine Änderung des Leistungsangebots dürfen die nachfolgend geregelten Standards nicht unterschritten werden.
- (3) Der Angebotsumfang der SWU Nahverkehr im Auftragsgebiet muss mindestens 4,0 Mio. Nutzwagenkilometer mit Bussen und Straßenbahnen pro Jahr betragen.
- (4) Zur Vermeidung von unwirtschaftlichen Parallelverkehren, entfällt im Einzelfall die Verpflichtung der SWU Nahverkehr, die nachfolgenden Erschließungs-, Bedienungs- und Kapazitätsstandards (§ 3, § 4, § 5) zu erfüllen, wenn diese durch Verkehre, die von dritten Verkehrsunternehmen angeboten werden und die in den DING integriert sind. Die Verpflichtung der SWU Nahverkehr zur Erbringung des Angebotsumfangs selbst oder durch Subunternehmen gemäß (3) bleibt hiervon unberührt.

§ 3 Erschließungsstandards

- (1) Die Linienführungen und Haltestellenstandorte sind von der SWU Nahverkehr so zu wählen, dass mindestens 80,0 % der Einwohner der bedienten Stadtteile mit einem Haltestelleneinzugsradius von 400 m erschlossen werden. Diese Haltestellen werden während HVZ, NVZ 1 und 2 sowie SVZ 1 bedient. Die Haltestelleneinzugsradien im Status quo sind in **Anhang 1.2** dargestellt.
- (2) Zusätzlich werden Nachtlinien zur SVZ 2 angeboten. Die Linienführungen und Haltestellenstandorte sind von der SWU Nahverkehr so zu wählen, dass mindestens 80,0 % der Einwohner der bedienten Stadtteile mit einem Haltestelleneinzugsradius von 600 m erschlossen werden.
- (3) Folgende Einrichtungen sind in Haupt- und Normalverkehrszeit 1 sowie 2 mit einem Haltestelleneinzugsradius von 400 m mindestens im 30-Min.-Takt zu erschließen:

1. *Krankenhäuser* mit mindestens 100 Betten;
2. *Schulen mit Fahrschülern* (nur zu den planmäßigen Schulbeginn- und -endzeiten);
3. *Wichtige Kultureinrichtungen in öffentlicher Trägerschaft* während der Öffnungszeiten bis zum Ende der SVZ 1;
4. *Öffentliche Verwaltungseinrichtungen und Gerichte* mit Publikumsverkehr während der Öffnungszeiten von mindestens 100 Besuchern pro Tag,
5. *Öffentliche Hallen- und Freibäder* während der Öffnungszeiten anzubinden.

Die Einrichtungen, die im Status quo unter Nummern 1. – 5. fallen, sind im **Anhang 1.4** aufgelistet.

- (4) Die in **Anhang 1.3** dargestellten Industrie- und Gewerbegebiete sind mindestens zur HVZ im 30-Min.-Takt zu erschließen, es sei denn deren Mindestgröße und Arbeitsplatzdichte sinkt nach Inkrafttreten des Auftrags erstmals unter die in Satz 3 genannten Werte. Die Erschließung erfordert eine Abdeckung von 80% der Fläche mit einem Haltestelleneinzugsradius von 500 m um die jeweilige Haltestelle. Neu hinzukommende Industrie- und Gewerbegebiete sind entsprechend den Sätzen 1 und 2 anzubinden, wenn sie eine Mindestgröße von 0,4 km² und eine Arbeitsplatzdichte von mindestens 500 Arbeitsplätzen/km² aufweisen.
- (5) 80% des großflächigen Einzelhandels, der eine Geschossfläche von mindestens 2.000 m² erreicht, sind mit einem Haltestelleneinzugsradius von 400 Metern mindestens im 30-Min.-Takt während der Ladenöffnungszeiten zu erschließen. Die in Satz 1 genannte Geschossfläche wird auch erreicht, wenn mehrere Geschäfte als Agglomeration zusammen diese Fläche erreichen. Im Status quo ist der nach Satz 1 maßgebliche Anteil auf die in **Anhang 1.3** dargestellten Gebiete als Grundgesamtheit zu beziehen.
- (6) Die Städte teilen auf Anfrage der SWU Nahverkehr zukünftig mit, welche Einrichtungen und Gebiete die in Abs. 3 bis 5 genannten Grenzen überschreiten bzw. die genannten Voraussetzungen erfüllen (Änderungen gegenüber Status quo). Die SWU Nahverkehr legt danach den Städten entsprechende Bedienungskonzepte unter Beachtung der Fristen gem. § 9 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags vor.
- (7) Die Linienführung ist so zu gestalten, dass die Innenstadt und insbesondere die Haltestelle Ulm Hbf. von allen nach (1) bis (5) erforderlichen Haltestellen mit höchstens einmaligem Umsteigen erreicht wird.

§ 4 Bedienungsstandards

- (1) Bedienungszeiten sind die HVZ, NVZ 1 bzw. 2 und SVZ 1 und 2.
- (2) Die Bedienungszeiten sind so zu erfüllen, dass innerhalb der Bedienungszeit an allen zu bedienenden Haltestellen eine Abfahrt im Rahmen der Taktvorgaben nach (3) besteht.
- (3) Es sind mindestens folgende Takte bei Stammlinien in Abhängigkeit der Bedienungszeit zu gewährleisten:
 - HVZ: 10-Min.-Takt,
 - NVZ 1: 10-Min.-Takt,
 - NVZ 2: 15-Min.-Takt,
 - SVZ 1: 30-Min.-Takt.
- (4) Es sind mindestens folgende Takte bei Ergänzungslinien in Abhängigkeit der Bedienungszeit zu gewährleisten:
 - HVZ: 30-Min.-Takt,
 - NVZ 1: 30-Min.-Takt,
 - NVZ 2: 30-Min.-Takt,
 - SVZ 1: 30-Min.-Takt.
- (5) Bei tangentialen Linien und Quartierslinien ist mindestens ein 60-Min.-Takt über die HVZ zu gewährleisten.
- (6) Nachtlinien verkehren zur SVZ 2 mindestens im 60-Min.-Takt.
- (7) Darüber hinaus kann die SWU Nahverkehr zusätzliche Fahrten z. B. unter Berücksichtigung der Bedürfnisse spezifischer Zielgruppen oder Marktsegmente einrichten, die über das Angebot gem. (3) bis (5) hinausgehen. Die Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeiten orientieren sich an den Kundenbedürfnissen.
- (8) Die Fahrzeit einschließlich einer eventuellen Umsteigezeit aus einem bedienten Stadtteil zu der Haltestelle Ulm Hbf. darf für 90% der bedienten Haltestellen in der HVZ und NVZ 1 und 2 max. 30 Min. betragen. Zu den übrigen Zeiten und für die übrigen Haltestellen dürfen 40 Min. nicht überschritten werden.
- (9) An allen Umsteigepunkten sind die Umsteigezeiten so zu minimieren, dass die Fahrzeitvorgaben gem. (8) eingehalten werden. Während der SVZ 1 ist ein Sammelanschluss in allen Richtungen an den Haltestellen Ulm Hbf., Ehinger Tor, Rathaus/ Steinerne Brücke und Willy-Brandt-Platz zu gewähr-

leisten. Während der SVZ 2 ist ein Sammelanschluss in allen Richtungen an der Haltestelle Ulm Hbf. zu gewährleisten.

§ 5 Kapazitätsstandards/bedarfsgesteuerte Verkehre

- (1) Die planmäßig eingesetzten Kapazitäten sind so zu planen, dass die zu erwartende Nachfrage abgedeckt wird. Für die Spitzenstunde sind die planmäßig eingesetzten Kapazitäten so zu planen, dass Stehplätze nur im Umfang von bis zu 4 Personen je qm Stehplatzfläche zu Grunde gelegt werden.
- (2) Die SWU Nahverkehr verstärkt die eingesetzten Kapazitäten bei geplanten Großveranstaltungen, Festen, Umzügen u.ä. entsprechend der zu erwartenden Nachfrage, soweit dies mit den regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen möglich ist.
- (3) Die Linienverkehrsbedienung hat planmäßig mit Straßenbahnen und Omnibussen zu erfolgen. Bei Fahrten die regelmäßig mit weniger als 5 Fahrgästen besetzt sind, ist der Einsatz von Anruf-Sammel-Taxen (SAM) zulässig. Der Einsatz als SAM ist im Fahrplan kenntlich zu machen.

Anhänge zu Anlage 1:

