

## **Beschlussvorlage**

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

Vorberatung im: **Ausschuss für Wirtschaft, Finanzen und Verwaltung**

---

**Betreff: Betrauung der Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs**

Bezug:

Anlagen: 2 Bezeichnung: Anlage 1 Entwurf eines kommunalen Betrauungsaktes in Bescheidform  
Anlage 2 EU-Verordnung 1370/07

---

### **Beschlussantrag:**

Der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen konkretisiert die bestehende Betrauung der swt mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs wie folgt:

1. Der Gemeinderat nimmt von dem als **Anlage 1** beigefügten kommunalen Betrauungsakt Kenntnis und billigt seinen Inhalt.
2. Die bestehenden kommunalen Betrauungsakte betreffend die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (Stadtbusverkehr) in der Universitätsstadt Tübingen werden durch den in der **Anlage 1** beigefügten kommunalen Betrauungsakt konsolidiert und mit weiteren Vorgaben anderer Hoheitsträger zusammengeführt. Die kommunale Betrauung der swt wird befristet bis zum 31.12.2019.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den beiliegenden kommunalen Betrauungsakt bis spätestens 02.12.2009 als Verwaltungsakt an die swt zu erlassen und bekannt zu geben. Die Verwaltung trägt dafür Sorge, dass die Anlagen des kommunalen Betrauungsakts fortlaufend und rechtzeitig entsprechend den dort festgelegten Voraussetzungen aktualisiert werden. Redaktionelle Änderungen der kommunalen Betrauung, insbesondere ihrer Anlagen, Anpassungen und Veränderungen, die keine Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung darstellen sowie Anpassungen an zwingende Vorgaben des europäischen oder nationalen Rechts werden vom Oberbürgermeister als Geschäft der laufenden Verwaltung eingeständig vorgenommen.
4. Qualitative und quantitative Änderungen der Verkehrsleistung und des Verkehrsangebots, deren Finanzierung nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Beschlüsse des Gemeinderats der Universitätsstadt Tübingen oder der Ertragslage der swt möglich ist, dürfen nur vorgenommen werden, soweit der Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt nach Anhörung des

Aufsichtsrates und des Verkehrsbeirates der swt einen entsprechenden Beschluss gefasst hat. Der Oberbürgermeister der Universitätsstadt Tübingen wird im Wege des Vorratsbeschlusses ermächtigt, die entsprechenden Beschlüsse des Ausschusses für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt zu vollziehen.

5. Die Universitätsstadt Tübingen berichtet dem Gemeinderat einmal jährlich sowie zusätzlich aus wichtigem Grund über
  - a) Änderungen der Betrauung gemäß Ziff. 3 und 4 dieses Beschlusses;
  - b) die Erfüllung der Vorgaben des gemäß Ziff. 1 und 2 gebilligten kommunalen Betrauungsakts. Bezüglich der dort konkretisierten Verpflichtung der swt, die Regeln der Nr. 1 bis 7 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten, legt sie der Universitätsstadt Tübingen jährlich eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, der zufolge diese Regeln des Anhangs eingehalten werden. Die Angemessenheit der Kosten und des Gewinns ist zu begründen.
  - c) Im Falle einer Überkompensation werden die swt die Universitätsstadt Tübingen informieren. Die Universitätsstadt Tübingen wird für einen solchen Fall beauftragt, unverzüglich Schritte zur vollständigen Beseitigung der Überkompensation zu ergreifen.
  - d) Die Einhaltung der auferlegten Mindeststandards für den Betrieb des Stadtbusverkehrs ist von den swt jährlich durch Vorlage einer Bestätigung ihres Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers gegenüber der Universitätsstadt Tübingen zu belegen, wonach die Mindeststandards eingehalten wurden.
  - e) Den Übergang von betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf andere Unternehmen und auf Subunternehmer ist anzuzeigen.
6. Die Verwaltung hat dafür Sorge zu tragen, dass den Veröffentlichungspflichten gemäß Artikel 7 Abs. 1 (jährliche Gesamtberichtspflicht der zuständigen Behörde) und Artikel 7 Abs. 2 (vorherige Veröffentlichung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im EU-Amtsblatt ) VO (EG) Nr. 1370/2007 rechtzeitig nachgekommen wird.
7. Der kommunale Betrauungsakt ist mit dem Aufgabenträger, dem Landkreis Tübingen, abzustimmen.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Jahr:	Folgej.:
Investitionskosten:	€	€	€
bei HHStelle veranschlagt:			
Aufwand / Ertrag jährlich	€	ab:	

**Ziel:**

Qualifizierte Betrauung der swt mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, um Verstöße gegen das Beihilfeverbot des EU-Vertrags zu vermeiden.

**Begründung:**

1 Anlass / Problemstellung

Die Universitätsstadt Tübingen ist gemäß Art. 2 Buchstaben b) und c) VO (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW zuständige örtliche Behörde für den ÖPNV im eigenen Wirkungskreis. Die Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) sind als das Stadtgebiet Tübingen überwiegend bedienende Verkehrsunternehmen bereits seit vielen Jahren im Rahmen der von der swt gehaltenen Linienkonzessionen, den Vorgaben des Nahverkehrsplans für den Landkreis Tübingen und auch von der Universitäts-

stadt Tübingen mit der Einhaltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im ÖPNV betraut. Die wirtschaftlichen Nachteile aus der Einhaltung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden über den steuerlichen Querverbund im Jahresabschluss der swt zugunsten der Universitätsstadt Tübingen ausgeglichen. Ab dem 3. Dezember 2009 gelten für die Gewährung eines Ausgleichs für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen neue Vorgaben gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 (**Anlage 2**). Die vorhandenen Betrauungsakte müssen daher an den geänderten Rechtsrahmen angepasst und als so genannter öffentlicher Dienstleistungsauftrag in einem kommunalen Betrauungsakt zusammengefasst werden.

Am 03.12.2009 tritt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Sie regelt umfassend die staatlichen Interventionsbefugnisse in den ÖPNV-Sektor und die verkehrsspezifischen Vergabe- und Direktvergabeoptionen für Verkehrsleistungen an Unternehmen und interne Betreiber. Die Verordnung wird ab dem 03.12.2009 mit all ihren Vorgaben, insbesondere den beihilfen- und wettbewerbsrechtlichen Regelungen, unmittelbar in Deutschland anwendbar sein. Allein die spezifischen vergaberechtlichen Bestimmungen für den ÖPNV sind erst nach einer Übergangsfrist von zehn Jahren verbindlich anzuwenden, soweit der deutsche Gesetzgeber diese Regeln nicht schon vorab durch eine Novellierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft setzen will. Es ist derzeit jedoch noch nicht absehbar, wann und wie der deutsche Gesetzgeber tätig werden will.

## 2 Sachstand

2.1 Unabhängig von vergaberechtlichen Fragestellungen müssen öffentliche Ausgleichsleistungen an die swt zur Vermeidung beihilfenrechtlicher wie steuerrechtlicher Restriktionen zwingend ab dem 03.12.2009 den obligatorischen Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 genügen.

Die Verluste, die derzeit im öffentlichen Personennahverkehr in Tübingen entstehen, werden innerhalb der swt mit Gewinnen aus dem Bereich Versorgung verrechnet. Auch diese Finanzierung im so genannten kommunalen oder steuerlichen Querverbund gilt beihilfenrechtlich als eine der öffentlichen Hand zurechenbare Ausgleichsleistung und unterfällt daher der VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Verrechnung im Querverbund muss deshalb gemäß Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zwingend in einem so genannten „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ geregelt werden, wobei spezifische inhaltliche Vorgaben bei der Formulierung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags und insbesondere des Verlustausgleichs einzuhalten sind. So sind obligatorische Inhalte eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags stets

- a.) die Auferlegung und Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Unternehmens (so genannte Betrauung im engeren Sinne);
- b.) eine Festlegung des geografischen Geltungsbereichs der Betrauung (hier: entsprechend den genehmigten Linien im Wirkungskreis der Universitätsstadt Tübingen);
- c.) Parameter, anhand derer bereits im Vorhinein die maximal zulässige Ausgleichsleistung berechnet werden kann, und ein Anzeilelement;
- d.) Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit;
- e.) Regelungen über die Aufteilung der Einnahmen aus Fahrscheinverkauf, die beim Betreiber verbleiben können;
- f.) Angaben, ob und in welchem Umfang (Quote) eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommt, wobei nur bei einem Auftrag, der gleichzeitig „Planung, Aufbau und Betrieb“ des öffentlichen Personenverkehrsdienst vorsieht, eine vollständige Übertragung an Unterauftragnehmer zulässig ist und
- g.) schließlich Regelungen über die Laufzeit des Dienstleistungsauftrages, wobei für Busverkehrsdienste eine Dauer von bis zu zehn, bzw. in Ausnahmefällen für maximal 15 Jahren zulässig ist.

- 2.2 Bis zum 3. Dezember 2009 muss das bestehende Betrauungsverhältnis in Tübingen an diese obligatorischen Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden, um empfindliche Rechtsnachteile für die swt zu vermeiden. Auch in der Übergangszeit bis zum Wirksamwerden der neuen verkehrsspezifischen Vergaberegeln muss gewährleistet sein, dass das Verbot des übermäßigen Verlustausgleichs bei den swt eingehalten wird und zuviel gewährte Mittel erstattet werden. Alternativen hierzu gibt es nicht. Es empfiehlt sich daher, die bestehenden Betrauungsverhältnisse um die erforderlichen Regelungen zu ergänzen. Über eine Berichtspflicht der Stadtverwaltung ist sicherzustellen, dass der Gemeinderat wiederkehrend darüber informiert wird, dass diese Regeln eingehalten werden. Bei Umsetzung dieser Vorgaben bis zum 03.12.2009 steht einem Verlustausgleich im Rahmen des steuerlichen Querverbunds dann nichts mehr im Wege.

Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts und einer abzuwartenden Umsetzung der verkehrsspezifischen Vergaberegeln im PBefG können die zuständigen örtlichen Behörden Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Betreiber ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen. Werden Unteraufträge vergeben, so ist der interne Betreiber grundsätzlich verpflichtet, den überwiegenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen. Eine Ausnahme kann aber für den so genannten „Generalunternehmer“ gelten: Gemäß Artikel 4 Absatz 7 Satz 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 kann eventuell ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der gleichzeitig Planung, Aufbau und Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste umfasst, eine vollständige Übertragung des Betriebs dieser Dienste an Subunternehmer vorsehen. Dies ist jedoch rechtlich höchst streitig. Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen muss die Möglichkeit der Eigenerbringung in jedem Fall streng kontrolliert werden. Die zuständige Behörde sollte daher auch die Ausschreibungsbedingungen für die Vergabe von Subunternehmeraufträgen vorgeben. Der beigefügte kommunale Betrauungsakt hat diese Restriktionen aufgegriffen und umgesetzt. Um die bestehenden rechtlichen Unsicherheiten zu beseitigen, wird den swt mit dem Betrauungsakt aufgegeben, soweit möglich die Eigenerbringungsquote sukzessive zu erhöhen.

- 2.3 Nach Artikel 1 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist es Zweck der Verordnung, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die u.a. zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätten. Dieses Ziel wird durch die Bindung eines Unternehmens an so genannte „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ erreicht.

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind gemäß Art. 2 Buchstabe e) VO (EG) Nr. 1370/2007 „von den zuständigen Behörden festgelegte oder bestimmte Anforderungen im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinem Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte.“

Da die swt sowohl im Rahmen ihrer Linienverkehrsgenehmigungen (Betriebs-, Beförderungs-, Tarif- und Fahrplanpflicht gemäß PBefG), als auch über den Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen (planerische Vorgaben) sowie von der Universitätsstadt Tübingen (Qualitäts- und Mindeststandards für den Stadtbusverkehr) seit Jahrzehnten mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut worden ist, sollten diese bestehenden Verpflichtungen nun in dem neuen kommunalen Betrauungsakt nochmals teils deklaratorisch, teils konstitutiv zusammengefasst werden.

