

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

der Stadt Leverkusen,

- nachfolgend „Stadt“ genannt –

vertreten durch den Oberbürgermeister Herrn Uwe Richrath,

und

dem Rheinisch-Bergischen Kreis,

- nachfolgend „Kreis“ genannt -

vertreten durch den Landrat Herrn Dr. Hermann-Josef Tebroke,

- nachfolgend zusammen "zuständige Behörden" genannt -

an

die „wupsi GmbH“

- nachfolgend "Verkehrsunternehmen" genannt –

vertreten durch den Geschäftsführer Herrn Marc Kretkowski

| | |
|---|-----------|
| Präambel | 4 |
| 1. Abschnitt: Grundlagen..... | 4 |
| § 1 Rechtsnatur und Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags | 4 |
| § 2 Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens | 5 |
| 2. Abschnitt: Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung..... | 6 |
| § 3 Leistungspflichten..... | 6 |
| § 4 Art und Umfang des Verkehrsangebotes | 6 |
| § 5 Anpassungen während der Laufzeit | 7 |
| § 6 Verfahren und Folgen bei Anpassungen | 9 |
| § 7 Tarif und Beförderungsbedingungen | 10 |
| § 8 Qualität des Verkehrsangebotes | 11 |
| § 9 Zusammenarbeit | 11 |
| 3. Abschnitt: Abrechnung gem. VO(EG) 1370/2007 | 12 |
| § 10 Erträge und Ausgleichsleistungen | 12 |
| § 11 Ausgleichsparameter..... | 13 |
| § 12 Beihilfenrechtliche Abrechnung | 15 |
| § 13 Sicherstellung eines Effizienz-Anreizes..... | 17 |
| § 14 Trennungsrechnung | 17 |
| § 15 Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen..... | 18 |
| § 16 Jahresübergreifende Nebenrechnung | 19 |
| § 17 Ausschließliches Recht | 19 |
| § 18 Überwachung | 19 |
| 4. Abschnitt: Geschäftsgrundlagen, Schlussbestimmungen | 21 |
| § 19 Laufzeit..... | 21 |

| | |
|--|----|
| § 20 Vergabe von Unteraufträgen | 21 |
| § 21 Erlöse, Fördermittel | 22 |
| § 22 Linienverkehrsgenehmigungen | 22 |
| § 23 Schriftformerfordernis | 22 |
| § 24 Anlagen | 23 |

Präambel

Die Stadt Leverkusen und der Rheinisch-Bergische Kreis sind Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sowie zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher öffentlicher Personenverkehrsdienste im straßengebundenen ÖPNV. Gleichzeitig sind sie je zur Hälfte Anteilseigner der wupsi GmbH und üben über diese eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle aus. Die zuständigen Behörden beauftragen die wupsi GmbH als internen Betreiber nach Entscheidung durch den Rat der Stadt Leverkusen und den Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises durch eine Gesellschafteranweisung in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Artikel 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Personenverkehrsdiensten für das Gebiet der Stadt Leverkusen und des Rheinisch-Bergischen Kreises.

1. Abschnitt: Grundlagen

§ 1 Rechtsnatur und Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

- (1) Bei dem vorliegenden Regelwerk handelt es sich um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß Artikel 3 Abs. 1 i.V.m Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007, der als Entscheidung der zuständigen Behörden gemäß Art. 2 lit. i) VO (EG) Nr. 1370/2007 ergeht und durch eine Gesellschafteranweisung umgesetzt wird (Inhouse-Vergabe).
- (2) Der öffentliche Dienstleistungsauftrag und seine Anlagen regeln im Wege einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, um zum Wohle der Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienung durch ein integriertes Gesamtnahverkehrsangebot sicherzustellen. Dies schließt Linienleistungen mit ein, die über die Gebiete der zuständigen Behörden hinausgehen und eine Verbindung zwischen dem Gebiet der Stadt bzw. des Kreises und benachbarten Gebieten herstellen, soweit diese Leistungen nicht den Hauptgegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags bilden (sog. abgehende Linien).
- (3) Dem Verkehrsunternehmen ist abgesehen von abgehenden Linien (Abs. 2 Satz 2) gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht gestattet, außerhalb des Gebietes der zuständigen Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen. Das Verkehrsunternehmen nimmt nicht an außerhalb der Zuständigkeitsgebiete der hiesigen zuständigen Behörden orga-

nisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teil. Abweichend von dem vorstehenden Satz darf das Verkehrsunternehmen frühestens zwei Jahre vor Ablauf dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags an wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern die zuständigen Behörden endgültig beschlossen haben, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, nach Ablauf dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags neu im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und das Verkehrsunternehmen zu diesem Zeitpunkt nicht Auftragnehmer anderer direkt an es vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist. Das Verkehrsunternehmen gewährleistet, dass die vorstehenden Bedingungen auch von jeder anderen Einheit eingehalten werden, auf die das Verkehrsunternehmen einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt.

- (4) Das Verkehrsunternehmen erbringt gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. e) VO (EG) Nr. 1370/2007 während der gesamten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes im Auftrag der zuständigen Behörden selbst. Für die Erbringung der übrigen öffentlichen Personenverkehrsdienste darf das Verkehrsunternehmen Nachunternehmer einsetzen; es gilt § 20.
- (5) Die Einhaltung der Anforderungen gemäß der Absätze 3 und 4 weist das Verkehrsunternehmen jährlich im Zusammenhang mit der beihilfenrechtlichen Abrechnung nach § 12 nach.

§ 2 Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist ein interner Betreiber der zuständigen Behörden gemäß Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007, über den die Stadt Leverkusen und der Rheinisch-Bergische Kreis eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausüben.
- (2) Das Verkehrsunternehmen ist Unternehmer im Sinne des § 3 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes mit allen Rechten und Pflichten. Es hat alle sonstigen öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen des nationalen und europäischen Rechts zu beachten, die im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste stehen.

2. Abschnitt: Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

§ 3 Leistungspflichten

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und seinen Anlagen geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das Betreiben gemeinwirtschaftlicher öffentlicher Personenverkehrsdienste zu erfüllen.
- (2) Soweit erforderlich erhält das Verkehrsunternehmen von den zuständigen Behörden finanzielle Ausgleichsleistungen nach Maßgabe des § 15 Abs.1.

