Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.: **VO/6745/2019** Status: öffentlich Datum: 25.03.2019
Dezernat: Fachdienst: Sachbearbeiter/in:	I 20.1 - Haushalts- und Finanzangelegenheiten Birgit Stey (SWMC), Stefanie Tripp

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Vorberatung	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Direktvergabe Stadtlinienverkehr in der Universitätsstadt Marburg

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) erteilt, der die erforderlichen Grundlagen für die Erbringung der Verkehrsdienste des Stadtbusverkehrs Marburg zwischen der Aufgabenträgerin Universitätsstadt Marburg und der Betreiberin MVG regelt.

2. Der bisher die Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste regelnde Verkehrsvertrag zwischen der Universitätsstadt Marburg und der Stadtwerke Marburg GmbH (SWMR) wird zum Ablauf des 31.12.2019 beendet.

3. Das nach Maßgabe des öDA gewährte ausschließliche Recht wird gegenüber der MVG in Form eines Verwaltungsaktes ausgesprochen.

4. Die SWMR nimmt als Dachorganisation alle ÖPNV-Aufgaben umfassend wahr, die Konkretisierung der Aufgaben wird gegenüber der SWMR durch die alleinige Gesellschafterin Universitätsstadt Marburg angewiesen.

Begründung:

Die Universitätsstadt Marburg ist nach § 8a PbefG und § 5 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG Hessen Aufgabenträgerin für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und als solche zuständig, diesen im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Der Stadtbusverkehr wird derzeit durch die Stadtwerke Marburg GmbH (SWMR) betrieben. SWMR bedient sich zur Durchführung des ÖPNV der 100%igen Tochtergesellschaft Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), die Inhaberin aller Linienkonzessionen in Marburg bis 31.12.2019 ist. Bisherige Grundlage für die Erbringung der Verkehrsleistung ist eine Betrau-

ungsvereinbarung, die zum 31.12.2019 endet, verbunden mit einem Verkehrsvertrag zwischen der Universitätsstadt Marburg und der SWMR.

Grundsätzlich sind Verkehrsdienstleistungen im Wettbewerb zu vergeben. Allerdings eröffnet die Verordnung (EG) VO 1370/2007 die Möglichkeit einer nicht-wettbewerblichen Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) an einen internen Betreiber zur Sicherung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung bei der Gewährleistung von finanziellen Ausgleichsleistungen.

Am 23.02.2018 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Marburg die Veröffentlichung einer Vorabinformation zur beabsichtigten Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Busverkehrsleistungen an einen internen Betreiber beschlossen (Vorlage VO/6067/2018). Die Veröffentlichung erfolgte am 08.03.2018 im TED (EU-Amtsblatt).

Auf die Veröffentlichung folgte eine dreimonatige Frist, in der Drittanbietern die Möglichkeit gegeben wurde, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Es wurde kein solcher Konkurrenzantrag gestellt. Ferner bekundete kein Unternehmen Interesse am öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 stellt neue beihilfe- und vergaberechtliche Anforderungen, sodass die Verkehrsleistung ab 01.01.2020 durch die MVG als 100%ige Tochter der SWMR erbracht werden soll. Die Voraussetzungen für die Direktvergabe an die MVG liegen nach Prüfung der mit der juristischen Beratung beauftragten Kanzlei Barth Baumeister Griem und Partner (Partnerschaftsgesellschaft mbH, Bremen) vor. An den sachlichen Gründen für die Direktvergabe hat sich seit der Beschlussfassung vom 23.02.2018 über die Direktvergabeabsicht nichts geändert.

Mit Ablauf des 08.03.2019 endete das vorgeschriebene Wartejahr. Die Direktvergabe an die MVG kann, wie vorgesehen, somit formal beschlossen werden. Auf Empfehlung der für die Steuerberatung tätigen Kanzlei EversheimStuible (Düsseldorf) ist der öDA in Form einer gesellschaftsrechtlichen Weisung zu erteilen. Die Laufzeit beträgt 10 Jahre, beginnend am 01.01.2020.

Der öDA dient zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen im ÖPNV im Stadtbusverkehr Marburg. Mit dem öDA wird die MVG als internere Betreiberin der Stadt Marburg mit der Verwaltung und Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, betraut. Der öDA definiert hierzu in Umsetzung des Nahverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, denen die MVG unterliegt. Ferner regelt der öDA die beihilfenrechtlich erforderliche Begrenzung der Ausgleichsleistungen.

Vom öDA umfasst sind sämtliche öffentlichen Personenverkehrsdienste des Stadtbusverkehrs Marburg einschließlich der in benachbarte Gebietskörperschaften führenden abgehenden Linien.

Der öDA umfasst ferner während seiner Laufzeit vorgenommene Änderungen dieser Verkehrsdienste und nachträglich einbezogene, neue hinzukommende Verkehrsdienste des lokalen ÖPNV i.S.d. § 2 ÖPNVG. Der räumliche Geltungsbereich des öDA erstreckt sich auf das Gebiet der Universitätsstadt Marburg sowie auf die von den abgehenden Linien bedienten Abschnitte außerhalb Marburgs im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Der öDA regelt die fortlaufende Anpassung des Bedienungsangebots an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse und öffentliche Interessen wie insbesondere an eine fortgeschriebene Nahverkehrsplanung. Er sieht hierfür ein Qualitätsmanagement und ein Änderungsmanagement vor. Dieses führt die Stadtwerke Marburg Consult GmbH (SWMC) als Lokale Nahverkehrsor-

ganisation für die Universitätsstadt Marburg gegenüber der MVG durch, siehe dazu Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom 23.02.2018 (VO/6023/2017 Regelung zur Aufgabenträgerorganisation im öffentlichen Personennahverkehr).

Die MVG betreibt die vom öDA umfassten Verkehrsdienste als Unternehmerin i.S.v. § 3 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung.

Der MVG wird auf der Grundlage des öDA ein Ausschließlichkeitsrecht für den Betrieb der vom öDA umfassten Verkehre erteilt. Dieses schützt die Verkehrsdienste vor einer wirtschaftlichen Konkurrenzierung, die zu einem höheren Bedarf an öffentlicher Co-Finanzierung führen würde. Das Ausschließlichkeitsrecht wirkt gemäß § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 PBefG gegenüber Dritten, die konkurrenzierende Verkehre im Geltungsbereich des Ausschließlichkeitsrechts betreiben wollen. Es soll auf der Grundlage des öDA in der Form eines Verwaltungsaktes gegenüber MVG ausgesprochen werden.

Der öDA tritt an die Stelle der bisherigen Betrauungsvereinbarung nebst Verkehrsvertrag. Der Verkehrsvertrag ist daher zum Ablauf des 31.12.2019 zu beenden.

Die Universitätsstadt Marburg bedient sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben im ÖPNV der SWMR als Dachorganisation. Die SWMR nimmt als Dachorganisation alle ÖPNV-Aufgaben gemäß ihrem Gesellschaftszweck bzw. Unternehmensgegenstand übergreifend und umfassend wahr. Mittels der vorliegenden Weisung werden Regelungen für die Erfüllung des vorgenannten Gesellschaftszwecks konkretisiert.

Hinsichtlich der ÖPNV-Aufgaben der Aufgabenträgerorganisationen (vgl. §§ 5 ff. ÖPNVG Hessen) sowie der ÖPNV-Aufgaben der Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen (vgl. §§ 8 ff ÖPNVG Hessen) bedient sie sich dazu ihrer Tochtergesellschaften SWMC und MVG. Die SWMR trägt nach Maßgabe der anliegenden Weisung als Alleingesellschafterin von SWMC sowie von MVG Sorge dafür, dass die SWMC und die MVG die Vorgaben der Universitätsstadt Marburg, wie insbesondere den Nahverkehrsplan, die der SWMC vorgegebene „Regelung zur Aufgabenträgerorganisation im öffentlichen Personennahverkehr“ bzw. den der MVG zu erteilenden öDA beachten.

Die Finanzierung des Stadtbusverkehrs erfolgt weiterhin im steuerlichen Querverbund. Die bisherigen finanziellen Rahmenbedingungen einschließlich der Weiterleitung von Landesmitteln für den ÖPNV an die SWMR sowie die anteilige Haushaltsfinanzierung des Stadtbusverkehrs bleiben unverändert. Die Einzelheiten dazu regeln der der MVG zu erteilende öDA sowie die Dachweisung an die SWMR.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Anlagen: Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (Weisung an MVG)
Regelung für den öffentlichen Personennahverkehr (Weisung an SWMR)

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
über öffentliche Personenverkehrsdienste im Stadtbusverkehr Marburg

der
Universitätsstadt Marburg
– nachfolgend "Stadt" genannt –

gegenüber der

Marburger Verkehrsgesellschaft mbH,
– nachfolgend "MVG" genannt –

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt – Einführende Regelungen 3

1. Art und Zweck des öffentlichen Dienstleistungsauftrags 3
2. Gegenstand des öDA 4
3. Rechtsstellung der MVG und Genehmigungen 4
4. Sicherstellung der Direktvergabevoraussetzungen 5
5. Tariftreue 6
6. Rechtsstellung der SWMC und Kooperationspflichten der MVG 7

2. Abschnitt – Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der MVG 8

7. Art und Umfang der Verkehrsdienste 8
8. Änderungen der Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste 9
9. Vorgaben zur Qualität des Angebots 11
10. Änderungen der Anforderungen an die Qualität 11
11. Tarif und Vertrieb 11
12. Ressourcen für Verkehrserbringung 12
13. Zusätzliche Anforderungen bzw. Leistungen 12

3. Abschnitt – Ausgleichsleistungen 13

14. Grundsätze 13
15. Berechnung des Soll-Ausgleichs 14
16. Berechnung der Soll-Kosten 14
17. Jährliche Fortschreibung der Soll-Kosten 15
18. Erlöse, gesetzliche Ausgleichsleistungen, Fördermittel Dritter sowie sonstige Einnahmen 15
19. Anreizsystem 16
20. Revision 16
21. Ausschließliches Recht 18

4. Abschnitt – Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 18

22. Überwachung; Berichte 18
23. Sanktionen bei Nicht- und Schlechterfüllung 19

5. Abschnitt – Beihilfenrechtliche Abrechnung 19

24. Beihilfenrechtliche Abrechnung 19
25. Berechnung des finanziellen Nettoeffekts 21
26. Trennungsrechnung 21

6. Abschnitt – Schlussbestimmungen 22

27. Laufzeit, Inkrafttreten 22
28. Salvatorische Klausel 22
29. Anlagenverzeichnis 22

Präambel

Die Stadt ist nach § 5 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 4 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) und als solche befugt, öffentliche Personenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu erteilen.

Die Stadt bedient sich für den Vollzug öffentlicher Dienstleistungsaufträge der Stadtwerke Marburg Consult GmbH (SWMC) als ihrer umfassend bevollmächtigten Nahverkehrsorganisation nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG. Die SWMC übernimmt daher für die Stadt auch umfassend die Durchführung des hiesigen öffentlichen Dienstleistungsauftrags gegenüber der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG).

Die MVG führt im Rahmen ihres Satzungszwecks bereits seit Jahren den Stadtbusverkehr Marburg durch. Die MVG bedient sich dabei der Ressourcen der Stadtwerke Marburg GmbH (SWMR).

Aufgrund der Beteiligungsverhältnisse und der gesellschaftsrechtlichen Regelungen übt die Stadt vermittelt über die SWMR über die MVG eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle aus im Sinne der VO 1370/2007 und des § 108 GWB.

Da die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Stadtbusverkehr Marburg eigenwirtschaftlich nicht möglich ist, hat die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg am 23.02.2018 (VO/6067/2018) beschlossen, die MVG als internen Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 Alt. 2 VO 1370/2007 mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Stadtbusverkehr Marburg zu betrauen. Hierzu wird der MVG ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 erteilt. Ein Leistungsverhältnis im Sinne des innerstaatlichen Rechts wird durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag nicht begründet.

1. Abschnitt – Einführende Regelungen

1. Art und Zweck des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

1.1. Die nachstehenden Regelungen bilden einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) i.S.d. Art. 2 lit. i), Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007, § 8a Abs. 1 PBefG, § 9 ÖPNVG in der Form einer gesellschaftsrechtlichen Weisung nach §§ 291, 308 AktG.

1.2. Dieser öDA dient zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 4 RegG, § 8 Abs. 3, § 8a Abs. 1 PBefG, § 4 Abs. 1 ÖPNVG im Stadtbusverkehr Marburg.

2. Gegenstand des öDA

2.1. Mit diesem öDA wird die MVG als interner Betreiber der Stadt mit der Verwaltung und Erbringung der von diesem öDA umfassten (vgl. Ziff. 2.2) öffentlichen Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, betraut i.S.v. Art. 2 lit. i) VO 1370/2007.

2.2. Von diesem öDA umfasst sind sämtliche öffentlichen Personenverkehrsdienste des Stadtbusverkehrs Marburg einschließlich der in benachbarte Gebietskörperschaften führenden abgehenden Linien („Stadtbusverkehr Marburg“). Zum Inkrafttreten dieses öDA handelt es sich hierbei um die in ***Anlage 1*** genannten Linien. Der öDA umfasst ferner während seiner Laufzeit vorgenommene Änderungen dieser Verkehrsdienste und nachträglich einbezogene, neue hinzukommende Verkehrsdienste des lokalen ÖPNV i.S.d. § 2 ÖPNVG. Der räumliche Geltungsbereich dieses öDA erstreckt sich auf das Gebiet der Stadt Marburg sowie auf die von den abgehenden Linien bedienten Abschnitte außerhalb Marburgs im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

3. Rechtsstellung der MVG und Genehmigungen

3.1. Die MVG betreibt die von diesem öDA umfassten Verkehrsdienste als Unternehmer i.S.v. § 3 Abs. 1 und Abs. 2 PBefG im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung.

3.2. Dieser öDA lässt die gesetzlichen bzw. aus anderweitigen behördlichen Bescheiden resultierenden öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen der MVG und ihrer Betriebs- bzw. Verkehrsleiter unberührt.

3.3. Die MVG beantragt rechtzeitig auf der Grundlage und für die Dauer des vorliegenden öDA die für die Durchführung dieses öDA erforderlichen Genehmigungen nach dem PBefG. Die MVG ist für den Bestand der Liniengenehmigungen während der gesamten Laufzeit des öDA verantwortlich. Falls notwendig, beantragt die MVG für die Übergangszeit bis zur Erteilung von bestandskräftigen Genehmigungen einstweilige Erlaubnisse nach § 20 PBefG und ggf. deren Sofortvollzug. Für die Zeit bis zum Erhalt bestandskräftiger Genehmigungen nach § 2 Abs. 1 PBefG für die von diesem öDA umfassten Verkehrsleistungen kann die Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) hinter den in diesem öDA und seinen Anlagen definierten Vorgaben zurückbleibende Anforderungen an Umfang und Qualität der Leistung stellen, um ggf. (für den Fall einer endgültigen Genehmigungsversagung) vergebliche Investitionen zu begrenzen.

4. Sicherstellung der Direktvergabevoraussetzungen

4.1. Die MVG ist interner Betreiber der Stadt. Die Stadt übt vermittelt durch die SWMR die Kontrolle über die MVG in Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) VO 1370/2007, § 108 GWB aus.

4.2. Die MVG erbringt jedwede Art von öffentlichen Personenverkehrsdiensten ausschließlich innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der Stadt (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. b) VO 1370/ 2007). Soweit die MVG Verkehrsdienste erbringt, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen, sind diese als abgehende Linien oder sonstige Teildienste zulässig. Die MVG wird nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der Stadt organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen. Abweichend vom vorstehenden Satz kann die MVG frühestens zwei Jahre vor Ablauf dieses öDA an wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern die Stadt endgültig beschlossen hat, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand dieses öDA sind, nach Ablauf dieses öDA neu im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und die MVG zu diesem Zeitpunkt nicht Auftragnehmer anderer direkt an sie vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne des Art. 2 lit. i) VO 1370/2007 ist. Die MVG gewährleistet, dass die vorstehenden Bedingungen auch für jede andere Einheit gelten, auf die die MVG einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt.

4.3. Die MVG darf Unteraufträge vergeben (Art. 4 Abs. 7 Satz 1 VO 1370/2007). Dabei stellt die MVG sicher, dass sie den überwiegenden Teil der insgesamt aufgrund dieses öDA zu erbringenden öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst erbringt (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. e) VO 1370/ 2007). Der Umfang der Unteraufträge ist in Übereinstimmung mit den aktuellen Vorgaben der EU-Kommission (Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, ABl. EU Nr. C 92 v. 29.03.2014, S. 1 [9]) begrenzt auf ein Drittel der über diesen öDA vorgegebenen Verkehrsdienste. In begründeten Fällen darf die MVG nach zuvor einzuholender Zustimmung der Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) bis zu 49,9% der Verkehrsdienste fremd vergeben. Zur Ermittlung der Quote wird in jedem Betrachtungsjahr auf den Wert aller Unteraufträge in Relation zu den Soll-Kosten dieses öDA abgestellt (Ziff. 16). Sollten während der Laufzeit dieses öDA durch Gesetzesänderungen oder höchstrichterliche Rechtsprechung andere Berechnungsvorgaben oder strengere Quoten maßgeblich sein, so treten diese an die Stelle der vorbenannten. Sofern die MVG Unteraufträge im Sinne des Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 vergibt, stellt sie sicher, dass sie Unteraufträge nach Maßgabe des für sie geltenden Vergaberechts vergibt. Insbesondere hält sie die Vorgaben der SektVO ein.

4.4. Die MVG stellt sicher, dass der Umfang ihres Drittgeschäfts unter 20% der gesamten Tätigkeiten bleibt gemäß § 108 Abs. 1 Nr. 2 GWB. Als Drittgeschäft sind hierbei alle Tätigkeiten anzusehen, die weder der Erfüllung dieses öDA dienen (also nach Ziff. 26 in der Trennungsrechnung abzugrenzen sind) noch auf anderer Rechtsgrundlage für die Stadt oder für mit dieser verbundene Unternehmen erbracht werden. Zur Bestimmung des prozentualen Anteils nach Satz 1 werden die jährlichen durchschnittlichen Gesamtkosten herangezogen. Sollte während der Laufzeit des öDA höchstrichterlich oder für den hiesigen öDA bestandskräftig entschieden werden, dass Satz 1 keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Direktvergabe eines öDA ist, der keine Dienstleistungskonzession darstellt, entfällt die Verpflichtung nach Satz 1.

