

Betrauung der SWU Verkehr GmbH sowie der SWU mobil GmbH mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zur Sicherstellung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

auf Grundlage

der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
– ABl. (EU) L 315/1 vom 3. Dezember 2007

Präambel

Die SWU Verkehr GmbH (nachfolgend „SWU-V“) sowie die SWU-mobil GmbH (nachfolgend „SWU-m“), zusammen auch „Verkehrsunternehmen“ oder „SWU“ genannt, sind die Verkehrsunternehmen der Stadt Ulm (nachfolgend „Stadt“). Der Unternehmensgegenstand der SWU-V ist nach § 2 Abs. 1 ihres Gesellschaftsvertrages in der Fassung vom 25. August 2004 sowie der SWU-m nach § 2 Abs. 1 ihres Gesellschaftsvertrages in der Fassung vom 31. Juli 2018 jeweils der Betrieb des ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen sorgen selbst bzw. durch von ihnen im Einzelfall eingesetzte Subunternehmer für die Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet und auf abgehenden Linien außerhalb des Stadtgebiets. Diese Tätigkeiten der Verkehrsunternehmen konnten bisher nicht kostendeckend erbracht werden und auch künftig ist dies nicht zu erwarten.

Die Holdinggesellschaft der Stadt ist die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (nachfolgend „SWU-Holding“). Ihre Anteile werden von den Städten Ulm (ca. 94%) und Neu-Ulm (ca. 6%) gehalten. Die SWU-Holding wiederum ist alleinige Gesellschafterin der SWU-V. Die SWU-V hält 100% der Anteile an der SWU-m.

Zur Sicherstellung des ÖPNV beabsichtigt die Stadt die Ausgleichsgewährung an die Verkehrsunternehmen im Wege der Direktvergabe dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages, auch Betrauung genannt, auf Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1197/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. (EU) L 315/ 1 vom 3. Dezember 2007, geändert durch Verordnung (EU) Nr.

2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, ABl. (EU) L 354/22 vom 23. Dezember 2016) beihilfenrechtskonform abzusichern. Die Inhalte des Betrauungsaktes wurden auf die Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 abgestimmt. Insbesondere wurden ausreichende, an den Erfordernissen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ausgerichtete Kontrollmöglichkeiten der Stadt über die Verkehrsunternehmen sichergestellt.

Mit dieser Betrauung wird die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der SWU-V und SWU-m erneuert und bestätigt, für die Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet und auf abgehenden Linien außerhalb des Stadtgebiets zur Sicherstellung des ÖPNV auf Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 Sorge zu tragen. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der SWU-V und SWU-m stellt eine Dienstleistung von allgemeinem Interesse im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Die Sicherstellung des ÖPNV ist Teil kommunaler Daseinsvorsorge. Der gleichberechtigte Zugang zu den Verkehrsleistungen sowie die Versorgungssicherheit und Kontinuität liegen im öffentlichen (Fahrgast-) Interesse.

Die Betrauung erfolgt durch Gemeinderatsbeschluss mit einer gesellschaftsrechtlichen Weisungskette. Dies bedeutet, dass der Oberbürgermeister der Stadt Ulm durch Gemeinderatsbeschluss verpflichtet wird, die gesellschaftsrechtlich (indirekt über den SWU-Konzern) bestehenden Weisungsrechte gegenüber den Geschäftsführern der zu betrauenden Gesellschaften dahingehend auszuüben, dass diese verpflichtet werden, die Bestimmung dieses Betrauungsakts einzuhalten. Die Betrauung gliedert sich wie folgt:

- In § 1 werden die SWU-V und die SWU-m mit der Erbringung von Bus- und Straßenbahnverkehrsleistung sowie der Infrastrukturvorhaltung in einer definierten Qualität betraut. Die Liniengenehmigungen sollen auf Basis dieser Betrauung von der SWU-V beantragt werden. Die beiden betrauten Unternehmen regeln in einem Kooperationsvertrag Details zur Aufgabenverteilung. Schließlich werden in den weiteren Paragraphen gemeinsame Regelungen für die betrauten Unternehmen festgehalten.
- § 2 regelt, dass die Stadt Ausgleichsleistungen für die Erbringung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen indirekt über den SWU-Konzern, aber – falls erforderlich – auch direkt an SWU-V erbringen kann. Hervorzuheben ist, dass mit dem Betrauungsakt kein Anspruch der SWU-V auf irgendwelche Leistungen von Stadt und/oder SWU Holding begründet wird.