Letztlich dienen die vorgenannten Maßgaben auch der Herstellung von Transparenz. Derzeit müssten die Betrauungsgrundlagen aus einer Vielzahl von Verwaltungsakten, dem Nahverkehrsplan sowie Beschlüssen des Gemeinderates und des Aufsichts- bzw. Verkehrsbeirats der swt herausgesucht werden, weil moderner ÖPNV von einer großen Dynamik gekennzeichnet ist, was häufige Änderungen der Vorgaben bedingt.

Es empfiehlt sich daher, den sich hieraus ergebenden Stand der Betrauung der swt nochmals zusammengefasst darzustellen. Damit wird zugleich ein vorbereitender Schritt für den jährlich zu veröffentlichenden Gesamtbericht getan.

Eine Erweiterung der bestehenden Betrauungen oder Erhöhungen der Ausgleichsleistungen an die swt ist mit diesem Beschluss nicht verbunden.

Allerdings muss berücksichtigt werden, dass es auch künftig häufigen Änderungsbedarf im ÖPNV im Stadtgebiet geben wird, um den sich fortentwickelnden Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzer gerecht zu werden. Es empfiehlt sich, hieraus resultierende Änderungen der Betrauungen sogleich in den Beschluss aufzunehmen, und den Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt dazu zu ermächtigen, die erforderlichen Änderungen im Einzelfall zu konkretisieren. Dem Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt werden deshalb die Anlagen zum kommunalen Betrauungsakt nach endgültiger Fertigstellung zur Kenntnis gegeben.

2.4 Die Universitätsstadt Tübingen ist auch unmittelbar für die europarechtliche Legalisierung der Ausgleichszahlungen im Rahmen eines kommunalen Betrauungsaktes zuständig und verantwortlich. Denn die VO (EG) Nr. 1370/2007 stellt nicht auf die allgemeine Aufgabenverantwortung für den ÖPNV ab, die gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG BW vorrangig den kreisfreien Städten und Landkreisen obliegt, sondern gemäß Art. 2 Buchstabe b) VO (EG) Nr. 1370/2007 lediglich auf die Interventionsbefugnis einer „Behörde“ in den Markt. Mit Interventionsbefugnis sind die beiden zulässigen Interventionsinstrumente der Verordnung „Ausgleichsleistungen“ und „ausschließliche Rechte“ gemeint. Da gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW die Befugnis der Gemeinden unberührt bleibt, Verkehrsleistungen im ÖPNV zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, ist der Tatbestand einer Ausgleichsleistung betroffen, sobald die Universitätsstadt Tübingen von diesem Recht Gebrauch macht. Sie muss allein aufgrund dieser Intervention in den ÖPNV-Markt den neuen Pflichten der VO (EG) Nr. 1370/2007 nachkommen.

2.5 Insbesondere verpflichtet die VO (EG) Nr. 1370/2007 die für den ÖPNV zuständigen Behörden zu einer transparenten Veröffentlichung der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und Aufträge, die gemäß Art. 7 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor Vergabe im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden müssen. Daneben verlangt Art. 7 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 von der zuständigen Behörde einen jährlichen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, welcher u. a. eine Beurteilung im Hinblick auf Qualität, Finanzierung sowie gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten muss.

2.6 Schließlich ist es seit Anfang 2009 gemäß § 8 Abs. 7 KStG für die Anerkennungsfähigkeit des steuerlichen Querverbunds erforderlich, dass eine wirtschaftliche Betätigung ohne kostendeckende Entgelte, wie es auf den ÖPNV in Tübingen zutrifft, stets nur aus verkehrspolitischen Gründen unterhalten werden darf. Die geforderte politische Begründung des Verlustausgleichs kann mit diesem Gemeinderatsbeschluss über einen kommunalen Betrauungsakt gegenüber den Finanzbehörden dokumentiert werden. Die Betrauung dient somit nicht nur als beihilfenrechtliche Legalisierung des Verlustausgleichs, sondern auch als Nachweis für die Anerkennungsfähigkeit des steuerlichen Querverbunds.

### 3        Lösungsvarianten

Es gibt keine Lösungsvariante.

Da die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bereits ab dem 03.12.2009 unmittelbar in Deutschland anwendbar sein wird, ist ein kommunaler Betrauungsakt im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nunmehr zwingend geboten. Dies geschieht mit der beiliegenden „kommunalen Betrauung“ in Form eines Verwaltungsakts, der bis zum 02.12.2009 der swt bekannt gegeben werden muss, um rechtzeitig vollumfängliche Wirksamkeit zu entfalten.

### 4        Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor dem Beschlussantrag zu zustimmen.

### 5        Finanzielle Auswirkungen

Keine, durch die qualifizierte Betrauung der swt können die im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr jährlich entstehenden Verluste auch künftig über den steuerlichen Querverbund geltend gemacht werden und mit Gewinnen der Stadtwerke verrechnet werden.

### 6        Anlagen

Anlage 1: Entwurf eines kommunalen Betrauungsaktes in Bescheidform

Anlage 2: EU-Verordnung 1370/07

## **Kommunale Betrauung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in Tübingen und Bedingungen für die Vergabe von Unteraufträgen**

Auf der Grundlage von Art. 3 Abs. 1, Art. 4 und Art. 6 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW und des Beschlusses des Gemeinderates vom 16.11.2009 erlässt die Universitätsstadt Tübingen gegenüber den Stadtwerken Tübingen GmbH nachfolgenden

### **B E S C H E I D**

#### **§ 1**

##### **Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen**

##### **I. Betrauung:**

Die Stadtwerke Tübingen GmbH (nachfolgend: „swt“) wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen von der Universitätsstadt Tübingen mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei Planung, Aufbau und Betrieb (nachfolgend: „ÖPNV-Dienstleistungen“) öffentlicher Personenverkehrsdienste im Gebiet der Universitätsstadt Tübingen betraut.

Die Planungshoheit des Landkreises Tübingen im Rahmen dessen Aufgabenträgerschaft und die Befugnis der Universitätsstadt Tübingen im eigenen Wirkungskreis Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (nachfolgend: „ÖPNV“) zu fördern, bleiben von dieser Betrauung unberührt und vorrangig.

## II. Begriffe:

1. Mit „öffentliche Personenverkehrsdienste“ sind Personenbeförderungsleistungen im allgemeinem wirtschaftlichen Interesse gemeint, die der Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend zur Verfügung stehen.
2. Unter „Planung und Aufbau“ ist - vorbehaltlich der vorrangigen Planungshoheit des Landkreises Tübingen als Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 1 S. 1 ÖPNVG BW und der Verantwortlichkeit der Universitätsstadt Tübingen für den ÖPNV im eigenen Wirkungskreis gemäß § 6 Abs. 1 S. 2 ÖPNVG BW - die konzeptionelle und tatsächliche Fort- und Weiterentwicklung der Quantität, Qualität und Attraktivität der öffentlichen Personenverkehrsdienste durch das betraute Unternehmen unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und der im allgemeinen Interesse liegenden Verkehrsbedürfnisse entsprechend den Vorgaben des jeweils aktuellen Nahverkehrsplans zu verstehen.
3. Der Begriff ÖPNV-Dienstleistungen umfasst daher im Rahmen dieser kommunalen Betrauung neben dem Betrieb, Planung und Aufbau (vgl. Nr. 2) eines integrierten Verkehrsangebots bestehend aus dem „Stadtbusverkehr Tübingen“, dessen Vermarktung sowie die Gewährleistung einer Anbindung an das Umland im Rahmen der bestehenden Linienkonzessionen.  
Entsprechend der Legaldefinition des „integrierten öffentlichen Personenverkehrsdienstes“ in Art. 2 lit. m) VO (EG) Nr. 1370/2007 kann der Begriff „öffentlicher Personenverkehrsdienst“ auch die Bereitstellung von Fahrgastinformationen, den Fahrkartenverkauf sowie die Fahrplanausarbeitung und -erstellung erfassen und geht damit über die Erbringung der reinen Fahrleistung (Betrieb) hinaus. Die vorgenannten Leistungen sind ebenfalls integrale Bestandteile des ÖPNV-Dienstleistungsangebots der swt.
4. Allein der Begriff „Betrieb“ bezeichnet die tatsächliche Durchführung der jeweiligen Beförderungsleistung gegenüber dem Fahrgast.

## III. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag gemäß Art. 3 Abs. 1, Art 4 VO (EG) Nr. 1370/2007:

Die swt hat auf Grundlage gemäß § 13 oder § 13a in Verbindung mit § 42 oder § 43 Nr. 1 - 4 Personenbeförderungsgesetz (nachfolgend: „PBefG“) staatlich erteilten Linienverkehrsgenehmigungen, nach Maßgabe der planerischen Ziele des jeweils aktuellen Nahverkehrsplans für den Landkreis Tübingen sowie der an seine Stelle tretenden späteren Nahverkehrspläne und unter Einhaltung der für diesen Verwaltungsakt vorgegeben Qualitätsanforderungen für den Stadtbusverkehr in der Universitätsstadt Tübingen, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Art. 2 lit. e) VO (EG) Nr. 1370/2007 bei der Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen zu erfüllen.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag gegenüber den swt im Hinblick auf die in Absatz I. genannten Verpflichtungen setzt sich somit zusammen aus:

- (a) dem aktuellen Bestand der von den swt gehaltenen Linienverkehrsgenehmigungen sowie den von den Verkehrsunternehmen DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und Omnibus Groß im Stadtgebiet Tübingen gehaltenen Linienverkehrsgenehmigungen auf einem Teilbereich der Linien 18 und 19 (**Anlage 1**).;
- (b) dem jeweils aktuellen Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen oder später an seine Stelle tretenden Nahverkehrsplänen (**Anlage 2**);
- (c) dem vorliegenden kommunalen Betrauungsakt einschließlich seiner spezifischen Finanzierungsregelungen und den von der Universitätsstadt Tübingen vorgegebenen Qualitätsstandards für den Stadtbusverkehr (**Anlage 3**).



Sollten die Anordnungen aus dem vorstehend genannten Rechtsakten miteinander in Widerspruch stehen, gilt hinsichtlich der Verpflichtungen der swt folgende Hierarchie:

- (a) Linienverkehrsgenehmigungen;
- (b) der jeweils aktuelle Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen;
- (c) der vorliegende kommunale Betrauungsakt einschließlich seiner spezifischen Finanzierungsregelungen und den von der Universitätsstadt Tübingen vorgegebenen Qualitätsstandards für den Stadtbusverkehr.

#### IV. Konkretisierung durch Anlagen:

1. Eine tabellarische Auflistung des jeweiligen Bestands wirksamer Linienverkehrsgenehmigungen einschließlich des damit verbundenen Fahrleistungsaufwands ist diesem kommunalen Betrauungsakt als **Anlage 1** beigelegt.
2. Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen ist als **Anlage 2** mit diesem kommunalen Betrauungsakt verbunden.
3. Die für die swt verpflichtenden Qualitätsstandards einschließlich der einzuhaltenen Taktzeiten für den öffentlichen Personenverkehr in der Universitätsstadt Tübingen finden sich in der **Anlage 3** und sind wesentlicher Bestandteil dieses kommunalen Betrauungsakts.

