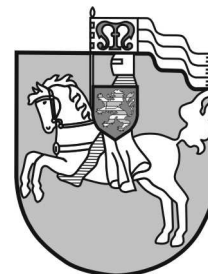


# Universitätsstadt Marburg



<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b> VO/0602/2008 <b>Status:</b> öffentlich <b>Datum:</b> 03.09.2008	<b>TOP</b>
<b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>		
<b><u>Dezernat:</u></b>	I	
<b><u>Fachdienst:</u></b>	10 - Personal-, Organisations- u. Beteiligungsmanagement	
<b><u>Sachbearbeiter:</u></b>	Dieter Finger	
<b><u>Beratende Gremien:</u></b>	Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg	

## **Abschluss einer Betrauungsvereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Durchführung des ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, zu beschließen:

1. Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg stimmt der in Anlage 1 beigefügten Betrauungsvereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Durchführung des ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg zu.
2. Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg stimmt dem in Anlage 2 beigefügten Verkehrsvertrag über die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg zu. Der Vertreter des Magistrats in der Gesellschafterversammlung der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft Marburg GmbH (LNG) wird ermächtigt, diese Entscheidung vom Geschäftsführer der LNG durch entsprechenden Beschluss in der Gesellschafterversammlung ausführen zu lassen.

### **Begründung:**

#### **1. Ausgangslage**

Die Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) ist im Besitz einer eigenwirtschaftlichen Konzession für die Linien 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, A1, A2, A3, C, AST Mitte, AST West, AST Ost. Die Stadtwerke Marburg GmbH (SWM) betreiben als Betriebsführer die o.a. Linien und führen auf der Grundlage eigener eigenwirtschaftlicher Linienver-

kehrsgenehmigungen für die Linien A4 und Höhenlagen AST den städtischen ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg mit Omnibussen und Anruf-Sammel-Taxen (AST) durch.

Diese Gestaltung soll in Hinblick auf die bestehende Erlasslage (koordinierter Ländererlass und Verfügung der OFD Hannover) eine Fortsetzung des steuerlichen Querverbundes ermöglichen und gleichzeitig, in Verbindung mit dem durch die Stadtverordnetenversammlung am 22.09.2006 zur Kenntnis genommenen Restrukturierungsplan, zu einer effizienten Erbringung der städtischen ÖPNV-Leistung führen.

Ferner hat die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg in ihrer Sitzung vom 02.11.2007 (Vorlage: VO/1788/2007) beschlossen, dass die MVG bzw. SWM ab dem Fahrplanwechsel zum 09.12.2007 und in Abänderung des Verkehrsvertrages vom 17.07.2003 i.d.F. der Vertragsergänzung vom 17.10.2003 im Stadtgebiet eine jährliche ÖPNV-Verkehrsleistung von 3,2 Mio. Nutzwagen-km (Nwghm) erbringen sollen und ein entsprechender Verkehrsvertrag zwischen dem Magistrat der Universitätsstadt Marburg und der SWM abzuschließen ist.

Da der ÖPNV jedoch nicht kostendeckend betrieben werden kann, ist er auf Zuschüsse angewiesen. Diese Zuschüsse können unzulässige Beihilfen i.S.d. Art. 87 Abs. 1 des EGV sein. Nach dieser Norm sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, ... ,mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedsstaaten beeinträchtigen'. Mit dem Auskunftsersuchen der EU-Kommission vom 04.09.2007 und 23.06.2008 an die Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU (CP 199/2007) verlangt sie Auskunft über staatliche Beihilfen im Zusammenhang mit öffentlichen Busverkehrsdiensten in der Universitätsstadt Marburg.

Dieses Beihilfebeschwerdeverfahren soll zusätzlich zum Anlass genommen werden, um die Finanzierung des städtischen ÖPNV durch das Einheitsunternehmen SWM auch hinsichtlich der vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) im Urteil vom 24.07.2003 (Az: C-280/00 Altmark Trans) festgelegten Kriterien, transparent zu machen. Hierzu dient die beiliegende Betrauungsvereinbarung.

## **2. Betrauungsvereinbarung**

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht Leipzig am 19.10.2006 entschieden hat, dass § 8 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eine hinreichende Teilbereichsausnahme zur geltenden EU-VO 1191/69 begründet, kann durch den Abschluss einer Betrauungsvereinbarung eine Finanzierung des ÖPNV sichergestellt werden, die nach der Rechtsprechung des EuGH keine unzulässige Beihilfe darstellt und gleichzeitig den steuerlichen Querverbund wahrt. Dazu muss die SWM mit einer klar definierten ÖPNV-Leistung in Form eines Verkehrsvertrages beauftragt werden (siehe Anlage 2), der den Umfang und die Qualität der zu erbringenden Leistung ausführlich beschreibt.

Des Weiteren sind die Parameter für den Ausgleich der Kosten im Querverbund vorab objektiv und transparent festzulegen. Dazu sieht die Betrauungsvereinbarung eine entsprechende Trennungs- und Planungsrechnung, eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Höhe des höchstzulässigen Ausgleichs im Vergleich zu den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmens und die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung zum Wirtschaftsplan der SWM vor.