- § 3 enthält eine Regelung dazu, unter welchen Voraussetzungen Anpassungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen möglich sind, so dass (innerhalb der zu beachtenden vergaberechtlichen Grenzen) eine gewisse Flexibilität besteht.
- § 4 enthält die Geltungsdauer (1. Januar 2020 bis 30. Juni 2042) und bestimmte übliche Schlussbestimmungen. Zwischen SWU-V und SWU-m wird keine Gesellschaft bürgerlichen Rechts gegründet.

§ 1 **Betauung der SWU-V und der SWU-m mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen**

- (1) Die Verkehrsunternehmen erbringen ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet sowie auf abgehenden Linien außerhalb des Stadtgebiets auf den in **Anhang 3** genannten Linien, wobei die SWU-V Inhaberin der Liniengenehmigungen ist. Die Durchführung des Bus- und Straßenbahnverkehrs erfolgt auf der Grundlage der Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz, nach den Anforderungen des jeweils gültigen Nahverkehrsplans (nachfolgend „NVP“) und ergänzenden Gremienbeschlüssen der Stadt. Darauf aufbauend bestätigt und bekräftigt die Stadt die Betauung der SWU mit der Sicherstellung des ÖPNV auf den in **Anhang 3** genannten Linien auf dem Stadtgebiet und auf abgehenden Linien außerhalb des Stadtgebiets in arbeitsteiligem Zusammenwirken. Der personenbeförderungsrechtliche Status der SWU-V sowie gegebenenfalls der SWU-m im Verhältnis zu den Fahrgästen und den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden bleibt hiervon unberührt. Die SWU-V sowie die SWU-m nehmen die aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung resultierenden Aufgaben im eigenen Interesse wahr. Sie sind damit ausschließlich in Erfüllung ihrer eigenen satzungsmäßigen Aufgaben und Zwecke tätig.
- (2) Die SWU-V und die SWU-m haben zur ordnungsgemäßen Durchführung des ÖPNV-Angebotes folgendes sicherzustellen:
 - a) Durchführung des Fahrbetriebs im Linienverkehr (Erbringung der Beförderungsleistungen) im eigenen Namen auf eigene Rechnung und auf den in **Anhang 3** genannten Linien;
 - b) das Betreiben der ortsfesten Infrastruktur (Gleise, Straßenbahnhaltestellen, Betriebshof) für den Schienenverkehr, (vgl. **Anhang 1** Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur);
 - c) Betreiben der Businfrastruktur (Betriebshof, Haltestellen, sonstige Businfrastruktur),(vgl. **Anhang 1** Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur);
 - d) Angebots- und Betriebsplanung, Marketing und Vertrieb;