5. Tariftreue

5.1. Als Sozialstandard im Sinne von Art. 4 Abs. 5 Satz 2 VO 1370/2007 hat die MVG die Verpflichtungen aus dem Hessischen Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) einzuhalten.

5.2. Die MVG ist gemäß § 4 Abs. 4 HVTG dazu verpflichtet, ihren Beschäftigten (ohne Auszubildende) ein Entgelt zu zahlen, das insgesamt mindestens dem Entgelt entspricht, das in Hessen für diese Leistung in einem für repräsentativ erklärten Tarifvertrag vorgesehen ist (Tariftreue). Das zu zahlende Entgelt muss dem entsprechen, was sich nach den tarifvertraglich festgelegten Vorschriften ergibt, einschließlich der Aufwendungen für die Altersversorgung und der für entgeltrelevant erklärten Bestandteile dieser Tarifverträge. Bei Vergabe dieses öDA gilt die „Liste der als repräsentativ festgestellten Tarifverträge, entgeltrelevanten Bestandteile und Altersversorgung des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene (ÖPNV) gem. § 4 Abs. 4 bis 6 des HVTG vom 19. Dezember 2014“ (GVBl. S. 354).

5.3. Während der Ausführung der Leistung sind Erhöhungen der Entgelte und der entgeltrelevanten Bestandteile entsprechend dem repräsentativen Tarifvertrag vorzunehmen.

5.4. Die MVG ist gemäß § 6 Satz 1 HTVG ferner verpflichtet, ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung ein dem jeweiligen gesetzlichen Mindestlohn entsprechendes Entgelt zu bezahlen (Mindestentgelt).

5.5. Für den Fall der Ausführung von Leistungen durch Nachunternehmer ist die MVG gemäß § 8 Abs. 2 HTVG verpflichtet, die Erfüllung der Verpflichtungen nach den §§ 4 und 6 durch die Nachunternehmer sicherzustellen. Die MVG hat der SWMC (vgl. Ziff. 6) vorbehaltlich von § 8 Abs. 2 Satz 4 HTVG Tariftreue- und sonstige Verpflichtungs- sowie Mindestentgelterklärungen der Nachunternehmer nach Auftragserteilung, spätestens vor Be-

ginn der Ausführung der Leistung durch das Nachunternehmen, vorzulegen.

5.6. Die MVG weist der SWMC (vgl. Ziff. 6) die Einhaltung der Verpflichtungen nach den §§ 4 und 6 auf deren Verlangen jederzeit nach. Die Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) hat gegenüber der MVG Einsichts- und Auskunftsrechte nach § 9 Abs. 1 HTVG. Die MVG weist ihre Beschäftigten auf die Möglichkeiten solcher Kontrollen hin. Die MVG ist verpflichtet, der Stadt und der SWMC (vgl. Ziff. 6) entsprechende Einsichts- und Auskunftsrechte auch bei der Beauftragung von Nachunternehmen und Verleihunternehmen einräumen zu lassen.

5.7. Zum Zwecke von Kontrollen muss die MVG vollständige und prüffähige Unterlagen im Sinne des § 9 Abs. 1 HTVG über die eingesetzten Beschäftigten bereithalten und auf Verlangen vorlegen und als Kopie oder elektronisch zur Verfügung stellen. Die MVG stellt vertraglich sicher, dass die vorstehenden Verpflichtungen im gleichen Umfang die Nachunternehmen und Verleihunternehmen treffen und von diesen eingehalten werden.

6. Rechtsstellung der SWMC und Kooperationspflichten der MVG

6.1. Die Stadt bedient sich für sämtliche Aufgaben im Nahverkehr der SWMC als ihrer umfassend bevollmächtigten Nahverkehrsorganisation nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG. Einzelheiten dazu ergeben sich aus der „Regelung zur Aufgabenträgerorganisation im öffentlichen Personennahverkehr“ vom 16.1.2018, die die Stadt im Wege der Weisung gegenüber der SWMC getroffen hat. Der SWMC sind hiernach sämtliche Aufgaben im lokalen Verkehr nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG Hessen übertragen einschließlich der Zusammenarbeit mit anderen Aufgabenträgern und Aufgabenträgerorganisationen, der Weiterentwicklung und Planung des Verkehrsangebots sowie der Festlegung der Verkehrsleistungen nach Quantität und Qualität, der Durchführung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit Verkehrsunternehmen und Vereinbarungen mit Infrastrukturunternehmen sowie der Überwachung und Abrechnung der Leistungserbringung und die Abwicklung der ÖPNV-Finanzierung. Die SWMC ist hiernach ferner insbesondere für den gesamten Vollzug dieses öDA gegenüber der MVG zuständig.

6.2. Änderungen der Anforderung an Art, Umfang bzw. Qualität der Verkehrsdienste im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Stadtbusverkehr Marburg nimmt demnach unmittelbar und abschließend die SWMC für die Stadt vor nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 der vorgenannten Regelung.

6.3. Nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 Nr. 4 dieser Regelung überwacht die SWMC für die Stadt zudem die Durchführung des öDA und ist für die Abrechnung der Ausgleichsleistungen nach Ziff. 24 verantwortlich.

6.4. Die MVG ist verpflichtet, sich in allen Fragen, die den Nahverkehr und insbesondere den Vollzug dieses öDA betreffen, ausschließlich und direkt an die SWMC zu wenden. Sie informiert die SWMC unverzüglich über den Nahverkehr betreffende Vorgänge, auch soweit sie ggf. von der Stadt oder Dritten (Behörden, Verbände, Bevölkerung, politische Gremien o.a.) an die MVG herrühren. Insbesondere legt die MVG den Nahverkehr betreffende eigene Anregungen sowie Änderungswünsche, die ggf. von der Stadt oder Dritten an die MVG herangetragen werden, der SWMC zur Entscheidung vor.

2. Abschnitt – Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der MVG

7. Art und Umfang der Verkehrsdienste

7.1. Die MVG stellt sicher, dass die von ihr erbrachten Verkehrsdienste nach Art und Umfang dem jeweiligen, ihr von der SWMC vorgegebenen Fahrplan entsprechen. Zum Inkrafttreten dieses öDA handelt es sich dabei um den Fahrplan nach ***Anlage 1***. In der Folgezeit sind die Fahrpläne nach Ziff. 8 maßgeblich.

7.2. Die MVG hat darüber hinaus Verstärkerfahrten und Sonderverkehre bei regelmäßigen (vorhersehbaren) Großveranstaltungen nach den Vorgaben der SWMC durchzuführen (vgl. ***Anlage 1***.).

7.3. Im Falle von Betriebsstörungen, die eine dem Fahrplan entsprechende reguläre Durchführung der Verkehrsleistungen vorübergehend unmöglich machen, hat die MVG die Verkehrsdienste gemäß folgender Anforderungen zu erbringen:

7.3.1. Bei vorhersehbaren Betriebsstörungen, die mit einem zeitlichen Vorlauf von einer Woche oder mehr eintreten und voraussichtlich länger als 24 Stunden andauern werden, entscheidet die SWMC für die Stadt (vgl. Ziff. 6) über die erforderlichen vorübergehenden Änderungen von Art und Umfang der Verkehrsdienste und legt einen entsprechenden Umleitungsfahrplan fest. Für die Anpassung der ausgleichsfähigen Soll-Kosten gilt – vorbehaltlich Ziff. 7.3.5 – Ziff. 8.3 entsprechend. Soweit die MVG Kenntnis über vorhersehbare Betriebsstörungen im Sinne von Satz 1 erlangt, leitet sie die entsprechenden Informationen unverzüglich an die SWMC weiter.

7.3.2. Bei vorhersehbaren Betriebsstörungen mit einem zeitlichen Vorlauf von weniger als einer Woche oder einer voraussichtlichen Dauer von 24 Stunden oder weniger, legt die MVG selbstständig einen Umleitungsfahrplan fest unter möglichst weitgehender Beibehaltung des zu diesem Zeitpunkt eigentlich gültigen regulären Fahrplans. Die MVG hat die

SWMC in diesem Fall über den Umleitungsfahrplan zu informieren. Es erfolgt keine Anpassung der ausgleichsfähigen Soll-Kosten.

7.3.3. Auch im Falle von nicht vorhersehbaren Betriebsstörungen, die nicht länger als 24 Stunden andauern, legt die MVG selbstständig einen Umleitungsfahrplan fest unter möglichst weitgehender Beibehaltung des zu diesem Zeitpunkt eigentlich gültigen regulären Fahrplans und informiert die SWMC. Es erfolgt keine Anpassung der ausgleichsfähigen Soll-Kosten.

7.3.4. Dauert eine unvorhersehbare Betriebsstörung länger als 24 Stunden an, informiert die MVG die SWMC hierüber unverzüglich. Die SWMC entscheidet über die erforderlichen vorübergehenden Änderungen von Art und Umfang der Verkehrsdienste und legt einen entsprechenden Umleitungsfahrplan fest. In diesem Fall gilt – vorbehaltlich Ziff. 7.3.5 – für die Anpassung der ausgleichsfähigen Soll-Kosten Ziff. 8.3 entsprechend. Solange die SWMC noch keinen Umleitungsfahrplan festgelegt hat, gilt Ziff. 7.3.3.

7.3.5. Im Falle von Betriebsstörungen, die von der MVG zu verantworten sind, erfolgt eine Reduzierung der ausgleichsfähigen Soll-Kosten nach folgender Maßgabe:

7.3.5.1. In diesem Fall gelten Fahrten, die nach dem zu diesem Zeitpunkt eigentlich gültigen regulären Fahrplan hätten durchgeführt werden müssen, aber infolge der von der MVG zu vertretenden Betriebsstörung nicht durchgeführt wurden, als unberechtigt ausgefallen und damit als Nichtleistung im Sinne von Ziff. 23.

7.3.5.2. Überschreitet das Volumen in diesem Sinne ausgefallener Fahrten 0,15% der Soll-Kosten (bemessen nach Ziff. 23.2), so kommt Ziff. 23.2 zur Anwendung.

7.3.5.3. Von der MVG zu verantworten sind Betriebsstörungen, die aus ihrer betrieblichen Sphäre herrühren, wie z.B. Streik, selbstverschuldete Unfälle, Krankenstand. Nicht von der MVG zu verantworten sind von Dritten verursachte Betriebsstörungen wie z.B. Baustellen, Umleitungen, fremdverschuldete Unfälle, sowie Fälle höherer Gewalt wie z.B. Unwetter.

8. Änderungen der Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste

8.1. Die SWMC nimmt für die Stadt (vgl. Ziff. 6.2) Änderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste vor, um die Verkehrsbedienung an geänderte Verkehrsbedürfnisse, an geänderte verkehrliche, wirtschaftliche oder technische Rahmenbedingungen sowie an die Vorgaben des jeweiligen Nahverkehrsplans anzupassen. Hierbei kann der Umfang der zu erbringenden

Verkehrsdienste erweitert (auch über die im Nahverkehrsplan definierte Mindestbedienung hinaus) oder reduziert werden. Ferner kann die Art der Verkehrsbedienung verändert werden. Die SWMC schreibt hierzu den Fahrplan fort bzw. gibt geänderte oder neue Fahrpläne vor. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Ziff. 7.1 bezieht sich sodann auf die geänderte Anforderung.

8.2. Die Reichweite möglicher Änderungen der Vorgaben erstreckt sich in räumlicher Hinsicht auf das gesamte zum Inkrafttreten des öDA von der MVG bediente Verkehrsgebiet sowie ggf. auf Nachbargemeinden im Falle der Einrichtung von abgehenden Linien (vgl. Ziff. 2.2). In sachlicher Hinsicht umfassen die möglichen Änderungen insbesondere:

- die Einrichtung neuer Linien,

- die Einstellung oder Änderung bestehender Linien,

- die Änderung der Taktdichte oder der Betriebszeiten

- die Änderung von Bedarfsverkehren sowie die Umwandlung regulärer Bedienung in bedarfsabhängige Bedienung und umgekehrt die Umwandlung von Bedarfsverkehren in reguläre Bedienung einschließlich der Einführung neuer Arten von Bedarfsverkehren und der Änderung bestehender Arten von Bedarfsverkehren.

8.3. Bei Leistungsänderungen innerhalb eines Korridors von +/- 15 % gemessen in Nutzwagenkm bezogen auf den Jahreswert der Soll-Menge Nutzwagenkilometer über alle Linien in Summe nach ***Anlage 1*** (unabhängig davon, ob sich die eingesetzte Fahrzeugmenge ändert), finden die Ausgleichsparameter nach Ziff. 16.1 unverändert Anwendung. Für die Berechnung der Soll-Kosten nach Ziff. 16 sind die sich aus der Leistungsänderung ergebenden geänderten Leistungsmengen (Soll-Mengen) zugrunde zu legen. Maßgeblich sind jeweils die Soll-Kostensätze, auf die eine Mengenveränderung wirkt. Lässt sich die Veränderung mit der bestehenden Flottenstruktur umsetzen, kommen daher nur die Soll-Kostensätze je km und je Stunde zur Anwendung. Ist zur Umsetzung eine Veränderung der Flottenstruktur erforderlich, kommt auch der fahrzeugbezogene Soll-Kostensatz zur Anwendung. Maßgeblich für das Erreichen der Schwelle nach Satz 1 ist die Aufsummierung aller seit Inkrafttreten des öDA durchgeführten Änderungen. Hat eine Revision (Ziff. 20) oder eine anlassbezogene Anpassung der Soll-Kosten (Ziff. 20.5) stattgefunden und wurden hierbei die Soll-Kosten an die in Folge aller Änderungen sich ergebende neue Kostenstruktur angepasst, so beginnt mit dem ersten Folgejahr auf das Jahr, in dem die Anpassung festgelegt wurde, ein neuer Korridor von 15 % bezogen auf die im ersten Folgejahr maßgebliche Soll-Menge der Nutzwagenkilometer.

8.4. Bei darüber hinausgehenden Leistungsänderungen sind die Ausgleichsparameter nach Maßgabe der durch die Leistungsänderung veränderten

Kosten neu festzusetzen. Eine Neufestsetzung findet auch dann statt, wenn zwar der in Satz 1 genannte Mengenkorridor nicht überschritten wird, die Änderung jedoch zu einer Strukturänderung der Rahmenbedingungen für die Verkehrserstellung führen (z.B. Veränderung der Reisezeiten o.ä.). Hierfür liefert die MVG eine Kalkulation auf Basis der Ursprungskalkulation unter Berücksichtigung der veränderten Mengen, zusätzlich entstehender Mehrkosten und ggf. entfallender Kosten und etwaiger Remanenzkosten. Ziff. 20.5 gilt entsprechend (anlassbezogene Revision).

8.5. Die zum Inkrafttreten des öDA maßgeblichen Soll-Mengen sind in A**nlage 3** festgelegt. Im Fall von Leistungsänderungen werden die Soll-Mengen gemäß Ziff. 16 angepasst.

8.6. Weitere Einzelheiten zu Art und Umfang der Leistungsänderungsrechte sowie zu dem dabei einzuhaltenden Verfahren sind in ***Anlage 1*** geregelt.

9. Vorgaben zur Qualität des Angebots

Die MVG stellt sicher, dass sie bei der Erbringung der von diesem öDA umfassten Verkehrsdienste mindestens die ihr von der SWMC vorgegebenen Anforderungen an die Qualität gemäß ***Anlage 2*** einhält.

10. Änderungen der Anforderungen an die Qualität

10.1. Die SWMC kann für die Stadt (vgl. Ziff. 6.2) Änderungen der in ***Anlage 2*** definierten Anforderungen an die Qualität vornehmen, um die Verkehrsbedienung an geänderte Rahmenbedingungen, insbesondere an technische Entwicklungen, oder aus sozial- oder umweltpolitischen Gründen anzupassen. Das Qualitätsniveau kann dadurch erhöht oder abgesenkt werden. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Ziff. 9 bezieht sich sodann auf die geänderte Qualitätsanforderung.

10.2. Im Fall einer Änderung der Anforderungen an die Qualität wird der Soll-Ausgleich in Höhe der durch die Änderung veränderten Soll-Kosten angepasst; Ziff. 20.5 gilt entsprechend (anlassbezogene Revision).

11. Tarif und Vertrieb

11.1. Zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der MVG gehört die Anwendung der jeweils gültigen Tarife sowie der jeweils gültigen Beförderungsbedingungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV).

11.2. Mit der Tarifvorgabe verbunden ist die Verpflichtung zur Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren des RMV.

11.3. Soweit die MVG (ggf. unter Nutzung fremder Ressourcen) im Vertrieb tätig ist, hat sie dabei die Vertriebsstandards gemäß ***Anlage 2*** anzuwenden.

11.4. Ziff. 10 gilt entsprechend.

12. Ressourcen für Verkehrserbringung

12.1. Für die betriebliche Umsetzung des von der SWMC vorgegebenen Fahrplans ist die MVG verantwortlich.

12.2. Für die Erbringung der von diesem öDA umfassten Verkehrsdienste hat die MVG von der SWMR beschaffte und vorgehaltene Ressourcen zu nutzen.

Hiervon umfasst sind zum Inkrafttreten des öDA insbesondere:

- die Verkehrsleitzentrale,
- die Werkstatt,
- die Busse sowie die AST-Fahrzeuge,
- die Haltestellen,
- die Tankanlage,
- die Räumlichkeiten für die Mobilitätszentrale,
- das Nahverkehrsgebäude und
- der Bushof.

12.3. Für die Umlauf- und die Dienstplanung sowie die Mobilitätszentrale bedient sich die MVG der SWMC.

12.4. Wenn die zum Inkrafttreten des öDA bestehende Ressourcennutzung im Sinne von Ziff. 12.2 oder 12.3 durch Vorgaben der Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) oder anderweitige Regelungen innerhalb der SWMR verändert werden, wird der Soll-Ausgleich in Höhe der veränderten Soll-Kosten angepasst; Ziff. 20.5 gilt entsprechend (anlassbezogene Revision).