Der Universitätsstadt Tübingen steht es frei, die **Anlagen 2 und 3** im Einklang mit den gesetzlichen Voraussetzungen zu ändern und auszutauschen. Jede Änderung der Anlagen 2 oder 3 ist den swt bekanntzugeben. Geänderte Anlagen werden mit Bekanntgabe wesentliche Bestandteile dieses Verwaltungsakts und für die danach folgenden Leistungsperioden verbindlich, ohne dass es eines neuen kommunalen Betrauungsakts bedürfte. Für Änderungen der **Anlage 1** gilt § 1 Abs. V.

#### V. Quantitativer Leistungsumfang:

Der quantitative Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der swt bei Planung, Aufbau und Betrieb von ÖPNV Dienstleistungen ergibt sich aus **Anlage 1**. Anlage 1 enthält eine Auflistung des aktuellen Bestands von Linienverkehrsgenehmigungen innerhalb des Stadtgebiets der Universitätsstadt Tübingen mit Angabe der Liniennummern, der Fahrplankilometer – linienspezifisch und als Jahresgesamtkilometerleistung - der Linienführung und der jeweiligen Laufzeit sowie die jeweils aktuell genehmigten Tarife für den Stadtbusverkehr. Der Begriff „Fahrplankilometer“ wird in Anlage 1 für die Zwecke dieses kommunalen Betrauungsakts definiert.

Anlage 1 wird mit jeder Änderung von Bestand und/oder Inhalt der Linienverkehrsgenehmigungen von der Universitätsstadt Tübingen aktualisiert und den swt erneut bekanntgegeben. Aktualisierte Anlagen 1 gelten, ohne dass es eines neuen Rechtsetzungsakts bedürfte, ohne weiteres als wesentlicher Bestandteil dieses Verwaltungsakts.

#### VI. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen:

Aus den **Linienverkehrsgenehmigungen** resultieren bereits kraft Gesetzes die folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die von den Verkehrsunternehmen swt, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und Omnibus Groß GmbH bei dem Betrieb ihrer konzessionierten Verkehrsdienste zwingend einzuhalten sind; der vorliegende kom-

munale Betrauungsakt wiederholt diese Verpflichtungen aus Gründen der Transparenzvorgaben in Art. 4 Abs. 1 lit. a) VO (EG) NR. 1370/2007 rein deklaratorisch:

**1. Betriebspflicht**

Gemäß § 21 Abs. 1 PBefG ist das konzessionierte Verkehrsunternehmen verpflichtet, den genehmigten Betrieb aufzunehmen und auch in verkehrsschwachen Zeiten den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten.

**2. Beförderungspflicht**

Gemäß § 22 PBefG ist das Unternehmen zur Beförderung jedes Fahrgastes verpflichtet, wenn

- (a) die allgemeinen Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
- (b) die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und
- (c) wenn die Beförderung nicht durch Umstände ausgeschlossen wird, die das Unternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen kann.

**3. Tarifpflicht**

Gemäß § 45 Abs. 2 in Verbindung mit § 39 Abs. 1 PBefG ist das Unternehmen an die genehmigten Beförderungstarife gebunden.

**4. Fahrplanpflicht**

Gemäß § 45 Abs. 2 in Verbindung mit § 40 PBefG ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, die jeweils genehmigten Fahrpläne einzuhalten und einen pünktlichen Betrieb zu gewährleisten.

Der personenbeförderungsrechtliche Status der swt im Verhältnis zur Genehmigungsbehörde und zu den Fahrgästen bleibt durch den vorliegenden kommunalen Betrauungsakt unberührt.

VII. Verpflichtung zur Einhaltung des Nahverkehrsplans

Die swt werden verpflichtet, die verkehrsplanerischen, qualitativen und quantitativen Vorgaben des als **Anlage 2** beiliegenden Nahverkehrsplans für den Landkreis Tübingen oder eines an seine Stelle tretenden späteren Nahverkehrsplans bei Planung, Aufbau und Betrieb der öffentlichen Verkehrsdienste einzuhalten.

VIII. Verpflichtung auf Qualitätsanforderungen der Universitätsstadt Tübingen

Darüber hinaus werden die swt verpflichtet, die in der **Anlage 3** (Standards) definierten Qualitätsanforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr (Stadtbusverkehr) in der Universitätsstadt Tübingen bei Planung, Aufbau und Betrieb der öffentlichen Verkehrsdienste einzuhalten und für den Bestand der Verkehrsleistung im Gebiet der Universitätsstadt Tübingen entsprechend Anlage 1 Sorge zu tragen.

IX. Vorrang der Vorgaben des Aufgabenträgers und der Universitätsstadt Tübingen

Die swt dürfen keine den Qualitätsanforderungen und planerischen Zielen im Nahverkehrsplan des Landkreises Tübingen und den Standards der Universitätsstadt Tübingen widersprechende Linienverkehrsgenehmigung beantragen.

## § 2

### **Geltungsbereich des kommunalen Betrauungsakts; Berücksichtigungsfähigkeit ausgreifender Linien**

- I. Der vorliegende kommunale Betrauungsakt gilt sachlich für allgemeine Linienverkehre gemäß § 42 PBefG. Er gilt für Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 Nr. 1 – 4

PBefG, soweit diese im Einzelfall nach Maßgabe der erteilten Linienverkehrsgenehmigungen tatsächlich mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verbunden sind, wie insbesondere der Betriebs-, Beförderungs-, Tarif- und Fahrplanpflicht. Im Zweifel ist dies bei Berufsverkehren im Sinne von § 43 Nr. 1 PBefG nicht der Fall.

- II. Räumlich gilt der kommunale Betrauungsakt für das Gebiet der Universitätsstadt Tübingen entsprechend der personenbeförderungsrechtlich genehmigten Linienführung im Gebiet der Universitätsstadt Tübingen (Genehmigungsinhaber sind z.Z.: swt, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und Omnibus Groß GmbH).

Er gilt auch für den Teil der Linienführung eines öffentlichen Personenverkehrsdienstes, der auf der Grundlage einer wirksamen Genehmigung und einer wirksamen Vereinbarung mit einer benachbarten Gemeinde bzw. dem Landkreis Tübingen aus dem Gebiet der Universitätsstadt Tübingen in das Gebiet der benachbarten zuständigen örtlichen Behörde führt.

- a) Für die Bestimmung der Zuschusshöhe zum Ausgleich der Belastungen der swt aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Zusammenhang mit ÖPNV-Dienstleistungen ist die Anzahl der maßgeblichen Fahrplankilometer für jede Linie gesondert in der Aufstellung der Linienverkehrsgenehmigungen (Anlage 1) festzuhalten. Dabei dürfen nur die innerhalb des Gebiets der Universitätsstadt Tübingen erbrachten Fahrplankilometer berücksichtigt werden.
- b) lediglich unter den in § 2 Absatz II. Satz 2 genannten Voraussetzungen, also bei Existenz einer wirksamen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit einem benachbarten Aufgabenträger, dürfen die im Rahmen einer abgehenden Linie auf dem benachbarten Territorium gefahrenen Fahrplankilometer hinzuaddiert werden. Die Universitätsstadt Tübingen wird eventuell erforderliche Vereinbarungen mit einer benachbarten Gemeinde oder dem Landkreis Tübingen abschließen.

Nur Fahrleistungen (Fahrplankilometer), welche diese Voraussetzungen erfüllen, können für die Berechnung des Ausgleichsanspruchs - sowohl auf der Prognoseebene als auch bei der Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts - herangezogen werden.

### **§ 3**

#### **Ausschließlichkeitsrechte**

- I. Die swt sind auf den ihr genehmigten Linien alleine sowie auf den Linien 18 und 19 mit einem Partner (im Rahmen einer so genannten Kettenkonzession) Inhaber der personenbeförderungsrechtlichen Rechte und Pflichten. Die swt und ihre Partner werden während der Laufzeit der Linienverkehrsgenehmigungen in folgender Art und in folgendem Umfang vor Wettbewerb im Fahrgastmarkt geschützt:

1. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 2 lit. a) und b) PBefG ist ein mit dem genehmigten Verkehrsangebot konkurrierender Genehmigungsantrag zu versagen, soweit der bean-

tragte öffentliche Personenverkehr bereits durch die Unternehmen befriedigend bedient wird oder keine wesentliche Verbesserung gegenüber der bestehenden Verkehrsleistung zu erwarten ist. Es gilt das so genannte „Verbot der Doppelbedienung“, um der Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs bei Parallelbedienung durch mehrere Verkehrsunternehmen auf einer Linie zu begegnen.

2. Als Inhaber der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen sind die Unternehmen gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 2 lit. c) PBefG zudem berechtigt, konkurrierende Unternehmen durch eine dem beantragten Verkehr entsprechende Ausgestaltung des Personenverkehrsdienstes von der Verkehrsbedienung auszuschließen. Es besteht ein so genanntes „Ausgestaltungsrecht“ des Genehmigungsinhabers.
- II. Die Unternehmen müssen das „Verbot der Doppelbedienung“ und das „Ausgestaltungsrecht“ gegebenenfalls klageweise auf dem Verwaltungsrechtsweg durchsetzen.
  - III. § 3 Abs. I. und II. verlieren ihre Bedeutung als obligatorischer Inhalt des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, wenn durch höchstgerichtliche Entscheidung ohne Widerspruch gegen die Auslegung der Gemeinschaftsorgane festgestellt werden sollte, dass Linienerkehrsgenehmigungen keine ausschließlichen Rechte im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 darstellen.

#### **§ 4**

##### **Unterauftragsvergabe; zulässige Fremderbringungsquote**

- I. Die swt dürfen Dritte mit dem Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste im Gebiet der Universitätsstadt Tübingen beauftragen. Die swt haben sicherzustellen, dass die ihr gemäß § 1 übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auch durch Unterauftragnehmer und andere Liniengenehmigungsinhaber gewährleistet werden.
- II. Die Beschränkungen der Unterauftragsnehmerquote in Art. 4 Abs. 7 Satz 2 (bedeutender Anteil) und Art. 5 Abs. 2 lit. e) VO (EG) Nr. 1370/2007 (überwiegender Anteil) gelten zunächst nicht. Die swt sind gemäß § 1 Abs. 1 mit der Einhaltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei Planung, Aufbau und Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste betraut und können daher gemäß § 4 Abs. 7 Satz 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 den Betrieb der öffentlichen Personenverkehrsdienste nach unternehmerischen Gesichtspunkten vollumfänglich an Unterauftragnehmer vergeben. Die swt sind gehalten, die Eigenbringungsquote sukzessive auf mindestens die Hälfte der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erhöhen.
- III. Die Übertragung von Betriebsleistungen an Dritte erfolgt im Falle eines Dienstleistungsauftrages gemäß den einschlägigen Regelungen des deutschen Kartellvergaberechts (ge-

regelt im GWB). Sofern Dritten eine Dienstleistungskonzession eingeräumt wird, muss deren Vergabe in einem offenen und sachlichen wettbewerblichen Verfahren durchgeführt werden, welches den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügt. Ihre Absicht, Dienstleistungskonzessionen an Dritte zu gewähren, werden die swt in ausreichender Weise bekanntmachen, so dass für alle erkennbar interessierten Unternehmen die Möglichkeit besteht, sich darauf zu bewerben. Im übrigen gelten sowohl bei der Erteilung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen als auch bei der Gewährung von Dienstleistungskonzessionen die anerkannten vergaberechtlichen Ausnahmen.