§ 4 Art und Umfang des Verkehrsangebots

- (1) Die durch das Verkehrsunternehmen zu erbringenden öffentlichen Personenverkehrsdienste basieren auf dem zu Beginn dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags geltenden Fahrplanstand (**Anlage 1**). Danach umfassen die auf den Gebieten der Stadt und des Kreises und den auf abgehenden Linienabschnitten in angrenzenden Gebieten zu erbringenden Verkehrstätigkeiten zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags ein Volumen von 9.312.131 Fahrplankilometern pro Jahr; eine Liste der Liniengenehmigungen des Verkehrsunternehmens ist in **Anlage 2** enthalten. Nähere Angaben über Art und Umfang des Verkehrsangebotes sowie die Zuordnung zu den zuständigen Behörden sind in **Anlage 3** dargestellt.
- (2) Für die anschließenden Fahrplanjahre ist das Verkehrsangebot gemäß dem jeweiligen Bedarf anzupassen. Die bedarfsmäßige Gestaltung des Fahrplans obliegt dem Verkehrsunternehmen. Dieses legt den zuständigen Behörden jeweils im zweiten Quartal eines jeden Jahres einen Vorschlag für die Fahrplangestaltung für die darauffolgende Fahrplanperiode vor. Es ist verpflichtet, den zuständigen Behörden hierbei Vorschläge zur Optimierung des Verkehrsangebots zu unterbreiten. Die zuständigen Behörden können nach Vorlage des Vorschlags zur Fahrplangestaltung Anpassungen beim Verkehrsunternehmen vorbringen. Sofern die Stadt und/oder der Kreis Anpassungen i.S.d. vorstehenden Satzes vorbringen, wird dem Verkehrsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb einer von den zuständigen Behörden gesetzten angemessenen Frist gegeben. Die Stadt bzw. der Kreis entscheidet entsprechend der Zuständigkeit nach Prüfung der Stellungnahme bis zum 30.09. endgültig über die Fahrplangestaltung. Von dem vorstehend beschriebenen Verfahren kann in begründeten Fällen nach Vor-

gabe der zuständigen Behörden abgewichen werden, insbesondere wenn dies im Sinne einer sachgerechten Prüfung und/oder zur zeitnahen Umsetzung des Verkehrsangebots geboten ist.

- (3) Das Verkehrsunternehmen kann im Rahmen seiner betrieblichen Verantwortung in jedem Kalenderjahr um jeweils +/- 2 % (Toleranzwert) vom Planwert des jeweiligen Kalenderjahres nach oben oder nach unten abweichen, um aktuell auf die Bedürfnisse der Fahrgäste reagieren zu können.

§ 5 Anpassungen während der Laufzeit

- (1) Die zuständigen Behörden können insbesondere zur Anpassung der Verkehrsbedienung an veränderte öffentliche Verkehrsinteressen (z.B. Befriedigung veränderter Verkehrsbedürfnisse, Umsetzung von Festlegungen des Nahverkehrsplans) die in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag definierten Vorgaben an Art und Umfang der Verkehrsbedienung jederzeit nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen anpassen. Derartige Anpassungen können insbesondere betreffen:
- die Einrichtung neuer Linien,
 - die Einstellung bestehender Linien,
 - die Änderung bestehender Linien, z.B. die Veränderung der Linienführung durch die örtliche Lage von Haltestellen, Vorgabe zusätzlicher Haltestellen, Wegfall von Haltestellen, die Verlängerung oder Kürzung des Linienwegs, die Änderung der Vorgaben der Linienführung,
 - die Veränderung der vorgegebenen Takte oder Betriebszeiten,
 - die Änderung von Bedarfsverkehren sowie die Umwandlung regulärer Bedienung in bedarfsabhängige Bedienung oder umgekehrt, die Umwandlung von Bedarfsverkehren in reguläre Bedienung einschließlich der Einführung neuer Arten von Bedarfsverkehren und der Änderung bestehender Arten von Bedarfsverkehren,
 - die Einführung neuer obligatorischer Fahrten und der Wegfall sowie die Veränderung vorgegebener Fahrten,
 - die Änderung der Art des Linienverkehrs i.S.v. §§ 42, 43 PBefG,
 - Änderungen der Kapazitätsstandards,
 - die Änderung von Vorgaben zu Anschlüssen,

- die Anforderungen an Verkehre an besonderen Betriebstagen (Weihnachten, Silvester, Karneval, Volksfeste etc.),
- die Erhöhung oder Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge.

Verändert werden können auch die in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und seinen Anlagen geregelten Verfahren einschließlich der Informationsrechte/-pflichten sowie der hiesigen Regelung über Anpassungen während der Laufzeit.

(2) Soweit Anpassungen nach Abs. 1 eine Erweiterung des Bedienungsangebots bewirken, gilt Folgendes:

- Die Möglichkeit zur Erweiterung des Bedienungsangebots erstreckt sich in räumlicher Hinsicht auf das gesamte zum Inkrafttreten des öffentlichen Dienstleistungsauftrags von dem Verkehrsunternehmen bediente Verkehrsgebiet der zuständigen Behörden (siehe **Anlage 4**). Darüber hinaus umfasst die Erweiterungsmöglichkeit das Gebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS), soweit eine umsteigefreie Verbindung mit dem vorgenannten Verkehrsgebiet im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt und sich die entsprechende Erweiterung im Rahmen von Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007 bewegt (vgl. § 1 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Satz 2).
- Die Möglichkeit zur Erweiterung des Bedienungsangebots ist begrenzt auf eine Zubestellung von 50% des Verkehrsvolumens gemäß § 4 Abs. 1 zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, gemessen als Jahreswert der Fahrplankilometer. Für die Einhaltung dieser Begrenzung kommt es auf die Summe sämtlicher Änderungen (Zu-, Um- und Abbestellungen), die in einem Änderungsverfahren nach Maßgabe der hiesigen Regelung zusammengefasst sind, an. Bei mehreren aufeinanderfolgenden Änderungsverfahren gilt die Begrenzung für jedes einzelne Änderungsverfahren, wobei allerdings keine willkürliche Aufteilung zusammenhängender Änderungen auf mehrere Verfahren mit dem Ziel der Umgehung der Begrenzung erfolgen darf.