Anhang 1.1 Bediente Gebiete

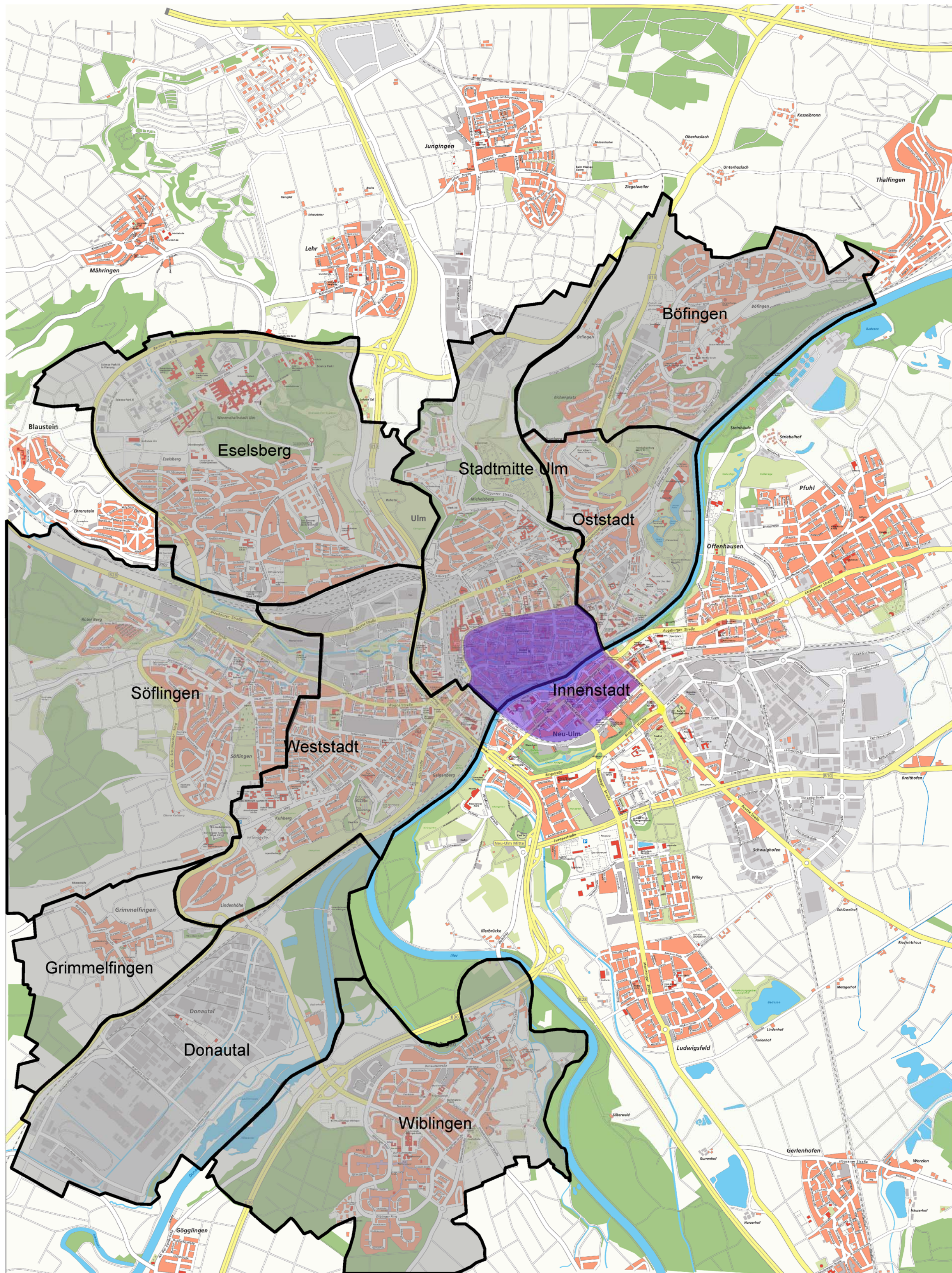
Anhang 1.2 Haltestelleneinzugsbereiche im Status quo

Anhang 1.3 Industrie- und Gewerbeflächen im Status quo

Anhang 1.4 Zu erschließende Einrichtungen

Anhang

1.1 Bediente Stadtteile in Ulm / Neu-Ulm



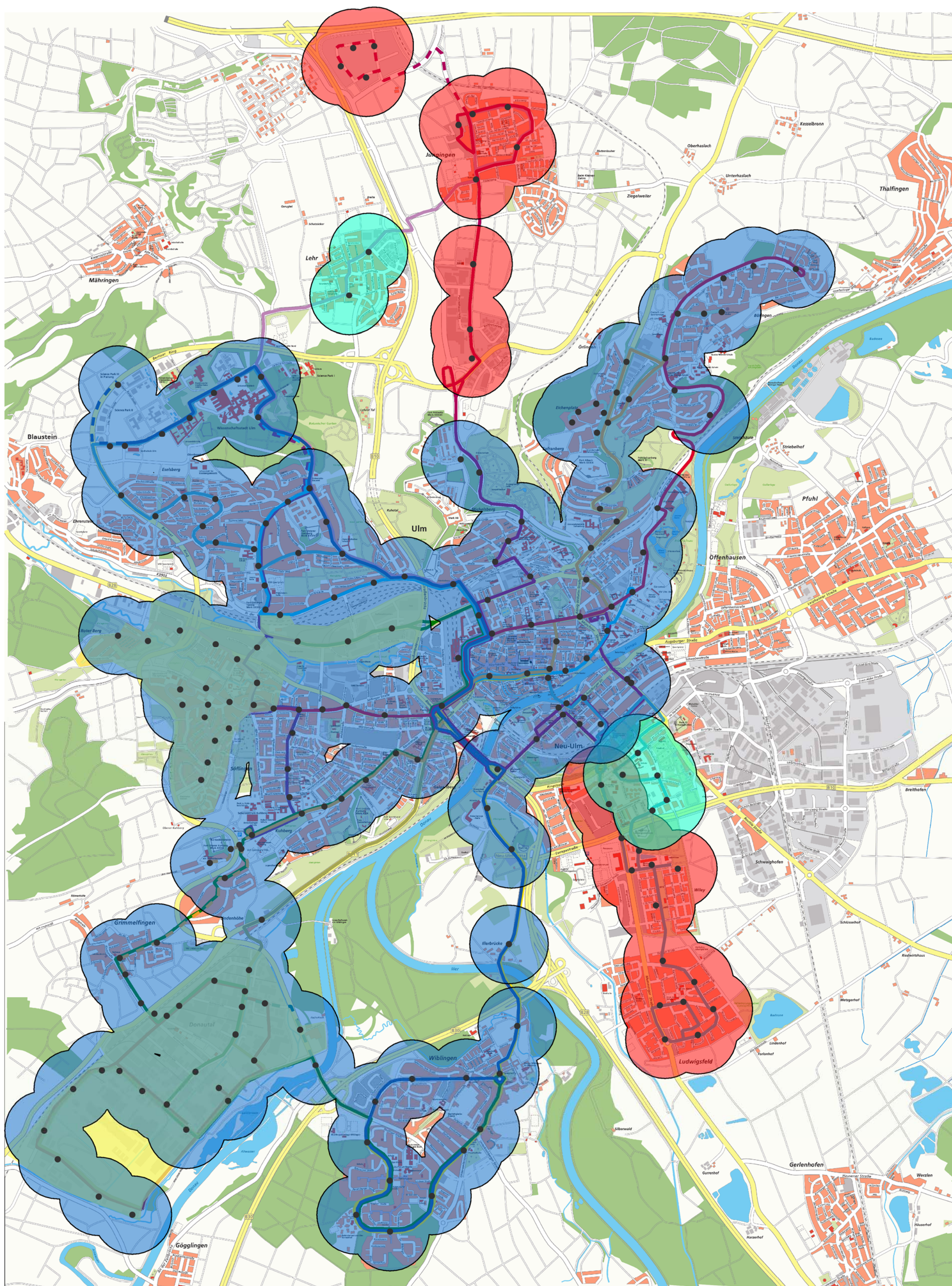
Legende

- Innenstadt
- Stadtteile

0 0,55 1,1 1,65 2,2 2,75

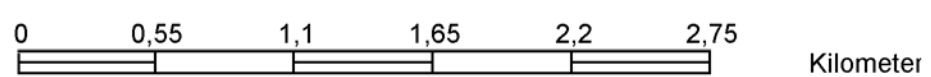
Kilometer

Anhang 1.2 a) Einzugsbereiche der SWU Haltestellen am Tag



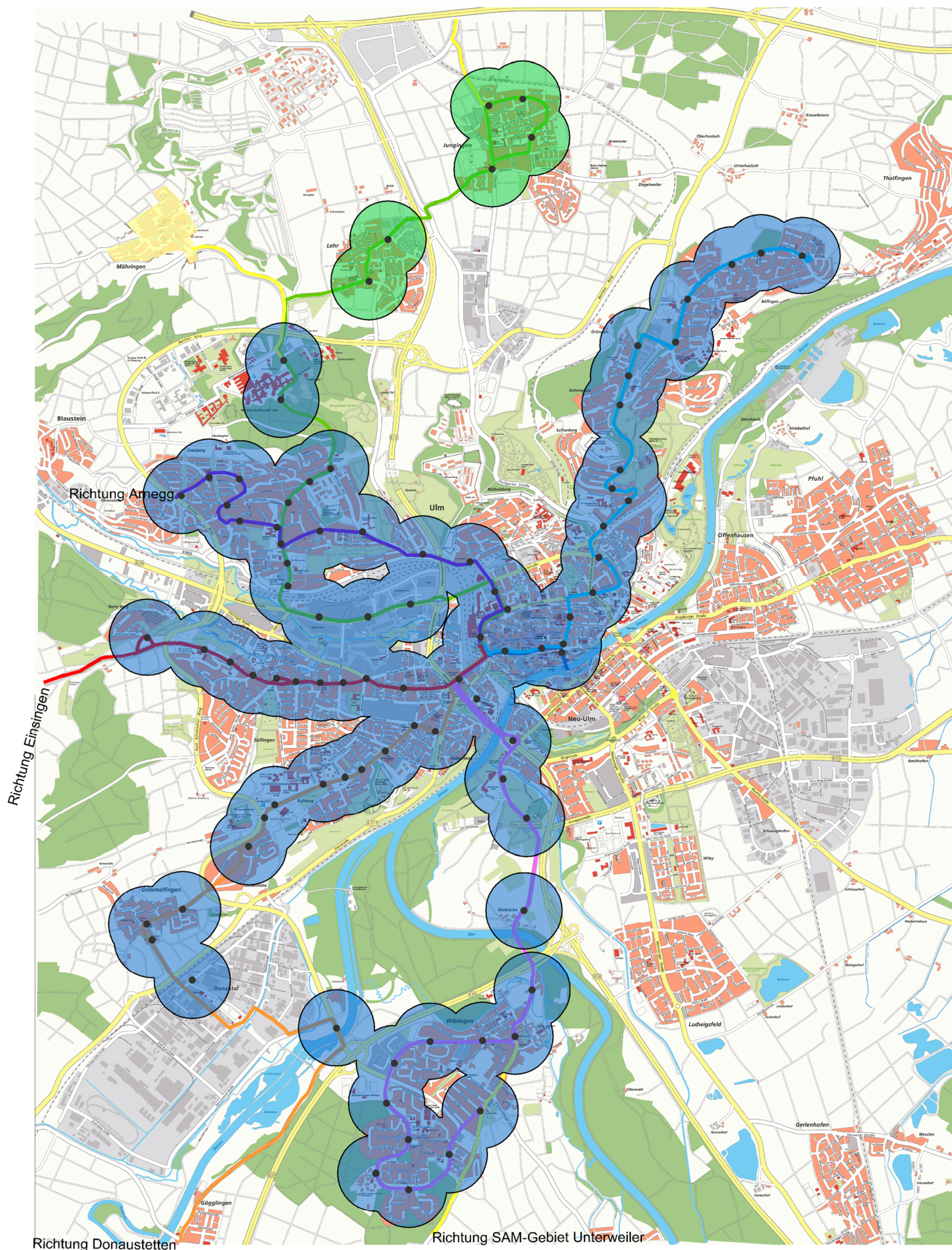
Legende

- Haltestellen
- Einzugsbereich SWU Genehmigung
- Einzugsbereich Gemeinschaftsgenehmigung
- Einzugsbereich Fremdgenehmigung
- SAM Gebiete SWU Genehmigung