13. Zusätzliche Anforderungen bzw. Leistungen

13.1. Die Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) kann die in diesem öDA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen über die vorstehenden Änderungsregelungen hinaus um ggf. erforderliche zusätzliche Anforderungen oder Dienstleistungen erweitern, die in einem untrennbaren betrieblichen, organisatorischen oder technischen Zusammenhang mit den von diesem öDA umfassten Verkehrsdiensten stehen, wenn eine Neuvergabe mit erheblichen Schwierigkeiten oder beträchtlichen Zusatzkosten für die Stadt verbunden wäre.

13.2. Durch solche Erweiterungen darf der Wert dieses öDA bemessen nach den Soll-Kosten gemäß Ziff. 16 um nicht mehr als bis zu 50 % erhöht werden. Werden mehrere aufeinanderfolgende Erweiterungen vorgenommen,

so gilt diese Beschränkung für den Wert jeder einzelnen Änderung. Solche aufeinanderfolgenden Änderungen dürfen nicht mit dem Ziel vorgenommen werden, vergaberechtliche Verpflichtungen zu umgehen.

13.3. Im Fall einer solchen Erweiterung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird der Soll-Ausgleich in Höhe der durch die Änderung veränderten Soll-Kosten angepasst. Ziff. 20 gilt entsprechend (anlassbezogene Revision).

3. Abschnitt – Ausgleichsleistungen

14. Grundsätze

14.1. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach diesem öDA finanziert die MVG durch Beförderungserlöse und sonstige Einnahmen sowie gesetzliche Ausgleichsleistungen und Fördermittel Dritter (vgl. Ziff. 18) sowie weitere Ausgleichsleistungen im Sinne von Art. 2 lit. g) VO (EG) Nr. 1370/2007. Zu diesem Zweck definiert der öDA gemäß Art. 4 und 6 VO (EG) Nr. 1370/2007 die maximale Höhe des beihilfenrechtlich zulässigen Ausgleichs („zulässiger Ausgleich“). Einzelheiten regelt die ***Anlage 3.***

14.2. Der öDA begründet keinen Anspruch der MVG gegen die Stadt oder Dritte auf Gewährung von Ausgleichsleistungen. Aufgrund ihrer Stellung als (mittelbare) Gesellschafterin der MVG trägt die Stadt jedoch Sorge für die Erfüllung des Gesellschaftszwecks der MVG (v.a. Durchführung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach diesem öDA) und dessen Finanzierung insbesondere mittels (indirekter) Ausgleichsleistungen (vgl. Gewinnabführungsvertrag und ggf. Überlassung von Ressourcen bzw. Dienstleistungen für die Verkehrsdurchführung zwischen MVG und SWMR). Daneben kann die MVG Ausgleichsleistungen auch auf jedem anderen Wege empfangen, solange der zulässige Ausgleich nicht überschritten wird. Denkbar sind insbesondere

- Ausgleichszahlungen Dritter
- Vergünstige Kreditkonditionen
- Kommunalbürgschaften
- Zuschüsse und Fördermittel des Landes
- gesetzliche oder auf allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 beruhende Ausgleichsleistungen
- jeder weitere Vorteil im Sinne des Art. 2 lit. g) VO 1370/2007.

Der Ausgleich muss nicht unmittelbar von der Stadt gewährt werden. Von Dritten geleistete Ausgleichsleistungen werden in der Abrechnung der geleisteten Ausgleichsleistungen erfasst, monetär bewertet und in die Summe der nach diesem öDA zu beurteilenden Ausgleichsleistungen einbezogen.

14.3. Die Ausgleichsleistungen dürfen den zulässigen Ausgleich nicht überschreiten. Der zulässige Ausgleich ist zum einen begrenzt auf den „Soll-Ausgleich“, der sich aus der Anwendung der Regelungen dieses Abschnitts ergibt (Ziff. 15 ff.). Er ist zur Vermeidung einer unzulässigen Überkompensation zusätzlich begrenzt durch die Abrechnung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Ziff. 2 Anhang VO 1370/2007. Maßgeblich ist die beihilfenrechtliche Abrechnung gemäß Ziff. 24.

15. Berechnung des Soll-Ausgleichs

Die in diesem öDA definierten Ausgleichsparameter dienen der Berechnung des „Soll-Ausgleichs“. Der Begriff kennzeichnet eine beihilfenrechtliche Begrenzung von Ausgleichsleistungen im Sinne einer Obergrenze und nicht etwa einen Mindestausgleich.

Der Soll-Ausgleich ergibt sich aus den gemäß Ziff. 16 zu ermittelnden Soll-Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns, von denen die Einnahmen nach Ziff. 18 in tatsächlich erzielter Höhe abzuziehen sind. Ein Bonus nach Ziff. 19 erhöht den Soll-Ausgleich. Im Fall von unvorhersehbaren Kosten, bei Periodenverschiebungen und für nicht erfolgswirksame Ausgleichsleistungen erfolgt eine rechnerische Korrektur. Im Fall der Nicht- oder Schlechterfüllung richtet sich eine etwaige Reduzierung des Soll-Ausgleichs nach Ziff. 23. Einzelheiten regelt ***Anlage 3***.

16. Berechnung der Soll-Kosten

16.1. Die Soll-Kosten werden nach folgenden Grundsätzen ermittelt: Ausgangspunkt sind die in ***Anlage 3*** festgelegten, vorab zu kalkulierenden Kostenblöcke für den Betrieb der Busverkehre, der AST-Verkehre und für die fixen Kosten, die für das Abrechnungsjahr zu errechnen sind, sowie für nur in einzelnen Jahren auftretende Kosten für bestimmte Effekte. Die vorab zu kalkulierenden Kostenblöcke und -sätze unterliegen der Anpassung nach Ziff. 17 und 20.

16.2. Im Fall von Leistungsänderungen innerhalb des in Ziff. 8.3 bestimmten Korridors werden die Soll-Kosten für den Betrieb Bus anhand der in ***Anlage 3*** festgelegten vorab zu kalkulierenden Kostensätze unter Zugrundelegung der geänderten Leistungsmenge angepasst. Im Fall von Leistungsänderungen jenseits dieses Korridors sowie bei Änderung von Qualitätsvorgaben werden die dadurch verursachten Kostenänderungen gemäß Ziff. 8.4 in Verbindung mit Ziff. 20.5 bewertet und die Soll-Kosten entspre-

chend neu berechnet. Bei der Abbestellung von Leistungen sind die fahrzeugabhängigen Kosten für den Betrieb Bus jedoch bis zum Ende der in die Kostenkalkulation eingeflossenen Abschreibungsdauer – maximal aber für 2 Jahre – zu berücksichtigen, sofern das Fahrzeug nicht einer anderweitigen Verwertung zugeführt werden kann.

16.3. Zu den Soll-Kosten wird zugunsten der MVG hinzugerechnet ein angemessener Gewinn nach Ziff. 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007. Der angemessene Gewinn ist in der ***Anlage 3*** ausgewiesen.

16.4. Einzelheiten der Berechnung der Soll-Kosten regelt ***Anlage 3.***

17. Jährliche Fortschreibung der Soll-Kosten

17.1. Die vorab kalkulierten Soll-Kostensätze (vgl. Ziff. 16.1) werden nach Maßgabe von auf Kostenelemente bezogenen Indexregelungen fortgeschrieben, um eine sachgerechte Anpassung der Ausgangskalkulation an die Veränderung der Faktorkosten sicherzustellen.

17.2. Einzelheiten der Fortschreibung der Soll-Kosten regelt ***Anlage 3.***

18. Erlöse, gesetzliche Ausgleichsleistungen, Fördermittel Dritter sowie sonstige Einnahmen

18.1. Die MVG vereinnahmt die Fahrgelderlöse im eigenen Namen und auf eigene Rechnung (vgl. Ziff. 3.1). Bei der Ermittlung des zulässigen Ausgleichs trägt die Stadt das Erlösrisiko. Maßgeblich sind die Erlöse aus der Einnahmeaufteilung. Der Nettoanteil, der der MVG zugeschieden wird, wird nach Ziff. 15 und Ziff. 24.4 dieses öDA gegengerechnet. Dabei werden die Einnahmen nach den Regeln des Jahresabschlusses in dem Jahr abgerechnet, indem sie ergebniswirksam werden. Im letzten Abrechnungsjahr des öDA kann der Abrechnungsmodus beibehalten werden, wenn die MVG einen Anschluss-öDA erhält. Ist dies nicht der Fall, werden die Einnahmen aus dem letzten öDA-Jahr nachträglich in die Schlussabrechnung dieses Jahres eingestellt.

18.2. Der MVG stehen ferner die gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach §§ 228 ff. SGB IX oder eventuellen Nachfolgeregelungen zu. Die Stadt trägt diesbezüglich das Veränderungsrisiko. Die erzielten Erstattungszahlungen werden nach Ziff. 15 und Ziff. 24.4 dieses öDA als Ausgleichsleistungen erfasst, die den der Stadt zuzurechnenden Finanzierungsbeitrag mindern (vgl. Ziff. 14.2). Dasselbe gilt für andere ertragswirksame Ausgleichsleistungen, wie insbesondere Ausgleichszahlungen aufgrund allgemeiner Vorschriften. Auch insoweit trägt die Stadt das Erlösrisiko.

18.3. Die MVG ist verpflichtet, alle für ihre Zwecke verfügbaren Fördermittel Dritter nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Verwaltungsrichtlinien zu beantragen. Für die Abrechnung erzielter För-

dermittel gelten die Regelungen nach Ziff. 18.1 entsprechend. Im Innenverhältnis trägt die Stadt das wirtschaftliche Risiko der Höhe der Fördermittel.

18.4. Die MVG soll bei der Erbringung der von diesem öDA umfassten Verkehre nach Möglichkeit weitere Einnahmen erzielen. Für die Abrechnung gelten die Regelungen nach Ziff. 18.1 entsprechend. Auch soweit die MVG Überschüsse aus Drittgeschäft erzielt, sind diese ausgleichsmindernd anzurechnen. Das Erlösrisiko liegt bei der Stadt.

18.5. Die MVG ist dazu verpflichtet, die Erzielung sämtlicher Ertragsarten (Ziff. 18.1. bis 18.4) im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu optimieren.

18.6. Einzelheiten zur Abrechnung von Einnahmen und ertragswirksamen Ausgleichsleistungen regelt ***Anlage 3***.

19. Anreizsystem

19.1. Zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und einer hohen Qualität (Ziff. 7 Anhang VO 1370/2007) erhält die MVG einen Bonus unter folgenden Voraussetzungen:

- Erzielung einer Einsparung
- unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Qualität.

19.2. Die MVG hat eine Einsparung erzielt, wenn ihre Ist-Kosten im Abrechnungsjahr unter den in diesem Jahr maßgeblichen Soll-Kosten liegen. Als Bonusmasse steht ein Anteil aus der erzielten Einsparung zur Verfügung.

19.3. Die Qualität gilt als aufrechterhalten, wenn die MVG in dem betreffenden Abrechnungsjahr im Einzelnen festzulegende Zielwerte für bestimmte Qualitätsmerkmale erreicht oder überschreitet. Zum Inkrafttreten dieses öDA sind in ***Anlage 3*** Zielwerte festgelegt für die Pünktlichkeit, die Sauberkeit und die Fahrerfreundlichkeit.

19.4. Im Rahmen einer Revision nach Ziff. 20 können die Qualitätskriterien sowie die zu erreichenden Zielwerte neu festgelegt werden.

19.5. Einzelheiten regelt ***Anlage 3***.

20. Revision

20.1. Im Jahr 5 des öDA findet auf Basis der Jahre 1 bis 4 mit Wirkung für die Jahre 6 bis 10 zu einem von der Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) zu bestimmenden Datum eine Revision der in Ziff. 16.1 i.V.m. der ***Anlage 3*** festgelegten (vorab kalkulierten) Kostensätze statt.

20.2. Ziel der Revision ist eine Anpassung an gravierende, unvorhergesehene Veränderungen der äußeren Umstände des öDA, die nicht in die Risikosphäre der MVG fallen, unter Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen

Gleichgewichts. Maßgeblich ist die zu Beginn des öDA getroffene Zuordnung der Risiken (vgl. Risikomatrix, ***Anhang zu Anlage 3***).

20.3. Im Rahmen der Revision wird überprüft, ob die Kostensätze anzupassen sind, um zu gewährleisten, dass der Soll-Ausgleich den erwarteten Ausgleichsbedarf auch unter den veränderten Rahmenbedingungen im Sinne von Ziff. 20.2 abdeckt. Zum Gegenstand der Revision werden dabei folgende Fragestellungen gemacht:

- Überprüfung, ob die im öDA definierten Fortschreibungsregelungen die reale Entwicklung der Faktorkosten sachgerecht abgebildet haben und in der Periode bis zur nächsten Revision abbilden werden, und ggf. Austausch durch andere Regelungen;
- Überprüfung, ob Strukturänderungen (z.B. wesentliche Änderungen des Angebots, der Verkehrsnachfrage, der Kundengewohnheiten, der Abrufquote bei Bedarfsverkehren, der verfügbaren Techniken, der zur Verfügung stehenden Fördermittel, der rechtlichen Rahmenbedingungen) stattgefunden haben und ob diese dazu geführt haben, dass erhebliche Abweichungen von wesentlichen Kalkulationsgrundlagen der Soll-Kosten entstanden sind (z.B. Veränderung von Durchschnittsgeschwindigkeit, Länge der Ein- und Ausrückfahrten, Erschöpfung der Kapazität der Betriebshöfe, signifikante Änderung des Behängungs- oder Gefäßgrößenkonzepts), und ggf. Anpassung;
- Überprüfung, ob durch von der MVG nicht zu vertretende Umstände Verschiebungen der Kosten entstanden sind, die eine Anpassung erforderlich machen;
- die Voraussetzungen von Ziff. 20.2 erfüllende weitere Themen, die von einem der Beteiligten für die Revision angemeldet worden sind.

20.4. Die MVG liefert eine begründete und bezifferte, nachprüfbare Begründung für die aus ihrer Sicht anzupassenden Kostensätze. Sie gibt dazu an, welche Umstände die Revision ihres Erachtens erforderlich machen, wie sich diese Umstände auf die einzelnen Kostenbestandteile auswirken, welche Alternativen bestehen, um die jeweiligen wirtschaftlichen Auswirkungen aufzufangen, und ab wann ihres Erachtens die Revision umgesetzt werden soll. Dabei ist eine wirtschaftliche Geschäftsführung zugrunde zu legen. Mit der Überprüfung soll ein sachverständiger Dritter als Gutachter beauftragt werden. Dieser ist von der Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) zu bestimmen. Die MVG hat ein Vorschlagsrecht. Die Kosten des Gutachtens werden von der Stadt getragen. Die Entscheidung über die Umsetzung der Revision trifft die Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) auf Basis des Gutachtens. Der Gutachter weist in seinem Gutachten die nach Ziff. 20.2 relevanten Veränderungen aus, die seit der letzten Revision stattgefunden haben, bewertet diese monetär und ermittelt

den erforderlichen Anpassungsbedarf für die Zukunft. Er legt zunächst einen Entwurf des Gutachtens vor und erörtert diesen mit den Auftraggebern. Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen beider Seiten erstellt der Gutachter die verbindliche Endfassung. Das Gutachten muss die Ergebnisse prüffähig darlegen.

20.5. Auf Antrag eines der Beteiligten findet anlassabhängig eine Revision auch unabhängig von den in Ziff. 20.1 genannten Zeitpunkten dann statt, wenn zwischenzeitlich strukturelle Änderungen im Sinne von Ziff. 20.2 eingetreten sind und angesichts des Umfangs der wirtschaftlichen Auswirkungen ein Zuwarten bis zur nächsten turnusmäßigen Revision nicht zumutbar ist. Eine Unzumutbarkeit ist in der Regel dann gegeben, wenn die erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen zu Lasten der MVG die Kosten so erhöhen, dass dadurch über einen Zeitraum von mindestens einem Jahr der jährliche angemessene Gewinn (Ziff. 16.3 dieses öDA) aufgezehrt wird. Eine anlassabhängige Revision findet auch in den Fällen von Ziff. 8.4 Satz 2, Ziff. 10.2, 11.4, 12.4 und Ziff. 13.3 statt, ohne dass es auf die Unzumutbarkeit des Abwartens der nächsten turnusmäßigen Revision ankommt. Für das Vorgehen im Rahmen der Revision gilt Ziff. 20.4 entsprechend. Der Ausgleich ist auf das zu begrenzen, was erforderlich ist, um den Kostenänderungen Rechnung zu tragen, die in Folge der geänderten strukturellen Rahmenbedingungen eingetreten sind. Auch im Übrigen gelten für den Ausgleich die beihilfe- und vergaberechtlichen Grenzen.

21. Ausschließliches Recht

Die Stadt gewährt der MVG auf der Grundlage von § 8a Abs. 8 PBefG ein ausschließliches Recht zum Schutz der Verkehrsdienste, die Gegenstand des vorliegenden öDA sind. Das ausschließliche Recht gilt für den in Ziff. 2.2 genannten räumlichen Geltungsbereich und für die Dauer dieses öDA. Geschützt sind auch alle geänderten und über das Änderungsmanagement nachträglich einbezogenen bzw. neu hinzukommenden Verkehrsdienste. Das ausschließliche Recht gilt für Verkehrsdienste jeglicher Art, bei denen es sich um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 8 Abs. 1 und 2 PBefG handelt. Zulässig bleiben Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen. Die Einzelheiten ergeben sich aus ***Anlage 4***.

4. Abschnitt – Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

22. Überwachung; Berichte

22.1. Die SWMC als von der Stadt umfassend bevollmächtigte Nahverkehrsorganisation (vgl. Ziff. 6.3) überwacht die ordnungsgemäße Erfüllung der in

diesem öDA definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Sie kann sich hierfür Dritter bedienen.

22.2. Die MVG weist die ordnungsgemäße Erfüllung der ihr nach diesem öDA obliegenden Verpflichtungen gemäß den Bestimmungen in ***Anlage 5*** nach. Sie ist darüber hinaus verpflichtet, der SWMC (vgl. Ziff. 6.3) auf Aufforderung weitere bei ihr vorhandene Informationen und Unterlagen zum Nachweis der öDA-konformen Erfüllung der Verpflichtungen zur Verfügung zu stellen.

23. Sanktionen bei Nicht- und Schlechterfüllung

23.1. Die MVG ist verpflichtet, die in diesem öDA definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die hierzu geregelten Anforderungen vollständig einzuhalten.