(3) Sofern eine Änderung im Sinne der vorstehenden Absätze zu einer Änderung des Gesamtcharakters des Auftrags führt, ist diese Änderung nur bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen des hierfür jeweils geltenden Vergaberechts (zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des öffentlichen Dienstleistungsauftrags: § 132 GWB) zulässig.

- (4) Die zuständigen Behörden können die in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen über die vorstehenden Änderungsregelungen hinaus um ggf. erforderliche zusätzliche Anforderungen oder Dienstleistungen erweitern, die in einem untrennbaren wirtschaftlichen oder technischen Zusammenhang mit den Leistungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags stehen, wenn eine Neuvergabe mit erheblichen Schwierigkeiten oder beträchtlichen Zusatzkosten für die zuständigen Behörden verbunden wäre. Dabei darf der Wert dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags bemessen nach den Sollkosten (§ 11) um nicht mehr als 50 % erhöht werden. Diese Begrenzung gilt bei mehreren aufeinander folgenden Änderungen für den Wert jeder einzelnen Änderung, soweit diese nicht mit dem Ziel vorgenommen werden, hierdurch vergaberechtliche Verpflichtungen zu umgehen.
- (5) Im Falle einer Anpassung im Sinne der vorstehenden Absätze bezieht sich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung sodann auf die geänderten Anforderungen; die **Anlagen 1 bis 4** werden insoweit fortgeschrieben. Hinsichtlich der Anpassung des Ausgleichs gilt § 6 Abs. 4.

§ 6 Verfahren und Folgen bei Anpassungen

- (1) Die Umsetzung von Anpassungen des Verkehrsangebots i.S.v. § 5 Absätze 1 bis 3 soll regelmäßig zum allgemeinen Fahrplanwechsel (derzeit Mitte Dezember) erfolgen. Hierfür tauschen sich die zuständigen Behörden und das Verkehrsunternehmen im ersten Quartal eines Jahres über infrage kommende Änderungen aus. Im zweiten Quartal des Jahres erstellt das Verkehrsunternehmen auf Basis der von den zuständigen Behörden favorisierten Änderungen ein erstes Fahrplankonzept sowie eine Abschätzung der voraussichtlichen Kosten (vgl. Abs. 4). Die zuständigen Behörden entscheiden bis zum 30.09. des Jahres verbindlich über die vorzunehmenden Änderungen und teilen diese dem Verkehrsunternehmen mit. Auf dieser Grundlage erstellt das Verkehrsunternehmen den Fahrplan; im Übrigen gilt § 4 Abs. 2.
- (2) Abweichend von Abs. 1 können Anpassungen des Verkehrsangebots auch unterjährig umgesetzt werden, sofern die zuständigen Behörden dies für erforderlich halten. In diesem Fall ist das Verfahren in Anlehnung an Abs. 1 durchzuführen; die zuständigen Behörden und das Verkehrsunternehmen stimmen bei Bedarf eine abweichende Umsetzungsfrist ab. Gleiches gilt, soweit die Umsetzung einen Fahrzeugmehrbedarf auslöst und die erforderlichen Zusatzfahrzeuge von dem Verkehrsunternehmen nicht in der in Abs. 1 genannten Frist beschafft werden können.

- (3) Im Falle einer Erweiterung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags um weitere Anforderungen oder Dienstleistungen i.S.v. § 5 Abs. 4 stimmen die zuständigen Behörden mit dem Verkehrsunternehmen ein abweichendes Verfahren einschließlich einer angemessenen Umsetzungsfrist ab.
- (4) Im Falle einer Änderung i.S.v. § 5 wird die Ausgleichsleistung in Höhe der durch die Änderung veränderten Soll-Kosten angepasst. Hierbei ist zu differenzieren:
- Grundsätzlich finden bei Änderungen i.S.v. § 5 die in § 11 aufgeführten mengenabhängigen Soll-Kostensätze Anwendung; maßgeblich sind hierbei jeweils die Soll-Kostensätze, auf die eine Mengenveränderung wirkt. Abweichend von dem vorstehenden Grundsatz gilt bei Änderungen, die zu einer Strukturveränderung führen, die Regelung des nachfolgenden Spiegelstrichs. Bei Änderungen im Umfang von bis zu +/- 10 % in Fahrplankilometern bezogen auf den Jahreswert der Fahrplankilometer (vgl. § 4 Abs. 2) in Summe aller Linien besteht die widerlegliche Vermutung, dass die Änderung keine strukturellen Veränderungen auslöst.
 - Bei Änderungen, die zu einer strukturellen Veränderung bei der Erbringung der von diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfassten Verkehrsdienste für das Verkehrsunternehmen führen, findet eine Anpassung der Soll-Kostensätze nach Maßgabe von § 11 Abs. 5 statt. Das Verkehrsunternehmen muss den Nachweis für den Eintritt einer strukturellen Veränderung führen.

§ 7 Tarif und Beförderungsbedingungen

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, den Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg sowie dessen jeweils gültige gemeinsame Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen anzuwenden. Im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr ist das Verkehrsunternehmen daneben zur Anwendung des jeweils gültigen Tarifs entsprechend den Vorgaben der zuständigen Behörden verpflichtet.
- (2) Sollte es während der Laufzeit dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages zum Wegfall einer der gemäß Abs. 1 anzuwendenden Tarife kommen, sind die zuständigen Behörden nach § 39 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 6 Satz 3 PBefG berechtigt, dem Verkehrsunternehmen die Anwendung eines Nachfolgetarifs vorzugeben.