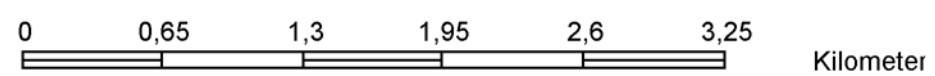
Anhang

1.2 b) Einzugsbereiche der SWU Haltestellen in der Nacht

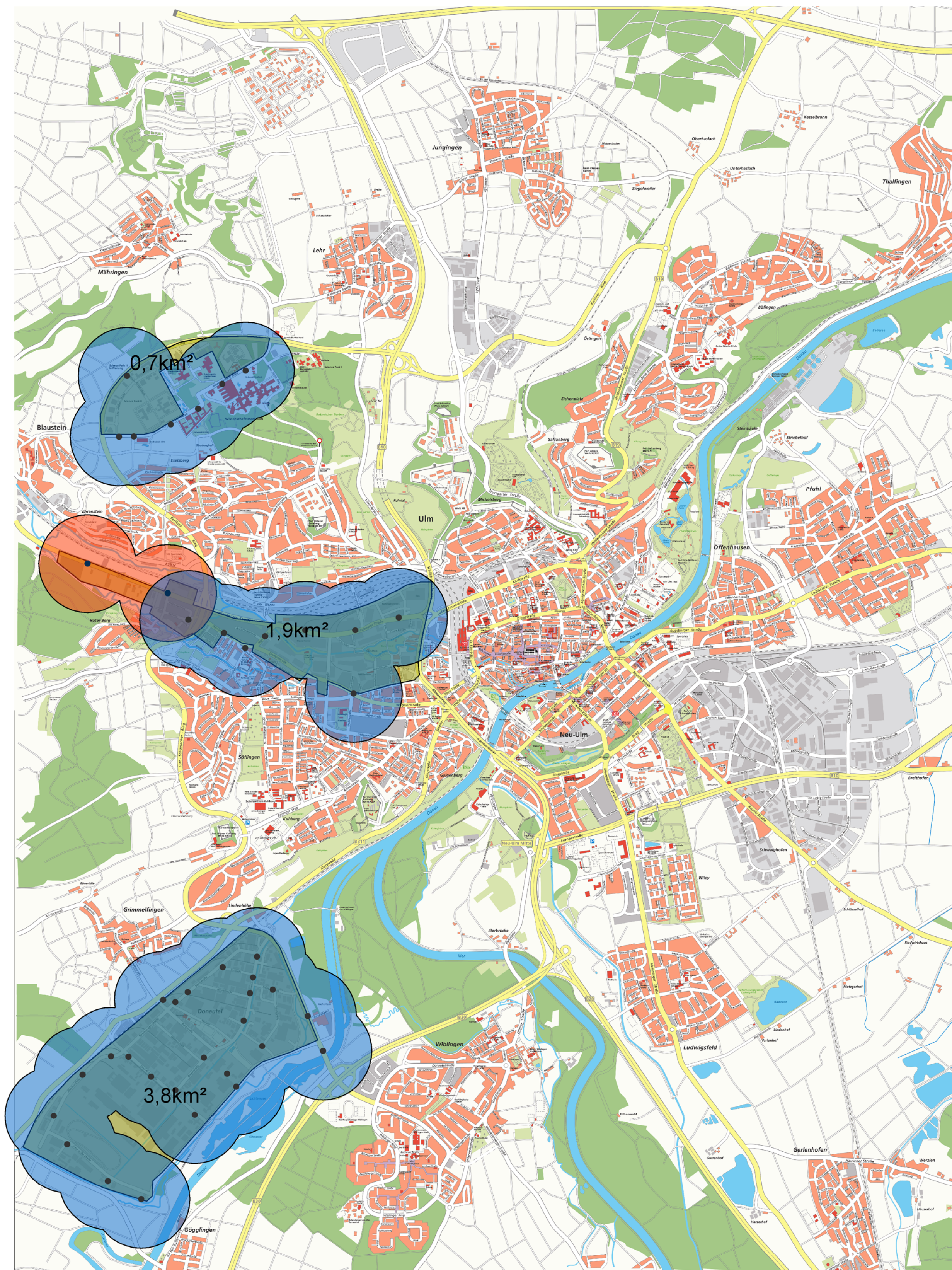


Legende

- Haltestellen
- Einzugsbereiche der Nachtlinien mit SWU Genehmigung
- Einzugsbereiche der Nachtlinien mit Gemeinschaftsgenehmigung
- Linien zum NachtSAM
- NachtSAM-Gebiete SWU Genehmigung
- Nachtlinie 1
- Nachtlinie 2
- Nachtlinie 3
- Nachtlinie 4
- Nachtlinie 5
- Nachtlinie 7
- Nachtlinie 8

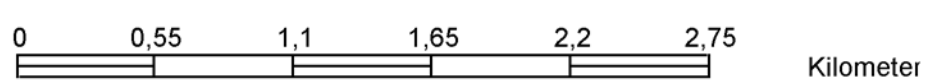


Anhang 1.3 Industrie und Gewerbeflächen im Status quo



Legende

- Haltestellen
- Einzugsbereich SWU Genehmigung
- Einzugsbereich RAB Genehmigung
- Industrie und Gewerbe Gebiete



Öffentliche Einrichtungen und wichtige Verwaltungen in Ulm/ Neu-Ulm

Einrichtung	Straße	Ort	Kategorie
Bundesagentur für Arbeit	Wichernstraße 5	Ulm	4
Deutsche Bahn AG Hbf	Bahnhofplatz 1	Ulm	4
Entsorgungsbetriebe EBU	Wichernstraße 10	Ulm	4 *
Finanzamt	Wagnerstraße 2	Ulm	4
Bürgerdienste	Sattlergasse 2	Ulm	4
Handwerkskammer	Olgastraße	Ulm	4
Hauptzollamt	Schillerstraße 1/1	Ulm	4 *
IHK, Haus der Wirtschaft	Olgastraße 97-101	Ulm	4
Amtsgericht	Olgastraße 106	Ulm	4
Amtsgericht	Zeughausgasse 14	Ulm	4
Arbeitsgericht	Zeughausgasse 12	Ulm	4
Landgericht	Olgastraße 4	Ulm	4
Notariat u.Grundbuchamt	Zeughausgasse 14	Ulm	4
Sozialgericht	Zeughausgasse 12	Ulm	4
Staatsanwaltschaft	Olgastraße 109	Ulm	4
Landratsamt	Schillerstraße 30	Ulm	4
Landratsamt	Wilhelmstraße 22-25	Ulm	4
SWU Verkehr Traffiti	Münsterplatz 50	Ulm	4
RAB Kunden-Center	Bahnhofplatz 1	Ulm	4
Polizeidirektion	Münsterplatz 47	Ulm	4
Stadtentwicklungsverband Ulm/Neu-Ulm	Wichernstraße 10	Ulm	4 *
Stadtverwaltung Rathaus	Marktplatz 1	Ulm	4
Dienstleistungszentrum Böfingen	Haslacher Weg 91	Ulm	4 *
Dienstleistungszentrum Eselsberg	Stifterweg	Ulm	4 *
Dienstleistungszentrum Mitte	Kornhausplatz 4	Ulm	4 *
Dienstleistungszentrum Söflingen	Klosterhof 14	Ulm	4 *

Dienstleistungszentrum Wiblingen	Buchauer Straße 12	Ulm	4 *
SWU	Karlstraße 1	Ulm	4
Tierheim u. Tierschutzbund	Örlinger-Tal-weg 40	Ulm	4 *
Tourist-Information Ulm/neu-Ulm	Münsterplatz 50	Ulm	4
TÜV-Prüfstelle	Jägerstraße 8	Ulm	4
TÜV-Prüfstelle	Benzstraße 17	Ulm	4
Verbraucherzentrale Bad.-Württ. e.V.	Frauengraben2	Ulm	4 *
BA für Arbeit Memmingen	Reuttier Straße 39	Neu-Ulm	4
Finanzamt	Nelsonallee 5	Neu-Ulm	4
Fundbüro Rathaus	Augsburger Straße 15	Neu-Ulm	4
Arbeitsgericht	Keplerstraße 2	Neu-Ulm	4
Amtsgericht	Schützenstraße 17	Neu-Ulm	4
Amtsgericht	Heiner-Metzger-Platz 1	Neu-Ulm	4
Staatsanwaltschaft	Schützenstraße 17	Neu-Ulm	4
Polizei	Reuttier Straße 64	Neu-Ulm	4
Stadtentwicklungsverband Ulm/Neu-Ulm	Augsburger Straße 15	Neu-Ulm	4 *
Stadtverwaltung Rathaus	Augsburger Straße 15	Neu-Ulm	4
Bürgerbüro	Petrusplatz 15	Neu-Ulm	4
Hochschule Ulm	Prittwitzstraße 10	Ulm	2
Hochschule Ulm	Eberhard-Finckh-Straße 11	Ulm	2
Universität Ulm	Albert-Einstein-Allee 11	Ulm	2
Württ.Verw.-u.Wirtschafts-Akademie Ulm	Hafenbad 1	Ulm	2
Bethesda Geriatriische Klinik	Zollernring 26	Ulm	1
Bundeswehrkrankenhaus (BWK)	Oberer Eselsberg 40	Ulm	1
Rehabilitationskrankenhaus (RKU)	Oberer Eselsberg 45	Ulm	1
Privat-Nervenklinik Dr. Schwarz	Steingasse 11	Ulm	1
Universitätsklinikum Michelsberg	Prittwitzstraße 43	Ulm	1
Universitätsklinikum Oberer Eselsberg	Robert-Koch-Straße 8	Ulm	1
Universitätsklinikum Safranberg	Steinhövelstraße 9	Ulm	1
Zahnklinik	Albert-Einstein-Allee 11	Ulm	1
Donauklinik	Krankenhausstraße 11	Neu-Ulm	1