23.2. Soweit die Voraussetzungen von Ziff. 23.1 nicht erfüllt sind, liegt eine Nicht- oder Schlechterfüllung vor. In Fällen Nicht- oder Schlechterfüllung ist der Soll-Ausgleich vorbehaltlich der Toleranzschwelle gemäß Ziff. 23.3 um deren monetären Wert zu kürzen. Dabei werden ausgefallene Fahrten mit dem jeweiligen kilometerbezogenen Soll-Kostensatz, ausgefallene Stunden mit dem stundenbezogenen Soll-Kostensatz und in der Hauptverkehrszeit ausgefallene Fahrzeuge mit 1/365stel vom fahrzeugbezogenen Soll-Kostensatz (Ziff. 16.1) bewertet. Für alle anderen Ausfälle und Unterschreitungen der Qualitätsanforderungen wird die Minderung monetär bewertet. Hierbei kann im Zweifel auf die mit der Nicht- oder Schlechterfüllung eingesparten Kosten abgestellt werden. Die Feststellung des Wertes erfolgt nach billigem Ermessen durch die Stadt vertreten durch die SWMC (vgl. Ziff. 6). SWMC und MVG können die Beauftragung eines Gutachters verlangen.

23.3. Eine Reduzierung des zulässigen Ausgleichs nach Ziff. 23.2 Sätze 3 ff. erfolgt nur, wenn und soweit der nach Ziff. 23.2 Sätze 3 ff. berechnete Abzug in Summe die Schwelle von 0,15 % der vorab kalkulierten und fortgeschriebenen Soll-Kosten (vgl. Ziff. 16.1) überschreitet. Im Falle des Satzes 1 kann in dem fraglichen Abrechnungsjahr kein Bonus im Rahmen der Anreizregelung (Ziff. 19) erreicht werden.

5. Abschnitt – Beihilfenrechtliche Abrechnung

24. Beihilfenrechtliche Abrechnung

24.1. Die MVG erstellt jeweils für das zurückliegende Geschäftsjahr eine beihilfenrechtliche Abrechnung nach Maßgabe der nachstehenden Regelungen und der in ***Anlage 3*** festgelegten Vorgaben und legt diese der SWMC als

von der Stadt umfassend bevollmächtigte Nahverkehrsorganisation (vgl. Ziff. 6.3) zur Prüfung vor. Die SWMC sowie die SWMR unterstützen die MVG bei der Erstellung der Abrechnung. Soweit externe Unterstützung für die Abrechnung einbezogen werden soll, erfolgt dies durch bzw. nach Maßgabe der SWMR.

24.2. In der beihilfenrechtlichen Abrechnung sind darzustellen:

- der Soll-Ausgleich (Ziff. 15 ff. i.V.m. ***Anlage 3***)
- die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts im Sinne der Ziff. 2 Anhang VO 1370/2007 (Ziff. 25)
- eine Aufstellung aller empfangenen Ausgleichsleistungen im Sinne des Art. 2 lit. g) VO 1370/2007;
- Stand und Fortschreibung der Nebenrechnung (Ziff. 24.5).

24.3. Gemäß Ziff. 4 des Anhangs zur VO 1370/2007 sind Kosten und Einnahmen in Übereinstimmung mit den geltenden Rechnungslegungsvorschriften zu berechnen.

24.4. Die Summe empfangener Ausgleichsleistungen darf weder den finanziellen Nettoeffekt (Ziff. 25) noch den Soll-Ausgleich (Ziff. 15) übersteigen (zulässiger Ausgleich). Übersteigt die Summe der an die MVG geleisteten Ausgleichsleistungen in der Abrechnungsperiode den finanziellen Nettoeffekt, so liegt (vorbehaltlich der Regelung in Ziff. 24.5) eine Überkompensation vor. Übersteigt die Summe der an die MVG geleisteten Ausgleichsleistungen in der Abrechnungsperiode den maximal ausgleichsfähigen Soll-Ausgleich, liegt (vorbehaltlich der Regelung in Ziff. 24.5) eine Überzahlung vor. Vor Feststellung einer Überkompensation bzw. Überzahlung ist zunächst die Nebenrechnung (Ziff. 24.5) anzuwenden. Besteht auch hiernach noch eine Überschreitung des zulässigen Ausgleichs, findet Ziff. 24.6 Anwendung.

24.5. Im Rahmen der beihilfenrechtlichen Abrechnung wird eine Nebenrechnung aufgestellt. Darin ist jeweils ein Übertrag eines Positivsaldos möglich. Dieser entsteht, wenn die Summe der tatsächlich empfangenen Ausgleichsleistungen hinter dem Ausgleich zurückbleibt, den die MVG hätte erhalten dürfen (zulässiger Ausgleich). Entsteht in einem Folgejahr ein Negativsaldo, wird dieser vor Feststellung einer möglichen Überkompensation von dem Kontostand der Nebenrechnung abgezogen. Die Nebenrechnung wird für rollierende Dreijahresperioden aufgestellt, d.h. am Ende von Abrechnungsjahr n+2 noch bestehende Guthaben aus Abrechnungsjahr n entfallen im Jahr n+3.

24.6. Die Stadt stellt in ihrer Eigenschaft als Alleininhaberin der SWMR sicher, dass die MVG alle Maßnahmen ergreifen kann, um die Anforderungen des EU-Beihilfenrechts zu erfüllen. Sollte es zu einer Überschreitung des zulässigen Ausgleichs kommen (vgl. Ziff. 24.4), hat die MVG auf Aufforde-

rung der Stadt den eventuellen Eintritt eines beihilfenrechtswidrigen Tatbestandes zu vermeiden. Die Stadt (vertreten durch die SWMC, vgl. Ziff. 6) und die MVG werden festlegen, auf welchem Wege dies erfolgt.

24.7. Zusätzlich weist die SWMC für Zwecke der Haushaltsplanung einen rechnerischen Betrag aus (Verlustausgleich Nahverkehr), der sich wie folgt ergibt:

24.7.1. Summand 1: Menge der ein jährliches Fahrplanvolumen von 3,0 Mio. Nutzwagenkm im regulären Buslinienverkehr überschreitenden Nutzwagenkm multipliziert mit dem durchschnittlichen Betrag Euro/Nutzwagenkm. Der Faktor Betrag Euro/Nutzwagenkm wird ermittelt auf Basis des Jahresabschlusses des Vorjahres.

24.7.2. Summand 2: Menge der ein jährliches Fahrplanvolumen von pauschal 0,12 Mio. Nutzwagenkm im AST-Verkehr überschreitenden Nutzwagenkm multipliziert mit dem durchschnittlichen Betrag Euro/Nutzwagenkm. Der Faktor Betrag Euro/Nutzwagenkm wird ermittelt auf Basis des Jahresabschlusses des Vorjahres.

24.7.3. Der Betrag ergibt sich aus der Addition der Summanden.

25. Berechnung des finanziellen Nettoeffekts

25.1. Der finanzielle Nettoeffekt wird gemäß Ziff. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 für das betreffende Abrechnungsjahr errechnet anhand der tatsächlichen Kosten, die der MVG für die Erfüllung der mit diesem öDA begründeten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden sind. Maßgeblich sind die sich aus dem Jahresabschluss ergebenden Werte unter Zugrundelegung der Trennungsrechnung nach Ziff. 26. Diese werden im Fall aufwandsmindernder Ausgleichsleistungen rechnerisch um den Betrag ersparter Aufwendungen erhöht.

25.2. Zu den Kosten nach Ziff. 25.1 kommt der angemessene Gewinn gemäß Ziff. 16.3 hinzu sowie ein Bonus nach Ziff. 19.

25.3. Einnahmen und Ausgleichsleistungen (Ziff. 18) sind in gleicher Weise anzusetzen wie bei der Ermittlung des Soll-Ausgleichs (Ziff. 15).

25.4. Externe Netzeffekte im Sinne von Ziff. 3 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 sind zu berücksichtigen, wenn die MVG Beförderungstätigkeiten außerhalb des von diesem öDA umfassten Netzes erbringen sollte.

25.5. Einzelheiten regelt ***Anlage 3***.

26. Trennungsrechnung

26.1. Die MVG hält eine Trennungsrechnung bereit, die den anwendbaren gesetzlichen Vorschriften entspricht, insbesondere Ziff. 5 Anhang VO 1370/2007 und dem TranspRLG.

26.2. Die Durchführungsvorschriften zur Gestaltung der Trennungsrechnung regelt ***Anlage 6***.

6. Abschnitt – Schlussbestimmungen

27. Laufzeit, Inkrafttreten

Der vorliegende öDA tritt am 01.01.2020 in Kraft. Er hat eine feste Laufzeit von 10 Jahren bis zum 31.12.2029.

28. Salvatorische Klausel

28.1. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen und Ergänzungen dieses öDA können nur schriftlich vorgenommen werden. Auch diese Schriftformklausel kann nur schriftlich geändert werden.

28.2. Sollte eine Bestimmung dieses öDA unwirksam oder der öDA lückenhaft sein, so wird der öDA dadurch im übrigen Inhalt nicht berührt. Die unwirksame Bestimmung oder lückenhafte Regelung gilt vielmehr als durch solch eine Vorschrift ersetzt oder ausgefüllt, die der von den Beteiligten beabsichtigten Regelung in gesetzlich zulässiger Weise wirtschaftlich am nächsten kommt.

29. Anlagenverzeichnis

Die nachfolgend genannten Anlagen sind wesentliche Bestandteile dieses öDA:

Anlage 1 Anforderungen an das Fahrplanangebot

Anlage 2 Anforderungen an Qualitäten

Anlage 3 Durchführungsvorschriften zur Ausgleichsberechnung (Berechnung und Fortschreibung der Soll-Kosten sowie beihilfenrechtliche Abrechnung inkl. Risikomatrix)

Anlage 4 Definition der Reichweite des Ausschließlichen Rechts

Anlage 5 Berichtswesen

Anlage 6 Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung

Anlage 1
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Universitätsstadt Marburg und MVG mbH

Anforderungen an das Fahrplanangebot

1. Anforderungen an Art und Umfang des regulären Verkehrs

1.1. Zum Inkrafttreten des öDA richten sich Art und Umfang der Verkehrsdienste nach den zu diesem Zeitpunkt genehmigten Fahrplänen.

1.2. In der Folgezeit hat die MVG die von der SWMC jeweils fortgeschriebenen bzw. geänderten, genehmigten Fahrpläne umzusetzen (vgl. Ziff. 8.1. öDA).

1.3. Fahrplanfortschreibungen bzw. Fahrplanänderungen (im Folgenden als Fahrplanmaßnahmen bezeichnet) durch die SWMC finden grundsätzlich einmal jährlich mit Wirkung zum Hauptfahrplanwechsel statt. Unterjährige Fahrplanmaßnahmen erfolgen, wenn die Verkehrsbedürfnisse dies erfordern.

1.4. Die SWMC entwickelt geeignete Fahrplanmaßnahmen im Rahmen der jeweils aktuellen Nahverkehrsplanung und ggf. ergänzenden Beschlüssen der Stadt und auf der Grundlage des in Anlage 1.1 bis 1.9 dargestellten Fahrplanrahmens. Dabei berücksichtigt sie Anregungen von Fahrgästen, Verbänden und Vorschläge der MVG. Im Falle geänderter Vorgaben durch eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans oder weitere Beschlüsse der Stadt passt die SWMC den in den Anhängen dargestellten Fahrplanrahmen an. Die abschließende formelle Entscheidung darüber, welche Fahrplanmaßnahmen umgesetzt werden, obliegt allein der SWMC.

1.5. Im Interesse einer planerischen Optimierung des ÖPNV wird eine Planungsgruppe etabliert, die sich aus Vertretern der SWMC und der MVG zusammensetzt und in der die in der Verantwortung der SWMC liegende Fahrplanung (Fahrplanfortschreibung, Fahrplanänderung) einerseits und die in der Verantwortung der MVG liegende Dienst- und Umlaufplanung andererseits bestmöglich aufeinander abgestimmt werden.

1.6. Für die tatsächliche Durchführung der Umlauf- und Dienstplanung bedient sich die MVG der SWMC (vgl. Ziff. 12.3 des öDA). Hierbei berücksichtigt die SWMC die Vorgaben der MVG, insbesondere zu Wendezeiten (hierzu wird eine gesonderte Vereinbarung getroffen).

1.7. Mindestens acht Wochen bevor die Planungsgruppe zusammenkommt informiert die SWMC die MVG in geeigneter Form über die von ihr geplanten Fahrplanmaßnahmen, damit die MVG die Auswirkungen der von der SWMC geplanten Fahrplanmaßnahmen auf die bisherige Umlauf- und Dienstplanung prüfen kann. Dabei hat die MVG einen möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge und des Fahrpersonals zugrunde zu legen. Das Ergebnis ihrer Untersuchung hat die MVG der SWMC spätestens vier Wochen vor dem Treffen der Planungsgruppe in geeigneter Form mitzuteilen.

1.8. Die Planungsgruppe kommt mindestens vier Monate vor dem Hauptfahrplanwechsel bzw. bei unterjährigen Maßnahmen mindestens zwei Monate vorher zusammen. Soweit Fahrplanerweiterungen eine Erhöhung der Zahl der Fahrzeuge erfordern, verlängert sich der Vorlauf um einen Monat.

1.9. Sobald die SWMC die MVG über geplante Fahrplanmaßnahmen informiert (Ziff. 1.7), ermittelt die MVG (mit Hilfe der SWMC, vgl. Ziff. 1.6) die Anzahl an Fahrzeugen die erforderlich ist, um das von ihr nach Maßgabe dieses öDA geforderte ÖPNV-Angebot zu erbringen und klärt mit der SWMR unverzüglich die Verfügbarkeit. Stellt sich heraus, dass bei der SWMR keine Fahrzeuge in ausreichender Zahl bzw. in ausreichender Qualität vorhanden sind, bzw. die entsprechenden Fahrzeuge nicht rechtzeitig durch die SWMR beschafft werden, setzt die MVG die SWMC hierüber unverzüglich in Kenntnis. Die SWMC entscheidet daraufhin über eine entsprechende

Anpassung der beabsichtigten Bestellung. Unterbleibt dies, ist die MVG zur Erbringung nur derjenigen Verkehrsdienste hinsichtlich Art, Umfang und Qualität verpflichtet, die ihr mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Ressourcen möglich ist. Aus diesem Grund ausgefallene Fahrten oder andere Nicht-/Schlechtleistungen führen zu einer Kürzung des Soll-Ausgleichs nach Ziff. 23.2 i.V.m. Ziff. 23.3 Satz 1 öDA; sie stellen aber keinen Fall von Ziff. 23.3 Satz 2 öDA dar, d.h. sie bleiben bei der Ermittlung des Bonus (Ziff. 19 öDA) unberücksichtigt.

1.10. Bei dem Treffen der Planungsgruppe tauschen sich SWMC und MVG über die von der SWMC vorgelegten Fahrplanmaßnahmen und deren von der MVG untersuchten Auswirkungen auf die Umlauf- und Dienstplanung aus. Ggf. ändert die SWMC unverzüglich nach dem Treffen die geplanten Maßnahmen und legt die geänderten Maßnahmen erneut der MVG vor, zum Zwecke der ebenfalls unverzüglichen Untersuchung der Auswirkungen auf die Umlauf- und Dienstplanung. Dieser Prozess ist zu durchlaufen, bis die von der SWMC vorgelegten Maßnahmen und die von der MVG aufgezeigten Auswirkungen auf die Umlauf- und Dienstplanung final aufeinander abgestimmt sind.

1.11. Im unmittelbaren Anschluss an die finale Abstimmung der Fahrplanmaßnahmen erfolgt für diese innerhalb von 4 Wochen die Fahrplanerstellung durch die SWMC und nach Vorliegen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen die Erstellung der finalen Dienst- und Umlaufpläne.

1.12. Der Prozess der Fahrplanaufstellung ist in Anlage 1.10 veranschaulicht.

1.13. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Erbringung der Verkehrsdienste nach den vorstehenden Anforderungen bezieht sich zum Inkrafttreten des öDA auf die in Ziff. 3.1 definierte Menge der Verkehrsleistungen. Die SWMC kann diese Verpflichtung im vorstehend geregelten Verfahren erweitern oder reduzieren. In diesem Fall wird das in Ziff. 3.1 genannte Volumen entsprechend der geänderten Verpflichtung angepasst. Die daraus resultierende Mengenänderung wird schriftlich dokumentiert. Die geänderte Menge wird der Ermittlung der Sollkosten zugrunde gelegt. Die geänderten Fahrplananforderungen werden schriftlich dokumentiert (Aufnahme der geänderten Anlagen 1.1 - 1.10 zu dieser Anlage).

2. Anforderungen an Art und Umfang von <u>zusätzlichen</u> Verstärkerfahrten und Sonderverkehren

2.1. Zusätzliche Verkehre sind Verkehre, die das oben (Ziff. 1) beschriebene reguläre Verkehrsangebot ergänzen. Dabei wird unterschieden zwischen zusätzlichen Verkehren zur Befriedigung von Nachfragespitzen (Verstärkerfahrten, siehe Ziff. 2.2) und zusätzlichen Verkehren im Rahmen von Großveranstaltungen (Sonderverkehre, siehe Ziff. 2.3).

2.2. Die MVG ist verpflichtet, im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugflotte zur Befriedigung der Nachfrage (insbesondere im Schülerverkehr) Verstärkerfahrten als Taktverdichtung oder direkt vor oder nach den regulären Taktfahrten auf den Linien des regulären Verkehrs auf Aufforderung der SWMC und nach deren Vorgaben durchzuführen. Zum Inkrafttreten des öDA ergibt sich aus den Anlagen 1.2 und 1.3, auf welchen Linien und zu welchen Bedienungszeiträumen Verstärkerfahrten zu erbringen sind.

2.3. Die MVG ist verpflichtet, im Rahmen der vorhandenen Fahrzeugflotte zu regelmäßigen (vorhersehbaren) Großveranstaltungen (wie z.B. Drei-Tage-Marburg, Elisabethmarkt, Marburg-b(u)y-Night) auf Aufforderung der SWMC und nach deren Vorgaben in der Regel auf abweichenden Linienwegen Sonderverkehre durchzuführen.