§ 8 Qualität des Verkehrsangebotes

- (1) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die von dieser Vereinbarung erfassten Verkehrstätigkeiten entsprechend den Qualitätsvorgaben in **Anlage 5** zu erbringen.
- (2) Während der Laufzeit dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags können die Qualitätsvorgaben durch die zuständigen Behörden jederzeit angepasst werden, z.B. wenn dies aufgrund aktueller technischer Entwicklungen, veränderter rechtlicher Vorgaben oder vergleichbarer Umstände, insbesondere im Hinblick auf den Service, die Sicherheit oder den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen erforderlich ist. Als eine derartige Anpassung der Qualitätsvorgaben gelten auch Vorgaben des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg oder sonstiger Dritter, die über die Qualitätsvorgaben in **Anlage 5** hinausgehen, sofern sich die zuständigen Behörden diese Vorgaben im Verhältnis zum Verkehrsunternehmen zu Eigen machen. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bezieht sich im Falle einer Anpassung der Vorgaben nach den vorstehenden Sätzen auf die geänderten Qualitätsvorgaben; **Anlage 5** wird insoweit angepasst.
- (3) Durch Anpassungen der Qualitätsvorgaben i.S.d. Abs. 2 können bestehende Qualitätsvorgaben wegfallen oder verändert werden und neue Qualitätsvorgaben hinzukommen; das Qualitätsniveau kann somit durch die zuständigen Behörden abgesenkt oder erhöht werden. Die Ausgleichsleistung wird im Falle einer Änderung der Qualitätsvorgaben im Rahmen der Abrechnung gemäß § 12 in Höhe der durch die Änderung veränderten Soll-Kosten angepasst; § 11 Abs. 5 gilt entsprechend.

§ 9 Zusammenarbeit

- (1) Die zuständigen Behörden und das Verkehrsunternehmen vereinbaren eine fortlaufende Zusammenarbeit. In Bezug auf die wesentlichen Themenblöcke (u.a. Angebotsplanung, Finanzierung) stehen sowohl auf Seiten der zuständigen Behörden als auch auf Seiten des Verkehrsunternehmens feste Ansprechpartner auch kurzfristig zur Verfügung.
- (2) Das Verkehrsunternehmen stellt das zur Überprüfung der Umsetzung der Regelungen dieser Vereinbarung erforderliche Berichtswesen zur Verfügung. Im Übrigen nehmen die zuständigen Behörden ihre Kontrollrechte in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter des Verkehrsunternehmens wahr.

3. Abschnitt: Abrechnung gem. VO (EG) 1370/2007

§ 10 Erträge und Ausgleichsleistungen

(1) Das Verkehrsunternehmen greift zur Deckung der sich aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags ergebenden Kosten vollständig und vorrangig auf folgende unternehmerische Erträge sowie öffentliche Ausgleichsleistungen zurück:

- a. Erträge aus Netto-Beförderungsentgelten einschließlich erhöhter Beförderungsentgelte und Erträge/Ertragsminderungen insbesondere im Zusammenhang mit der Einnahmeverteilung für das aktuelle sowie für vorausgegangene und künftige Jahre gemäß bilanzieller Bewertung;
- b. Erträge aus dem Fahrplanverkauf und der Werbung an Fahrzeugen, soweit diese nicht kostenmindernd abgesetzt wurden;
- c. Erträge aus Fahrzeugverkäufen, soweit diese nicht kostenmindernd abgesetzt wurden;
- d. Erträge aus dem Ersatz von Schäden (= Versicherungserstattungsleistungen), soweit diese von diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasste Verkehre betreffen und nicht kostenmindernd abgesetzt wurden;
- e. Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 145 Absatz 3 SGB IX (oder Nachfolgeregelung) für das aktuelle sowie für vorausgegangene und künftige Jahre gemäß bilanzieller Bewertung;
- f. Ausgleichsleistungen aufgrund von allgemeinen Vorschriften gemäß Art. 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (z.B. § 11a ÖPNVG NRW, Sozialticket NRW) für das aktuelle sowie für vorausgegangene und künftige Jahre gemäß bilanzieller Bewertung;
- g. sonstige staatliche Fördermittel der EU, des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen für das aktuelle sowie für vorausgegangene und künftige Jahre gemäß bilanzieller Bewertung, soweit diese nicht kostenmindernd abgesetzt wurden, und
- h. alle sonstigen mittelbaren oder unmittelbaren Vorteile gem. Art. 2 lit. g) VO (EG) 1370/2007, die durch die zuständigen Behörden zur Erfüllung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages gewährt werden, soweit es sich nicht um den Ausgleich nach Abs. 2 handelt.

(2) Soweit die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Verkehrsunternehmen nicht durch Beförderungserlöse und sonstige Einnahmen sowie Ausgleichsleistungen nach Abs.

1 finanzierbar ist, werden dem Verkehrsunternehmen hierfür nach Maßgabe dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags Ausgleichsleistungen gewährt. Zu diesem Zweck definiert der öffentliche Dienstleistungsauftrag die maximale Höhe des zulässigen Ausgleichs. Der Ausgleich wird grundsätzlich als Betriebskostenzuschuss im Wege einer Gesellschaftereinlage gewährt. Die Abwicklung des Ausgleichs ist in § 15 geregelt.

- (3) Der zulässige Ausgleich ist zum einen begrenzt auf den Soll-Ausgleich; dieser ergibt sich aus einer Anwendung der vorab festgelegten Soll-Kosten sowie der Regelungen zu deren Anpassung (vgl. § 11). Der zulässige Ausgleich ist zur Vermeidung einer unzulässigen Überkompensation zusätzlich begrenzt durch die Abrechnung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Ziff. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007. Maßgeblich ist die beihilfenrechtliche Abrechnung gemäß § 12.

§ 11 Ausgleichsparameter

- (1) Zur Ermittlung der Höhe des zulässigen Ausgleichs der zuständigen Behörden i.S.v. § 10 Abs. 2 und 3 werden zunächst die maximal ausgleichsfähigen Sollkosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorab festgelegt. Folgende Sollkostensätze werden im Einzelnen zugrunde gelegt:

- **P 1 Fahrzeugabhängige Sollkosten:**

Den fahrzeugabhängigen Sollkosten sind sämtliche direkt zurechenbaren Fix-Kosten für die Vorhaltung und Bereitstellung der für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betriebsnotwendigen Fahrzeugflotte inkl. Fahrzeugreserve zugeordnet. Dazu gehören insbesondere Abschreibung/Miete/Leasing, Versicherungen sowie die laufleistungsunabhängigen Instandhaltungsaufwendungen. Diese Kosten sind pro Fahrzeug und Jahr für jeden Fahrzeugtyp (Standardbus, Gelenkbus, etc.) kalkuliert.