Jugendbibliothek Einsteinhaus	Kornhausplatz 5	Ulm	3
Stadtbibliothek	Vestgasse 1	Ulm	3
Stadtteilbibliothek Böfingen	Haslacher Weg 93	Ulm	3
Stadtteilbibliothek Eselsberg	Stifterweg 70	Ulm	3
Stadtteilbibliothek Weststadt	Moltkestraße 10	Ulm	3
Stadtteilbibliothek Wiblingen	Buchauer Straße 9	Ulm	3
Volkshochschule	Kornhausplatz 5	Ulm	3
Familienbildungsstätte	Sattlergasse 6	Ulm	3
Kontiki Einsteinhaus	Kornhausplatz 5	Ulm	3
Musikschule	Marktplatz 19	Ulm	3
Begegnungsstätte Fort Unt. Eselsberg	Mähringer Weg 75	Ulm	3
Bürgertreff Böfingen	Haslacher Weg 89	Ulm	3
Bürgerzentrum Eselsberg	Virchowstraße 4	Ulm	3
Sozialzentrum Wiblingen	Buchauer Straße 12	Ulm	3
Weststadthaus	Moltkestraße 10	Ulm	3
Kuhberghalle, Sportzentrum Kuhberg	Eggingerweg 53	Ulm	3
Edwin-Scharff-Haus	Silcherstraße 40	Neu-Ulm	3
Tiergarten m. Aquarium u. Tropenhaus	Friedrichsau 40	Ulm	3
Erholungspark Friedrichsau	Friedrichsau	Ulm	3
Naherholung Böfinger Halde	Böfinger Steige	Ulm	3
Westbad	Moltkestraße 30	Ulm	5
Bezirkssportanlage Wiblingen	Wiblinger-Ring	Ulm	3
Blauringhalle	Böblingerstraße 31	Ulm	3
Sportzentrum Kuhberg	Grimmelfinger Weg 50-52	Ulm	3
Sportzentrum Ulm-Nord	Talstraße 51	Ulm	3
Charivari, Begegnungsstätte	Stuttgarter Straße 13	Ulm	3
Kunstlandschaft Donau	Adenauerbrücke-Friedrichsau	Ulm	3
Kunstpfad Universität Ulm	Oberer Eselsberg	Ulm	3
Donauschwäbisches Zentralmuseum	Schillerstraße 1/1	Ulm	3
HfG-Archiv	Basteistraße 46	Ulm	3
Kunsthalle Weishaupt	Hans-u.Sophie-Scholl Platz 1	Ulm	3

Museum Söflingen	Klosterhof 18	Ulm	3
Naturkundliches Bildungszentrum	Kornhausgasse 3	Ulm	3
Ulmer Museum	Marktplatz 9	Ulm	3
Wassermuseum der SWU, Zundeltor	Griesbadgasse 30	Ulm	3
Duft-u. Tastgarten, Farngarten	Kobelgraben	Ulm	3
Botanischer Garten d.Uni Ulm	Hans-Krebs-Weg	Ulm	3
Waldlehrpfad Böfinger Halde	Böfinger Steige	Ulm	3
Umwelt- u. Naturlehrpfad Ob.Eselsberg	Albert-Einstein-Allee	Ulm	3
Umwelt- u. Naturlehrpfad Wilhelmsburg	Prittwitzstraße	Ulm	3
Sammlung Fried im Ulmer Museum	Marktplatz 9	Ulm	3
Stadtarchiv, Schwörhaus	Weinhof 12	Ulm	3
Ulmer DenkStätte Weiße Rose, Einsteinhaus	Kornhausplatz 5	Ulm	3
Theater Ulm	Herbert-v.-Karajan-Platz 1	Ulm	3
Stadtbücherei	Heiner-Metzger-Platz 1	Neu-Ulm	3
Musikschule	Gartenstraße 13	Neu-Ulm	3
Edwin-Scharff Museum	Am Petrusplatz	Neu-Ulm	3
Stadtarchiv Rathaus	Augsburger Straße 15	Neu-Ulm	3

Anhang 1.4 Zu erschließende Einrichtungen

Kategorie

- 1 Krankenhäuser mit mindestens 100 Betten
 - 2 Schulen mit Fahrschülern (nur zu den planmäßigen Schulbeginn- und -endzeiten)
 - 3 Wichtige Kultureinrichtungen in öffentlicher Trägerschaft während der Öffnungszeiten bis zum Ende der SVZ 1
 - 4 Öffentliche Verwaltungseinrichtungen und Gerichte mit Publikumsverkehr während der Öffnungszeiten von mindestens 100 Besuchern pro Tag
 - 5 Öffentliche Hallen- und Freibäder während der Öffnungszeiten
- * bisher nicht nachgewiesen, ob hier die Bedingung Publikumsverkehr größer als 100 Personen pro Tag

Anlage 2 – Qualitätsstandards

§ 1 Fahrzeugstandards

- (1) Für Omnibusse gelten folgende Ausstattungsstandards, es sei denn die Fahrzeuge werden ausschließlich in den Spitzenzeiten eingesetzt:
- Ausführung in Niederflerbauweise, d.h. Einstiegshöhe an den ersten beiden Türen max. 350 mm über Straßenniveau; keine Stufen im Innengang (Stehflächen) zwischen erster und zweiter Tür
 - Automatische Kneeling-Einrichtung
 - Automatische Haltestellenansagen
 - Vollklimatisierung ab 2012
 - dynamische Haltestellenanzeige (Anzeige von mindestens 4 folgenden Haltestellen) ab 2012
 - Sicherstellung der Emissionsstandards gemäß der für die eingesetzten Fahrzeuge jeweils geltenden Euro-Norm
 - Höchstalter 14 Jahre seit Erstzulassung
- (2) Für alle Omnibusse gelten darüber hinaus folgende Ausstattungsstandards
- Einzelbestuhlung
 - gepolsterte Sitze
 - Kinderwagen/Rollstuhlstellplätze von einer Größe von mindestens 1,2m²
 - Fahrtzielanzeige mit Liniennummer vorne, Linienverlaufsanzeige mit Liniennummer rechte Fahrzeugseite und Liniennummer am Heck und der linken Fahrzeugseite

- Fahrausweisverkauf über elektronische Fahrscheindrucker gemäß Vertriebsstand des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes (DING)
- (3) Fahrzeuge für alternative Bedienformen haben nur folgende Standards zu erfüllen:
- Fahrtzielanzeige und Liniennummer vorne, kann auch hinter der Windschutzscheibe sein
 - Möglichkeit der Rollstuhl- und Kinderwagenmitnahme
 - Ein etwaiges Taxenschild muss im Linieneinsatz abgedeckt werden
 - Fahrausweisverkauf mindestens von Einzelfahrausweisen
- (4) Die Außenwerbung der Busse darf Fensterflächen nicht in Anspruch nehmen mit Ausnahme der Trafficboards, anderen Werbungen, die einen den Trafficboards vergleichbaren Anteil der Fensterflächen beanspruchen oder einzelner in das Fenster hineinragender Gestaltungselemente (letztere max. 20% der Fensterfläche).

§ 2 Fahrausfall/Pünktlichkeit

- (1) Bei Behinderungen des Straßenbahnverkehrs für die erkennbar ist, dass mehrere Fahrten mehr als 20 Minuten verspätet sind, ist unverzüglich ein Busersatzverkehr einzurichten.
- (2) Die SWU Nahverkehr hat die Fahrpläne so aufzustellen und weiterzuentwickeln, dass Verspätungen so gering wie möglich gehalten werden und an den Linienenden sich Verspätungen nicht auf die Gegenrichtung übertragen.

§ 3 Information im Regelfall

- (1) Stammlinien und Ergänzungslinien werden möglichst über einstellige Liniennummern gekennzeichnet. Als Zielbezeichnungen sollen möglichst Stadtteilbezeichnungen/Bezeichnungen von Siedlungsgebieten oder sonstigen markanten Punkten gewählt werden.

- (2) Jede Haltestelle ist mit einem Aushangfahrplan zu versehen. Bei Fahrplanwechsel müssen zum neuen Fahrplan die Aushänge angebracht sein, sie dürfen nicht eher als am letzten Tag des alten Fahrplans getauscht werden.
- (3) Bei Haltestellen mit Wartehalle ist nach Möglichkeit ein aktueller Tarifzonenplan und eine aktuelle Tarifübersicht des DING zum Aushang zu bringen.
- (4) An den zentralen Haltestellen Ehinger Tor und Ulm Hbf. ist an zentraler Stelle über die Abfahrtssteige aller Linien zu informieren.
- (5) Bei vorübergehenden Änderungen des Jahresfahrplanes infolge Baumaßnahmen, Sperrungen einzelner Straßen u. ä. sind die Aushangfahrpläne auszutauschen, wenn die Änderung länger als 36 Stunden andauert.
- (6) Die SWU Nahverkehr hat ein Fahrplanbuch mit allen von ihr betriebenen Linien und den Fahrzeiten mindestens einmal jährlich zum Hauptfahrplanwechsel herauszugeben. Systematik und Aufbau des Fahrplanbuches und der Fahrplantabellen sind mit dem DING abzustimmen, um einen verbundweit ähnlichen Auftritt zu gewährleisten. Das Fahrplanbuch ist in einer Auflage von bis zu 10.000 Stück kostenlos abzugeben. Das Fahrplanbuch kann auch über Dritte herausgegeben werden.
- (7) Im Internet ist eine Fahrplanauskunft zu betreiben, die mindestens das Angebot nach Abs. (6) enthält. Die Fahrplanauskunft, Haltestellen- und Linienfahrpläne zum Download müssen die selbe Aktualität wie die Aushänge nach Abs. (5) aufweisen. Die Auskunft kann auch durch Dritte betrieben werden.