2.4. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Ziff. 2.1 bis 2.3 beziehen sich zum Inkrafttreten des öDA auf die in Ziff. 3.1 definierte Menge der Verkehrsleistungen. Die SWMC kann diese Verpflichtung erweitern oder reduzieren. In diesem Fall wird

das in Ziff. 3.1 genannte Volumen entsprechend der geänderten Verpflichtung angepasst. Das Änderungsverlangen sowie die daraus resultierende Mengenänderung werden schriftlich dokumentiert. Die Änderungsvorgabe erfolgt im Verfahren nach Ziff. 1. Die geänderte Menge wird der Ermittlung der Sollkosten zugrunde gelegt.

3. Mengen zum Startzeitpunkt des öDA

Die aus den Ziffern 1 und 2 oben sich ergebenden Mengen sind für folgende Ausgleichsparameter festzulegen:

- Nutzwagenkm Solobus (Diesel): XXXX
- Nutzwagenkm Gelenkbus (Diesel): XXXX
- Nutzwagenkm Midi-Bus (Diesel): XXXX
- Nutzwagenkm Kleinbus (Diesel): XXXX
- Nutzwagenkm Solobus (Gas): XXXX
- Nutzwagenkm Gelenkbus (Gas): XXXX
- Nutzwagenkm Midi-Bus (Gas): XXXX
- Nutzwagenkm Anhänger: XXXX

- Anzahl in Verkehrsspitze, Solobus (Diesel): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Gelenkbus (Diesel): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Midi-Bus (Diesel): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Kleinbus (Diesel): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Solobus (Gas): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Gelenkbus (Gas): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Midi-Bus (Gas): XXXX
- Anzahl in Verkehrsspitze, Anhänger: XXXX

- Fahrplanstunden Mo-Sa 5-22 Uhr: XXXX
- Fahrplanstunden Mo-Sa 22-5 Uhr: XXXX
- Fahrplanstunden So: XXXX
- Fahrplanstunden Feiertag: XXXX

Diese Mengen werden mit Wirkung zum 01.01.2020 festgelegt im Rahmen der gemäß Ziff. 1 und 2 durchzuführenden Fahrplanaufstellung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Für die Folgejahre gilt Ziff. 1.13. bzw. Ziff. 2.4

4. Anforderungen an Art und Umfang der Verkehre im Falle von Betriebsstörungen

Die Anforderungen ergeben sich aus Ziff. 7.3. öDA.

Anhänge 1.1 – 1.10

Anhang 1.1 Zielnetz, Linienverlauf, Fahrplanbasis 2019
Anhang 1.2 Fahrplanrahmen Stand FPL 2019 (Ziel) Mo.-Fr. Schule, Vorlesung
Anhang 1.3 Fahrplanrahmen Stand FPL 2019 (Ziel) Mo.-Fr. (Ferien, Vorlesungsfrei)
Anhang 1.4 Fahrplanrahmen (Ziel) Stand FPL 2019 Samstag, Sonn- und Feiertag
Anhang 1.5 Verknüpfungspunkte und Anschlüsse Stand FPL 2019
Anhang 1.6 Regelfahrzeugeinsatz nach Linien Stand FPL 2019
Anhang 1.7 zu bedienende Haltestellen, Linienverkehr Stand FPL 2019
Anhang 1.8 zu bedienende Haltestellen, Bedarfsverkehr Stand FPL 2019
Anhang 1.9 Liniennetzplan Stadtbus Marburg
Anhang 1.10 Ablauf Fahrplanung und Fahrzeugeinsatzplanung

Anhang 1.1 Zielnetz, Linienverlauf, Fahrplanbasis 2019

Linie	Linienverlauf Zielnetz 2020	Zielnetz 2020 i. Mio Nwkm
1	Wehrda - Diakonie-Krankenhaus - Hauptbahnhof - Stadtmitte - Südbahnhof – Richtsberg	
2*)	Cappel - Südbahnhof - Stadtmitte - Hauptbahnhof - Universitäts-klinikum - Klinik Sonnenblick (- Richtsberg)	
3	Cappel/Neubaugebiet - Südbahnhof - Südviertel - Hauptbahnhof – Waldtal (- Einkaufszentrum Wehrda)	
4	Wehrda - Einkaufszentrum - Hauptbahnhof - Stadtmitte - Süd-bahnhof - Richtsberg	
5	Stadtwald - Ockershausen - Stadtmitte - Hauptbahnhof - Marbach	
6	Richtsberg - Badestube - Südbahnhof - Erlenring - Hauptbahnhof	
7*)	Hauptbahnhof - Stadtmitte - Südbahnhof - Universitätsklinikum	
8	Stadtwald - Innenstadt - Erlenring - Waldtal	
9	Universitätsklinikum - Erlenring - Elisabethkirche	
10	Hauptbahnhof - Erlenring - Oberstadt - Schloss	
11	Hauptbahnhof - Ginseldorf - Bauerbach - Universitätsklinikum	
12	Klinik Sonnenblick - Schröck - Moischt - Cappel - Südbahnhof	
13	Ilschhausen - Bortshausen - Ronhausen - Cappel - Südbahnhof	
14	Hauptbahnhof - Behringwerke - Michelbach - Sterzhausen	
15	Schulverkehr Marburg West - Richtsberg Gesamtschule	
16	Alte Universität - Rotenberg - Wehrshausen - Elnhausen - Dag-obertshausen - Dilschhausen	
17	Gutenbergstraße - Stadtwald - Allnatal	
18	Schulverkehr Marburg Ost - Tausendfüßler Schule / Richtsberg Gesamtschule	
19	Stadtgebiet - Universitätsklinikum	
20	Marbach - Rotenberg - Erlenring - AquaMar	
22	Schulverkehr Hauptbahnhof - Südbahnhof - Cappel	
F7	Hauptbahnhof - Erlenring - Wilhelmsplatz - Südbahnhof - Universi-tätsklinikum	
AST 6**)	Cappeler Berg	
AST 8**)	Ortenberg	
AST 11**)	Bauerbach - Ginseldorf	
AST 12**)	Klinik Sonnenblick - Schröck, Brunnen	
AST 13**)	Ilschhausen - Bortshausen - Ronhausen	
AST 21**)	Höhen-AST G.-Scholl-Str. - HBF - Marbach - Hohe Leuchte	
	Verkehrsleistung Bündel Stadtlinienverkehr Marburg:	ca. 3,3

*) Änderung gegenüber Nahverkehrsplan 2016 - 2021: Linien 2 und 7 werden nicht mehr im Verbund gefahren, um die Möglichkeit zu haben, Elektrobusse einzusetzen.

**) Bedarfsverkehr

Anhang 1.2 Fahrplanrahmen Stand FPL 2019 (Ziel) Mo.-Fr. Schule, Vorlesung

	Mo.- Fr. (Schule, Vorlesung)			
Linie	Betr. Zeit	vor 06:00 Uhr	06:00 Uhr - 20:00 Uhr	nach 20:00 Uhr
1	04:45 Uhr - 04:50 Uhr	6 Fahrten	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
2 *)	05:20 Uhr - 01:15 Uhr	4 Fahrten	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
3	05:40 Uhr - 20:20 Uhr	3 Fahrten	alle 30 Min. + V	keine
4	05:15 Uhr - 00:50 Uhr	2 Fahrten	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
5	05:20 Uhr - 01:40 Uhr	4 Fahrten	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
6	05:40 Uhr - 20:30 Uhr	1 Fahrt	alle 30 Min.	keine
7*)	05:30 Uhr - 01:05 Uhr	1 Fahrt	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
8	05:40 Uhr - 20:20 Uhr	1 Fahrt	alle 30 Min.	1 Fahrt
9	06:40 Uhr - 19:00 Uhr	keine	alle 15 Min.	keine
10	09:10 Uhr - 19:00 Uhr	keine	alle 60 Min.	keine
11	05:30 Uhr - 19:30 Uhr	1 Fahrt	alle 60 Min.	keine
12	09:00 Uhr - 01:30 Uhr	keine	alle 120 Min.	alle 60 Min.
13	05:20 Uhr - 19:40 Uhr	1 Fahrt	alle 120 Min. + V	keine
14	05:20 Uhr - 01:20 Uhr	4 Fahrten	alle 60 Min. + V	alle 60 Min.
15	06:50 Uhr - 17:30 Uhr	keine	19 Fahrten	keine
16	05:05 Uhr - 01:30 Uhr	2 Fahrten	alle 60 Min.	alle 60 Min.
17	05:30 Uhr - 01.30 Uhr	4 Fahrt	alle 60 Min. + V	keine
18	07:00 Uhr - 17:15 Uhr	keine	19 Fahrten + V	keine
19	04:40 Uhr - 09:55 Uhr	5 Fahrten	9 Fahrten	keine
20	07:10 Uhr - 19:10 Uhr	keine	alle 60 Min.	keine
22	07:10 Uhr - 17:30 Uhr	keine	15 Fahrten + V	keine
F7	07:10 Uhr - 09:50 Uhr	keine	3 Fahrten	keine
AST 6**)	20:10 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 8**)	20:40 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 11**)	19:40 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 12**)	19:40 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 13**)	20:10 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 21**)	09:00 Uhr - 16:00 Uhr	keine	5 Fahrten	keine

*) Änderung gegenüber Nahverkehrsplan 2016 - 2021: Linien 2 und 7 werden nicht mehr im Verbund gefahren, um die Möglichkeit zu haben, Elektrobusse einzusetzen.
**) Bedarfsverkehr

Anhang 1.3 Fahrplanrahmen Stand FPL 2019 (Ziel) Mo.-Fr. (Ferien, Vorlesungsfrei)

	Mo.- Fr. (Ferien, Vorlesungsfrei)			
Linie	Betr. Zeit	vor 06:00 Uhr	06:00 Uhr - 20:00 Uhr	nach 20:00 Uhr
1	04:45 Uhr - 04:50 Uhr	6 Fahrten	alle 30 Min.	alle 60 Min.
2 *)	05:20 Uhr - 01:15 Uhr	4 Fahrten	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
3	05:40 Uhr - 20:20 Uhr	3 Fahrten	alle 30 Min. + V	keine
4	05:15 Uhr - 00:50 Uhr	2 Fahrten	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
5	05:20 Uhr - 01:40 Uhr	4 Fahrten	alle 30 Min.	alle 60 Min.
6	05:40 Uhr - 20:30 Uhr	1 Fahrt	alle 30 Min.	keine
7*)	05:30 Uhr - 01:05 Uhr	1 Fahrt	alle 30 Min. + V	alle 60 Min.
8	05:40 Uhr - 20:20 Uhr	1 Fahrt	alle 30 Min.	1 Fahrt
9	06:40 Uhr - 19:00 Uhr	keine	alle 30 Min. + V	keine
10	09:10 Uhr - 19:00 Uhr	keine	alle 60 Min.	keine
11	05:30 Uhr - 19:30 Uhr	1 Fahrt	alle 60 Min.	keine
12	09:00 Uhr - 01:30 Uhr	keine	alle 120 Min.	alle 60 Min.
13	05:20 Uhr - 19:40 Uhr	1 Fahrt	alle 120 Min. + V	keine
14	05:20 Uhr - 01:20 Uhr	4 Fahrten	alle 60 Min. + V	alle 60 Min.
15	06:50 Uhr - 17:30 Uhr	keine	keine	keine
16	05:05 Uhr - 01:30 Uhr	2 Fahrten	alle 60 Min.	alle 60 Min.
17	05:30 Uhr - 01.30 Uhr	4 Fahrt	alle 60 Min. + V	keine
18	07:00 Uhr - 17:15 Uhr	keine	keine	keine
19	04:40 Uhr - 09:55 Uhr	5 Fahrten	3 Fahrten	keine
20	07:10 Uhr - 19:10 Uhr	keine	keine	keine
22	07:10 Uhr - 17:30 Uhr	keine	15 Fahrten + V	keine
F7	07:10 Uhr - 09:50 Uhr	keine	3 Fahrten	keine
AST 6**)	20:10 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 8**)	20:40 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 11**)	19:40 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 12**)	19:40 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 13**)	20:10 Uhr - 01:00 Uhr	keine	keine	alle 60 Min.
AST 21**)	09:00 Uhr - 16:00 Uhr	keine	5 Fahrten	keine

*) Änderung gegenüber Nahverkehrsplan 2016 - 2021: Linien 2 und 7 werden nicht mehr im Verbund gefahren, um die Möglichkeit zu haben, Elektrobusse einzusetzen.
**) Bedarfsverkehr

Anhang 1.4 Fahrplanrahmen (Ziel) Stand FPL 2019 Samstag, Sonn- und Feiertag

	Samstag			Sonn- und Feiertag	
Linie	Betr. Zeit	NVZ***)	HVZ****)	Betr. Zeit	ganz
1	04:50 Uhr - 01:10 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	07:00 Uhr - 04:15 Uhr	alle 60 Min.
2 *)	06:20 Uhr - 01:15 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	07:15 Uhr - 01:15 Uhr	alle 60 Min.
3	05:40 Uhr - 18:40 Uhr	keine	alle 30 Min.	keine	keine
4	05:30 Uhr - 00:50 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	10:30 Uhr - 00:50 Uhr	alle 60 Min.
5	06:30 Uhr - 01:40 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	07:50 Uhr - 01:40 Uhr	alle 60 Min.
6	06:30 Uhr - 19:00 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	08:20 Uhr - 17:15 Uhr	alle 60 Min.
7*)	06:30 Uhr - 01:05 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	07:28 Uhr - 01:05 Uhr	alle 60 Min.
8	07:20 Uhr - 18:20 Uhr	alle 60 Min.	alle 30 Min.	08:20 Uhr - 16:15 Uhr	alle 60 Min.
9	08:20 Uhr - 19:00 Uhr	alle 60 Min.	alle 60 Min.	keine	keine
10	09:10 Uhr - 19:05 Uhr	alle 60 Min.	alle 60 Min.	09:10 Uhr - 19:05 Uhr	alle 60 Min.
11	07:30 Uhr - 18:30 Uhr	keine	alle 120 Min.	keine	keine
12	07:30 Uhr - 01:30 Uhr	alle 60 Min.	alle 120 Min.	14:00 Uhr - 01:30 Uhr	alle 60 Min.
13	06:50 Uhr - 19:10 Uhr	alle 120 Min.	alle 120 Min.	keine	keine
14	07:00 Uhr - 01:05 Uhr	alle 120 Min.	alle 120 Min.	14:10 Uhr - 01:05 Uhr	keine
15	keine	keine	keine	keine	keine
16	08:00 Uhr - 01:30 Uhr	alle 60 Min.	alle 120 Min.	14:20 Uhr - 23:55 Uhr	alle 60 Min.
17	07:20 Uhr - 01:30 Uhr	alle 120 Min.	alle 60 Min.	14:00 Uhr - 01:30 Uhr	keine
18	keine	keine	keine	keine	keine
19	04:50 Uhr - 05:55 Uhr	3 Fahrten	keine	04:50 Uhr - 05:55 Uhr	1 Fahrt
20	08:10 Uhr - 16:10 Uhr	alle 60 Min.	alle 60 Min.	keine	keine
22	keine	keine	keine	keine	keine
F7	keine	keine	keine	keine	keine
AST 6**)	19:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.	keine	17:40 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.
AST 8**)	18:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.	keine	16:40 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.
AST 11**)	19:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.	keine	14:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.
AST 12**)	19:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.	keine	14:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.
AST 13**)	19:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.	keine	14:10 Uhr - 01:00 Uhr	alle 60 Min.
AST 21**)	09:00 Uhr - 12:00 Uhr	3 Fahrten	keine	keine	keine

*) Änderung gegenüber Nahverkehrsplan 2016 - 2021: Linien 2 und 7 werden nicht mehr im Verbund gefahren, um die Möglichkeit zu haben, Elektrobusse einzusetzen.
**) Bedarfsverkehr
***)Nebenverkehrszeiten

****) Hauptverkehrszeiten

Anhang 1.5 Verknüpfungspunkte und Anschlüsse Stand FPL 2019

	Schiene		Bus		
Linie	Hauptbahnhof	Südbahnhof	Hauptbahnhof	Südbahnhof	Gutenbergstr.
1	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41	2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14, F7	2, 3, 4, 6, 7, 12, 13, F7	2, 4, 5, 7, 8, 10, 16, 17, 20
2	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41	1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14, F7	1, 3, 4, 6, 7, 12, 13, F7	1, 4, 5, 7, 8, 10, 16, 17, 20
3	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41	1, 2, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14, F7	1, 2, 4, 6, 7, 12, 13, F7	
4	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41	1, 2, 3, 5, 6, 7, 10, 11, 14, F7	1, 2, 3, 6, 7, 12, 13, F7	1, 2, 5, 7, 8, 10, 16, 17, 20
5	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE		1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 14, F7		1, 2, 4, 7, 8, 10, 16, 17, 20
6	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41	1, 2, 3, 4, 5, 7, 10, 11, 14, F7	1, 2, 3, 4, 7, 12, 13, F7	
7	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 14, F7	1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, F7	1, 2, 4, 5, 8, 10, 16, 17, 20
8	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE				1, 2, 4, 5, 7, 10, 16, 17, 20
9					
10	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE		1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 14, F7		1, 2, 4, 5, 7, 8, 16, 17, 20
11	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE		1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 14, F7		
12		RB 41		1, 2, 3, 4, 6, 7, 13, F7	
13		RB 41		1, 2, 3, 4, 6, 7, 12, F7	
14	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE		1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, F7		
15					
16					1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 17, 20
17		RB 41			1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 16, 20
18					
19					
20					1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 20
22					
F7	RE30, RB41, RB 42, RE98, IC/ ICE	RB 41	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 14	1, 2, 3, 4, 6, 7, 12, 13	

	Schiene		Bus		
Linie	Hauptbahnhof	Südbahnhof	Hauptbahnhof	Südbahnhof	Gutenbergstr.
AST 6	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41			
AST 8	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41			
AST 11	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41			
AST 12	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41			
AST 13	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41			
AST 21	RE 30, RB 41, RB 42, RE 98, IC / ICE	RB 41			

Anhang 1.6 Regelfahrzeugeinsatz nach Linien Stand FPL 2019

	Regelfahrzeuggattung					
Linie	Klein-bus	Midi-Bus	Standard-linienbus	Gelenk-bus	Anhä-nger	Bemerkung
1				X		
2*)				X	X	Einsatz Buszug während der Vorlesungszeit
3			X			
4				X		
5			X			
6				X		
7*)				X		
8			X			
9			X			wg. Zahlbach nur Einsatz Standard-Linienbus
10		X				wg. Oberstadt nur Einsatz Midi-Bus
11			X			
12			X			
13			X			
14			X			
15				X		
16		X				wg. Rotenberg nur Einsatz Midi-Bus
17			X			
18				X		
19			X			
20		X				wg. Rotenberg nur Einsatz Midi-Bus
22				X		
F7			X			nur saisonal mit Fahrradanhänger
AST 6	X					Linienbandbetrieb nach Bedarf
AST 8	X					Linienbandbetrieb nach Bedarf
AST 11	X					Linienbandbetrieb nach Bedarf
AST 12	X					Linienbandbetrieb nach Bedarf
AST 13	X					Linienbandbetrieb nach Bedarf
AST 21	X					Linienbandbetrieb nach Bedarf

*) Änderung gegenüber Nahverkehrsplan 2016 - 2021: Linien 2 und 7 werden nicht mehr im Verbund gefahren, um die Möglichkeit zu haben, Elektrobusse einzusetzen.