- **P 2 Zeitabhängige Sollkosten:**

Den zeitabhängigen Sollkosten sind sämtliche fahrzeitabhängigen Kosten (Kosten für das Fahrpersonal) zugeordnet. Diese Kosten sind pro Fahrplan-Stunde kalkuliert, d.h. sämtliche zu vergütenden Dienstzeiten im Rahmen des Fahrdienstes (inkl. Werkstatt- und Verwaltungsfahrern und ohne Abstellungen des Fahrdienstes für sonstige betriebliche Aufgaben) wie Vorbereitungs- und Abschlusszeiten, Wendezeiten, Leer- und Verbindungsfahrten, Ausbildungs- und Schulungszeiten, Reservedienste etc. sind in diesem Sollkostensatz eingerechnet.

- **P3 Fahrleistungsabhängige Sollkosten**

Die fahrleistungsabhängigen Sollkosten enthalten sämtliche fahrleistungsbezogenen Kosten. Darunter fallen insbesondere die Kosten für Kraftstoffe, Hilfsstoffe, Verschleiß- und Ersatzteile sowie die fahrleistungsabhängige Instandhaltung; es findet eine Differenzierung für die unterschiedlichen Fahrzeugtypen (Standardbus, Gelenkbus, etc.) statt. Diese Kosten sind pro Fahrplankilometer kalkuliert, d.h. die Aufwendungen für sämtliche Wagenkilometer einschließlich Leer-, Verbindungs- und Werkstattfahrten sind in diesem Sollkostensatz eingerechnet.

- **P4 Regie-Sollkosten:**

Die Regie-Sollkosten enthalten eine Jahrespauschale für Regie- und Verwaltungsaufgaben sowie sonstige Kostenbestandteile für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die nicht in Parametern P1 bis P3 abgebildet sind. Hierzu zählen insbesondere folgende Kostenkomponenten:

- (1) Leistungen der Verkehrswirtschaft wie Angebots-, Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung, Verkehrslenkung, Marketing/Vertrieb, Infrastrukturbereitstellung und – service etc.
- (2) Unternehmensleitung und Querschnittsfunktionen wie Personalwirtschaft, Rechnungswesen, Einkauf/Materialwirtschaft, IT-Leistungen, Revision, Beratungskosten etc.
- (3) Finanzergebnis
- (4) Neutrales Ergebnis
- (5) Unternehmenssteuern
- (6) Pensionen, ATZ etc.

- (2) Die Höhe der Sollkosten P1 bis P4 ist von einem fachkundigen Beratungsbüro in **Anlage 6** dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß der Vorgabe in Art. 4 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Vermeidung einer übermäßigen Ausgleichsleistung aufgrund einer noch nicht vollständiger Datenlage zunächst für das Basisjahr 2015 bezogen auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens ab 2016 ermittelt worden.
- (3) Die Sollkosten werden nach Maßgabe der Regelungen in **Anlage 6** jährlich an die Preisentwicklung angepasst.
- (4) Die Sollkosten nach Abs. 1 werden erstmalig im Jahr 2021 mit Wirkung für das Jahr 2022 überprüft und bei Bedarf an geänderte äußere Umstände, die nicht in die Risikosphäre des Verkehrsunternehmens fallen, unter Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts angepasst (turnusmäßige Revision). Maßgeblich für die Zuordnung der Risiken ist die Risikomatrix in **Anlage 7**.
- (5) Unabhängig von der turnusmäßigen Revision gemäß Abs. 4 veranlassen die zuständigen Behörden auf Antrag des Verkehrsunternehmens eine Überprü-

fung und ggf. Anpassung der Soll-Kosten, wenn zwischenzeitlich strukturelle Veränderungen eingetreten sind und angesichts des Umfangs der wirtschaftlichen Auswirkungen ein Zuwarten bis zur turnusmäßigen Revision nicht angezeigt ist (anlassabhängige Revision). Im Zweifel ist eine anlassabhängige Revision dann gerechtfertigt, wenn die erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen zu Lasten des Verkehrsunternehmens die Kosten so erhöhen, dass dies über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr nicht über den angemessenen Gewinn nach Abs. 6 aufgefangen werden kann (vgl. § 12 Abs. 4 Satz 3). Der Umfang der Anpassung ist auf das erforderliche Maß zu begrenzen. Die zuständigen Behörden beachten auch im Übrigen die beihilfen- und vergaberechtlichen Grenzen der Anpassung.

- (6) Als angemessener Gewinn gemäß Ziff. 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 wird zugunsten des Verkehrsunternehmens eine angemessene Umsatzrendite i.H.v. 5 % für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr auf die Sollkosten (§ 12 Abs. 3) bzw. die tatsächlichen Kosten (§ 12 Abs. 4) des Verkehrsunternehmens im Rahmen der Abrechnung nach § 12 erhöht. Der nach vorstehender Maßgabe festgelegte angemessene Gewinn wird im Zusammenhang mit der turnusmäßigen Revision der Sollkosten (§ 11 Abs. 4) auf seine Angemessenheit überprüft und bei Bedarf neu festgelegt; im Übrigen gelten die Grundsätze der anlassabhängigen Revision der Sollkosten (§ 11 Abs. 5) entsprechend.

§ 12 Beihilfenrechtliche Abrechnung

(1) Übersicht über die Schrittfolge der Abrechnung:

Das Verkehrsunternehmen erstellt für das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr (Abrechnungsjahr) in drei Schritten eine Abrechnung der Erträge und empfangenen Ausgleichsleistungen (Abs. 2), des Soll-Ausgleichs (Abs. 3) und des finanziellen Nettoeffekts (Abs. 4). In einem vierten Schritt erfolgt eine Überkompensationskontrolle (Abs. 5).