§ 4 Information bei Betriebsstörungen

- (1) Über Betriebsstörungen und Fahrtausfälle gem. § 2 Abs. 1 ist ab 01.01.2011 spätestens 30 Min. nach deren Wirksamkeit im Internet über Art und Umfang zu informieren.
- (2) Weiterhin sind in diesen Fällen bei der telefonischen Auskunft mindestens eine Leitung zu schalten und zu besetzen.
- (3) Das gesamte Betriebspersonal ist in diesen Fällen auf dem Laufenden zu halten.

§ 5 Fahrpersonal

- (1) Die SWU Nahverkehr setzt nur ausgebildetes, kompetentes, freundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal ein. Das Fahrpersonal ist insbesondere in der Ortskenntnis der Städte Ulm und Neu-Ulm und des DING-Tarifs besonders geschult. Die SWU Nahverkehr betreibt Fortbildung für das Fahrpersonal von mindestens zwei halben Tagen je Jahr. Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache in Wort und Schrift.
- (2) Das Fahrpersonal im Einsatz trägt die einheitliche Dienstkleidung der SWU.

§ 6 Einheitliches Erscheinungsbild

- (1) Die SWU Nahverkehr hat ein einheitliches Erscheinungsbild zu wählen und sicherzustellen, das bei Bussen, Fahrplanmedien, Internet und sonstigen Medien die Zugehörigkeit der Dienstleistung zur Stadtwerke Ulm/ Neu-Ulm (SWU) dokumentiert und insgesamt den Stadtverkehr einheitlich erscheinen lässt.
- (2) Die Omnibusse haben ein einheitliches Erscheinungsbild zu tragen. Die Vorgaben zur Begrenzung der Außenwerbung nach § 1(4) sind zu beachten.
- (3) Bei der Gestaltung des einheitlichen Erscheinungsbildes nach den vorstehenden Absätzen ist sicherzustellen, dass die Verbundzugehörigkeit der SWU Nahverkehr deutlich wird.

§ 7 Beschwerdemanagement/Kundendienst

- (1) Kundenanregungen und -beschwerden sind von der SWU Nahverkehr in allen Fahrzeugen schriftlich, über das Kundenzentrum schriftlich und mündlich, über E-Mail schriftlich und über Service-Nummer telefonisch entgegenzunehmen. Diese sind innerhalb von 2 Wochen nach Eingang zu bearbeiten. Liegt die Anregung/Beschwerde im Zuständigkeitsbereich der Stadt, des DING oder eines anderen Verkehrsunternehmens so leitet die SWU Nahverkehr diese weiter und erteilt dem Kunden eine Abgangsnachricht. Sofern der Vorgang innerhalb von zwei Wochen nicht aufgeklärt werden kann, erhält der Fahrgast spätestens nach einer Woche eine Zwischennachricht. Die endgültige Bearbeitung und Antwort erfolgt dann spätestens innerhalb von vier Wochen nach Eingang.

- (2) Das Beschwerdemanagement der SWU Nahverkehr stellt sicher, dass aus berechtigten Beschwerden Konsequenzen gezogen werden.
- (3) Über Anregungen und Beschwerden ist laufend Statistik in einer entsprechenden Datenbank zu führen. Es sind insbesondere Art, Abhilfe und Zuständigkeit digital zu führen und die Vorgänge zu archivieren.
- (4) Die Stadt kann Beschwerden nach eigenem Ermessen aufgreifen und der SWU Nahverkehr mit der Bitte um Stellungnahme vorlegen. Sollte eine Beschwerde aus Sicht der SWU Nahverkehr unzutreffend sein, so hat sie ihre Einschätzung zu belegen.
- (5) Fundsachen sind spätestens zu Dienstschluss des Fahrers zu hinterlegen und mindestens eine Woche bereitzuhalten.

§ 8 Sauberkeit/Schadensbeseitigung

- (1) Die Fahrzeuge der SWU Nahverkehr sind in einem sauberen und gepflegten Zustand zu halten. Sie sind regelmäßig außen und innen zu reinigen. Grobmüll sowie ekelerregende oder abfärbende Verunreinigungen sind spätestens zum jeweiligen Fahrtende zu beseitigen oder das Fahrzeug ist auszusetzen, soweit dies technisch möglich ist. Die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge sind grundsätzlich täglich innen zu reinigen und in Abhängigkeit vom Verschmutzungsgrad, spätestens jedoch alle sieben Tage außen zu reinigen.
- (2) Schäden an Haltestellenmasten, -schildern, -kästen und -vitruinen sind spätestens nach zwei Werktagen zu beseitigen. Ein fehlender oder unleserlicher Aushangplan ist spätestens vier Stunden nach Kenntnis der SWU Nahverkehr, wenn der Schaden zur SVZ 1 und 2 auftritt bis zum nächsten Werktag 10 Uhr zu ersetzen.

Anlage 3: Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur

§ 1 Straße/ Zentrale ÖPNV-Infrastrukturen

- (1) In Übereinstimmung mit §§ 13 und 14 der Betrauung ist die Verfügbarkeit zentraler ÖPNV-Infrastrukturen, wie z. B. Verknüpfungshaltestellen, Busspuren / Busschleusen mindestens in dem Umfang, wie er zu Auftragsbeginn bestand, eine wesentliche Geschäftsgrundlage. Der Bestand im Sinne von Satz 1 ist in **Anhang 3.1** dokumentiert.
- (2) Weitere wesentliche Geschäftsgrundlage ist, dass alle zu Auftragsbeginn von der SWU Nahverkehr mit Linienverkehr befahrenen Straßenzüge während der Laufzeit des Auftrags mit Linienverkehr befahrbar sind, es sei denn sie sind vorübergehend infolge von Baumaßnahmen für den Gesamtverkehr gesperrt.
- (3) Soweit die Geschäftsgrundlage nach Abs. 1 oder 2 nicht mehr gegeben ist und dies zu einer Erhöhung der Kosten/Verringerung der Erträge um mehr als 1% pro Jahr führt, hat die SWU Nahverkehr das Recht, eine Reduzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu verlangen. Lehnen die Städte dies ab oder führt eine Reduzierung nicht zu einer vollständigen Kompensation der wirtschaftlichen Verschlechterung, so stellen die Städte sicher, dass die SWU Nahverkehr Ausgleichsleistungen in Höhe der Mehrbelastung erhält. Weitergehende Ansprüche der SWU Nahverkehr sind ausgeschlossen.

§ 2 Beeinflussung von Lichtsignalanlagen

- (1) Eine weitere wesentliche Geschäftsgrundlage ist die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen mindestens in dem Umfang, wie er zu Auftragsbeginn bestand. Der Bestand im Sinne von Satz 1 ist in **Anhang 3.2** dokumentiert
- (2) Soweit diese Geschäftsgrundlage nicht mehr gegeben ist und dies zu einer Erhöhung der Kosten/Verringerung der Erträge um mehr als 1% pro Jahr führt, hat die SWU Nahverkehr das Recht, eine Reduzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu verlangen. Lehnen die Städte dies ab oder führt eine Reduzierung nicht zu einer vollständigen Kompensation der wirtschaftlichen Verschlechterung, so stellen die Städte sicher, dass die

SWU Nahverkehr Ausgleichsleistungen in Höhe der Mehrbelastung erhält. Weitergehende Ansprüche der SWU Nahverkehr sind ausgeschlossen.

§ 3 Festlegung und Ausstattung von Haltestellen

- (1) Die endgültige Festlegung von Haltestellenstandorten erfolgt auf der gesetzlichen Grundlage durch die Städte als untere Straßenverkehrsbehörde.
- (2) Die SWU Nahverkehr hat alle von ihr bedienten Haltestellen mit Haltestellenmast, Haltestellenschild, Fahrplankasten (Format mindestens DIN A3) auszustatten. Diese Ausstattung verbleibt in städtischem Eigentum bzw. geht bei Neuerrichtung in städtisches Eigentum über. Die Aufwendungen, die über den im Rahmen der DING-Verträge vereinbarten Standard hinausgehen, werden von den Städten getragen, sofern sie von diesen verursacht sind. Die SWU Nahverkehr ist berechtigt im Rahmen von Haltestellenverlegungen, Haltestellenaufgaben und Haltestellenneueinrichtungen die Haltestellenausrüstung entsprechend der vertraglichen Regelungen zu verändern.
- (3) Die Städte verfolgen das Ziel, ab 2015 die Ausrüstung aller Haltestellen mit mindestens 100 Einsteigern pro Werktag (Montag-Freitag an Schultagen) mit Wartehallen. Kommt es danach aufgrund der Initiative der SWU Nahverkehr zur Veränderung von Haltestellenstandorten so trägt die SWU Nahverkehr 50% der durch die Verlegung entstehenden Kosten.

§ 4 Straßenbahninfrastruktur

- (1) Die Städte gewährleisten die Verfügbarkeit aller auf ihrem jeweiligen Gebiet vorhandenen für den Straßenbahnbetrieb notwendigen Infrastruktureinrichtungen in einem betriebssicheren Zustand unter Berücksichtigung der einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Entstandene zustandsbedingte Langsamfahrstellen oder sonstige den Betrieb beeinträchtigende Zustände sind nach Möglichkeit unverzüglich zu beseitigen.
- (2) Die Städte bedienen sich hierfür der SWU Verkehr.