- e) Anwendung des DING-Tarifs und Einhaltung der Verbundvorgaben;
 - f) technische Unterstützung, insbesondere RBL- und Ampelbeeinflussung sowie der Betrieb einer Leitstelle (vgl. **Anhang 1** Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur);
 - g) sofern erforderlich Überlassung von Betriebseinrichtungen und Infrastruktur an die SWU-m entsprechend dem Kooperationsvertrag, (vgl. **Anhang 1** Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur);
 - h) sowie Koordinierung der Subunternehmer.
- (3) Die Aufgabenzuordnung zwischen der SWU-V und der SWU-m wird in einem Kooperationsvertrag konkretisiert. Der Vertrag ist als **Anhang 5** beigefügt. Die Änderung der Aufgabenzuordnung zwischen SWU-V und SWU-m ist entsprechend der Vorgaben des Kooperationsvertrags möglich, ohne dass dies eine wesentliche Änderung der Betrauung darstellt.
- (4) Für die Ausgestaltung der Tätigkeiten zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gelten das Anforderungsprofil des jeweils gültigen Nahverkehrsplans, der Qualitätsvorgaben (**Anhang 2** Bedienungs- und Qualitätskriterien) sowie ggf. die Einzelpflichten konkretisierende und ändernde Beschlüsse der entsprechenden Gremien der Stadt. Zu den Anpassungsmöglichkeiten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen siehe § 3.
- (5) Die SWU-V und die SWU-m stellen sicher, dass die Qualitätsstandards des jeweils gültigen Nahverkehrsplans eingehalten und dauerhaft gewährleistet werden. Zudem werden die Qualitätsstandards gemäß **Anhang 2** eingehalten. In diesem Anhang sind insbesondere geregelt:
- Pünktlichkeit
 - Umgang mit Betriebsstörungen,
 - Reporting (auch finanzielles Reporting),
 - Einzusetzende Fahrzeuge,
 - Qualifikation der Fahrerinnen und Fahrer,
 - Beschwerde-/Anliegenmanagement
 - Nachfrageentwicklung der einzelnen Linien
- (6) Die Stadt gewährt der SWU-V als zukünftiger LiniengenehmigungsinhaberIn gemäß § 8a Abs. 8 PBefG zum Schutz des betrauten Verkehrsangebots mit Wirkung zum 1. Januar 2020 das ausschließliche Recht, auf den in Absatz 2 dargestellten Linien Personenbeförderungsleistungen im Linienverkehr zu erbringen. Die Ausschließlichkeit beinhaltet das Verbot für andere Verkehrsunternehmen, Linienverkehre als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer gemäß PBefG durchzuführen, sofern durch den beantrag-

- ten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn
- a) der beantragte Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln bereits befriedigend bedient werden kann,
 - b) durch den beantragten Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Aufgaben wahrgenommen werden sollen, die die SWU-V bereits wahrnimmt,
 - c) die SWU-V hinsichtlich der Bedienung des beantragten Verkehrs bereit ist, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Stadt festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter der Voraussetzung des § 8 Absatz 3 PBefG selbst durchzuführen oder
 - d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.
- (7) Die Stadt teilt der Genehmigungsbehörde die Gewährung des ausschließlichen Rechts mit. Sie wird, wenn dies zur Wirksamkeit der Erteilung des ausschließlichen Rechts erforderlich ist, eine entsprechende erneute Bekanntgabe oder sonstige erforderliche Rechtsakte vornehmen.
- (8) Hinsichtlich der Linie 12 besteht ein Vertrag zwischen der Stadt und einem Drittunternehmen, wonach die Stadt zur Direktvergabe der Verkehrsleistungen auf der Linie 12 bis zum Ablauf des Jahres 2026 an dieses Drittunternehmen verpflichtet ist. Zur Sicherstellung eines einheitlichen Steuerungskonzeptes wurde jedoch die Linie 12 in das Bündel „Stadt Ulm“ einbezogen und damit mit dieser Betrauung an SWU-V und SWU-m direkt vergeben. Zum Zwecke der Erfüllung der vorgenannten städtischen Obliegenheit und im Einvernehmen mit dem vorgenannten Drittunternehmen werden SWU-V und SWU-m die Verpflichtung auferlegt, die Verkehrsleistung der Linie 12 für den Zeitraum bis zum Ablauf des Jahres 2026 an das Drittunternehmen direkt, ohne Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens, als Subunternehmerleistung zu vergeben, sofern dieses Verkehrsunternehmen an die internen Betreiber ein wirtschaftliches Angebot für diese Verkehrsleistungserbringung unterbreitet.
- (9) Im Rahmen der Durchführung des Verkehrs hat die Subunternehmerquote für von dritten Verkehrsunternehmen erbrachte Verkehrsleistungen im Verhältnis zum Wert der Verkehrsleistungen nach **Anhang 3** unter 50 % zu liegen. Liegt die Subunternehmerquote zwischen 34 % und 50 %, wird die Notwendigkeit hierfür durch die Verkehrsunternehmen SWU-V und SWU-m begründet. Bei der Beauftragung von Subunter-

nehmen berücksichtigt die SWU-V angemessen die Interessen kleiner und mittlerer Unternehmen, soweit dies vergaberechtlich zulässig ist.