(2) Schritt 1: Aufstellung von Erträgen und empfangenen Ausgleichsleistungen

Die tatsächlich im Abrechnungsjahr erzielten Erträge und Ausgleichsleistungen des Verkehrsunternehmens gemäß § 10 Abs. 1 sind in einer Abrechnung aufzustellen. Soweit vorhanden sind die positiven Netzeffekte im Sinne von Ziff. 3 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 den Erträgen und Ausgleichsleistungen des Verkehrsunternehmens hinzuzurechnen. Hingegen sind positive Effekte im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 innerhalb des von diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfassten Netzes nicht gesondert zu erfassen, da für

dieses Netz ohnehin die wirtschaftlichen Auswirkungen insgesamt (Gesamtkosten ./ Gesamterträge) abgerechnet werden (vgl. Ziff. 2 des Anhangs).

(3) Schritt 2: Berechnung des maximalen Soll-Ausgleichs

Im Rahmen der Abrechnung ist der maximal ausgleichsfähige Betrag (Soll-Ausgleich) auf Basis der Ausgleichsparameter (Sollkostensätze) zu ermitteln. Dazu sind für das Abrechnungsjahr zuerst die maximal jährlich ausgleichsfähigen Sollkosten (§ 11 Abs. 1) auf Basis der jeweils angepassten Sollkosten (**Anlage 6**) hinsichtlich der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge und der tatsächlich erbrachten Fahrplankilometer sowie Fahrplanstunden zu ermitteln; die Regie-Sollkosten sind hinzuzurechnen. Zu dem ermittelten Betrag der jährlichen Sollkosten wird der angemessene Gewinn nach § 11 Abs. 6 hinzu gerechnet. Hiervon sind sodann die im Abrechnungsjahr mit den Verkehren erzielten Erträge und die empfangenen Ausgleichsleistungen gemäß Abs. 2 abzuziehen. Empfängt das Verkehrsunternehmen während des Geltungszeitraums dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages weitere Ausgleichsleistungen in Form von Belastungsminderungen, die in den jeweils geltenden Sollkostensätzen nicht zugrunde gelegt worden sind (z.B. Auflösungen von Rückstellungen), so sind die Sollkosten um den jährlichen Entlastungsbetrag zu reduzieren. Das Ergebnis ist der maximale Soll-Ausgleich.

(4) Schritt 3: Berechnung des finanziellen Nettoeffekts

Grundlage sind zunächst die tatsächlichen Kosten (Ist-Kosten) des Verkehrsunternehmens für das zurückliegende Geschäftsjahr für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Hiervon abzuziehen sind die in diesem Jahr tatsächlich erzielten Erträge und empfangenen Ausgleichsleistungen nach Abs. 3. Das Ergebnis ist der finanzielle Nettoeffekt.

(5) Schritt 4: Überkompensationskontrolle

Die Höhe der zulässigen Ausgleichsleistungen der zuständigen Behörden nach § 15 Abs. 1 ist doppelt begrenzt durch den Betrag des Soll-Ausgleichs nach Abs. 3 einerseits und die Abrechnung des finanziellen Nettoeffektes nach Abs. 4 andererseits. Liegt der finanzielle Nettoeffekt oberhalb des Soll-Ausgleichs, so stellt der Soll-Ausgleich die Obergrenze für einen Zuschuss der zuständigen Behörde dar (vgl. § 10 Abs. 3).

(6) Vorlage der Abrechnung und Prüfung durch die zuständigen Behörden

Die Abrechnung ist innerhalb von drei Monaten nach Feststellung des Jahresabschlusses vom Verkehrsunternehmen aufzustellen und den zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen. Die Abrechnung und die interne Aufteilung nach § 15 Abs. 2 sind auf Anforderung durch einen Wirtschaftsprüfer zu be-

scheinigen. Die erste Abrechnung ist vom Verkehrsunternehmen für das Kalenderjahr 2017 zu erstellen. Die zuständigen Behörden sind berechtigt, die Abrechnung zu überprüfen. Sie können hierfür bei Bedarf weitere Unterlagen oder Nachweise vom Verkehrsunternehmen verlangen und sich die vorgelegten Unterlagen und Nachweise von ihm erläutern lassen. Für ihre Überprüfung können sich die zuständigen Behörden auch Dritter bedienen. Die Abrechnung gilt als genehmigt, sofern die zuständigen Behörden nicht innerhalb von 10 Wochen nach deren Vorlage widersprechen.

§ 13 Sicherstellung eines Effizienz-Anreizes

Die zuständigen Behörden erwarten von dem Verkehrsunternehmen als Voraussetzung für die Aufrechterhaltung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages weiterhin die Gewährleistung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der in **Anlage 5** festgelegten Qualität der Verkehrserstellung. Im Rahmen der turnusmäßigen Revision gemäß § 11 Abs. 4 sowie ggf. auch im Rahmen einer anlassbezogenen Revision nach § 11 Abs. 5 wird die vorstehende Regelung überprüft und bei Bedarf an geänderte Rahmenbedingungen angepasst.

§ 14 Trennungsrechnung

- (1) Das Verkehrsunternehmen hält zur Erhöhung der Transparenz und der Vermeidung von Quersubventionen fortlaufend eine Trennungsrechnung bereit, die den anwendbaren gesetzlichen Vorgaben entspricht, insbesondere Ziff. 5 des Anhanges der VO (EG) Nr. 1370/2007 und dem TranspRLG.
- (2) Die Trennungsrechnung nach Abs. 1 hat mindestens folgenden Anforderungen zu genügen:
 - a. Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden von dem Verkehrsunternehmen getrennt geführt und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
 - b. Alle variablen Kosten, ein angemessener Betrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dürfen nicht den Tätigkeiten dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages zugeordnet werden.
 - c. Die Kosten zur Durchführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden durch die Erträge und Ausgleichsleistungen gemäß § 10 Abs. 1

ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Verkehrsunternehmens möglich ist.