## **§ 5**

### **Recht zur wirtschaftlichen Nutzung; Einnahmenaufteilung**

- I. Die swt betreiben die gemäß Anlage 1 betrauten ÖPNV-Dienstleistungen auf eigenes unternehmerisches Risiko.
- II. Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, öffentliche Zuwendungen aus gesetzlichen Erstattungsregelungen für Schüler- und Ausbildungsverkehre (gemäß § 45a PBefG) sowie für die Beförderung von Schwerbehinderten (gemäß §§ 145 ff. SGB IX) stehen unbeschadet von Einnahmenezuschlags- und Einnahmenausgleichsregelungen in Kooperationsverträgen mit Dritten, auf die hier in **Anlage 4** Bezug genommen wird, ausschließlich der swt zu.

## **§ 6**

### **Ausgleichsleistungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen – Prognose des Ausgleichsbedarfs**

- I. Die Universitätsstadt Tübingen erklärt in ihrer Eigenschaft als zuständige örtliche Behörde gemäß Art. 2 lit. b) und c) VO (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW ihre grundsätzliche Bereitschaft, Verluste, die in Erfüllung der in § 1 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der swt bei Erbringung der von § 2 erfassten Verkehre entstehen, bis zu den nachstehend festgelegten Höchstgrenzen („**maximal ausgleichsfähiger Zuschussbetrag**“) auszugleichen.
- II. Der erforderliche Ausgleichsbetrag für die zu erwartenden Verluste aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen wird vorab für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr der swt als Prognose festgelegt. Grundlage dieser Prognose ist hinsichtlich aller quantitativen Faktoren der Wirtschaftsplan. Die Prognose wird gemäß Art. 4 Abs.1 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007 nach der im Folgenden vorgegebenen Methode berechnet. Sämtliche dafür maßgebenden Werte beziehen sich – mit Ausnahme des Jahres 2009 - auf ein Geschäftsjahr der swt; das Jahr 2009 ist für die Zwecke des vorliegenden kommunalen Betrauungsakts ein Rumpfgeschäftsjahr und beginnt am 01.12.2009.

1. Als Kalkulationsbasis sind die voraussichtlichen Gesamtaufwendungen der swt für Planung, Aufbau und Betrieb der von diesem kommunalen Betrauungsakt erfassten öffentlichen Personenverkehrsdienste (vgl. Anlage 1) anhand des Wirtschaftsplans zu prognostizieren

Berücksichtigungsfähig sind alle Aufwendungen, insbesondere für Personal, Energie, Infrastrukturen, für die Anschaffung oder Anmietung von Fahrzeugen, für die Wartung- und Instandhaltung von Fahrzeugen und allen sonst erforderlichen Anlagen sowie Verwaltungs- und Regieaufwendungen, die in Verbindung mit den in § 1 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei Erbringung der von § 2 erfassten öffentlichen Personenverkehrsdienste in der Sparte Verkehr der swt entstehen sowie die für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrsdienstes einem Dritten vertraglich geschuldete Vergütung für die Erbringung der Fahrleistung. Multikausal bedingte Aufwendungen, die auf andere Tätigkeiten der swt außerhalb der nach § 1 betrauten Verpflichtungen und/oder der in § 2 definierten Verkehre entfallen, sind anteilig gemäß den Durchführungsvorschriften in § 10 von den in Satz 1 genannten Gesamtaufwendungen abzuziehen.

2. Sodann ist der nach Ziffer 1. ermittelten Kalkulationsbasis ein angemessener Gewinn für die Erbringung der ÖPNV-Dienstleistungen hinzuzurechnen. Der Gewinnaufschlag ist anhand der Vorgaben in § 8 zu ermitteln.
3. In einem nächsten Schritt sind die voraussichtlich zu erwartenden Erträge aus Fahrgeldeinnahmen sowie Fahrgeldsurrogaten, die den swt aus vertraglicher oder auf gesetzlicher Grundlage zustehen, in Abzug zu bringen. Zu den Fahrgeldsurrogaten zählen nach derzeitiger Rechtslage insbesondere die gesetzlichen Erstattungsregelungen für Schüler und Ausbildungsverkehre (§ 45 a PBefG) sowie für die Beförderung von Schwerbehinderten (§§ 145 ff. SGB IX).

Ebenso wie die voraussichtlichen Gesamtaufwendungen sind die davon abzuziehenden Ertragspositionen im Wege einer Prognose zu schätzen. Grundlage dieser Schätzung sind die Erträge der swt, die in Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß dem Wirtschaftsplan erwartet werden.

4. Abzuziehen sind schließlich alle absehbaren positiven externen Effekte, sofern mit solchen überhaupt zu rechnen ist. Dazu zählen
  - alle positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Verkehrsnetzes entstehen, das auf der Grundlage des vorliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags betrieben wird,
  - sowie alle positiven finanziellen Auswirkungen auf sonstige Geschäftstätigkeiten der swt außerhalb der hier betrauten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.
5. Die verbleibende Differenz zwischen der prognostizierten Kalkulationsbasis einschließlich des angemessenen Gewinnzuschlags abzüglich der zu erwartenden Ertragspositionen sowie etwaiger positiver externer Effekte ist der **maximal ausgleichsfähige Zuschussbetrag**.

6. Der maximal ausgleichsfähige Zuschussbetrag wird aufgeteilt in einen
- durch Fixaufwendungen bedingten Zuschussbetrag („**Zuschussprognose fix**“) und
  - einen durch variable Aufwendungen bedingten Zuschussbetrag („**Zuschussprognose variabel**“).

Die Aufteilung des maximal ausgleichsfähigen Zuschussbetrags richtet sich nach dem Summenverhältnis zwischen den prognostizierten Fixaufwendungen und den prognostizierten variablen Aufwendungen gemäß Wirtschaftsplan. Die Aufwandspositionen, aus denen sich die prognostizierten Fixaufwendungen errechnen, sind in **Anlage 5** festgelegt; die Aufwandspositionen, aus denen sich die prognostizierten variablen Aufwendungen errechnen, sind in **Anlage 6** festgelegt.

7. Nur die „Zuschussprognose variabel“ wird mittels Division durch die in **Anlage 1** festgelegten Jahres-Fahrplankilometerleistungen für die einzelnen Linien und Verkehrsmittel (vgl. § 1 Absatz V.) auf einen ausgleichsfähigen Kilometersatz – differenziert nach Leistung – umgerechnet. Die „Zuschussprognose fix“ wird als Absolutsumme festgestellt.

Der maximal zulässige Verlustausgleich wird für jedes Geschäftsjahr in der oben dargestellten Untergliederung (Fixaufwendungen, variable Aufwendungen Busse) im vorhinein neu festgelegt. Eine betragsmäßig bestimmte Festlegung (Prognose) des maximal ausgleichsfähigen Verlusts wird vor Beginn eines jeden Geschäftsjahres – erstmals mit Beginn des Rumpfgeschäftsjahrs 2009 (01.12.2009 - 31.12.2009) - von der Universitätsstadt Tübingen als **Anlage 7** diesem Verwaltungsakt beigelegt und den swt bekanntgegeben. Jede geänderte **Anlage 7** für die folgenden Geschäftsjahre wird ohne weiteres wesentlicher Bestandteil dieses Verwaltungsakts.

- III. Eine außerordentliche Anpassung der vorstehend (Absätze II. und III.) definierten maximalen Ausgleichsbeträge während eines laufenden Geschäftsjahres oder im nachhinein ist nur zulässig,

1. wenn dies entweder im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist und auf Entscheidungen der Genehmigungsbehörde beruht oder
2. aufgrund des Übergangs von Betriebsleistungen, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verbunden sind, auf Dritte erforderlich ist oder
3. falls aufgrund höherer Gewalt, hoheitlicher Anordnungen jeder Art, Arbeitskampfmaßnahmen, oder anderer unvorhersehbarer Umstände, welche die Geschäftsführung der swt weder beeinflussen noch abwenden kann, oder deren Abwendung mit einem angemessenen technischen oder wirtschaftlichen Aufwand nicht möglich ist, eine Änderung der zu erwartenden Aufwendungen oder Erträge eintritt,

wobei jeweils eine Anhebung der maximalen Ausgleichsbeträge nur im Umfang der nachweisbar durch diese unvorhersehbaren Faktoren verursachten Veränderungen des ursprünglich prognostizierten Verlustes zulässig ist.

- VI. Über diese vorab festgelegten Höchstbeträge hinaus wird ein Ausgleich von Verlusten aufgrund der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Planung, den Aufbau und den Betrieb von ÖPNV-Dienstleistungen nicht gewährt.

## **§ 7**

### **Anreizeffekt**

- I. Die Bereitschaft der Universitätsstadt Tübingen, etwaige Verluste aufgrund der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Zusammenhang mit ÖPNV-Dienstleistungen auszugleichen, beruht auf einem so genannten Nettomodell. Sämtliche Finanzierungskomponenten, welche über das im vorhinein verbindlich festgelegte Ausgleichsvolumen hinausgehen, müssen von den swt mit unternehmerischen Mitteln erwirtschaftet werden. Das Risiko einer Fehlprognose der Aufwands- und Ertragspositionen geht vollständig zu Lasten des Unternehmens.
- II. Durch die vorherige Begrenzung der Ausgleichsleistung der Universitätsstadt Tübingen auf bestimmte Maximalbeträge setzt das Ausgleichsverfahren einen Anreiz für eine strikte Begrenzung des Aufwands und damit für eine wirtschaftliche Geschäftsführung. Ertragsseitig wird das Unternehmen mit Blick auf das eigene Einnahmeausfallrisiko eine die Fahrgastnachfrage steigernde Qualität und Attraktivität der in Anlage 1 definierten Personenverkehrsdienste anstreben. Damit ist auch die Vorgabe in Nr. 7 2. Spiegelstrich (Erbringung ausreichend hoher Qualität) des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 durch das Anreizverfahren berücksichtigt.
- III. Die Universitätsstadt Tübingen behält sich vor, das Anreizsystem zu ändern, wenn die Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung der swt nicht in ausreichender Weise objektiv nachweisbar sein sollte.

## **§ 8**

### **Angemessener Gewinn**

- I. Der angemessene Gewinnzuschlag wird gemäß Ziff. 6. des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 anhand einer sektorspezifisch typisierten Gesamtkapitalrendite-Methode vor Steuern ermittelt.
- II. Maßgebend ist die Kapitalisierung, die ein Verkehrsunternehmen, das das ÖPNV-Dienstleistungsangebot der swt erbringt, im Regelfall aufweisen müsste. Das zur Berechnung herangezogene Kapital setzt sich zusammen aus den dafür erforderlichen Bilanzpositionen Anlagevermögen, Vorräte, Forderungen und flüssige Mittel.
- III. Es wird vorbehaltlich späterer Anpassungen ein Renditesatz von 4 % pro Jahr als angemessen festgelegt.
- IV. Der angemessene Renditesatz darf in keinem Fall die Grenze überschreiten, welche in den Entscheidungen der Gemeinschaftsorgane zum Verkehrssektor noch als angemessen angesehen wird. Sollten die Europäische Kommission die Gerichte der Europäischen Gemeinschaft zu einem späteren Zeitpunkt für Verkehrsunternehmen im ÖPNV eine Kapitalrendite



von weniger als 5 % pro Jahr für angemessen halten, ermäßigt sich der in Absatz III. festgelegte Renditesatz entsprechend, ohne dass es einer ausdrücklichen Änderung dieses Verwaltungsakts bedarf.

Entscheidungen der Gemeinschaftsorgane über den Prozentsatz einer angemessenen Kapitalrendite im ÖPNV-Sektor gibt es derzeit noch nicht. Nach der aktuellen Spruchpraxis der Europäischen Kommission gelten in dem betreffenden Sektor (Personenbeförderungsdienste mit Bussen in Deutschland) jedoch allgemein „Gewinne“ in Höhe von 5 % als angemessen.