- (10) SWU-V, SWU-m und die Stadt verpflichten sich zu einer konstruktiven Zusammenarbeit. Auf Veranlassung eines Partners finden gemeinsame Treffen statt. Die Beteiligten informieren sich gegenseitig frühzeitig über sämtliche für Gegenseite relevanten Entwicklungen. In der Regel findet bei Bedarf ein Treffen der ÖPNV-Planungsgruppe sowie halbjährlich der ÖPNV-Lenkungsgruppe statt, in der u.a. alle diese Betrauung betreffenden Gegenstände erörtert werden. Die SWU-V legt mindestens alle drei Jahre eine Vorausschau über die mittelfristige Angebotsstrategie vor. Einmal jährlich erfolgt ein öffentliches Reporting gemäß den in **Anhang 2** definierten Themen und Fristen.
- (11) Sollten weitere gesetzliche oder vertragliche Pflichten der Stadt im Zusammenhang mit dem ÖPNV entstehen, werden die Verkehrsunternehmen die Stadt bei deren Erfüllung unterstützen, soweit der Ausgleich den Verkehrsunternehmen hieraus entstehender Aufwendungen den Vorgaben dieses Betrauungsakts nicht widerspricht.

§ 2 Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- (1) Die Finanzierung der Verkehrsleistungen der SWU-V und der SWU-m wird grundsätzlich durch die Fahrgeldeinnahmen (entsprechend den jeweils gültigen Einnahmeverteilungsverträgen), den gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach §§ 145 ff. SGB IX oder eventuellen Nachfolgeregelungen, Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften (insbesondere gegebenenfalls auf Grundlage von §§ 15 bis 18 ÖPNVG Baden-Württemberg), Ausgleichsleistungen anderer Gebietskörperschaften sowie sonstigen Erträgen wie Werbeeinnahmen, Erträgen aus Anlagenabgängen und Versicherungserstattungen vorgenommen.
- (2) Die unter Abs. 1 genannten Einnahmen reichen nicht aus, um sämtliche in der Betrauung genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu finanzieren. Es erfolgen daher zur Erfüllung der in § 1 übertragenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen weitere Ausgleichszahlungen:
 - Für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betreffend die stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre erhält die SWU-V Ausgleichsleistungen (durch die Stadt Ulm) gemäß der jeweils gültigen Finanzierungsvereinbarungen. Diese konkretisieren das Leistungsangebot, den Zuschussbetrag und deren Fortschreibung, soweit dies nicht den Regelungen in diesem Betrauungsakt entgegensteht.

- Zusätzlich können weitere Zuschüsse und/oder Verlustausgleiche und/oder sonstige Ausgleichsleistungen seitens der Stadt, entweder unmittelbar an SWU-V oder mittelbar über die SWU-Holding erfolgen. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich Zuschüssen entsprechend §§ 15 bis 18 ÖPNVG Baden-Württemberg. Ein Rechtsanspruch der SWU auf Ausgleichsleistungen besteht nicht. Die Art der Ausgleichszahlung wird die Stadt jeweils vor der Leistungserbringung festlegen. Gleichzeitig erhält SWU-V ein ausschließliches Recht zur Erbringung der Personenverkehrsdienste für die Allgemeinheit nach Maßgabe von § 1 Abs. 6 und 7.
 - Auch in Zukunft wird ein Ausgleich der Verkehrsverluste der SWU-V soweit wie möglich im Querverbund erfolgen. Dies ist zentraler Bestandteil der Betrauung. Sofern wirtschaftliche Aspekte entstehen, die für die SWU nicht mehr tragbar sind, werden sich die Gesellschafter hierzu abstimmen.
- (3) Ein gesonderter Zahlungsanspruch erwächst der SWU-V aus dieser Betrauung nicht.
 - (4) SWU-m wird mit der SWU-V einen Kooperationsvertrag über die Verteilung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwischen den beiden Unternehmen abschließen (**Anhang 5**). Durch den Kooperationsvertrag stellen SWU-V und SWU-m sicher, dass zwischen den beiden Unternehmen eine faire Verteilung der städtischen Ausgleichsleistungen sichergestellt wird.
 - (5) Einzelheiten im Hinblick auf die Berechnung möglicher Ausgleichsleistungen nach Absatz 2 sind in **Anhang 4** geregelt.
 - (6) Die SWU-V 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 Anlage Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auszuweisen. Das auf die Berechnung anzuwendende Schema, der angemessene Gewinn sowie Einzelheiten zur Feststellung der Positionen der Anlage-Rechnung sind in **Anhang 4** definiert. Die Berechnung ist innerhalb von drei Monaten nach Feststellung des Jahresabschlusses aufzustellen und den seitens der Stadt hierzu befugten Personen zur Prüfung und Genehmigung zur Verfügung zu stellen. Erhebt die Stadt nicht innerhalb von zehn Wochen Einwände gegen die Aufstellung, so gilt diese als genehmigt.
 - (7) Nach den Vorgaben der Nr. 7 der Anlage zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ist ein Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung und zur Durchführung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität zu setzen. Zur Umsetzung der nachhaltigen Sicherung der Qualität und Wirtschaftlichkeit bei der Durchführung des betrauten Verkehrsangebots wird dieser Dienstleistungsauftrag daher mit der **Anhang 6** um ein An-