Soweit die Ist-Kosten die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmens überschreiten, ist eine beihilfekonforme Finanzierung der Mehrkosten der beschlossenen Restrukturierung erlaubt. Dieser Ausgleich darf zu keinen unangemessenen Gewinnen führen.

Gemäß beiliegendem WIBERA-Bericht vom 21.05.2008 (Anlage 4. zur Betrauungsvereinbarung) betragen die ausgleichsfähigen Kosten für das Geschäftsjahr 2006 (bei einem Nwgkm-Umfang für Bus- und AST-Verkehrsleistungen von rd. 3,3 Mio. km) knapp 5,0 Mio. €. Das ÖPNV-Defizit betrug im Jahr 2006 ca. 5,4 Mio. €; das den „ausgleichsfähigen“ Betrag von 5,0 Mio. € übersteigende Defizit ist dem Restrukturierungsaufwand, der gemäß Restrukturierungsplan bei der SWM verbleibt, geschuldet. In 2007 betrug das ÖPNV-Defizit bei einer Verkehrsleistung von 3,535 Mio. Nwgkm rd. 5,65 Mio. €. Laut § 4 Satz 2 entstände mit Feststellung des Jahresergebnisses 2007 der SWM ein Anspruch gegenüber dem Aufgabenträger von ca. 800 T€, die jedoch von der SWM gemäß § 4 Satz 5 im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten innerhalb eines 5-Jahres-Zeitraums kompensiert werden können, wie die beiliegende Planrechnung (Anlage 6. der Betrauungsvereinbarung) zeigt.

Ebenfalls bescheinigt die WIBERA im o.g. Bericht, dass der Unternehmensbereich ÖPNV der SWM in 2006 mit einem Nwgkm-Preis von 3,76 € leicht unter dem Benchmark-Kriterium „durchschnittlich, gut geführt“ der EuGH-Entscheidung „Altmark-Trans“ liegt. Vertragsgemäß sind diese Wirtschaftsprüfer-Berichte jährlich zu erstellen und die 5-jährige Planungsrechnung entsprechend anzupassen.

Die Laufzeit der Betrauungsvereinbarung ist an die Laufzeit der längst laufenden Liniengenehmigung angeglichen.

### **3. Verkehrsvertrag**

Der Verkehrsvertrag dient als Anlage zur Betrauungsvereinbarung der Festlegung des konkreten Leistungsumfangs und Qualitätsstandards bei der Verkehrsversorgung der Bevölkerung der Universitätsstadt Marburg durch die SWM. Dieser beschreibt das Liniennetz für die Bedienung mit Kraftomnibussen und Anruf-Sammel-Taxen, sowie die Verfahren zu Fahrplanausweitungen aus besonderem Anlass (Zusatzverkehre), Fahrplanänderungen und Betriebsunterbrechungen, die Leistungsmerkmale des einzusetzenden Fuhrparks und die Anforderungen an das Fahrpersonal, die Organisation, das Marketing, die Fahrgeldsicherung und das Qualitätsmanagement als auch die anzuwendenden Beförderungs- und Tarifbedingungen.

Die Taktichte, die Abfahrtzeiten, die Haltestellen und der Angebotsumfang sind im jeweiligen Fahrplan ‚Stadtverkehr Marburg‘ beschrieben. Der vorliegende Verkehrsvertrag verweist auf diesen Fahrplan; damit wird eine ständige Aktualität des Bedienungsangebotes sichergestellt.

Die Laufzeit des Verkehrsvertrages ist an die Laufzeit der längst laufenden Liniengenehmigung angeglichen.

Die Universitätsstadt Marburg ist als Sonderstatusstadt gem. § 4 Abs. 1 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen (ÖPNV-Gesetz) Aufgabenträgerin für den gesamten ÖPNV auf ihrem Gebiet. Sie hat die Trägerschaft für diese Aufgabe auf die LNG übertragen. Wegen der grundlegenden Bedeutung des Verkehrsvertrages ist ein Beschluss des Gesellschafters der LNG notwendig, da die Geschäftsführung für alle Geschäfte und Maßnahmen, die über den gewöhnlichen Betrieb der Gesellschaft hinausgehen, der ausdrücklichen vorherigen Zustimmung der Gesellschafterversammlung bedürfen (§ 5 des Gesellschaftsvertrages).

Wegen der grundlegenden Bedeutung dieser Regelungen wird hiermit auch die Stadtverordnetenversammlung in die Entscheidung mit einbezogen.

Egon Vaupel  
Oberbürgermeister

Anlagen:

1. Betrauungsvereinbarung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Durchführung des ÖPNV in der Universitätsstadt Marburg
2. Verkehrsvertrag über die Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg
3. Bericht der WIBERA – Wirtschaftsprüfungs- und -beratungsgesellschaft - zur Beurteilung des Kriteriums 4 des EuGH-Urteils v. 24. Juli 2003 in der Rechtssache AltmarkTrans für das Geschäftsjahr 2006 der SWM