## **§ 9**

### **Verlustausgleich und Überkompensationssperre**

#### **- Berechnung des finanziellen Nettoeffekts**

- I. Sofern bei den swt Verluste aufgrund der Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen, erfolgt deren Ausgleich vorrangig durch die Verrechnung mit Gewinnen aus eigener Geschäftstätigkeit in anderen Sparten des Unternehmens im handelsrechtlichen Jahresabschluss. Es handelt sich bei den möglichen Ausgleichsleistungen der Universitätsstadt Tübingen um einen rein freiwilligen Zuschuss. Auf einen Ausgleich etwaiger Verluste aufgrund der Durchführung von ÖPNV-Dienstleistungen besteht kein Anspruch.
- II. Zur Vermeidung einer beihilfenrechtswidrigen Überkompensation muss die swt vor Durchführung eines etwaigen Ergebnisausgleichs gemäß Absatz I. ihre tatsächlichen, in Verbindung mit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von § 1 entstandenen Aufwendungen und Erträge nachweisen. Der tatsächlich entstandene Bedarf an Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers (Universitätsstadt Tübingen) ist vor der Aufstellung des handelsrechtlichen Jahresabschlusses nach der in Absatz V. festgeschriebenen Methode transparent zu ermitteln und zu dokumentieren.
- III. Um den nach Ziff. 7. des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen Anreiz zu einer wirtschaftlichen Geschäftsführung nachprüfbar zu gewährleisten, darf der hiernach tatsächlich ermittelte Ausgleichsbedarf – bezogen auf Fixaufwendungen und variable Aufwendungen – nicht höher liegen als der gemäß § 6 Absatz II. und Absatz III. prognostizierte maximal zulässige Zuschussbetrag.
- IV. Die Ausgleichsleistungen der Universitätsstadt Tübingen sind in jedem Fall beschränkt auf eine Kompensation des tatsächlich entstandenen finanziellen Nettoeffekts, wie beschrieben im Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007. Für den Fall, dass der tatsächlich entstandene finanzielle Nettoeffekt niedriger als der maximal zulässige Zuschussbetrag gemäß der vorherigen Prognose ist, darf nur der finanzielle Nettoeffekt ausgeglichen werden.
- V. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts gelten die in § 6 Absatz II. niedergelegten Grundsätze für die Berechnung der prognostizierten Ausgleichsbeträge entsprechend.

Statt der geschätzten Werte nach dem Wirtschaftsplan sind die tatsächlich gemäß Absatz II. festgestellten Erträge und Aufwendungen zu verwenden.

Der finanzielle Nettoeffekt ist demnach die Differenz zwischen der Summe aus dem tatsächlichen Ist-Aufwand, der in Verbindung mit den in § 1 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bei Erbringung der in § 2 festgelegten Verkehre entstanden ist, einschließlich eines angemessenen Gewinnaufschlags nach den Vorgaben in § 8, abzüglich der tatsächlich erzielten Ist-Erträge, die in Erfüllung der gemäß § 2 und in Anlage 1 festgelegten Verkehre erzielt wurden sowie aller positiven finanziellen Auswirkungen, die tatsächlich innerhalb des Netzes entstanden, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird.

- VI. Entsprechend § 6 Absatz II. Ziff. 6. und 7. wird der finanzielle Nettoeffekt aufgeteilt in einen durch Fixaufwendungen bedingten Teil („Nettoeffekt fix“) und einen durch variable Aufwendungen bedingten Teil (Nettoeffekt variabel“).

Der „Nettoeffekt variabel“ wird mittels Division durch die tatsächlich festgestellte Fahrplankilometerleistung während des vergangenen Geschäftsjahrs auf einen ausgleichsfähigen Kilometersatz umgerechnet. Die „Nettoeffekt fix“ wird als Absolutsumme festgestellt.

- VII. Über den finanziellen Nettoeffekt hinaus – bestehend aus der Summe der Komponenten „Nettoeffekt fix“ und „Nettoeffekt variabel“ - wird ein Defizitausgleich aus staatlichen Mitteln, in welcher Form auch immer, nicht gewährt.
- VIII. Die swt werden die Universitätsstadt Tübingen im Falle einer Überkompensation umgehend informieren und unverzüglich Maßnahmen zur vollständigen Rückführung der Überkompensation ergreifen.

## **§ 10**

### **Durchführungsvorschriften für die Aufteilung von multikausalen Aufwendungen; Transparenzpflichten**

- I. Multikausal verursachte Aufwendungen, die sowohl für Tätigkeiten in Verbindung mit den in § 1 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, als auch für andere Tätigkeiten der swt anfallen, müssen entsprechend dem in **Anlage 8** festgelegten Schlüssel aufgeteilt und den jeweiligen Tätigkeiten zugewiesen werden.
- II. In Abgrenzung zu anderen Tätigkeiten, die nicht in Verbindung mit den in § 1 definierten gemeinwirtschaftlichen Pflichten stehen, wie insbesondere z.B.
- Aufwendungen, die auch in anderen Sparten, wie insbesondere Versorgung und Bäder, anfallen,
  - Linienverkehre gemäß § 42 PBefG und Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 Nr. 1 - 4 PBefG, die vom sachlichen und räumlichen Anwendungsbereich dieser kommunalen Betrauung gemäß § 2 nicht erfasst sind,

- Werkverkehre,
- Gelegenheitsverkehre gemäß der §§ 46 ff. PBefG,
- Verkehrsleistungen, die ausschließlich aufgrund ihres historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden,

ist eine getrennte Rechnungslegung zwischen den Tätigkeiten in Verbindung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den anderen Tätigkeiten des Unternehmens erforderlich.

III. Für die Rechnungslegung sind unter anderem die folgenden Vorgaben entsprechend Ziff. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten:

1. Die Konten für die gemeinwirtschaftlichen und die sonstigen betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, wie dies erforderlich wäre, wenn diese Tätigkeiten von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt würden und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden deutschen Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
2. Variable Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten oder ein Gewinn, die nicht im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Tätigkeiten stehen, dürfen den Tätigkeiten, die von dem vorliegenden kommunalen Betrauungsakt umfasst sind, nicht zugerechnet werden.
3. Betriebseinnahmen und Zahlungen öffentlicher Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen dürfen in andere Tätigkeitsbereiche der swt nicht übertragen werden.
4. Die swt legen der Universitätsstadt Tübingen jährlich eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, der zufolge die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 eingehalten werden.

## **§ 11**

### **Geltungsdauer, Wirksamkeit**

- I. Der vorliegende kommunale Betrauungsakt wird mit Bekanntgabe gegenüber den swt wirksam.
- II. Er ist zeitlich an den Bestand von Linienverkehrsgenehmigungen gekoppelt und gilt maximal bis zum 31.12.2019.
- III. Soweit den swt in dem Zeitraum bis zum 31.12.2019 neue oder geänderte Linienverkehrsgenehmigungen erteilt werden, findet der vorliegende kommunale Betrauungsakt darauf unmittelbar Anwendung, ohne dass es einer ausdrücklichen Änderung oder Erneuerung bedarf.

erung dieser Betrauung bedarf. Die Universitätsstadt Tübingen wird in einem solchen Fall unverzüglich eine Anpassung der **Anlage 1** vornehmen.

- IV. Sollte eine Linienverkehrsgenehmigung in dem Zeitraum bis zum 31.12.2019 endgültig erlöschen und nicht wieder an die swt erteilt werden oder seitens der Genehmigungsbehörde widerrufen oder zurückgenommen werden, so entfallen in entsprechendem Umfang die Rechte und Pflichten aus diesem kommunalen Betrauungsakt, insbesondere in Bezug auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Ausschließlichkeitsschutz und den Anspruch auf Ausgleichsleistungen, ohne dass es eines Widerrufs dieser Betrauung entsprechend den weggefallenen Linienverkehrsgenehmigungen bedarf.

#### **Anlagen**

- **Anlage 1:** Tabelle mit dem jeweils aktuellen Bestand an Linienverkehrsgenehmigungen im Stadtgebiet Tübingen
- **Anlage 2:** Nahverkehrsplan für den Landkreis Tübingen
- **Anlage 3:** Qualitätsstandards für den Stadtbusverkehr in Tübingen
- **Anlage 4:** Einnahmenezuscheidungs- und Einnahmenausgleichsregelungen in Kooperationsverträgen mit Dritten
- **Anlage 5:** Aufwandspositionen für die Ermittlung des Fixaufwands der swt
- **Anlage 6:** Aufwandspositionen für die Ermittlung des variablen Aufwands der swt
- **Anlage 7:** Prognose maximal zulässiger Verlustausgleich für das bevorstehende Geschäftsjahr gemäß Wirtschaftsplan der swt
- **Anlage 8:** Schlüssel für Aufteilung multikausal verursachter Aufwendungen im Unternehmen

Tübingen, den \_\_\_\_\_.2009

---

(Der Oberbürgermeister)

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

VERORDNUNGEN

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 Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 89,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Artikel 16 des Vertrags bestätigt den Stellenwert, den Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse innerhalb der gemeinsamen Werte der Union einnehmen.

(2) Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags bestimmt, dass für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind, die Vorschriften des Vertrags, insbesondere die Wettbewerbsregeln, gelten, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben rechtlich oder tatsächlich verhindert.

<sup>(1)</sup> ABL C 195 vom 18.8.2006, S. 20.

<sup>(2)</sup> ABL C 192 vom 16.8.2006, S. 1.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. November 2001 (ABL C 140 E vom 13.6.2002, S. 262), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 11. Dezember 2006 (ABL C 70 E vom 27.3.2007, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2007, Beschluss des Rates vom 18. September 2007.

(3) Artikel 73 des Vertrags stellt eine Sondervorschrift zu Artikel 86 Absatz 2 dar. Darin sind Regeln für die Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des Landverkehrs festgelegt.

(4) Die Hauptziele des Weißbuchs der Kommission vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ sind die Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste durch einen regulierten Wettbewerb, der auch die Transparenz und Leistungsfähigkeit öffentlicher Personenverkehrsdienste garantiert, und zwar unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und raumplanerischer Faktoren, oder das Angebot spezieller Tarifbedingungen zugunsten bestimmter Gruppen von Reisenden, wie etwa Rentner, und die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, die den Wettbewerb wesentlich verfälschen könnten.

(5) Viele Personenlandverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, können derzeit nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen können, um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen. Zu den Mechanismen, die sie nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, zählen unter anderem die Gewährung ausschließlicher Rechte an die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die Gewährung einer finanziellen Ausgleichsleistung für Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste, die für alle Betreiber gelten. Entscheidet ein Mitgliedstaat sich im Einklang mit dieser Verordnung dafür, bestimmte allgemeine Regeln aus ihrem Anwendungsbereich herauszunehmen, so sollte die allgemeine Regelung für staatliche Beihilfen zur Anwendung kommen.