§ 15 Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- (1) Für den Fall, dass die in § 10 Abs. 1 genannten Erträge und sonstigen Ausgleichsleistungen nicht ausreichen, um die Kosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens nach Maßgabe dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu decken, gleichen die zuständigen Behörden dem Verkehrsunternehmen den im Rahmen der Abrechnung ermittelten finanziellen Nettoeffektes gemäß § 12 Abs. 4 aus, höchstens jedoch in Höhe des ermittelten Soll-Ausgleichs nach § 12 Abs. 3. Es wird insoweit festgelegt, dass die Ausgleichsleistung der zuständigen Behörden im Regelfall den Betrag des finanziellen Nettoeffekts nach § 12 Abs. 4 ohne Hinzurechnung eines angemessenen Gewinns nach § 11 Abs. 6 nicht überschreitet; es gilt § 12 Abs. 4 Satz 3.
- (2) Für die interne Aufteilung etwaiger Ausgleichsleistungen nach Abs. 1 zwischen den zuständigen Behörden untereinander gilt **Anlage 8**.
- (3) Das Verkehrsunternehmen teilt den zuständigen Behörden für jedes Geschäftsjahr zusammen mit der Vorlage des Wirtschaftsplans den jeweils für sie anfallenden voraussichtlich erforderlichen Soll-Ausgleich für das bevorstehende Geschäftsjahr im Rahmen einer ersten Prognose-Berechnung auf der Grundlage der erwartenden Einnahmen nach § 10 Abs. 1 und der Sollkosten nach § 11 Abs. 1 für die prognostizierte Leistungsmenge mit; der angemessene Gewinn gemäß § 11 Abs. 6 ist im Rahmen der Prognoseberechnung gesondert auszuweisen. Die Prognoseberechnung wird nachfolgend mit den zuständigen Behörden abgestimmt und ggf. modifiziert.
- (4) Auf Grundlage des voraussichtlichen Soll-Ausgleichs nach Abs. 2 leisten die zuständigen Behörden an das Verkehrsunternehmen unterjährig Abschlagszahlungen, die vorher abgestimmt wurden. Sollte sich unterjährig abzeichnen, dass sich der zu erwartende Ausgleich deutlich anders entwickelt als prognostiziert, passen die zuständigen Behörden die Abschlagszahlungen entsprechend an.
- (5) Die endgültige Abrechnung für das jeweilige Geschäftsjahr erfolgt auf der Grundlage der Abrechnung nach § 12 Abs. 6 unter Berücksichtigung der geleisteten Abschlagszahlungen nach Abs. 3 bis innerhalb von einem Monat nach der Genehmigung der zuständigen Behörden i.S.d. § 12 Abs. 6 letzter Satz. Übersteigt die Summe der an das Verkehrsunternehmen geleisteten Ausgleichsleistungen im Abrechnungsjahr den zulässigen Ausgleich, ist zu-

nächst die Nebenrechnung (§ 16) anzuwenden. Sollte es darüber hinaus zu einer Überschreitung des zulässigen Ausgleichs kommen, hat das Verkehrsunternehmen den eventuellen Eintritt eines beihilfenrechtswidrigen Tatbestandes zu vermeiden. Die zuständigen Behörden und das Verkehrsunternehmen legen in diesem Fall fest, auf welchem Weg dies erfolgt.

§ 16 Jahresübergreifende Nebenrechnung

- (1) Das Verkehrsunternehmen stellt eine Nebenrechnung mit dem Ziel einer jahresübergreifenden Betrachtung für die Gesamtdauer des öffentlichen Dienstleistungsauftrages auf.
- (2) Das Verkehrsunternehmen erfasst hierbei, inwieweit die Summe der tatsächlich gewährten Ausgleichsleistungen nach § 15 dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages hinter dem Betrag zurück bleibt, den das Verkehrsunternehmen nach dem Ergebnis der Abrechnung des Sollausgleichs (vgl. § 12 Abs. 3) als Ausgleich erhalten dürfte. Eine derartige Abweichung darf das Verkehrsunternehmen in der Nebenrechnung auf die nächste Ausgleichsperiode (Abrechnungsjahr) übertragen. Die aufsummierten Beträge der jeweiligen Jahresüberschüsse ergeben den Saldo der Nebenrechnung.
- (3) Ergibt die Abrechnung nach § 15 für ein Abrechnungsjahr, dass die empfangenen Ausgleichsleistungen höher waren als der zulässige Ausgleich auf Basis des Sollausgleichs, so ist der Differenzbetrag zunächst von dem Saldo der Nebenrechnung abzuziehen. Verbleibt anschließend noch ein Positivsaldo in der Nebenrechnung, so liegt keine nach diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag rückabzuwickelnde Überkompensation (vgl. § 15 Abs. 5) vor. Der geminderte Saldo der Nebenrechnung ist auf das Folgejahr zu übertragen.
- (4) Verbleibt nach dem Vorgehen nach Abs. 3 ein Negativsaldo, so ist dieser auf das folgende Geschäftsjahr zu übertragen, wenn objektiv zu erwarten ist, dass innerhalb der folgenden drei Geschäftsjahre eine Rückkehr zu einem Positivsaldo erfolgt. Das Verkehrsunternehmen hat die Voraussetzungen des vorstehenden Satzes in geeigneter Form nachzuweisen. Eine nach diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag rückabzuwickelnde Überkompensation (vgl. § 15 Abs. 5) liegt in diesem Fall nicht vor.

§ 17 Ausschließliches Recht

- (1) Die zuständigen Behörden gewähren dem Verkehrsunternehmen mit diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne des

Art. 2 lit. f) VO (EG) Nr. 1370/2007 nach Maßgabe der folgenden Regelungen.