Anhänge zur Anlage 3:

Anhang 3.1 Bestand zentraler ÖPNV-Infrastrukturen

Anhang 3.2 Bestand an Einrichtungen zur LSA-Bevorrechtigung

Anhang 3.1: Bestand zentraler ÖPNV Infrastrukturen

Stadt Ulm

Straßenbahn

Überwiegend besteht eine eigene Straßenbahntrasse auf der gesamten Linie 1 - abschnittsweise auch für den Bus benutzbar. Ausnahmen bilden die folgenden Abschnitte:

- Olgastraße: zwischen König-Wilhelm-Straße und Hafenbad
- Söflinger Straße: zwischen Magirusstraße und Endhalt Söflingen

Zwischenendschleifen

- Donaustadion aus/ in Richtung Staufenring
- Hoher Steg aus/ in Richtung Donauhalle

Bus

Überwiegend eigene Trasse:

- Mähringer Weg: zwischen Straße zum Oberberghof und Haltestelle Uni Süd
- Neutorstraße: zwischen Karlstraße und Olgastraße (nur Ri. Olgastraße)
- Frauenstraße: zwischen Rosengasse und Neue Straße (nur Ri. Neue Straße)
- Basteistraße: zwischen Löfflerstraße und Münchner Straße (nur Ri. Westen)
- Neue Straße: zwischen Frauenstraße und Glöcklerstraße

Buswendeanlagen

- Ehinger Tor aus/ in Richtung Hauptbahnhof über Wagnerstraße/ Einmündung Bayerstraße
- Hauptbahnhof/ Zentraler Omnibusbahnhof aus/ in Richtung Hauptbahnhof
- Verlängerte Neutorstraße aus/ in Richtung Theater
- Universität Süd aus/ in Richtung Hasenkopf und Botanischer Garten
- Hasenkopf aus/ in Richtung Kelternweg, Fort Unterer Eselsberg, Universität Süd
- Wiblingen Alte Siedlung aus/ in Richtung Oberer Wirt und St.-Gallener-Straße

Stadt Neu-Ulm

Bus

Überwiegend eigene Trasse:

- Marienstraße zwischen Herdbrücke und Petrusplatz
- Bussonderspur zwischen Wiley Süd und Danziger Straße

Buswendeanlagen

- Washingtonallee aus/ in Richtung Neue Hochschule

**Anhang 3.2: Bestand an Einrichtungen zur LSA-Bevorrechtigung
Stand: 2009**

Lfd.Nr.	Ampelanlage	Anlagentyp			Anlage-Nr.	Installiert
		FSA	LSA	Schranke		
1	Neue Str./Fr. Ebert Str.		X		101	28.09.1999
2	Friedrich-Ebert-Str./Parkh. Deutschhaus		X		102	06.10.1999
3	Hauptbahnhof / Post		X		104	06.10.1999
4	Neutorstr. - Olgastr.		X		105	1995
5	Olgastr. - Syrlinstr. - Ensingerstr.		X		106	1995
6	Olgastr. - Karl-Scheffold Str. - Keplerstr.		X		107	1995
7	Frauenstr.- Olgastr.		X		109	1995
8	Neue Str./Glöcklerstr.		X		111	1998/2006
9	Neue Str./Sattlergasse		X		112	1999/2006
10	Neue Str./Donaustr.		X		114	1999/2006
11	Haus der Begegnung	X			115	01.06.2004
12	Neue Str./Gideon Bacher Str.		X		116	17.02.1998
13	Neutor / Zeitplomstr.		X		151	07.08.1997
14	Neutor/Karlsstr.		X		152	1997
15	Frauenstr./Rosengasse		X		191	28.09.1999
16	Frauenstr./Bockgasse		X		192	1998/2007
17	Herdbrücke	X			193	17.05.2000
18	Heidenheimerstr.- Stuttgarterstr.		X		202	neu 2006
19	Ostplatz		X		203	07.08.1997
20	Willy-Brand-Platz		X		205	1995
21	Münchner/Basteistr.		X		207	17.02.1998
22	Heidenheimer Str. - Steinhövelstr.	X			221	01.10.1997
23	Heidenheimer Str. - Glockenhütte	X			222	01.10.1997
24	Heidenheimer Str. - Albecker Steige	X			223	01.10.1997
25	B19 - Ludwig-Beckstr.		X		226	22.10.2002
26	B19 / Nordtangente (Böfingen)		X		228	12.11.1999
27	Thalfinger Str.		X		231	
28	Böfinger Steige - Bodelschwingh Schule		X		235	
29	Böfinger Steige - Hofäckerweg		X		236	
30	Böfinger Steige - Ludwig-Beck-Str.		X		237	21.01.1999
31	Staufenring / Wielandstr.		X		241	08.97/09.07
32	Böfingersteige - Donauhalle		X		245	
33	Böfinger Str. - Zufahrt Messhalle		X		246	10.12.2008
34	Böfinger Str. - Fertighausausstellung		X		248	10.12.2008
35	Stuttgarterstr. / Eythstr.		X		251	12.08.2008
36	Stuttgarterstr. / Neuer Friedhof		X		252	12.08.2008
37	Basteistr. - Löfflerstr.	X			271	22.03.2000
38	Staufenring		X		272	15.05.2003
39	Friedrichsaust. - Thalfingerstr.		X		273	16.03.2007
40	Unterer Ausee - Bahnanlage		X		275	
41	Basteistr. - Congress Centrum	X			280	22.03.2000
42	Böfinger Steige/Egertweg/Buswendeschleife		X		281	01.05.2009
43	Böfinger Steige/Poppenreuteweg/Recyclinhof		X		282	01.05.2009
44	Böfinger Steige - Georg - Elser Weg - ...		X		283	
45	Böfinger Steige/Haslacher Weg		X		284	01.05.2009

**Anhang 3.2: Bestand an Einrichtungen zur LSA-Bevorrechtigung
Stand: 2009**

Lfd.Nr.	Ampelanlage	Anlagentyp			Anlage-Nr.	Installiert
		FSA	LSA	Schranke		
46	Böfinger Steige/Buchenlandweg		X		285	01.05.2009
47	B19 - Heidenheimerstr. - Eichberg	X			286	05.04.2001
48	Ludwig-Beck-Str.- Eberhard-Finckh-Str.	X			287	30.09.1997
49	Böfinger Steige - Poppenreuteweg	X			288	30.09.1997
50	Böfinger Steige / Sudetenweg / Alter Postweg		X		292	01.05.2009
51	Mähringer/Stifterweg		X		341	Huber 2006
52	Berliner Ring / Virchowstrasse	X			373	24.05.2000
53	Berliner Ring / Albert-Einstein Str.	X			374	01.02.2008
54	Mähringer / Am Eselsberg	X			383	14.08.1997
55	Mähringer - Fort Eselsberg	X			384	14.08.1997
56	Mähringer Weg / Weinbergweg	X			385	16.11.2000
57	Weinbergweg - Ladenzentrum	X			388	14.08.1997
58	Heilmeyersteige - Ochsensteige	X			391	23.09.1997
59	Heilmeyersteige - Virchowstr.	X			392	23.09.1997
60	Heilmeyersteige -	X			394	2006
61	Blaubeurerstr. - IKEA		X		410	12.03.2003
62	Blaubeurerstr. - Praktiker		X		411	12.03.2003
63	Blaubeurerstr. - Bauhaus		X		412	12.03.2003
64	Magirusstr. - Söflingerstr.		X		422	1996
65	Königsstr. - Söflingen	X			423	22.10.2002
66	Elisabethenstr. - Wagnerstr.		X		432	1996/2007
67	Westplatz ost/Wagnerstr.-Söflingerstr.		X		434	1996
68	Westplatz west/Einsteinstr. - Söflingerstr.		X		435	1996
69	Römerplatz		X		451	1997
70	Römerstr. - Weißenburgweg	X			452	1995
71	Römerstr. - Warndtstr.	X			453	1995
72	Egginger Weg - Wetterstation	X			454	1995
73	Königsstr. - Egginger Weg	X			455	1995
74	Kuhbergring - Grimmelfingerstr.		X		460	01.05.2009
75	Neue Gasse - Sonnenstr.		X		482	06.10.1999
76	Pranger - Sporerstr./Donautalstr.		X		552	1997/2006
77	Wiblingen / St. Gallener Str.	X			583	12.07.2000
78	Nordtangente / Alb / Hövelsinerstr.		X		610	01.08.2008
79	Wiblingerstr. / Eislaufanlage	X			800	01.10.2004
80	Schützenstr. / Ringstr.		X		801	01.10.2004
81	Schützenstr. / Schießhausallee		X		802	01.10.2004
82	Schützenstr. / Eckstr.		X		803	01.10.2004
83	Schützenstr. / Luitpoldstr.		X		804	01.10.2007
84	Schützenstr. / Hermann-Köhl-Str.		X		805	01.10.2004
85	Augsburgerstr. / Marienstr.		X		806	01.10.2004
86	Augsburgertor		X		810	01.11.2007
87	Hermann-Köhl-Str. / Friedenstr.		X		811	01.10.2004
88	Hermann-Köhl-Str. / Gartenstr.		X		812	01.10.2007
89	Friedenstr. / Ludwigstr.		X		813	01.11.2007
90	Reutierstr. / Bahnhofstr.		X		814	01.11.2007

**Anhang 3.2: Bestand an Einrichtungen zur LSA-Bevorrechtigung
Stand: 2009**

Lfd.Nr.	Ampelanlage	Anlagentyp			Anlage-Nr.	Installiert
		FSA	LSA	Schranke		
91	Hermann-Köhl-Str. / Bahnhofstr.		X		816	01.10.2004
92	Bahnhofstr. / Ludwigstr.		X		817	01.11.2007
93	Memmingerstr. / Meininger Allee		X		818	01.11.2007
94	Reutierstr. / Meininger Allee		X		819	01.11.2007
95	Reutierstr. / Ringstr.		X		823	01.11.2007
96	Ringstr. / Bradleystr.		X		826	01.10.2004
97	Halle Ausfahrt Bauhoferstr			X	4000	13.07.2000
98	Halle Ausfahrt Bleicher Walk			X	4001	12.07.2000
99	Uni Süd			X	4002	02.02.2000
100	Kienlesberg/ Beim Alten Alten Fritz		X		302	21.04.2009
101	Kienlesberg/ Lehrer-Tal-Weg		X		303	21.04.2009
102	Am Bleicher Hag/ Mähringer Weg		X		304	21.04.2009

**Anlage 4: Berechnung nach Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
(zu § 17 Betrauungsauftrag Stadtverkehr Ulm und Neu-Ulm)**

Nach Art. 6 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (nachstehend: „VO 1370/2007“) sind bei Ausgleichleistungen in Zusammenhang mit Direktvergaben die Bestimmungen des Anhangs einzuhalten. Diese Anlage dient der Einhaltung der beihilfenrechtlichen Vorgaben der VO 1370/2007 und der Umsetzung des 6. Abschnitts des Betrauungsauftrags Stadtverkehr Ulm und Neu-Ulm (nachstehend „Betrachtung“).