- (6) Viele Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften erlassen, die zumindest für einen Teilbereich ihres öffentlichen Verkehrsmarktes die Gewährung ausschließlicher Rechte und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen transparenter und fairer Vergabeverfahren vorsehen. Dies hat eine erhebliche Zunahme des Handels zwischen den Mitgliedstaaten bewirkt und dazu geführt, dass inzwischen mehrere Betreiber eines öffentlichen Dienstes Personenverkehrsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen. Die Entwicklung der nationalen Rechtsvorschriften hat jedoch zu uneinheitlichen Verfahren und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte der Betreiber eines öffentlichen Dienstes und der Pflichten der zuständigen Behörden geführt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs<sup>(1)</sup> regelt nicht die Art und Weise, in der in der Gemeinschaft öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden müssen, und insbesondere nicht die Bedingungen, unter denen diese ausgeschrieben werden sollten. Eine Aktualisierung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens ist daher angebracht.
- (7) Studien und die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, in denen es schon seit einigen Jahren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr gibt, zeigen, dass, sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Einführung des regulierten Wettbewerbs zwischen Betreibern zu einem attraktiveren und innovativeren Dienstleistungsangebot zu niedrigeren Kosten führt, ohne dass die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben behindert werden. Dieser Ansatz wurde vom Europäischen Rat im Rahmen des so genannten Lissabon-Prozesses vom 28. März 2000 gebilligt, der die Kommission, den Rat und die Mitgliedstaaten aufgefordert hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse die Liberalisierung in Bereichen wie dem Verkehr zu beschleunigen.
- (8) Personenverkehrsmärkte, die dereguliert sind und in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, sollten ihre Merkmale und ihre Funktionsweise beibehalten dürfen, soweit diese mit den Anforderungen des Vertrags vereinbar sind.
- (9) Um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können, müssen alle zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, die Betreiber eines öffentlichen Dienstes gemäß den Bedingungen dieser Verordnung frei auszuwählen und dabei die Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Um die Anwendung der Grundsätze der Transparenz, der Gleichbehandlung konkurrierender Betreiber und der Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten, wenn Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt werden, müssen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der zuständigen Behörde an den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die vereinbarten Gegenleistungen festgelegt werden. Die Form oder Benennung dieses Vertrags kann je nach den Rechtssystemen der Mitgliedstaaten variieren.
- (10) Im Gegensatz zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, deren Geltungsbereich sich auch auf die öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Binnenschiffahrtswegen erstreckt, wird es nicht als angezeigt erachtet, in der vorliegenden Verordnung die Frage der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem besonderen Sektor zu regeln. Für die Organisation öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Binnenschiffahrtswegen und, soweit sie nicht unter besonderes Gemeinschaftsrecht fallen, auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer gelten daher die allgemeinen Grundsätze des Vertrags, sofern die Mitgliedstaaten nicht beschließen, die vorliegende Verordnung auf diese besonderen Sektoren anzuwenden. Diese Verordnung steht der Einbeziehung von Verkehrsdiensten auf Binnenschiffahrtswegen und auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer in weiter gefasste Stadt-, Vorort- oder Regionalnetze des öffentlichen Personenverkehrs nicht entgegen.
- (11) Im Gegensatz zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, deren Geltungsbereich sich auch auf Güterbeförderungsdienste erstreckt, wird es nicht als angezeigt erachtet, in der vorliegenden Verordnung die Frage der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem besonderen Sektor zu regeln. Drei Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung sollten für die Organisation von Güterbeförderungsdiensten daher die allgemeinen Grundsätze des Vertrags gelten.
- (12) Aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht ist es unerheblich, ob öffentliche Personenverkehrsdienste von öffentlichen oder privaten Unternehmen erbracht werden. Die vorliegende Verordnung stützt sich auf den Grundsatz der Neutralität im Hinblick auf die Eigentumsordnung gemäß Artikel 295 des Vertrags sowie den Grundsatz der freien Gestaltung der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 16 des Vertrags und die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags.
- (13) Einige Verkehrsdienste, häufig in Verbindung mit einer speziellen Infrastruktur, werden hauptsächlich aufgrund ihres historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben. Da ihr Betrieb offensichtlich anderen Zwecken dient als der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, müssen die für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Anforderungen geltenden Vorschriften und Verfahren hier keine Anwendung finden.
- (14) Wenn die zuständigen Behörden für die Organisation des öffentlichen Verkehrsnetzes verantwortlich sind, können hierzu neben dem eigentlichen Betrieb des Verkehrsdienstes eine Reihe von anderen Tätigkeiten und Funktionen zählen, bei denen es den zuständigen Behörden freigestellt sein muss, sie selbst auszuführen oder ganz oder teilweise einem Dritten anzuvertrauen.

(1) ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (AbL. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).



- (15) Langzeitverträge können bewirken, dass der Markt länger als erforderlich geschlossen bleibt, wodurch sich die Vorteile des Wettbewerbsdrucks verringern. Um den Wettbewerb möglichst wenig zu verzerren und gleichzeitig die Qualität der Dienste sicherzustellen, sollten öffentliche Dienstleistungsaufträge befristet sein. Eine Auftragsverlängerung könnte davon abhängig gemacht werden, dass die Verkehrsteilnehmer die Dienstleistung positiv aufnehmen. Die Möglichkeit, öffentliche Dienstleistungsaufträge um maximal die Hälfte ihrer ursprünglichen Laufzeit zu verlängern, sollte in diesem Rahmen dann vorgesehen werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Wirtschaftsgüter tätigen muss, deren Amortisierungsdauer außergewöhnlich lang ist, und — aufgrund ihrer besonderen Merkmale und Zwänge — bei den in Artikel 299 des Vertrags genannten Gebieten in äußerster Randlage. Außerdem sollte eine noch weiter gehende Verlängerung möglich sein, wenn ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Infrastrukturen oder Rollmaterial und Fahrzeuge tätigt, die insofern außergewöhnlich sind, als es dabei jeweils um hohe Mittelbeträge geht, und unter der Voraussetzung, dass der Vertrag im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben wird.
- (16) Kann der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes führen, so sollten die zuständigen Behörden den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten können, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen <sup>(1)</sup> anzuwenden. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bedingungen für die Übertragung anderer Ansprüche der Arbeitnehmer als der durch die Richtlinie 2001/23/EG abgedeckten zu wahren und dabei gegebenenfalls die durch nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder zwischen den Sozialpartnern geschlossene Tarifverträge oder Vereinbarungen festgelegten Sozialstandards zu berücksichtigen.
- (17) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechtzuerhalten und zu erhöhen, beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird. Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollten die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können.
- (18) Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder — falls diese nicht vorhanden sind — nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Betreiber ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen. Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen muss die Möglichkeit der Eigenerbringung jedoch streng kontrolliert werden. Die zuständige Behörde oder die Gruppe zuständiger Behörden, die — kollektiv oder durch ihre Mitglieder — integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste erbringt, sollte die erforderliche Kontrolle ausüben. Ferner sollte es einer zuständigen Behörde, die den Eisenbahnverkehr selbst erbringt, oder einem internen Betreiber untersagt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb des Zuständigkeitsgebiets dieser Behörde teilzunehmen. Die Behörde, die die Kontrolle über den internen Betreiber ausübt, sollte ferner die Möglichkeit haben, diesem Betreiber die Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren innerhalb ihres Zuständigkeitsgebiets zu untersagen. Die Beschränkung der Tätigkeit interner Betreiber berührt nicht die Möglichkeit der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die den Eisenbahnverkehr betreffen, mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- und Straßenbahnen. Außerdem berührt die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Eisenbahnverkehrsdienste nicht die Möglichkeit der zuständigen Behörden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste mit anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen an einen internen Betreiber zu vergeben.
- (19) Die Vergabe von Unteraufträgen kann zu einem effizienteren öffentlichen Personenverkehr beitragen und ermöglicht die Beteiligung weiterer Unternehmen neben dem Betreiber eines öffentlichen Dienstes, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erhalten hat. Im Hinblick auf eine bestmögliche Nutzung öffentlicher Gelder sollten die zuständigen Behörden jedoch die Bedingungen für die Vergabe von Unteraufträgen bezüglich ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste festlegen können, insbesondere im Falle von Diensten, die von einem internen Betreiber erbracht werden. Ferner sollte es einem Unterauftragnehmer erlaubt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren im Zuständigkeitsgebiet aller zuständigen Behörden teilzunehmen. Die Auswahl eines Unterauftragnehmers durch die zuständige Behörde oder ihren internen Betreiber muss im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht erfolgen.
- (20) Entscheidet eine Behörde, eine Dienstleistung von allgemeinem Interesse einem Dritten zu übertragen, so muss die Auswahl des Betreibers eines öffentlichen Dienstes unter Einhaltung des für das öffentliche Auftragswesen und Konzessionen geltenden Gemeinschaftsrechts, das sich aus den Artikeln 43 bis 49 des Vertrags ergibt, sowie der Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung erfolgen. Insbesondere bleiben die Pflichten der Behörden, die sich aus den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge ergeben, bei unter jene Richtlinien fallenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen von den Bestimmungen dieser Verordnung unberührt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

- (21) Ein wirksamer Rechtsschutz sollte nicht nur für Aufträge gelten, die unter die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste <sup>(1)</sup> und die Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge <sup>(2)</sup> fallen, sondern auch für andere gemäß der vorliegenden Verordnung abgeschlossene Verträge gelten. Es ist ein wirksames Nachprüfungsverfahren erforderlich, das mit den entsprechenden Verfahren gemäß der Richtlinie 89/665/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Nachprüfungsverfahren im Rahmen der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge <sup>(3)</sup> bzw. der Richtlinie 92/13/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor <sup>(4)</sup> vergleichbar sein sollte.
- (22) Für einige wettbewerbliche Vergabeverfahren müssen die zuständigen Behörden komplexe Systeme festlegen und erläutern. Daher sollten diese Behörden ermächtigt werden, bei der Vergabe von Aufträgen in solchen Fällen die Einzelheiten des Auftrags mit einigen oder allen potenziellen Betreibern eines öffentlichen Dienstes nach Abgabe der Angebote auszuhandeln.
- (23) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge sollte nicht zwingend vorgeschrieben sein, wenn der Auftrag sich auf geringe Summen oder Entfernungen bezieht. In diesem Zusammenhang sollten die zuständigen Behörden in die Lage versetzt werden, bei größeren Summen oder Entfernungen die besonderen Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Den zuständigen Behörden sollte es nicht gestattet sein, Aufträge oder Netze aufzuteilen, um so ein wettbewerbliches Vergabeverfahren zu vermeiden.
- (24) Besteht die Gefahr einer Unterbrechung bei der Erbringung von Diensten, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, kurzfristig Notmaßnahmen zu ergreifen, bis ein neuer öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen vergeben wurde.
- (25) Der öffentliche Schienenpersonenverkehr wirft spezielle Fragen in Bezug auf die Investitionslast und die Infrastrukturkosten auf. Die Kommission hat im März 2004 eine Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(5)</sup> vorgeschlagen, damit alle Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft zur Durchführung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten erhalten. Mit der vorliegenden Verordnung soll ein Rechtsrahmen für die Gewährung einer Ausgleichsleistung und/oder ausschließlicher Rechte für öffentliche Dienstleistungsaufträge geschaffen werden; eine weitere Öffnung des Marktes für Schienenverkehrsdienste ist nicht beabsichtigt.
- (26) Diese Verordnung gibt den zuständigen Behörden im Falle öffentlicher Dienstleistungen die Möglichkeit, auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einen Betreiber für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auszuwählen. Angesichts der unterschiedlichen territorialen Organisation der Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht ist es gerechtfertigt, den zuständigen Behörden zu gestatten, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr direkt zu vergeben.
- (27) Die von den zuständigen Behörden gewährten Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verursacht werden, sollten so berechnet werden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen vermieden werden. Beabsichtigt eine zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, so sollte sie auch detaillierte Bestimmungen einhalten, mit denen die Angemessenheit der Ausgleichsleistung gewährleistet wird und die der angestrebten Effizienz und Qualität der Dienste Rechnung tragen.
- (28) Die zuständige Behörde und der Betreiber eines öffentlichen Dienstes können beweisen, dass eine übermäßige Ausgleichsleistung vermieden wurde, indem sie allen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Nachfrage nach öffentlichen Personenverkehrsdiensten in dem im Anhang enthaltenen Berechnungsmodell gebührend Rechnung tragen.
- (29) Hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollten die zuständigen Behörden — außer bei Notmaßnahmen und Aufträgen für geringe Entfernungen — die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um mindestens ein Jahr im Voraus bekannt zu geben, dass sie solche Aufträge zu vergeben beabsichtigen, so dass potenzielle Betreiber eines öffentlichen Dienstes darauf reagieren können.
- (30) Bei direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sollte für größere Transparenz gesorgt werden.
- <sup>(1)</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG des Rates (AbI. L 363 vom 20.12.2006, S. 107).
- <sup>(2)</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG.
- <sup>(3)</sup> ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 33. Geändert durch die Richtlinie 92/50/EWG (AbI. L 209 vom 24.7.1992, S. 1).
- <sup>(4)</sup> ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 14. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG (AbI. L 363 vom 20.12.2006, S. 107).
- <sup>(5)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (AbI. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).