Anhang 1.7 zu bedienende Haltestellen, Linienverkehr Stand FPL 2019

	Linienverkehr																					
Zu bedienende Haltestellen:	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**22**	**F7**
Abzweig Steinmühle													X									
Adolf-Reichwein-Schule						X									X						X	
Afföller			X																			
Afföllerstraße			X																			
Alte Kasseler Straße								X														
Alte Universität																X	X					
Alter Kirchhainer Weg								X														
Am Herrenfeld								X							X		X				X	
Am Kornacker	X			X														X	X		X	
Am Krekel/Stadtwerke			X																			
Am Plan										X						X	X					
Am Richtsberg	X			X															X			
Am schwarzen Born												X						X				
Am Teich		X	X									X							X		X	
An der Haustatt																						
An der Schanze							X								X			X	X			X
AquaMar																				X		
Auf dem Schaumrück	X			X														X	X		X	
Auf der Weide			X																			
August-Bebel-Platz		X											X						X		X	
Bachweg								X							X		X				X	
Bahnhofstraße	X	X	X	X	X	X	X			X												
Bauerbach, Bauerbacher Straße											X							X				
Bauerbach, Bürgerhaus											X							X				
Bauerbach, Grundschule																		X				
Bauerbach, Wäldchen											X							X				
Behringwerke					X									X	X					X		
Berliner Straße	X			X															X			
Blitzweg								X														
Bortshausen, Bürgerhaus													X									
Bortshausen, Zum Sportplatz													X									
Botanischer Garten		X					X		X		X							X	X			X
Brüder-Grimm-Straße							X								X			X	X			
Brunnenstraße					X									X	X					X		
Calvinstraße																X				X		
Cappel Neuer Friedhof			X									X										
Cappeler Gleiche		X											X						X		X	
Carl-Duisberg-Haus										X												
Christa-Czempiel-Platz		X		X		X																
Christian-Wolff-Haus	X			X															X			

	Linienverkehr																					
Zu bedienende Haltestellen:	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**22**	**F7**
Cyriaxweimar, Cyriaxstraße																	X					
Cyriaxweimar, Grundschule																	X					
Dagobertshausen, Hirtenberg															X	X					X	
Dagobertshausen, Im Dorfe																	X				X	
Damaschkeweg	X			X															X			
Diakonie-Hebronberg																						
Diakonie-Krankenhaus	X																		X		X	
Dilschhausen															X	X					X	
Dilschhausen, Bubenmühle															X	X					X	
Ebsdorf, Bortshäuser Straße													X									
Ebsdorf, Hauptstraße													X									
Ebsdorf, Raiffeisenbank													X									
Einkaufszentrum			X	X														X				
Eisenacher Weg	X	X		X		X													X			
Elisabethenhof																X				X		
Elisabethkirche	X	X	X	X	X	X	X			X				X	X				X		X	
Elisabethstraße	X																		X			
Elnhausen, Am Denkmal															X	X					X	
Elnhausen, Elnhäuser Straße															X	X					X	
Elnhausen, Wartburgstraße															X	X					X	
Erfurter Straße	X			X		X													X			
Erich-Kästner-Schule													X									
Erlenring						X		X	X						X					X		X
Ernst-Lemmer-Straße	X			X														X	X		X	
Erwin-Piscator-Haus	X	X	X	X	X	X	X		X	X			X		X			X	X		X	
Europabadstraße																						
Fähnrichsweg									X													
Fontanestraße						X			X													
Försterweg								X														
Frankfurter Straße	X	X	X	X			X						X		X				X		X	X
Friedhof Marbach														X								
Friedhof Rotenberg																				X		
Friedrich-Ebert-Straße	X			X															X			
Friedrichstraße			X																			
Garten-des-Gedenkens			X							X								X		X		
Georg-Gassmann-Stadion								X														
Geschwister-Scholl-																						

	Linienverkehr																					
Zu bedienende Haltestellen:	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**22**	**F7**
Straße																						
Ginseldorf, Backhaus											X							X				
Ginseldorf, Friedhof											X							X				
Ginseldorfer Weg		X	X					X										X				
Gisonenweg										X												
Gladenbacher Weg					X																	
Görzhäuser Hof 1														X								
Görzhäuser Hof 2														X								
Görzhäuser Weg														X								
Graf-von-Stauffenberg-Straße								X									X					
Gutenbergstraße	X	X		X	X		X	X							X	X	X	X	X	X		
Hachborn, Am Lindacker													X									
Hachborn, Am Nußbaum													X									
Haddamshausen, Steinborn																	X					
Haddamshausen, Steingasse																	X					
Hanno-Drechsler-Platz										X						X	X					
Hans-Meerwein-Straße		X					X		X		X								X			X
Hans-Sachs-Straße								X														
Hauptbahnhof	X	X	X	X	X	X	X			X	X			X							X	X
Hbf.Ost/Ortenbergsteg								X														
Herder-Institut										X												
Hermershausen, Steinküppel																	X					
Hermershausen, Zückenberg																	X					
Herrmannstraße					X										X							
Himbornstraße												X										
Hirtengarten												X						X				
Hohe Leuchte																						
Höhenweg																X				X		
Hölderlinstraße						X	X		X						X			X	X			X
Holderstrauch					X										X					X		
Ilschhausen													X									
Im Neuen Hieb		X											X						X		X	
In der Gemoll					X										X							
Kantstraße							X								X			X	X			
Kleine Ortenberggasse								X														
Köhlersgrundgasse					X									X	X							
Königsberger Straße		X	X									X							X		X	
Königsstraße															X	X					X	
Konrad-Adenauer-Brücke	X	X		X			X						X		X			X	X		X	

	Linienverkehr																					
Zu bedienende Haltestellen:	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**22**	**F7**
Körnerstraße						X									X							
Kreishaus	X					X																
Kreutzacker					X										X					X		
Kurt-Schumacher-Brücke									X													
Lärchenweg	X			X														X	X		X	
Leidenhofen, Friedhofstraße													X									
Leipziger Straße	X			X															X			
Ludwig-Schüler-Park										X												
Magdeburger Straße	X			X														X	X		X	
Mengelsgasse	X			X														X	X		X	
Messeplatz P+R			X																			
Michelbach, Am Wall														X	X							
Michelbach, Lindenplatz														X	X							
Michelbach, Mühle														X								
Michelbach, Sonnenweg														X								
Michelbach, Stümpelstal														X								
Moischt, Bürgerhaus												X						X				
Moischt, Hahnerheide												X										
Moischter Straße			X																			
Neuhöfe															X		X					
Oberstadt Markt										X												
Ortenbergcenter										X												
Ortenbergplatz								X														
Parkhaus Oberstadt									X	X												
Paul-Natorb-Straße		X	X									X	X						X		X	
Philippshaus	X	X		X	X		X	X					X		X	X	X	X	X	X	X	
Platz der Weißen Rose					X			X									X					
Pommernweg	X					X																
Potsdamer Straße	X					X																
Radestraße	X	X		X			X						X		X		X	X	X		X	
Raiffeisenstraße						X																
Reutergasse												X						X				
Richtsberg-Gesamtschule / Karlsbader Weg															X	X		X			X	
Robert-Koch-Straße	X	X	X	X	X	X	X			X				X							X	
Rollwiesenweg		X																			X	
Ronhausen													X									
Rotdornweg																				X		
Rudolphsplatz	X	X	X	X	X	X	X		X	X					X				X			
Sachsenring	X			X														X	X		X	
Salegrund					X										X					X		

	Linienverkehr																					
Zu bedienende Haltestellen:	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**22**	**F7**
Schloss										X	X											
Schlosserstraße		X		X																		
Schröck, Balzer																		X				
Schröck, Brunnen												X						X				
Schröck, Bürgerhaus												X						X				
Schröck, Grundschule																		X				
Schubertstraße		X	X									X	X						X		X	
Schulze Berg	X																		X		X	
Sellhof															X	X						
Sohlgraben		X	X									X							X		X	
Soldatengraben					X										X							
Sommerstraße		X	X									X							X		X	
Sonnenblick		X																	X			
Sonnenblickallee	X	X		X		X													X			
St.-Martin-Straße		X	X					X														
Stadtbüro	X	X		X								X	X								X	
Steinmühle Schule																					X	
Sterzhausen, Bahnhof														X								
Sterzhausen, Gemeindeverwaltung														X								
Sterzhausen, Sandweg														X								
Sterzhausen, Untere Bahnhofstraße														X								
Stiftstraße					X																	
Studentendorf		X																				
Südbahnhof	X	X		X			X					X	X		X				X		X	X
Südbahnhof/West			X																			
Sybelstraße										X						X				X		
Tabor								X														
Taubenweg					X												X					
Turnergarten										X												
Umgehungsstraße / Im Rudert		X	X									X	X						X		X	
Umgehungsstraße / Lidl		X	X									X	X						X		X	
Universitätsbibliothek																						
Universitätsklinikum		X					X		X		X								X			X
Unterer Eichweg					X										X					X		
Volkshochschule	X	X	X	X	X	X	X		X	X					X				X		X	
Wannkopf Straße																						
Wehrda, Bürgerhaus	X			X														X	X		X	
Wehrdaer Weg	X																		X		X	
Wehrshausen, Kirche															X	X					X	
Wehrshausen, Zur Weinstraße															X	X					X	

	Linienverkehr																					
Zu bedienende Haltestellen:	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**22**	**F7**
Weintrautstraße						X									X						X	
Wilhelm-Roser-Straße					X									X	X							
Wilhelmsplatz	X	X		X	X		X	X					X		X	X	X	X	X	X	X	X
Willy-Mock-Straße								X									X					
Wittenberger Weg	X			X															X			
Zahlbach									X													
Zimmermannstraße		X	X	X																		
Zuckerberg		X											X						X		X	
Zwetschenweg								X														

Anhang 1.8 zu bedienende Haltestellen, Bedarfsverkehr Stand FPL 2019

	Bedarfsverkehr					
Zu bedienende Haltestellen:	**AST6**	**AST8**	**AST11**	**AST12**	**AST13**	**AST21**
Abzweig Steinmühle						
Adolf-Reichwein-Schule	X					
Afföller						
Afföllerstraße						
Alte Kasseler Straße		X				X
Alte Universität						
Alter Kirchhainer Weg		X				
Am Herrenfeld						
Am Kornacker						
Am Krekel/Stadtwerke						
Am Plan						
Am Richtsberg						
Am schwarzen Born						
Am Teich						
An der Haustatt						X
An der Schanze						
AquaMar						
Auf dem Schaumrück						
Auf der Weide						
August-Bebel-Platz						
Bachweg						
Bahnhofstraße						X
Bauerbach, Bauerbacher Straße			X			
Bauerbach, Bürgerhaus			X			
Bauerbach, Grundschule						
Bauerbach, Wäldchen			X			
Behringwerke						X
Berliner Straße						
Blitzweg		X				
Bortshausen, Bürgerhaus					X	
Bortshausen, Zum Sportplatz					X	
Botanischer Garten						
Brüder-Grimm-Straße						
Brunnenstraße						
Calvinstraße						
Cappel Neuer Friedhof						
Cappeler Gleiche						
Carl-Duisberg-Haus						
Christa-Czempiel-Platz						
Christian-Wolff-Haus						
Cyriaxweimar, Cyriaxstraße						
Cyriaxweimar, Grundschule						

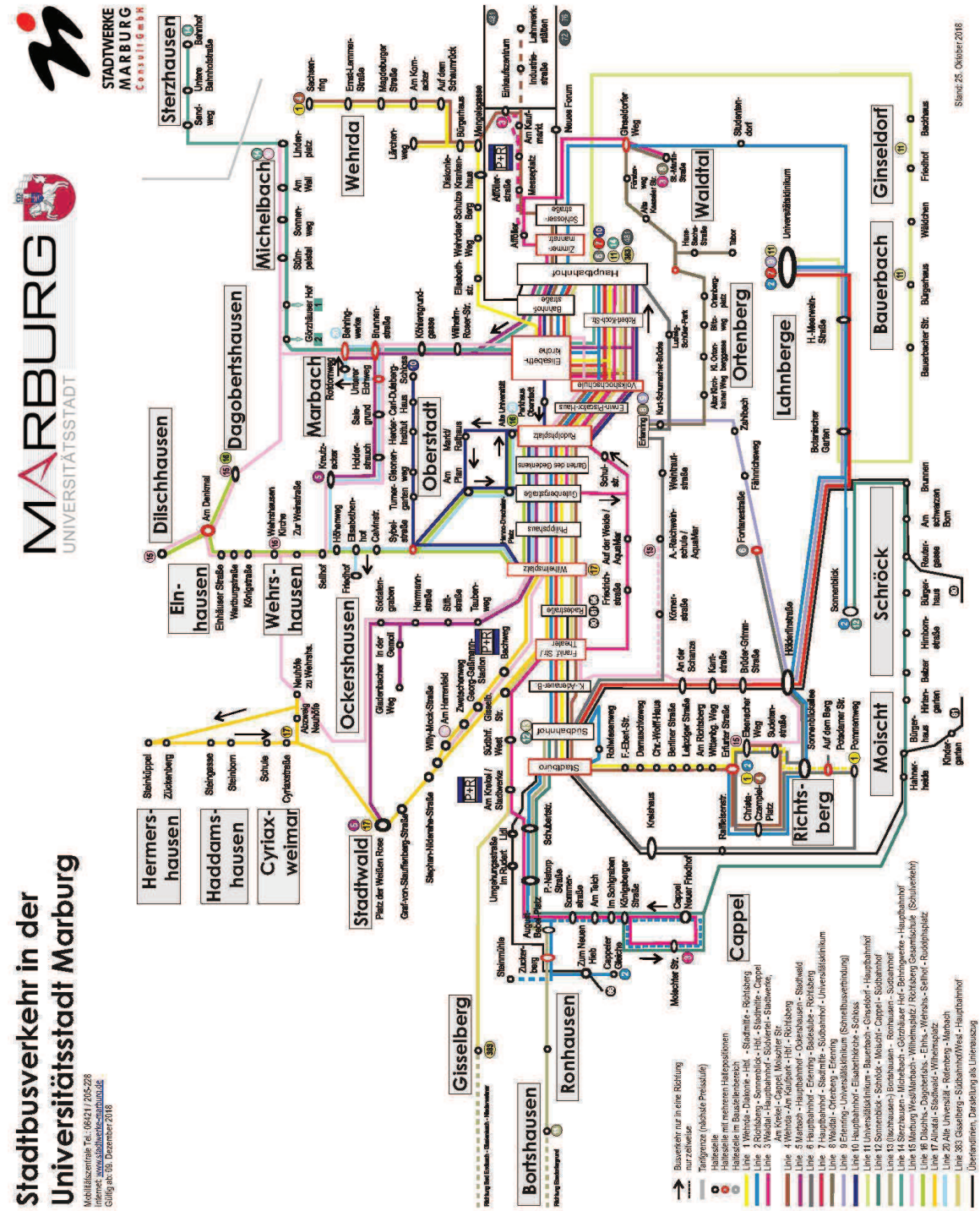
	Bedarfsverkehr					
Zu bedienende Haltestellen:	**AST6**	**AST8**	**AST11**	**AST12**	**AST13**	**AST21**
Dagobertshausen, Hirtenberg						
Dagobertshausen, Im Dorfe						
Damaschkeweg						
Diakonie-Hebronberg						X
Diakonie-Krankenhaus						
Dilschhausen						
Dilschhausen, Bubenmühle						
Ebsdorf, Bortshäuser Straße					X	
Ebsdorf, Hauptstraße						
Ebsdorf, Raiffeisenbank						
Einkaufszentrum						
Eisenacher Weg						
Elisabethenhof						
Elisabethkirche	X	X	X	X	X	
Elisabethstraße						X
Elnhausen, Am Denkmal						
Elnhausen, Elnhäuser Straße						
Elnhausen, Wartburgstraße						
Erfurter Straße						
Erich-Kästner-Schule						
Erlenring						
Ernst-Lemmer-Straße						
Erwin-Piscator-Haus						
Europabadstraße						X
Fähnrichsweg						
Fontanestraße						
Försterweg		X				
Frankfurter Straße	X	X	X	X	X	
Friedhof Marbach						
Friedhof Rotenberg						
Friedrich-Ebert-Straße						
Friedrichstraße						
Garten-des-Gedenkens						
Georg-Gassmann-Stadion						
Geschwister-Scholl-Straße						X
Ginseldorf, Backhaus			X			
Ginseldorf, Friedhof			X			
Ginseldorfer Weg						
Gisonenweg						
Gladenbacher Weg						
Görzhäuser Hof 1						
Görzhäuser Hof 2						
Görzhäuser Weg						