Die Summe empfangener Ausgleichleistungen darf nach Nr. 2 des Anhangs den finanziellen Nettoeffekt nicht übersteigen. Eine weitere Obergrenze stellt ein aufgrund von Ausgleichsparametern berechneter Soll-Ausgleich dar (§ 17 Abs. 3 Satz 1 Betrauung).

Nach der Maßgabe dieser Anlage werden erfasst und berechnet:

- der Soll-Ausgleich (dazu unten 1.)
- der finanzielle Nettoeffekt (dazu unten 2.)
- die empfangenen Ausgleichleistungen (dazu unten 3.)
- Positive Netzeffekte und angemessener Gewinn (dazu unten 4.)
- die EU-rechtliche Nebenrechnung (dazu unten 5.).

1. Soll-Ausgleich

Bei der Betrachtung des Soll-Ausgleichs (vgl. Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO 1370/2007) ist zwischen der Grundversorgung bei Auftragsbeginn einerseits (gleich 1.1) und der Finanzierung von Mehrkosten und Mindererlösen durch die Städte (dazu unten 1.2) zu differenzieren.

1.1 Grundversorgung nach Anlage 1

Nach § 4 Abs. 2 Satz 1 Betrauung trägt die SWU Nahverkehr das volle Risiko dafür, dass sie die zu gewährleistende Grundversorgung nach Anlage 1 aus Fahrgelderlösen und gesetzlichen Ausgleichszahlungen finanzieren kann. Für die Grundversorgung sieht die Betrauung – vorbehaltlich möglicher Fälle der §§ 4, 10, 13, 15 und 16 – keine Gewährung von Ausgleichleistungen durch die Städte vor. Zwischen SWU

und SWU Nahverkehr besteht aber ein Organschaftsverhältnis. Ein Verlustausgleich durch die SWU über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag ist im Soll nicht vorgesehen.

1.1.1 Infrastrukturfinanzierung

Besonders erfasst wird die Infrastrukturfinanzierung. Die SWU Nahverkehr zahlt für die Nutzung der Infrastruktur der SWU Verkehr ein Infrastrukturnutzungsentgelt. Dieses ist so festgelegt, dass es den beihilfenrechtlichen Vorgaben entspricht (Anlastung der variablen Kosten). Das Infrastrukturnutzungsentgelt deckt die Kosten der SWU Verkehr nicht. Rein vorsorglich wird der Differenzbetrag zwischen dem Infrastrukturnutzungsentgelt und den Vollkosten der SWU Verkehr als Ausgleichsleistung erfasst. Dazu dient die nachstehend beschriebene Parameterfestlegung.

[Soll-Ausgleich] = [Vollkosten Infrastruktur] - [Infrastrukturnutzungsentgelt]

mit

[Vollkosten Infrastruktur¹] = Vollkosten für die Infrastrukturvorhaltung (Basis: Vollkosten der SWU Verkehr auf Grundlage der Betrauung durch die Städte)

[Infrastrukturnutzungsentgelt] = Das von der SWU Nahverkehr an die SWU Verkehr zu entrichtende Entgelt in Höhe der variablen Kosten der Infrastrukturbewirtschaftung

Die Festlegung dieser Parameter erfolgt nach dem folgenden Verfahren:

Vollkosten der SWU Verkehr für die Infrastrukturvorhaltung auf Basis der Betrauung durch die Städte

Nach Verabschiedung des Wirtschaftsplans der SWU Verkehr werden die darin für das Folgejahr geplanten Vollkosten auch für den Zweck dieser Anlage als Parameter festgesetzt.

Infrastrukturnutzungsentgelt

Nach Verabschiedung des Wirtschaftsplans der SWU Verkehr werden die darin für das Folgejahr geplanten variablen Kosten der Infrastrukturbewirtschaftung ermittelt. Auf Grundlage des voraussichtlichen Nutzungsumfangs durch die SWU Nahverkehr

¹ Infrastruktur bedeutet in diesem Zusammenhang Streckeninfrastruktur, d.h. Oberbau, Einrichtungen zur Fahrstromversorgung (Fahrleitungen, Unterwerke), und Haltestellen.

und der nutzungsabhängigen Entgeltregelung der SWU Verkehr wird eine Vorschau des voraussichtlichen Nutzungsentgelts erstellt. Im Rahmen der endgültigen Berechnung nach § 17 Betrauung wird der Soll-Ausgleich um die endgültigen Werte des Infrastrukturnutzungsentgelts gemäß der tatsächlichen Inanspruchnahme aktualisiert.

1.1.2 Fördermittel gemäß § 11 Abs. 4 Betrauung

Nach § 11 Abs. 4 Betrauung beantragt die SWU Nahverkehr Fördermittel der Länder Baden-Württemberg und Bayern nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Verwaltungsrichtlinien. Findet eine Förderung statt, so resultiert hieraus eine reduzierte Abschreibung (AfA), welche sich kostenmindernd auswirkt. Der Differenzbetrag zwischen der tatsächlichen Abschreibung nach Handelsrecht und einem Abschreibungsbetrag, der sich ergäbe, wenn die Förderung nicht anschaffungsmindernd berücksichtigt worden wäre, ist als beihilfenrechtlich relevanter Vorteil der Förderung auszuweisen und dem Soll-Ausgleich gutzuschreiben.

1.2 Finanzierung von Mehrkosten und Mindererlösen durch die Städte

Ausgleichsleistungen für die Finanzierung der Verkehrsleistungen können gewährt werden in den in §§ 10 Abs. 4, 13, 15 Abs. 2 und 4, 16 Abs. 2 und 22 Abs. 2 der Betrauung geregelten Fällen.

Bei der Veranlassung *zusätzlicher Verkehre* (§ 15 Abs. 2 Betrauung) berechnet sich der Soll-Ausgleich hinsichtlich Mehrkosten auf Basis der vereinbarten Parameter, Erlösauswirkungen sind vorab zu schätzen und im Übrigen auf Basis des finanziellen Nettoeffekts abzurechnen.

In den *übrigen Fällen* ist im Rahmen der Auftragsanpassung ein Ausgleichsparameter festzulegen.

2. Finanzieller Nettoeffekt

Nach Nr. 2 des Anhangs zur VO 1370/2007 darf die Ausgleichsleistung den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt entspricht. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich danach wie folgt:

- Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem Paket gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen, die von einer oder mehreren zuständigen Behörden auferlegt wurden und die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und/oder in einer allgemeinen Vorschrift enthalten sind,

- abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird,
- abzüglich positiver Effekte aus anderen Netzen (Nr. 3 Anhang),
- abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,
- zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts erfolgt gemäß **Anhang 4.2**. Bei Anwendung dieses Anhangs gilt:

- Bezüglich der Vollkosten der SWU Verkehr für die Infrastrukturvorhaltung auf Basis der Betrauung durch die Städte (oben 1.1.1) sind die Sollwerte zu verwenden. Kostenabweichungen im Ist gegenüber Plan auf Ebene der SWU Verkehr werden zu Lasten der SWU Nahverkehr erst im Folgejahr im Rahmen einer Anpassung der Infrastrukturnutzungsentgelte wirksam. In die Berechnung des beihilfenrechtlich relevanten Vorteils gehen die tatsächlich gezahlten Infrastrukturnutzungsentgelte ein (vgl. oben 1.1.1).
- Die in § 11 Abs. 1 und 2 sowie § 10 Abs. 4 Betrauung genannten Ausgleichszahlungen werden als Einnahmen berücksichtigt (§ 11 Abs. 3 Betrauung).

3. Abrechnung empfangener Ausgleichsleistungen

Die empfangenen Ausgleichsleistungen dürfen weder den Soll-Ausgleich noch den finanziellen Nettoeffekt überschreiten. Der zulässige Betrag für Ausgleichsleistungen erhöht oder vermindert sich um Bonus- oder Malusbeträge im Rahmen der Anreizregelung nach **Anlage 5** zur Betrauung.

Dieser Obergrenze sind die empfangenen Ausgleichsleistungen gemäß **Anhang 4.1** gegenüberzustellen. Gesetzliche Ausgleichsleistungen (§§ 45a PBefG, 145 Abs. 3 SGB IX), Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Belastungen (§ 11 Abs. 2 Betrauung) sowie ggf. Ausgleichsleistungen auf Basis allgemeiner Vorschriften (Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007) werden bereits auf Ebene der Erlöse (oben 2) berücksichtigt.

Hinsichtlich der Infrastrukturfinanzierung (vgl. oben 1.1.1) gilt: Als Ausgleichsleistung erfasst wird der Differenzbetrag zwischen der tatsächlichen Anlastung der Infrastrukturkosten und den (oben 1.1.1) definierten Vollkosten.

Hinsichtlich der Fahrzeugförderung gilt: Als Ausgleichsleistung erfasst wird der Differenzbetrag zwischen der tatsächlichen Abschreibung nach Handelsrecht und eines

Abschreibungsbetrages, der sich ergäbe, wenn die Förderung nicht anschaffungsmindernd berücksichtigt worden wäre.

Hinsichtlich eines möglichen Verlustausgleiches durch die SWU ist die EU-rechtliche Nebenrechnung maßgeblich (unten 5.).