- (31) Da die zuständigen Behörden und die Betreiber eines öffentlichen Dienstes Zeit benötigen, um den Bestimmungen dieser Verordnung nachzukommen, sollten Übergangsregelungen vorgesehen werden. Im Hinblick auf eine schrittweise Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten der Kommission binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums einen Fortschrittsbericht vorlegen. Die Kommission kann auf der Grundlage dieser Berichte geeignete Maßnahmen vorschlagen.
- (32) Während des Übergangszeitraums werden die zuständigen Behörden die Bestimmungen dieser Verordnung möglicherweise zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstmals anwenden. Daher könnten während dieses Zeitraums Betreiber eines öffentlichen Dienstes aus Märkten, die noch nicht von den Bestimmungen dieser Verordnung betroffen sind, Angebote für öffentliche Dienstleistungsaufträge in Märkten einreichen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt für den kontrollierten Wettbewerb geöffnet wurden. Um mit Hilfe angemessener Maßnahmen eine Unausgewogenheit bei der Öffnung des öffentlichen Verkehrsmarktes zu vermeiden, sollten die zuständigen Behörden in der zweiten Hälfte des Übergangszeitraums die Möglichkeit haben, Angebote von Unternehmen abzulehnen, bei denen mehr als die Hälfte des Wertes der von ihnen erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste auf Aufträgen beruht, die nicht im Einklang mit dieser Verordnung vergeben wurden, sofern dies ohne Diskriminierung geschieht und vor Veröffentlichung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens beschlossen wird.
- (33) In seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans GmbH* <sup>(1)</sup>, hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in den Randnummern 87 bis 95 festgestellt, dass Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine Begünstigung im Sinne von Artikel 87 des Vertrags darstellen, sofern vier kumulative Voraussetzungen erfüllt sind. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt, jedoch die allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags, stellen die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen staatliche Beihilfen dar, und es gelten die Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags.
- (34) Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen können sich im Bereich des Personenlandverkehrs als erforderlich erweisen, damit die mit öffentlichen Dienstleistungen betrauten Unternehmen gemäß festgelegten Grundsätzen und unter Bedingungen tätig sein können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben ermöglichen. Diese Ausgleichsleistungen können unter bestimmten Voraussetzungen gemäß Artikel 73 des Vertrags mit dem Vertrag vereinbar sein. Zum einen müssen sie gewährt werden, um die Erbringung von Diensten sicherzustellen, die Dienste von allgemeinem Interesse im Sinne des Vertrags sind. Um ungerechtfertigte Wettbewerbsverfälschungen zu vermeiden, darf die Ausgleichsleistung zum anderen nicht den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um die Nettokosten zu decken, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursacht werden, wobei den dabei erzielten Einnahmen sowie einem angemessenen Gewinn Rechnung zu tragen ist.
- (35) Die von den zuständigen Behörden in Übereinstimmung mit dieser Verordnung gewährten Ausgleichsleistungen können daher von der Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nach Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags ausgenommen werden.
- (36) Da die vorliegende Verordnung die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ersetzt, sollte die genannte Verordnung aufgehoben werden. Die schrittweise Einstellung der von der Kommission nicht genehmigten Ausgleichsleistungen für öffentliche Güterbeförderungsdienste wird durch einen Übergangszeitraum von drei Jahren im Einklang mit den Artikeln 73, 86, 87 und 88 des Vertrags erleichtert werden. Alle anderen durch diese Verordnung nicht erfassten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, die staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des Vertrags beinhalten könnten, sollten den Bestimmungen der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags entsprechen, einschließlich aller einschlägigen Auslegungen durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften und insbesondere dessen Entscheidung in der Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Bei der Prüfung solcher Fälle sollte die Kommission daher ähnliche Grundsätze anwenden wie die, die in dieser Verordnung oder gegebenenfalls in anderen Rechtsvorschriften für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse enthalten sind.
- (37) Der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr <sup>(2)</sup> wird von der vorliegenden Verordnung abgedeckt. Jene Verordnung gilt heute als überholt, da sie die Anwendung von Artikel 73 des Vertrags einschränkt, ohne eine angemessene Rechtsgrundlage für die Zulassung derzeitiger Investitionsregelungen, insbesondere im Hinblick auf Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft, zu bieten. Sie sollte daher aufgehoben werden, damit Artikel 73 des Vertrags unbeschadet der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen <sup>(3)</sup> entsprechend dem ständigen Wandel in dem Sektor angewendet werden kann. Um die Anwendung der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften weiter zu erleichtern, wird die Kommission im Jahr 2007 Leitlinien für staatliche Beihilfen für Eisenbahninvestitionen, einschließlich Infrastrukturinvestitionen, vorschlagen.
- (38) Zur Bewertung der Durchführung dieser Verordnung und der Entwicklungen im öffentlichen Personenverkehr in der Gemeinschaft, insbesondere der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und der Auswirkungen der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, sollte die Kommission einen Bericht erstellen. Diesem Bericht können erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigelegt werden —

<sup>(1)</sup> Slg. 2003, I-7747.

<sup>(2)</sup> ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 (ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6).

<sup>(3)</sup> ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

#### Zweck und Anwendungsbereich

(1) Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.

(2) Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße, mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf den öffentlichen Personenverkehr auf Binnenschiffahrtswegen und, unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Seekabotage) <sup>(1)</sup>, auf das Meer innerhalb der Hoheitsgewässer anwenden.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für öffentliche Baukonzessionen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/17/EG oder im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 2004/18/EG.

### Artikel 2

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „öffentlicher Personenverkehr“ Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden;
- b) „zuständige Behörde“ jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung;

- c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt;
- d) „Betreiber eines öffentlichen Dienstes“ jedes privat- oder öffentlich-rechtliche Unternehmen oder jede Gruppe von privat- oder öffentlich-rechtlichen Unternehmen, das/die öffentliche Personenverkehrsdienste betreibt, oder eine öffentliche Einrichtung, die öffentliche Personenverkehrsdienste durchführt;
- e) „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte;
- f) „ausschließliches Recht“ ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen;
- g) „Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird;
- h) „Direktvergabe“ die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens;
- i) „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen:
  - die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
  - die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut;
- j) „interner Betreiber“ eine rechtlich getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht;

<sup>(1)</sup> ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

- k) „Wert“ den Wert eines Verkehrsdienstes, einer Strecke, eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Ausgleichsregelung des öffentlichen Personenverkehrs, der den Gesamteinnahmen — ohne Mehrwertsteuer — des Betreibers oder der Betreiber eines öffentlichen Dienstes entspricht, einschließlich der Ausgleichsleistung der Behörden gleich welcher Art und aller Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf, die nicht an die betroffene zuständige Behörde abgeführt werden;
- l) „allgemeine Vorschrift“ eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt, gilt;
- m) „integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste“ Beförderungsleistungen, die innerhalb eines festgelegten geografischen Gebiets im Verbund erbracht werden und für die ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan besteht.
- b) sind zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen:
- i) die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und
  - ii) die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit;

dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt wird;

### Artikel 3

#### Öffentliche Dienstleistungsaufträge und allgemeine Vorschriften

(1) Gewährt eine zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so erfolgt dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

(2) Abweichend von Absatz 1 können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein. Die zuständige Behörde gewährt den Betreibern eines öffentlichen Dienstes gemäß den in den Artikeln 4 und 6 und im Anhang festgelegten Grundsätzen eine Ausgleichsleistung für die — positiven oder negativen — finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind; dabei vermeidet sie eine übermäßige Ausgleichsleistung. Dies gilt ungeachtet des Rechts der zuständigen Behörden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen in öffentliche Dienstleistungsaufträge aufzunehmen.

(3) Unbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen. Diese allgemeinen Vorschriften sind nach Artikel 88 des Vertrags mitzuteilen. Jede Mitteilung enthält vollständige Informationen über die Maßnahme, insbesondere Einzelheiten zur Berechnungsmethode.

### Artikel 4

#### Obligatorischer Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften

(1) In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften

- a) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen Geltungsbereiche klar zu definieren;

- c) sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Kosten, die mit der Erbringung von Dienstleistungen in Verbindung stehen, festzulegen. Diese Kosten können insbesondere Personalkosten, Energiekosten, Infrastrukturkosten, Wartungs- und Instandsetzungskosten für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs, das Rollmaterial und für den Betrieb der Personenverkehrsdienste erforderliche Anlagen sowie die Fixkosten und eine angemessene Kapitalrendite umfassen.

(2) In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festzulegen, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben, an die zuständige Behörde übergehen oder unter ihnen aufgeteilt werden.

(3) Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind befristet und haben eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren für Busverkehrsdienste und von höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen, ist auf 15 Jahre beschränkt, wenn der Verkehr mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern mehr als 50 % des Werts der betreffenden Verkehrsdienste ausmacht.

(4) Falls erforderlich kann die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Berücksichtigung der Amortisierungsdauer der Wirtschaftsgüter um höchstens 50 % verlängert werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, insgesamt erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitstellt und diese vorwiegend an die Personenverkehrsdienste gebunden sind, die von dem Auftrag erfasst werden.

Falls dies durch Kosten, die aus der besonderen geografischen Lage entstehen, gerechtfertigt ist, kann die Laufzeit der in Absatz 3 beschriebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge in den Gebieten in äußerster Randlage um höchstens 50 % verlängert werden.



Falls dies durch die Abschreibung von Kapital in Verbindung mit außergewöhnlichen Investitionen in Infrastruktur, Rollmaterial oder Fahrzeuge gerechtfertigt ist und der öffentliche Dienstleistungsauftrag in einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben wurde, kann ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag eine längere Laufzeit haben. Zur Gewährleistung der Transparenz in diesem Fall muss die zuständige Behörde der Kommission innerhalb von einem Jahr nach Abschluss des Vertrags den öffentlichen Dienstleistungsauftrag und die Elemente, die seine längere Laufzeit rechtfertigen, übermitteln.

(5) Unbeschadet des nationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts, einschließlich Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, kann die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre. Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, bestimmte Sozialstandards einzuhalten, so werden in den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die betreffenden Arbeitnehmer aufgeführt und transparente Angaben zu ihren vertraglichen Rechten und zu den Bedingungen gemacht, unter denen sie als in einem Verhältnis zu den betreffenden Diensten stehend gelten.

(6) Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten, so werden diese Standards in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen.