	Bedarfsverkehr					
Zu bedienende Haltestellen:	**AST6**	**AST8**	**AST11**	**AST12**	**AST13**	**AST21**
Graf-von-Stauffenberg-Straße						
Gutenbergstraße	X	X	X	X	X	X
Hachborn, Am Lindacker					X	
Hachborn, Am Nußbaum					X	
Haddamshausen, Steinborn						
Haddamshausen, Steingasse						
Hanno-Drechsler-Platz						
Hans-Meerwein-Straße						
Hans-Sachs-Straße			X			
Hauptbahnhof	X	X	X	X	X	X
Hbf.Ost/Ortenbergsteg		X				
Herder-Institut						
Hermershausen, Steinküppel						
Hermershausen, Zückenberg						
Herrmannstraße						
Himbornstraße						
Hirtengarten						
Hohe Leuchte						X
Höhenweg						
Hölderlinstraße						
Holderstrauch						
Ilschhausen					X	
Im Neuen Hieb						
In der Gemoll						
Kantstraße						
Kleine Ortenberggasse		X				
Köhlersgrundgasse						
Königsberger Straße						
Königsstraße						
Konrad-Adenauer-Brücke						
Körnerstraße						
Kreishaus						
Kreutzacker						
Kurt-Schumacher-Brücke						
Lärchenweg						
Leidenhofen, Friedhofstraße					X	
Leipziger Straße						
Ludwig-Schüler-Park						
Magdeburger Straße						
Mengelsgasse						
Messeplatz P+R						
Michelbach, Am Wall						
Michelbach, Lindenplatz						

	Bedarfsverkehr					
Zu bedienende Haltestellen:	**AST6**	**AST8**	**AST11**	**AST12**	**AST13**	**AST21**
Michelbach, Sonnenweg						
Michelbach, Stümpelstal						
Moischt, Bürgerhaus						
Moischt, Hahnerheide						
Moischter Straße						
Neuhöfe						
Oberstadt Markt						
Ortenbergcenter						
Ortenbergplatz		X				
Parkhaus Oberstadt						
Paul-Natorb-Straße						
Philippshaus						
Platz der Weißen Rose						
Pommernweg						
Potsdamer Straße						
Radestraße						
Raiffeisenstraße						
Reutergasse						
Richtsberg-Gesamtschule / Karlsbader Weg						
Robert-Koch-Straße						
Rollwiesenweg						
Ronhausen					X	
Rotdornweg						
Rudolphsplatz	X	X	X	X	X	
Sachsenring						
Salegrund						X
Schloss						
Schlosserstraße	X	X	X	X	X	X
Schröck, Balzer						
Schröck, Brunnen				X		
Schröck, Bürgerhaus						
Schröck, Grundschule						
Schubertstraße						
Schulze Berg						
Sellhof						
Sohlgraben						
Soldatengraben						
Sommerstraße						
Sonnenblick				X		
Sonnenblickallee						
St.-Martin-Straße						
Stadtbüro						

	Bedarfsverkehr					
Zu bedienende Haltestellen:	**AST6**	**AST8**	**AST11**	**AST12**	**AST13**	**AST21**
Steinmühle Schule						
Sterzhausen, Gemeindeverwaltung						
Sterzhausen, Sandweg						
Sterzhausen, Untere Bahnhofstraße						
Stiftstraße						
Studentendorf						
Südbahnhof	X	X	X	X	X	
Südbahnhof/West						
Sybelstraße						
Sybelstraße						
Tabor		X				
Taubenweg						X
Turnergarten						
Umgehungsstraße / Im Rudert						
Umgehungsstraße / Lidl						
Universitätsbibliothek						
Universitätsklinikum						
Unterer Eichweg						
Volkshochschule						
Wannkopf Straße						X
Wehrda, Bürgerhaus						
Wehrdaer Weg						
Wehrshausen, Kirche						
Wehrshausen, Zur Weinstraße						
Weintrautstraße	X					
Wilhelm-Roser-Straße						
Wilhelmsplatz	X	X	X	X	X	
Willy-Mock-Straße						
Wittenberger Weg						
Zahlbach						
Zimmermannstraße						
Zuckerberg						
Zwetschenweg						

Anhang 1.9 Liniennetzplan Stadtbus Marburg

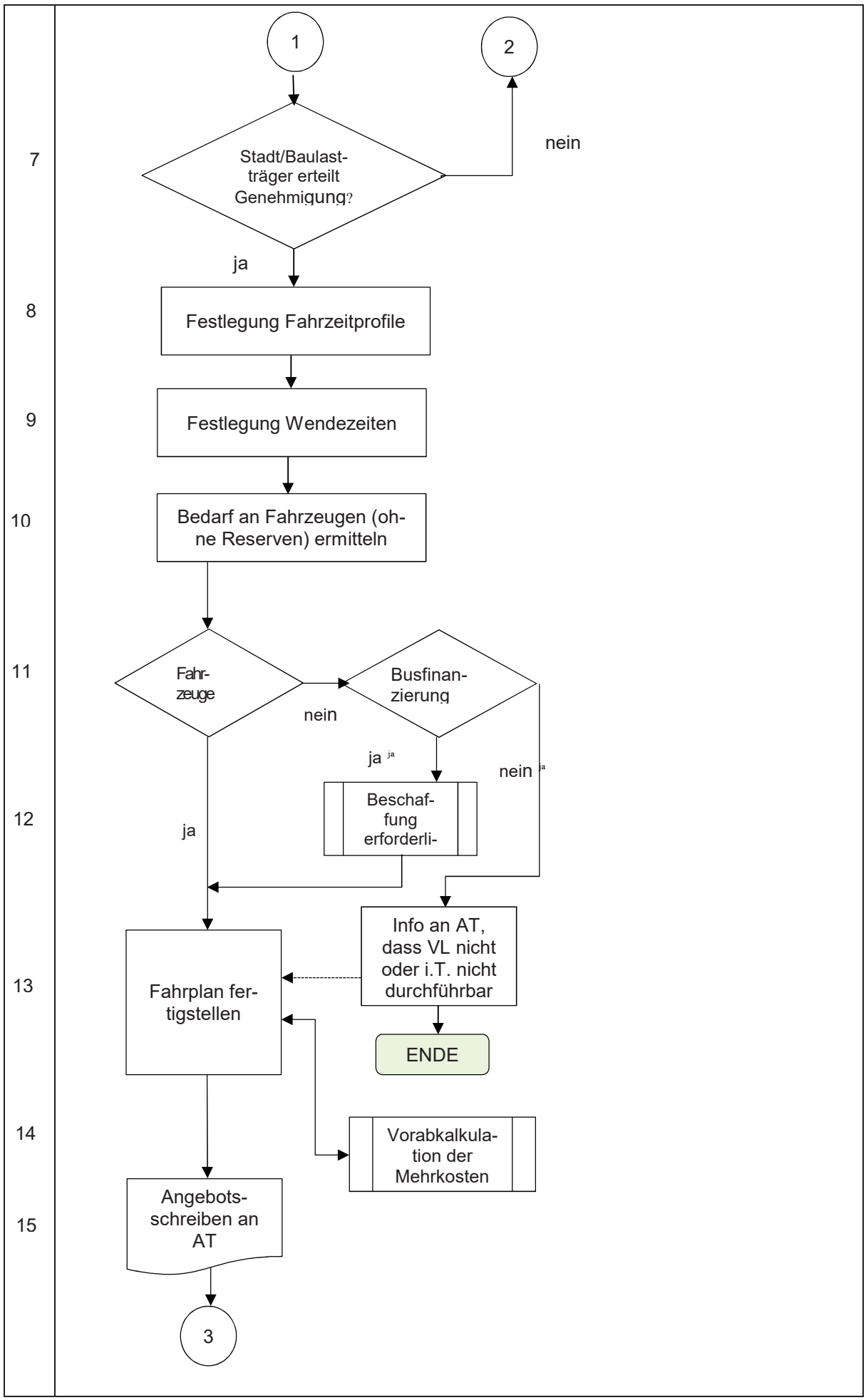


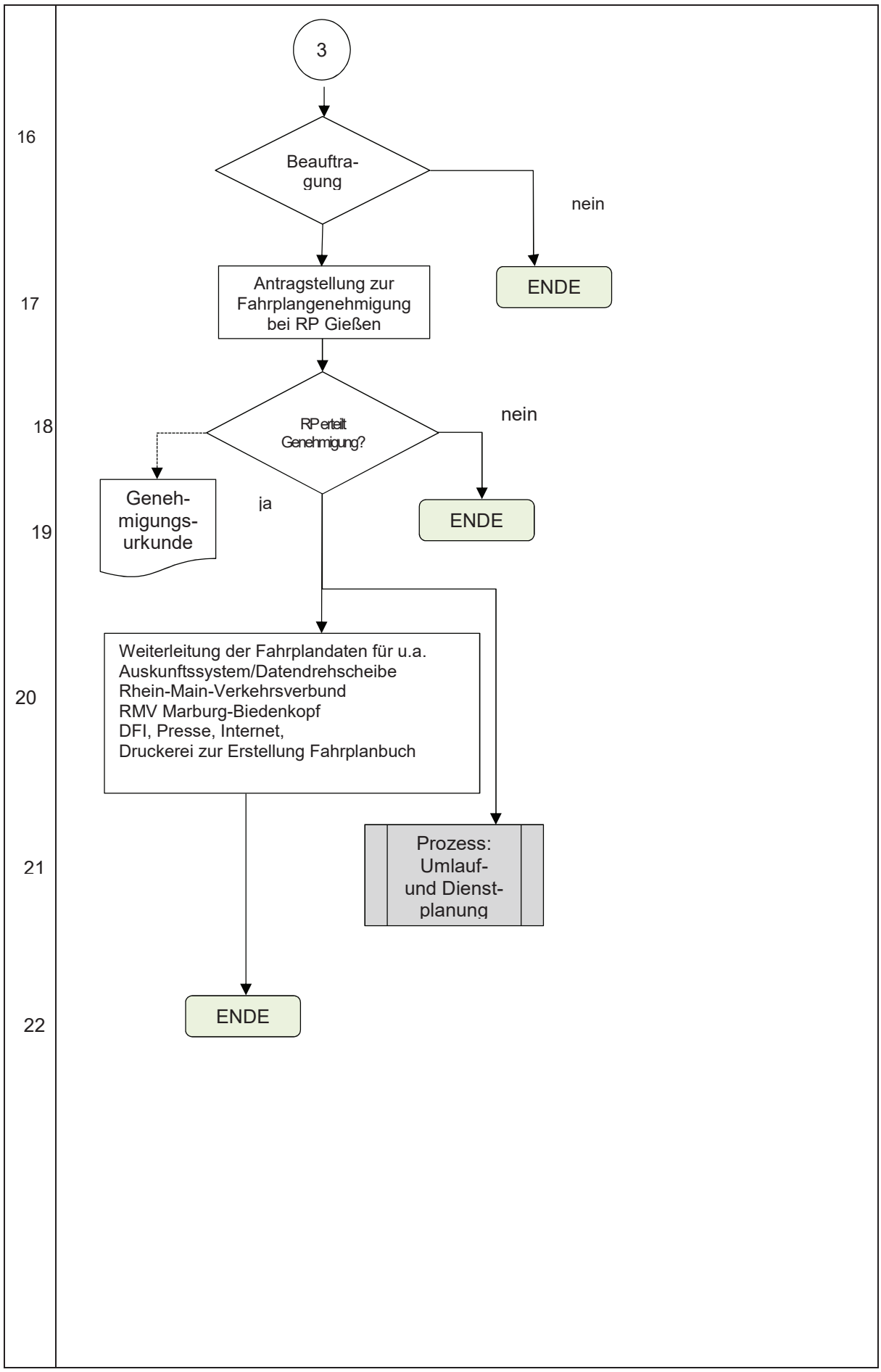
Anhang 1.10 Ablauf Fahrplanung und Fahrzeugeinsatzplanung

Ablauf

Fahrplanung und Fahrzeugeinsatzplanung

Nr.	Prozessabfolge
1	Linien- und Fahrplanerstellung
2	Festlegung der erforderlichen Kapazitäten: progn. Fahrgastzahlen Einsatzzeiten/Takt/ Anzahl Fahrzeuge u. Fahrzeugtyp Bedienungszeitraum
3	Haltestellenpunkte festlegen
4	Linienendpunkte festlegen
5	Linienverlauf- festlegen
6	Vorlage zur Genehmigung bei Baulastträger, Verkehrsbehörde schriftlich erstellen (Übersichtskarte: Linienverlauf und Haltestellen, Bustypen)
	1
	2


1
2
7
Stadt/Baulast-
träger erteilt
Genehmigung?
nein
ja
8
Festlegung Fahrzeitprofile
9
Festlegung Wendezeiten
10
Bedarf an Fahrzeugen (oh-
ne Reserven) ermitteln
11
Fahr-
zeuge
Busfinan-
zierung
nein
ja
nein
12
ja
Beschaf-
fung
erforderli-
13
Fahrplan fer-
tigstellen
Info an AT,
dass VL nicht
oder i.T. nicht
durchführbar
ENDE
14
Vorabkalkula-
tion der
Mehrkosten
15
Angebots-
schreiben an
AT
3


3
16
Beauftra-
gung
nein
ENDE
17
Antragstellung zur
Fahrplangenehmigung
bei RP Gießen
18
RP erteilt
Genehmigung?
nein
ja
Geneh-
migungs-
urkunde
19
ENDE
Weiterleitung der Fahrplandaten für u.a.
Auskunftssystem/Datendrehscheibe
Rhein-Main-Verkehrsverbund
RMV Marburg-Biedenkopf
DFI, Presse, Internet,
Druckerei zur Erstellung Fahrplanbuch
20
Prozess:
Umlauf-
und Dienst-
planung
21
ENDE
22

Weiterführende Erklärungen zu den im Flowchart dargestellten Prozessschritten:

1 Linien- und Fahrplanerstellung: Der hierfür in Ansatz zu bringende zeitliche Aufwand ist so zu bemessen, dass mindestens 10 Wochen bis zur praktischen Umsetzung des Linien- oder Fahrplans für die Umlauf- und Dienstplanung sowie Genehmigungsverfahren mit Betriebsrat und Korrekturen am Dienstplan verbleiben.

2 Festlegung von Rahmendaten: Prognostizierte Fahrgastzahlen, Einsatzzeiten, Taktdichte, Anzahl Fahrzeuge und deren Typen, Bedienungszeitraum. Grundlage bildet der Nahverkehrsplan.

3 Haltestellenpunkte festlegen. Die GPS-Daten bzw. kartesischen Rechts- und Hochwerte der Haltestellen werden mittels IVU-Control erfasst. Die Abstände zwischen den Haltestellen werden in Metern hinterlegt.

4 Linienendpunkte festlegen. Die GPS-Daten bzw. kartesischen Rechts- und Hochwerte der Linienendpunkte werden mittels IVU-Control erfasst.

5 Linienverlauf festlegen.

6 Vorlage zur Genehmigung bei Baulastträger, Verkehrsbehörde schriftlich erstellen. (Übersichtskarte: Linienverlauf und Haltestellen, eingesetzte Bustypen).

7 Stadt/ Baulastträger erteilt Genehmigung? Diese prüft, ob z.B. die Tonnage der eingesetzten KOM im Widerspruch zur maximalen Belastungszulässigkeit der zu nutzenden Straßen oder Brücken steht.

8 Festlegung Fahrzeitprofile. Die planerisch hinterlegten Fahrzeitprofile orientieren sich an den in der Vergangenheit bereits erfassten und abgespeicherten Pünklichkeitsmessungen: Neue Fahrzeitprofile auf bislang nicht befahrenen Steckenabschnitten werden durch Prüffahrten ermittelt. Die Fahrzeitprofile und deren Pünktlichkeitsstabilität sind täglichen oder auch wöchentlichen Schwankungen unterworfen. Aufgrund eines nichtdynamisierten Fahrplans sind Fahrzeitprofile zu entwickeln, die im Ergebnis über alle Fahrten einer Linie eine 95%ige Pünklichkeit aufweisen. Die Verspätungstoleranz dabei beträgt maximal 5 Minuten, die wiederum bei nur 5 % aller pünktlichen Fahrten liegt.

9 Festlegung der Wendezeiten. Siehe gesonderte Qualitätssicherungsvereinbarung „Wendezeiten“.

10 Bedarf an Fahrzeugen ermitteln. Dabei wird nach Fahrzeugkatergorie (Gelenkbus, Solo, Midi, Anhänger, Kleinbus) unterschieden und anzahlmäßig ermittelt.

11 Fahrzeuge vorhanden? Ja: Der vorhandene Fahrzeugpool gilt als ausreichend bemessen, wenn sich nach Abzug einer 10%igen Reserve je Fahrzeuggattung eine ausreichende Fahrzeuganzahl darstellt, um die geplante Verkehrsleistung umzusetzen.
Nein: Sie gilt als nicht ausreichend, wenn sich nach Abzug einer 10%igen Reserve je Fahrzeuggattung eine nicht ausreichende Fahrzeuganzahl ergibt.

12 Busfinanzierung gegeben? Ja: Beschaffung einleiten [Separater Prozess!].
Nein: Infoschreiben an Besteller verfassen, dass geplante Verkehrsleistung nicht oder nur in Teilen umgesetzt werden kann.

13 Fahrplan fertigstellen.

14 Vorabkalkulation der Mehrkosten auf Grundlage des Berechungstools.

15 Angebotsschreiben an den Aufgabenträger/ Besteller formulieren.

16 Aufgabenträger/ Besteller beauftragt SWMC schriftlich mit der Umsetzung der angebotenen Verkehrsleistung oder lehnt Umsetzung ab.

17 Beantragung der Verkehrsleistung nach § 42 PBefG bei der Regierungsbehörde Gießen (RP).

18 RP erteilt Genehmigung?

19 RP erteilt in Form einer Urkunde oder schriftlich per Email oder bewilligt die Genehmigung nicht.

20 Weiterleitung der Fahrplandaten für u.a. Auskunftssystem und Datendrehscheibe an den RMV, RMV Marburg-Biedenkopf, Presse, eigener Internetauftritt, Druckerei.