reizsystem gemäß Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007 ergänzt. Die Stadt und die SWU haben sich vor der Leistungserbringung über ein Anreizsystem zu verständigen, welches den o.g. Vorgaben der VO 1370/2007 entspricht. Der Anhang einschließlich künftiger Änderungen wird Bestandteil dieses Dienstleistungsauftrags. Ab dem Inkrafttreten des Dienstleistungsauftrags ist das Anreizsystem gemäß **Anhang 6** umzusetzen.

§ 3 Anpassung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

- (1) Die Stadt kann entscheiden, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf weitere Tätigkeiten auszudehnen, die bisher nicht Bestandteil der von den Verkehrsunternehmen zu gewährleistenden Verkehrsversorgung sind („Zusätzliche Verkehre“) oder Verkehre aus der Betrauung herausnehmen („Verringerte Verkehre“). Dies gilt auch für Anpassungen hinsichtlich der Qualitätsmerkmale. Entscheidungen über zusätzliche oder verringerte Verkehre sind ohne Einverständnis der SWU-V bei nicht nur unwesentlichen Änderungen nur einmal jährlich mit Wirkung zum Hauptfahrplanwechsel möglich. Als "wesentlich" sind in diesen Zusammenhang alle Maßnahmen anzusehen, die zu einer Veränderung der Taktdichte führen. Die Anpassung darf die Schwelle von +/- 8%, bezogen auf den Wert der Verkehrsleistung entsprechend des Fahrplanangebots nach § 1 (Basiszeitpunkt Fahrplanangebot ab 01.01.2020) nicht überschreiten. Bei Qualitätsmerkmalen, die sich nicht unmittelbar quantifizieren lassen, werden das Wesentlichkeitskriterium und der Wert der Änderung aus den bei der Umsetzung entstehenden Kosten abgeleitet.
- (2) Die Regelung in Absatz 1 gilt auch für zusätzliche Verkehre oder geforderte Qualitätsmerkmale aufgrund von Änderungen des Nahverkehrsplans. Änderungen bzw. die Fortschreibung des einschlägigen Nahverkehrsplans der Stadt führen aber nicht automatisch zu Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung.
- (3) Soll auf Weisung der Stadt bzw. durch Beschluss eines Gremiums der Stadt zur Anpassung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung das Verkehrsangebot um mehr als 8 % gesenkt werden, so werden nach der Änderung hierdurch verursachte und von den Verkehrsunternehmen nachgewiesene Remanenzkosten in die Berechnung des Soll-Ausgleichs einbezogen und weiterhin beihilfenrechtskonform durch Ausgleichsleistungen finanziert. Soll auf Weisung der Stadt bzw. durch Beschluss eines Gremiums der Stadt das Verkehrsangebot um mehr als 8 % erhöht werden, so werden zunächst als vorläufiger Soll-Ausgleich die zu dem Zeitpunkt prognostizierten kalkulierten Kosten auf bisheriger Istkostenbasis auf Basis der Nutzwagenkilometer zugrunde gelegt. Lie-

gen die voraussichtlich entstehenden tatsächlichen Kosten darüber, werden die Verkehrsunternehmen die Ursachen nachweisen. Liegen die tatsächlich entstehenden Kosten darunter, werden die Verkehrsunternehmen lediglich die voraussichtlich entstehenden tatsächlichen Kosten als Soll-Ausgleich einstellen.