4. Positive Netzeffekte und angemessener Gewinn

Im Rahmen der Berechnung sowohl des Soll-Ausgleichs (oben 1.) als auch des finanziellen Nettoeffekts (oben 2.) sind die positiven Netzeffekte (dazu gleich 4.1) sowie der angemessene Gewinn (dazu unten 4.2) festzulegen bzw. zu ermitteln.

4.1 Positive Netzeffekte

Da die SWU Nahverkehr nur Verkehre erbringt, die Gegenstand gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind, und dies nur für die beiden Städte erfolgt, können positive Netzeffekte ausgeschlossen werden. Vorsorglich wird im Rahmen des Jahresabschlusses vom Abschlussprüfer geprüft, ob positive Netzeffekte vorhanden sind. Dieser hat ggf. eine gesonderte Prüfungshandlung durch einen Sachverständigen zu veranlassen.

4.2 Angemessener Gewinn

Der angemessene Gewinn ist nach Nr. 6 Anhang in Höhe einer angemessenen Kapitalrendite festzulegen. Die Berechnung des angemessenen Gewinns erfolgt wie folgt:

[angemessener Gewinn] = [Kapitalrendite] * [Gesamtkapital] mit

[Kapitalrendite] = 6% als im deutschen ÖPNV angemessene Rendite nach Steuern unter Beachtung der spezifischen Risikoverteilung und

[Gesamtkapital] = ein für die Erbringung der Verkehre erforderliches Gesamtkapital.

5. EU-rechtliche Nebenrechnung

Die SWU Nahverkehr stellt im Rahmen der Berechnung nach Anhang zur VO 1370/2007 gemäß **Anhang 4.1** eine EU-rechtliche Nebenrechnung auf. Diese Berechnung ist aus folgendem Grund erforderlich:

Durch dieses Verfahren soll die SWU Nahverkehr beihilfenrechtlich so gestellt werden, dass sie die in einer Periode zulässig erwirtschafteten Gewinne in der nächsten Periode verwenden kann. Die Ergebnisabführung an die SWU über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bleibt hiervon unberührt. Mittels der Nebenrechnung wird zugleich sichergestellt, dass die beihilfenrechtlichen Anforderungen an

die Gewährung von Ausgleichsleistungen über die Gesamtlaufzeit des Betrauung eingehalten werden.

Im Einzelnen gilt:

1. Die SWU Nahverkehr erfasst jeweils einen handelsrechtlichen Jahresüberschuss vor Ergebnisabführung, soweit dieser nicht den angemessenen Gewinn (oben 4.2) übersteigt oder ein eventueller Überkompensationsposten verbleibt. Der entsprechende Betrag wird in der hierfür vorgesehenen Zeile von **Anhang 4.1** auf die Rechnung für das folgende Geschäftsjahr übertragen. Die aufsummierten Beträge der jeweiligen Überschüsse ergeben den Saldo der EU-rechtlichen Nebenrechnung.
2. Sofern das nach Nr. 1 Satz 1 festgestellte Jahresergebnis negativ ist, ist der Negativbetrag von dem Saldo der EU-rechtlichen Nebenrechnung abzuziehen. Verbleibt hiernach ein Positivsaldo, so ist dieser erneut auf das folgende Geschäftsjahr zu übertragen. Verbleibt ein Negativsaldo, so ist dieser auf das folgende Geschäftsjahr zu übertragen, wenn objektiv zu erwarten ist, dass innerhalb der folgenden drei Geschäftsjahre eine Rückkehr zu einem Positivsaldo erfolgt. Die SWU Nahverkehr hat die Voraussetzungen des vorstehenden Satzes durch Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers prüffähig gegenüber der Städte nachzuweisen. Die Erreichbarkeit der Rückkehr zum Positivsaldo gemäß dem vorstehenden Satz ist in den beiden Folgejahren anhand aktualisierter Daten durch Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers prüffähig gegenüber der Städte nachzuweisen.
3. Liegen die Voraussetzungen von Nr. 2 vor, so stellt ein Verlustausgleich durch die SWU keine Ausgleichsleistung dar. Dies ist in **Anhang 4.1** entsprechend zu vermerken.

Anhänge zur Anlage 4:

Anhang 4.1 Zusammenfassung (inkl. Abrechnung empfangener Ausgleichsleistungen)

Anhang 4.2 Ermittlung Finanzieller Nettoeffekt

Anhang 4.1 - Zusammenfassung (inkl. Abrechnung empfangener Ausgleichsleistungen)

Nr.	Formel	Beschreibung	Wert (in Tsd. €)
Ermittlung des maßgeblichen Betrags			
1		Soll-Ausgleich	
1a		Vollkosten Infrastruktur	
1b		Infrastrukturnutzungsentgelt	
1c	[1a]-[1b]	Soll-Ausgleich IS	0
1d		weitere Soll-Ausgleichsbeträge	
1dd	[Anhang 5.2- Nr. 23 + Nr. 24]	Korrektur um Bonus-/Malus-Beträge	
1e	[Anhang 5.2 - Nr. 22]	Angemessener Gewinn	0
1f	[1c] + [1d] + [1dd] + [1e]	Soll-Ausgleich gesamt	0
2	[Anhang 5.2 - Nr. 25]	Finanzieller Nettoeffekt	0
3	min([1f],[2])	Ausgleichsfähiger Betrag	0
Empfangene Ausgleichsleistungen			
		Ausgleichsleistungen	
4		Nicht angelastete Infrastrukturkosten	0
5		AfA-Anteil	0
6		Ausgleich für Zusatzleistung etc.	
7		Sonstige Vorteile iSd. Art. 2 lit. g) VO 1370/2007	
8			
9	Σ ([4]-[8])	Summe	0
10	[9]-[3]	Zwischenergebnis	
Nebenrechnung			
11		Saldovortrag aus Vorjahr	
12	[handelsrechtl. Ergebnis]*	Saldo des laufenden Jahres	
13	[11]+[12]	Neuer Saldostand	0
Sofern positiver Saldostand			
13a		[13] Übertrag auf das Folgejahr	
Sofern negativer Saldovortrag			
14		[13] Negativer Saldovortrag	0
		Durch WP bescheinigte Prognose für Folgejahre	
15		Folgejahr 1	
16		Folgejahr 2	
16b		Folgejahr 3	
16c		Zins auf Negativsalden	
17	[14]+[15]+[16]+[16b]+[16c]	Prognostizierter Vortrag zum Ende Folgejahr 2	0
18		Falls positiv: Plan-/Ist-Überprüfung	
19		Falls negativ: Überkompensation	

*)Anm. Zu korrigieren um ggf. zu hohe Gewinne oder evtl. Überkompensationen

Anhang 4.2 - Berechnung des Finanziellen Nettoeffekts

Nr.	Formel	Beschreibung	Wert (in Tsd. €)
Ableitung aus der Handelsbilanz			
<u>Einnahmen</u>			
1		Fahrgelderlöse	
2		Gesetzliche Ausgleichszahlungen	
3		Ausgleich verbundbedingte Belastungen	
4	[1]+[2]+[3]	Summe Einnahmen	0
<u>Kosten</u>			
5		Infrastrukturnutzungsentgelt	
6		Übrige Kosten (ohne Infrastruktur)	
7	[5]+[6]	Summe Kosten	0
8	[4]-[7]	Zwischenergebnis GuV vor Ergebnisabführung	0
9	[8]*-1	Ergebnisabführung	0
10	[8]-[9]	Jahresfehlbetrag / -überschuss nach GuV	0
Beihilfenrechtliche Betrachtung			
<u>Korrekturen - Einnahmen</u>			
11	[4]	Einnahmen gemäß GuV	0
12		Positive Netzeffekte auf Erlösseite	
13	[11]+[12]	Summe korrigierte Einnahmen	0
<u>Korrekturen - Kosten</u>			
14	[7]	Kosten gemäß GuV	0
15		Vollkosten Infrastruktur SWU (Soll-Werte)	
16		IS-Nutzungsentgelt	
17	[15]-[16]	Nicht angelasteter IS-Kostenanteil:	0
18		AfA-Anteil Fahrzeugförderung	
19		Positive Netzeffekte auf Kostenseite	
20	[14]+[17]+[18]+[19]	Summe korrigierte Kosten	0
21	[20]-[13]	Zwischenergebnis	0
22		<u>Angemessener Gewinn</u>	
23		<u>Bonus-/Malusbetrag Wirtschaftlichkeit</u>	
24		<u>Bonus-/Malusbetrag Qualität</u>	
25	[21]+[22]+[23]+[24]	<u>Finanzieller Nettoeffekt</u>	0

**Anlage 5 Erlös- und Qualitätsanreiz
(zu § 18 Abs. 3 Betraungsauftrag)**

Nach § 18 Abs. 3 Betraungsauftrag (Betraung) soll die SWU Nahverkehr im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung eine deutliche Steigerung der Erlöse erzielen. Zwar ist die Betraung wie ein Nettovertrag ausgestaltet, so dass die SWU Nahverkehr ohnehin das Erlösrisiko trägt. Allerdings führen gemäß Anlage 4 gestiegene Erlöse nicht immer dazu, dass die SWU Nahverkehr davon profitieren kann. Das macht die Vereinbarung eines zusätzlichen Erlösanreizes erforderlich. Eine Malusregelung ist nicht erforderlich, da Erlöszahlen unter Plan sich unmittelbar zu Lasten der SWU Nahverkehr auswirken. Der Erlösanreiz steht unter dem Vorbehalt, dass die hohe Qualität ebenfalls erhalten wird.

Dies vorangestellt wird vereinbart:

Realisiert die SWU Nahverkehr eine Steigerung der Fahrgelderlöse um mehr als 3% p.a. bei einer Globalzufriedenheit von mindestens 2,59 gemäß des bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometers von TNS Infratest, Bielefeld, so darf sie sich vom übersteigenden Betrag in der EU-rechtlichen Nebenrechnung (Anlage 5) 50% gutschreiben. Die Berechnung erfolgt in Jahresscheiben.