(7) In den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist transparent anzugeben, ob und in welchem Umfang eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommt. Werden Unteraufträge vergeben, so ist der mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach Maßgabe dieser Verordnung betraute Betreiber verpflichtet, einen bedeutenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der gleichzeitig Planung, Aufbau und Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste umfasst, kann eine vollständige Übertragung des Betriebs dieser Dienste an Unterauftragnehmer vorsehen. Im öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden entsprechend dem nationalen Recht und dem Gemeinschaftsrecht die für eine Vergabe von Unteraufträgen geltenden Bedingungen festgelegt,

#### Artikel 5

#### Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde — unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Fasst eine zuständige örtliche Behörde diesen Beschluss, so gilt Folgendes:

- a) Um festzustellen, ob die zuständige örtliche Behörde diese Kontrolle ausübt, sind Faktoren zu berücksichtigen, wie der Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentumsrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen. Im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ist zur Feststellung, dass eine Kontrolle im Sinne dieses Absatzes gegeben ist, — insbesondere bei öffentlich-privaten Partnerschaften — nicht zwingend erforderlich, dass die zuständige Behörde zu 100 % Eigentümer ist, sofern ein beherrschender öffentlicher Einfluss besteht und aufgrund anderer Kriterien festgestellt werden kann, dass eine Kontrolle ausgeübt wird.
- b) Die Voraussetzung für die Anwendung dieses Absatzes ist, dass der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die dieser Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen — ungeachtet der abgehenden Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen — und nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen.
- c) Ungeachtet des Buchstabens b kann ein interner Betreiber frühestens zwei Jahre vor Ablauf des direkt an ihn vergebenen Auftrags an fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern endgültig beschlossen wurde, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des Auftrags des internen Betreibers sind, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt verbogener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.
- d) Gibt es keine zuständige örtliche Behörde, so gelten die Buchstaben a, b und c für die nationalen Behörden in Bezug auf ein geografisches Gebiet, das sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt, sofern der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnimmt, die außerhalb des Gebiets, für das der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, organisiert werden.

- e) Kommt eine Unterauftragsvergabe nach Artikel 4 Absatz 7 in Frage, so ist der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

(3) Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die zuständigen Behörden die öffentlichen Dienstleistungsaufträge außer in den in den Absätzen 4, 5 und 6 vorgesehenen Fällen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben. Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen. Nach Abgabe der Angebote und einer eventuellen Vorauswahl können in diesem Verfahren unter Einhaltung dieser Grundsätze Verhandlungen geführt werden, um festzulegen, wie der Besonderheit oder Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung zu tragen ist.

(4) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 000 000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km aufweisen, direkt zu vergeben.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine oder mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, vergeben werden, können diese Schwellen entweder auf einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 000 000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden.

(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation eine Notmaßnahme ergreifen. Diese Notmaßnahme besteht in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Der Betreiber eines öffentlichen Dienstes hat das Recht, gegen den Beschluss zur Auferlegung der Übernahme bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Widerspruch einzulegen. Die Vergabe oder Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Notmaßnahme oder die Auferlegung der Übernahme eines derartigen Auftrags ist für längstens zwei Jahre zulässig.

(6) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr — mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen — direkt zu vergeben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 haben diese Aufträge eine Höchstlaufzeit von zehn Jahren, soweit nicht Artikel 4 Absatz 4 anzuwenden ist.

(7) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die gemäß den Absätzen 2 bis 6 getroffenen Entscheidungen wirksam und rasch auf Antrag einer Person überprüft werden können, die ein Interesse daran hat bzw. hatte, einen bestimmten Auftrag zu erhalten, und die angibt, durch einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können.

Sind die für die Nachprüfungsverfahren zuständigen Stellen keine Gerichte, so sind ihre Entscheidungen stets schriftlich zu begründen. In einem solchen Fall ist ferner zu gewährleisten, dass Beschwerden aufgrund rechtswidriger Handlungen der Nachprüfungsstellen oder aufgrund fehlerhafter Ausübung der diesen übertragenen Befugnisse der gerichtlichen Überprüfung oder der Überprüfung durch andere Stellen, die Gerichte im Sinne von Artikel 234 des Vertrags und unabhängig von der vertragschließenden Behörde und der Nachprüfungsstellen sind, unterzogen werden können.

#### Artikel 6

#### **Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**

(1) Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entspricht unabhängig von den Vergabemodalitäten den Bestimmungen des Artikels 4. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der in Übereinstimmung mit Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 direkt vergeben wurde, oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission auf deren schriftliche Aufforderung binnen drei Monaten oder einer anderen in der Aufforderung gesetzten längeren Frist alle Informationen, die diese für erforderlich hält, um festzustellen, ob eine gewährte Ausgleichsleistung mit dieser Verordnung vereinbar ist.

#### Artikel 7

#### **Veröffentlichung**

(1) Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Dieser Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.

(2) Jede zuständige Behörde ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- a) der Name und die Anschrift der zuständigen Behörde;
- b) die Art des geplanten Vergabeverfahrens;
- c) die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Die zuständigen Behörden können beschließen, diese Informationen nicht zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50 000 km aufweist.

Sollten sich diese Informationen nach ihrer Veröffentlichung ändern, so hat die zuständige Behörde so rasch wie möglich eine Berichtigung zu veröffentlichen. Diese Berichtigung erfolgt unbeschadet des Zeitpunkts der Einleitung der Direktvergabe oder des wettbewerblichen Vergabeverfahrens.

Dieser Absatz findet keine Anwendung auf Artikel 5 Absatz 5.

(3) Bei der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Eisenbahnverkehr nach Artikel 5 Absatz 6 macht die zuständige Behörde innerhalb eines Jahres nach der Auftragsvergabe folgende Informationen öffentlich zugänglich:

- a) den Namen des Auftraggebers, seine Eigentümer sowie gegebenenfalls den/die Namen der Partei oder Parteien, die eine rechtliche Kontrolle ausübt/ausüben;
- b) die Dauer des öffentlichen Dienstleistungsauftrags;
- c) eine Beschreibung der zu erbringenden Personenverkehrsdienste;
- d) eine Beschreibung der Parameter für die finanzielle Ausgleichsleistung;
- e) Qualitätsziele wie beispielsweise in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und anwendbare Prämien und Sanktionen;
- f) Bedingungen in Bezug auf die wichtigsten Wirtschaftsgüter.

(4) Die zuständige Behörde übermittelt jeder interessierten Partei auf entsprechenden Antrag ihre Gründe für die Entscheidung über die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

#### Artikel 8

### Übergangsregelung

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 4 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Unbeschadet des Absatzes 3 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße ab 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 erfolgen. Während dieses Übergangszeitraums treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.

Binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Einklang mit Artikel 5 dargelegt wird. Auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten kann die Kommission den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen vorschlagen.

(3) Von Absatz 2 ausgenommen sind öffentliche Dienstleistungsaufträge, die gemäß dem Gemeinschaftsrecht und nationalem Recht wie folgt vergeben wurden:

- a) vor dem 26. Juli 2000 nach einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- b) vor dem 26. Juli 2000 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- c) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 3. Dezember 2009 nach einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- d) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 3. Dezember 2009 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren.

Die unter Buchstabe a genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Die unter den Buchstaben b und c genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, jedoch nicht länger als 30 Jahre. Die unter Buchstabe d genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, sofern ihre Laufzeit begrenzt und mit den Laufzeiten gemäß Artikel 4 vergleichbar ist.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, wenn ihre Beendigung unangemessene rechtliche oder wirtschaftliche Auswirkungen hätte, vorausgesetzt dass die Kommission der Weiterführung zugestimmt hat.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die zuständigen Behörden während der zweiten Hälfte des in Absatz 2 genannten Übergangszeitraums diejenigen Betreiber eines öffentlichen Dienstes von der Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, die nicht nachweisen können, dass der Wert der öffentlichen Verkehrsdienste, für die sie gemäß dieser Verordnung eine Ausgleichsleistung erhalten oder ausschließliche Rechte genießen, mindestens 50 % des Werts aller von ihnen erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste, für die sie eine Ausgleichsleistung erhalten oder ausschließliche Rechte genießen, ausmacht. Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die die auszuschreibenden Dienste erbringen, können nicht ausgeschlossen werden. Dieses Kriterium gilt nicht für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die als Notmaßnahme gemäß Artikel 5 Absatz 5 vergeben wurden.

Machen die zuständigen Behörden von der in Unterabsatz 1 genannten Möglichkeit Gebrauch, so hat dies ohne Diskriminierung zu erfolgen; in diesem Fall schließen sie alle potenziellen Betreiber eines öffentlichen Dienstes aus, die dieses Kriterium erfüllen, und unterrichten potenzielle Betreiber zu Beginn des Vergabeverfahrens für öffentliche Dienstleistungsaufträge von ihrer Entscheidung.

Die betroffenen zuständigen Behörden teilen der Kommission ihre Absicht, diese Vorschrift anzuwenden, mindestens zwei Monate vor der Veröffentlichung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens mit.

#### *Artikel 9*

#### **Vereinbarkeit mit dem Vertrag**

(1) Eine gemäß dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beim Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste oder für die Einhaltung von in allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen muss mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein. Diese Ausgleichsleistungen sind von der Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nach Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags befreit.

(2) Unbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags können die Mitgliedstaaten weiterhin andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen für den Verkehrssektor nach Artikel 73 des Vertrags gewähren, die den Erfordernissen der Koordination des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, und zwar insbesondere

- a) bis zum Inkrafttreten gemeinsamer Vorschriften über die Zuordnung der Infrastrukturkosten, wenn die Beihilfe Unternehmen gewährt wird, die Kosten für die von ihnen benutzte Infrastruktur zu tragen haben, während andere Unternehmen derartigen Belastungen nicht unterworfen sind. Bei der Festlegung des entsprechenden Beihilfebetrags werden die Infrastrukturkosten berücksichtigt, die konkurrierende Verkehrsträger nicht zu tragen haben;
- b) wenn mit der Beihilfe die Erforschung oder die Entwicklung von für die Gemeinschaft insgesamt wirtschaftlicheren Verkehrssystemen und -technologien gefördert werden soll.

Solche Beihilfen sind auf das Forschungs- und Entwicklungsstadium zu beschränken und dürfen nicht für die kommerzielle Nutzung dieser Verkehrssysteme und -technologien gewährt werden.

#### *Artikel 10*

#### **Aufhebung**

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird aufgehoben. Sie gilt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung weiterhin für Güterbeförderungsdienste.

(2) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird aufgehoben.

#### *Artikel 11*

#### **Berichte**

Die Kommission legt nach Ende des in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehenen Übergangszeitraums einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über die Entwicklung der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Gemeinschaft vor, in dem insbesondere die Entwicklung der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die Auswirkungen der Direktvergabe bewertet werden und dem erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigefügt sind.

#### *Artikel 12*

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2007.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*  
H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
M. LOBO ANTUNES



## ANHANG

**Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen**

1. Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 oder Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift sind nach den Regeln dieses Anhangs zu berechnen.
2. Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts geht die zuständige Behörde nach dem folgenden Modell vor:

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 Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,

zuzüglich eines angemessenen Gewinns,

ergeben den finanziellen Nettoeffekt.

3. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kann Auswirkungen auf mögliche Beförderungstätigkeiten eines Betreibers haben, die über die betreffende(n) gemeinwirtschaftliche(n) Verpflichtung(en) hinausgehen. Zur Vermeidung von übermäßigen oder unzureichenden Ausgleichsleistungen werden daher bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts alle quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des Betreibers berücksichtigt.
4. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.
5. Führt ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes neben den Diensten, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, auch andere Tätigkeiten aus, so muss die Rechnungslegung für diese öffentlichen Dienste zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt erfolgen, wobei zumindest die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen:
  - Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
  - Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
  - Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.
6. Unter angemessenem Gewinn ist eine in dem betreffenden Sektor in einem bestimmten Mitgliedstaat übliche angemessene Kapitalrendite zu verstehen, wobei das aufgrund des Eingreifens der Behörde vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes eingegangene Risiko oder für ihn entfallende Risiko zu berücksichtigen ist.



- 
7. Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung muss einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung
- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
  - der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.
-