- (4) Die Verkehrsunternehmen werden im Falle beabsichtigter Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor der Vornahme der Änderungen kalkulieren, inwieweit sich der „finanzielle Nettoeffekt“ i. S. v. Art. 4 Absatz 1 lit. b) Satz 2 i. V. m. Ziff. 2 des Anhangs VO 1370/2007 durch die beabsichtigte Änderung voraussichtlich ändern wird. Die Verkehrsunternehmen können auch der Stadt Anpassungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder Linienwegänderungen vorschlagen. Die Verkehrsunternehmen fügen ihrem Vorschlag eine Kalkulation hinsichtlich der voraussichtlichen Änderung des „finanziellen Nettoeffekts“ bei. Bei Anpassungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sind ggf. vergaberechtliche Grenzen zu beachten.

§ 4 Geltungsdauer / Schlussbestimmungen

- (1) Die Betrauung erfolgt ab dem 1. Januar 2020 für eine Laufzeit von 22,5 Jahren und endet somit zum (30. Juni 2042). Über eine anschließende Betrauung in Übereinstimmung mit dem nationalen und dem europäischen Recht wird die Stadt möglichst früh befinden.
- (2) Die Verkehrsunternehmen halten alle für die Berechnung der ordnungsgemäßen Höhe der Ausgleichsleistungen erforderlichen Unterlagen über den Betrauungszeitraum sowie darüber hinaus für einen Zeitraum von weiteren 10 Jahren vor.
- (3) Dieser Betrauungsakt ersetzt alle etwaigen vorherigen Rechtsakte der Stadt gegenüber den Verkehrsunternehmen, die die Finanzierung der Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet und auf abgehenden Linien außerhalb des Stadtgebiets auf den von dieser Betrauung umfassten Linien zum Gegenstand haben, soweit diese den Bestimmungen dieses Betrauungsakts widersprechen.
- (4) Sollte eine in dieser Betrauung enthaltene Bestimmung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden oder die Betrauung eine ergänzungsbedürftige Regelungslücke enthalten, so wird die Gültigkeit der Betrauung im Übrigen hiervon nicht berührt. Die unwirksame oder undurchführbare Bestimmung oder die Regelungslücke soll durch eine wirksame Bestimmung ersetzt werden, die dem ursprünglich Gewollten am nächsten kommt.
- (5) Die Stadt und die Verkehrsunternehmen werden auf Verlangen eines an diesem Betrauungsakt Beteiligten über eine Anpassung des Betrauungsakts verhandeln, wenn

sich wesentliche wirtschaftliche, verkehrliche, rechtliche oder steuerliche Grundlagen gegenüber dem Beginn der Laufzeit des Betrauungsakts erheblich geändert haben.

- (6) Die Stadt kann die Betrauung bestimmter Einzelpflichten oder Linien aufheben, wenn hierfür ein wichtiger Grund durch die Verkehrsunternehmen geschaffen wird, der eine Fortsetzung der Betrauung unzumutbar macht. Tritt dieser Fall ein, werden die Ausgleichsleistungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach den Vorgaben des § 3 angepasst.

Anhang:

- Anhang 1: Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur nebst weiterem Anhang 1.1. bis 1.4, Anhang 1.2, 1.2.1, 1.3 und 1.4 wird nachgereicht
- Anhang 2: Bedienungs- und Qualitätskriterien nebst weiterem Anhang 2.1. bis 2.2
- Anhang 3: Liniennetz (inkl. Leistungsumfang, d.h. Linien, Takte, Erschließung) nebst Anhang 3.1: Fortschreibungsverzeichnis (wird nachgereicht)
- Anhang 4: Berechnung nach Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu § 2 Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Anhang 5: Aufgabenverteilung / Kooperationsvertrag
- Anhang 6: Anreizsystem (wird nachgereicht)