- (2) Das ausschließliche Recht wird – unabhängig von der Art der Bedienform (z.B. Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs, alternative Bedienformen) – gewährt für sämtliche Linien, die Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind (einschließlich etwaiger nach §§ 5 und 6 geänderter oder neuer Linien), auch soweit es sich um abgehende Linienabschnitte in benachbarte Gebiete handelt. Der räumliche Geltungsbereich umfasst dabei den gesamten Korridor, der sich aus der jeweiligen diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entsprechenden Linienführung unter Berücksichtigung sämtlicher verkehrlich sachgerechter Verläufe (mögliche Fahrtstrecken) ergibt. Im Fall abgehender Linienabschnitte stimmen sich die hiesigen zuständigen Behörden mit den jeweils betroffenen benachbarten zuständigen Behörden ab.
- (3) Unberührt von dem ausschließlichen Recht bleiben in das von diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasste Verkehrsgebiet einbrechende überörtliche Linienverkehre, soweit diese mit den Nahverkehrsplänen der zuständigen Behörden im Einklang stehen und die Bedienung auf ggf. parallel verlaufenden Linienabschnitten so gestaltet ist, dass das Fahrgastpotential der von diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfassten Linien nicht mehr als nur unwesentlich beeinträchtigt wird, es sei denn, die zuständigen Behörden gestatten die Konkurrenzierung im Einzelfall.
- (4) Das ausschließliche Recht wird gewährt für die vom Verkehrsunternehmen bedienten Bedienungszeiträume (vgl. **Anlage 1**) einschließlich 30 Minuten vor der ersten bzw. nach der letzten Fahrt.
- (5) Soweit die Anforderungen an das Bedienungsangebot in räumlicher und/oder zeitlicher Hinsicht nach Maßgabe von §§ 5 und 6 geändert werden, sind auch die geänderten Verkehrsleistungen vom Schutz des Ausschließlichkeitsrechtes erfasst.
- (6) Das ausschließliche Recht wird gewährt für die gesamte Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach § 19 Abs. 1.
- (7) Das Verkehrsunternehmen hat etwaige Bestellungen von Verkehrsdiensten bei Dritten durch die zuständigen Behörden zu tolerieren; insoweit verleiht das Ausschließlichkeitsrecht kein Abwehrrecht.

§ 18 Überwachung

- (1) Die zuständigen Behörden sind berechtigt, die ordnungsgemäße Erfüllung der in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu überwachen. Sie können sich hierfür Dritter bedienen.
- (2) Das Verkehrsunternehmen weist die ordnungsgemäße Erfüllung der ihm nach diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag obliegenden Verpflichtungen gemäß den Bestimmungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags, insbesondere im Rahmen des Qualitätsmanagements (**Anlage 5**) nach. Es ist darüber hinaus verpflichtet, den zuständigen Behörden auf Aufforderung weitere bei ihm vorhandene Informationen und Unterlagen zum Nachweis der diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entsprechenden Erfüllung der Verpflichtungen zur Verfügung zu stellen.

2. Abschnitt: Geschäftsgrundlagen, Schlussbestimmungen

§ 19 Laufzeit

- (1) Dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag tritt zum 11.12.2016 in Kraft und endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026.
- (2) Die zuständigen Behörden entscheiden bis spätestens zum 31.12.2024 über eine mögliche Anschlussregelung ab Dezember 2026.

§ 20 Vergabe von Unteraufträgen

- (1) Das Verkehrsunternehmen darf unter Beachtung des Eigenerbringungsgebots nach § 1 Abs. 4 bei der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags Unteraufträge vergeben. Sofern das Verkehrsunternehmen entsprechende Unteraufträge vergibt, beachtet es hierbei das jeweils geltende Vergaberecht; insbesondere hält es die Vorgaben der Sektorenverordnung ein. Das Verkehrsunternehmen stellt im Falle der Vergabe von Unteraufträgen sicher, dass die jeweiligen Unterauftragnehmer die in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und seinen Anlagen definierten Vorgaben an die Erbringung der Verkehrsdienste erfüllen; dies gilt insbesondere für die in **Anlage 5** definierten Qualitätsanforderungen.

- (2) Gegenüber den zuständigen Behörden ist allein das Verkehrsunternehmen für die ordnungsgemäße Leistungserbringung verantwortlich. Dies gilt auch für die durch Nachunternehmer im Auftrag des Verkehrsunternehmens durchgeführten Tätigkeiten.

§ 21 Erlöse, Fördermittel

- (1) Dem Verkehrsunternehmen stehen die Fahrgelderlöse zu; diese werden im Rahmen der Abrechnung nach § 15 berücksichtigt (vgl. § 12 Abs. 3 und 4).
- (2) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, alle für seine Zwecke verfügbaren Fördermittel nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Verwaltungsrichtlinien zu beantragen; hierzu zählen auch gesetzliche Ausgleichszahlungen (z.B. nach §§ 145 ff. SGB IX). Ausgleichsleistungen und Fördermittel werden im Rahmen der beihilfenrechtlichen Abrechnung nach § 12 erfasst. Im Innenverhältnis tragen die zuständigen Behörden das wirtschaftliche Risiko der Höhe der Ausgleichszahlungen und Fördermittel. Das Risiko nicht, nicht fristgerecht bzw. falsch gestellter Anträge für Fördermittel trägt das Verkehrsunternehmen.

§ 22 Linienverkehrsgenehmigungen

- (1) Das Verkehrsunternehmen beantragt die zur Erfüllung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags erforderlichen Genehmigungen, insbesondere Linienverkehrsgenehmigungen, Fahrplan- und Tarifzustimmungen; mit der Erfüllung der vorstehenden Verpflichtung kann das Verkehrsunternehmen auch Dritte beauftragen. Der vorliegende öffentliche Dienstleistungsauftrag bildet die rechtliche Grundlage für die vorstehend genannten Genehmigungen.
- (2) Die zuständigen Behörden unterstützen das Verkehrsunternehmen gegenüber der Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten, um die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen sicherzustellen.

§ 23 Schriftformerfordernis

Änderungen und Ergänzungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages bedürfen der Schriftform.

§ 24 Anlagen

Die folgenden Anlagen sind Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages:

- Anlage 1** Fahrplanstand/Fahrplantabellen
- Anlage 2** Liste der Liniengenehmigungen (inklusive Gemeinschafts-Liniengenehmigungen)
- Anlage 3** Verkehrsangebot (inklusive Aufteilung auf die bedienten zuständigen Behörden)
- Anlage 4** Bedienungsgebiet
- Anlage 5** Qualität der Verkehrserstellung
- Anlage 6** Ermittlung der Ausgleichsparameter; Preisleitung
- Anlage 7** Risikomatrix
- Anlage 8** Aufteilung von finanziellen Verantwortlichkeiten zwischen den Gesellschaftern