21 Weiterleitung der Fahrplandaten in den Prozess „Umlauf- und Dienstplanung“.

22 Ende.

Anlage 2
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Universitätsstadt Marburg und MVG mbH

Anforderungen an Qualitäten

1. Anforderungen an das Fahrpersonal

Die MVG stellt beim eingesetzten Personal sicher, dass es den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird. Grundlage des Handelns sind die DF Bus und BOKraft. Das Fahrpersonal muss zu diesem Zwecke insbesondere folgende Mindestanforderungen erfüllen:

a. Es hat sich gegenüber Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend, hilfsbereit und in Stress- und Konfliktsituationen angemessen zu verhalten; es muss in der Lage sein, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen zu veranlassen.
b. Es verfügt über gute Kenntnisse zu dem jeweils aktuellen Fahrplan mit all seinen Linien, dem RMV-Tarif und dessen Fahrkartensortiment sowie den allgemeinen Beförderungsbedingungen. Darüber hinaus verfügt das Personal über hinreichende Ortskenntnisse über das gesamte Bedienungsgebiet.
c. Es muss in der Lage sein, Informationen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zu erteilen und mit der Leitstelle, der Werkstatt und den Fahrgästen zu kommunizieren.
d. Es trägt die betriebliche Dienstkleidung. Das äußere Erscheinungsbild des Fahrpersonals ist gepflegt, ordentlich und sauber.
e. Es hat eine umsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise gegenüber den Kunden und allen anderen Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.
f. Das Fahrpersonal ist neben den verpflichtenden Schulungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) zu weiteren relevanten Themen wie der Auffrischung der RMV-Tarif– und Fahrplankenntnisse, der RMV-Beförderungsbedingungen oder dem Umgang mit Kunden regelmäßig fortzubilden. Außerdem sind Erste-Hilfe-Kenntnisse regelmäßig aufzufrischen.

Sollte ggf. ein Subunternehmen zum Einsatz kommen, so hat die MVG sicherzustellen, dass auch dessen Fahrpersonal die zuvor beschriebenen Mindestanforderungen erfüllt.

2. Anforderungen an Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugqualität

Die SWMR stellt der MVG zur Erbringung der Verkehrsdienstleistung den erforderlichen Fuhrpark zur Verfügung.
Die eingesetzten Busse müssen den Fahrplan ohne Ausfallzeiten abdecken können (siehe auch Kap. 8). Die auf den einzelnen Linien einzusetzenden Fahrzeugtypen ergeben sich aus Anlage 1 (Anhang 1.6). Eine 13%ige Busreserve, bezogen auf die in der Verkehrsspitze eingesetzten Busse je Gefäßgröße ist vorzuhalten, wobei auf ganze Fahrzeuge aufzurunden ist. Für den Anrufsammeltaxiverkehr kommen Kleinbusse mit mindestens 8 Fahrgastplätzen zum Einsatz.

Die im Liniennetz Marburg eingesetzten Fahrzeuge müssen mindestens die u.a. Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale erfüllen (Zusammenfassung aus NVP 2016-2017). Sind bei der SWMR, deren Fahrzeuge die MVG zur Erbringung der Verkehrsdienste zu nutzen hat (vgl. Ziff. 12.2 des ÖDA), keine entsprechenden Fahrzeuge vorhanden, ist die MVG lediglich zur Erbringung von Verkehrsdiensten in einer Qualität verpflichtet, die ihr mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen möglich ist.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmale	
Alter und Einsatz	**Fahrzeugkategorien:** ➢ Die nach Fahrplan im Regelverkehr eingesetzten Linienbusse und AST-Kleinbusse dürfen durchschnittlich 8 Jahre alt sein, wobei das Durchschnittsalter bei Linienbussen max. 8 Jahre und bei AST-Kleinbussen max. 6 Jahre nicht überschreiten darf. Ausnahme: Buszuganhänger dürfen max. 14 Jahre alt sein. ➢ Die als Verstärker zum Regelverkehr eingesetzten Linienbusse dürfen bis 14 Jahre alt sein. Das Durchschnittsalter für Linienbusse darf max. 12 Jahre sein. ➢ Die für den Notfall im Reserveverkehr eingesetzten Linienbusse dürfen ein Maximalalter von 16 Jahren haben. ➢ Der maximale Einsatz von Erdgasfahrzeugen ist zu gewährleisten. In ausgedünnten Verkehrslagen an Wochenenden oder Feiertagen sind möglichst Linienbusse mit Erdgasbetrieb einzusetzen.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmale	
Anzahl und Art der Türen (Neufahrzeuge)	➢ Tür 1: Alle Linienbusse (8 m – 18 m): Innenschwingtür, pneumatisch betätigt, vollverglast, Scheibenheizung, Türbreite 1250 mm lichte Breite, Schließung für Tür 1 und Wartungsklappe mit Sicherheitszylinderschloss in Einheitsschließung. ➢ Tür 2: Alle Linienbusse (8 m – 18 m) automatische Außenschwenkschiebetür, pneumatisch betätigt, vollverglast, Türbreite 1.250 mm lichte Breite, pro Türflügel eine Verschlussmöglichkeit von innen. ➢ Tür 3: Alle Linienbusse (12m – 18 m): automatische Außenschwenkschiebetür, pneumatisch betätigt, vollverglast, Türbreite 1.250 mm lichte Breite, pro Türflügel eine Verschlussmöglichkeit von innen. ➢ Tür 4: Alle Linienbusse (18 m – 18,75 m): automatische Außenschwenkschiebetür, pneumatisch betätigt, vollverglast, Türbreite 1.250 mm lichte Breite, pro Türflügel eine Verschlussmöglichkeit von innen. ➢ Anhänger: 2 automatische Außenschwenkschiebetüren, pneumatisch betätigt, vollverglast, Türbreite 1250 mm lichte Breite, pro Türflügel eine Verschlussmöglichkeit von innen. ➢ Bei Neubeschaffungen sind ab Tür 2 alle Türen mit einer automatischen Steuerung zu versehen.
Anzahl und Art der Türen (Altfahrzeuge)	➢ Alle Linienbusse (8 m – 12 m): mindestens 2 Türen, pneumatisch oder elektrisch betätigt, vollverglast, Türbreite 1.250 mm lichte Breite. ➢ Alle Linienbusse (18 m – 18,75 m): mindestens 3 Türen, pneumatisch oder elektrisch betätigt, vollverglast, Türbreite 1.250mm lichte Breite. ➢ Alle Anhänger: 2 automatische Türen, vollverglast, Türbreite 1.250 mm lichte Breite.
Fahrzeugtyp	➢ 100 % Niederflurigkeit bei allen Fahrzeugkategorien mit Ausnahme der Kleinbusse
Motorisierung/ Getriebe	➢ Gelenkbus 260 KW (Erdgas 220 KW) ➢ Standardlinienbus 220 KW (Erdgas 200 KW) ➢ Zugfahrzeug Anhängerzug: 260 KW (Erdgas 220 KW) ➢ Midi-Bus 180 KW

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmale	
	➢ Kleinbusse 90 KW Die Getriebeübersetzung ist auf die topographischen Verhältnisse in Marburg abzustimmen.
Fahrgastplätze (Herstellerangaben)	➢ Gelenkbus: mind. 150 Plätze ➢ Standardlinienbus (12 m): 75 Plätze ➢ Midi-Bus (8 m): mind. 40 Plätze ➢ Anhängerzug: mind. 165 Plätze ➢ Kleinbus: mind. 8 Plätze ohne Fahrer
Innenraumgestaltung	Kontrastreiche Innenausstattung, Haltestangen in RAL 2026 (leuchtgelb) für Sehbehinderte. Bei Neubeschaffung sind neue innovative Ausgestaltungstechniken für behinderte Menschen zu berücksichtigen.
Klimatisierung	Neubeschaffte Linien- und Kleinbusse sind vollklimatisiert und haben zusätzliche, abschließbare Klappfenster für den Fall, dass die Klimaanlage ausfällt.
Sicherheit	➢ Neubeschaffte Linienbusse sind mit einer Videoüberwachungsanlage ausgestattet. ➢ Fahrerarbeitsplatz verfügt über einen „Überfallknopf“, der die Verbindung zur Leitstelle herstellt.
Lärm- und Schadstoffemissionen	➢ Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen über eine grüne Plakette verfügen. ➢ Neufahrzeuge müssen den höchsten am Markt erhältlichen Abgasstandard (derzeit EURO 6 oder besser) erreichen. ➢ Dieselbetriebene Altfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 sind, soweit die technischen Voraussetzungen gegeben sind, mit einem effizienten Abgas-Reinigungssystem(SCRT) nachzurüsten. ➢ Neuzulassungen von Gebrauchtfahrzeugen: Linienbusse mit Erdgas- oder Elektroantrieb (Euro 6 oder besser). ➢ Zur Reduzierung der Lärmbelastungen sind alle Linienbusse mit einer Motorraumkapselung ausgestattet. ➢ Wenn am Markt ergänzende technische Abgasbehandlungssysteme angeboten werden, die die Schadstoffemissionen nachweislich zusätzlich re-

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmale	
	duzieren, sind diese in die vorhandenen Linienbusse und Kleinbusse zu verbauen.
Fahrgastzählanlagen	➢ Mindestens 35 % aller Linienbusse sind mit einer Fahrgastzählanlage ausgestattet. ➢ Alle Neufahrzeuge sind mit Fahrgastzählanlagen auszustatten. ➢ Die Übertragung des Besetzungsgrades der ausgerüsteten Fahrzeuge erfolgt über ITCS, um der Leitstelle ein aktuelles Bild des Verkehrsgeschehens zu ermöglichen.
Ein- und Ausstiegshilfe	➢ Gleichmäßige Verteilung von Haltestellenwunschtasten in ausreichender Zahl mit „Braille-Aufschrift“ bei Neuanschaffung, ausgenommen Kleinbusse. ➢ Absenkeinrichtung (Kneeling) bei allen Linienbussen, ausgenommen Kleinbusse. ➢ Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2, ausgenommen Kleinbusse. ➢ Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste im Fahrgastraum, ausgenommen Kleinbusse. ➢ Mechanische Rampe für Rollstuhlfahrer, ausgenommen Kleinbusse.
Fahrgastinformation im Innenraum	➢ Automatische Haltestellenansage über Sprachspeicher bzw. synthetische Sprache. ➢ Akustische Informationen über Störungen und sonstige Informationen aus der Leitstelle per ITCS ins Fahrzeug. ➢ Automatische Haltestellenanzeige (Innenmatrixanzeige), Haltestellenverlauf und nächster Stopp.
Fahrgastinformation am Fahrzeug (außen)	LED-Anzeigen (gelb auf schwarz mit automatischer Helligkeitssteuerung): ➢ Front: Linienbezeichnung und Fahrtziel. ➢ Einstiegsseite: Liniennummer und Linienverlauf. ➢ Heck: Linienbezeichnung. ➢ 1. Tür (für Sehbehinderte) Bei Neubestellung: Automatische Außenansage mit regelbarer Lautstärke unmittelbar nach Halt: Linienbezeichnung, Fahrtziel

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmale	
	und Linienweg.
LSA-Bevorrechtigung/ Schrankenanlage/ Ampelsteuerung Hauptbahnhof	Alle Linienbusse sind mit der LSA-Beschleunigung der Stadt Marburg ausgerüstet und es ist sicherzustellen, dass die Fahrzeuge die vorhandenen Anlagen nutzen. Die Schrankenanlage in Cappel und die Ampelanlage am Bahnhofsvorplatz sind mit einem Funktelegramm bzw. einem Funktransponder anzusteuern.
Bordrechner	➢ Alle eingesetzten Linienbusse stehen mit der Verkehrsleitstelle in Verbindung. Die Ortung der Fahrzeuge erfolgt logisch und per GPS. Die Daten werden durch den Bordrechner in das ITCS übertragen und informieren die Verkehrsleitstelle über die aktuelle Verkehrssituation im städtischen Nahverkehr. Darüber hinaus steuert der Bordrechner die Kommunikation und den Datenaustausch, u.a. ist die aktuelle Fahrplanlage an die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) zu übertragen, die ihrerseits die Daten an die DFI-Anzeiger sendet. ➢ Der Verkauf des Fahrkartensortiments des RMV ist mit dem Bordrechner / Fahrscheindrucker zu gewährleisten. Die Funktionalität für das E-Ticketing des RMV entsprechend der VDV-Kernapplikation und die Übertragung der aktuellen Sperr- und Aktionslisten ist sicherzustellen.
Kommunikation	Die Sprachkommunikation zwischen Fahrzeug und Verkehrsleitzentrale sowie zwischen den Fahrzeugen erfolgt digital durch Voice-Over-IP. Für den Störungsfall ist eine Rückfallebene zu berücksichtigen.
Werbung	Es sollten nicht mehr als 30 % der Fensterflächen eines Fahrzeuges mit Werbung beklebt werden.
Innenraum/ Aufstellflächen	In den Linienbussen muss im Bereich der Tür 2 ausreichend Platz für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen oder Fahrräder zur Verfügung stehen.

3. Anforderungen an Fahrzeuginstandhaltung, -wartung und -reinigung

Die Fahrzeuge haben sauber, funktionsfähig und nutzbar zu sein. Die MVG ist verantwortlich für die Instandhaltung, Wartung und Reinigung der Fahrzeuge.

Die Fahrzeugreinigung innen und außen erfolgt täglich je nach Witterung, mindestens jedoch zweimal wöchentlich. Die Fahrzeuge werden innen in jedem Fall täglich mit dem Besen gereinigt. Die Grundreinigung der Fahrzeuge erfolgt mindestens alle 6 Wochen, bei starker Verunreinigung auch häufiger.

Vandalismusschäden an den Fahrzeugen werden umgehend beseitigt.

Die Unterhaltung der Busflotte erfolgt zentral auf einem geeigneten Betriebsgelände, das so gelegen sein muss, dass zu allen Betriebszeiten ein ordnungsgemäßer Betrieb möglich ist. Hier werden die Fahrzeuge abgestellt, gewartet, repariert, betankt und gereinigt.

4. Anforderungen an Leitstelle und Verkehrsüberwachung

Es ist eine Verkehrsleitzentrale vorzuhalten, die den gesamten Verkehrsablauf mit Betriebsleit- und Fahrgastinformationssystemen für einen reibungslosen Ablauf steuert und überwacht. Die Grundvoraussetzung bildet ein fachlich sehr gut ausgebildetes Personal, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht. Als wesentliches Instrument für die Steuerung und Überwachung wird ein digitales Betriebsleitsystem (ITCS) eingesetzt, das die Mitarbeiter der Leitstelle über die aktuelle Verkehrssituation im ÖPNV informiert und die erforderlichen Kommunikationsmittel zu den Fahrzeugen per Sprache oder Textnachrichten bereithält. Die Verkehrsleitzentrale ist rund um die Uhr von Montag bis Samstag, außer im Zeitraum von 2 Uhr bis 4 Uhr bzw. Sonntag von 2 Uhr bis 7 Uhr, zu besetzen.
Die Leitstelle steuert und disponiert darüber hinaus den bedarfsorientierten Anruf-Sammeltaxen-Verkehr (AST).

Mit Einsatz des ITCS kommen im Wesentlichen folgende Funktionen zur Anwendung:

- Vorhalten einer digitalisierten Leitstelle mit der dazu erforderlichen Hard- und Software,
- Erreichbarkeit aller im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge,
- Leitstellenarbeitsplatz Monitor: Visualisierung aller eingesetzten Fahrzeuge mit der aktuellen Fahrplanlage / Fahrplanabweichung,

- Lückenloser Informations- und Kommunikationsaustausch zwischen Fahrzeug und Leitstelle im gesamten Liniennetz,
- Automatisierte Anschlusssicherung,
- Automatisierte Übertragung von Störungsmeldungen,
- LSA-Beeinflussung der ausgestatteten Signalanlagen in der Universitätsstadt Marburg mittels Datenfunk-Telegrammen,
- Ansteuerung und Überwachung der Dynamischen Fahrgastanzeigen (DFI),
- Übertragung von Echtzeit-Daten an die RMV-Datendrehscheibe über eine definierte Schnittstelle zur verbundweiten Fahrgastinformation,
- Bereitstellung einer barrierefreien Fahrplan-App mit Echtzeitdaten für alle bedienten Haltestellen,
- Integriertes Kassensystem zum Fahrscheinverkauf,
- Datenaustausch für das E-Ticketing-System des RMV einschließlich der Übertragung von Sperr- und Aktionslisten,
- Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen und Fahrgastzahlen.

5. Anforderungen an Haltestellen, Haltestellenmöblierung und Personaltoiletten

Die Mindeststandards der Haltestellen und deren Ausbauten sind dem jeweils aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Marburg zu entnehmen.
Die Reinigung, das Räumen von Schnee und Eis im Haltestellenbereich obliegt dem Straßenbaulastträger, bzw. ist gemäß der gültigen Satzung der zuständigen Gemeinde zu regeln.
An den Haltestellen sind Fahrpläne auszuhängen. Die ausgehängten Fahrpläne sind stets aktuell und bei Fahrplanänderungen rechtzeitig zu erneuern. Dies gilt auch für alle Haltestellen, die mit Anzeigern der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet sind. Die Fahrplanaushänge sind hinsichtlich ihrer Lesbarkeit und ihres Zustandes regelmäßig zu kontrollieren und gegebenenfalls zu erneuern. Für diese Aufgabe und weitere Aufgaben im Zusammenhang mit den Haltestellen und deren Möblierung ist ein Streckendienst nachzuweisen.
Die MVG hat die vorhandenen Toilettenanlagen und deren Schließsysteme an den Endhaltestellen zu unterhalten. Die Anlagen sind regelmäßig zu reinigen.

6. Fahrkartenkontrollen

Die MVG führt regelmäßig Fahrkartenkontrollen durch, die zu einer Verringerung des durch Schwarzfahren verursachten Gesamtverlustes im Stadtbusverkehr Marburg führen sollen. Der Fahrkartenkontrollumfang beträgt 3.600 Stunden pro Jahr.

7. Service und Beschwerdemanagement

Die MVG hat während der Betriebszeiten ihre telefonische Erreichbarkeit sicherzustellen, um Auskünfte erteilen und Beschwerden aufnehmen zu können. Mängelanzeigen und Beschwerden werden von ihren Mitarbeitern möglichst sofort beantwortet. Wenn dies nicht möglich ist, ist die Eingabe umgehend an die zuständige Stelle zu leiten bzw. dem Kunden die entsprechende Stelle zu benennen. Über die Weiterleitung von Beschwerden werden die Kunden informiert. Eine Beschwerde soll in der Regel innerhalb von 14 Werktagen bearbeitet und inhaltlich beantwortet werden. Ein Beschwerdemanagementsystem erfasst und analysiert die Beschwerden, um zielführende Konsequenzen daraus abzuleiten. Eine Auswertung und Berichterstattung an die SWMC erfolgt jährlich einmal.

8. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Anschlusssicherung

Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind pünktlich zu erbringen. Ein nach Fahrplan fahrender Bus ist pünktlich, wenn er von der Haltestelle nicht zu früh (ohne Toleranz) und bis zu einer tolerierbaren Verspätung von maximal drei Minuten abfährt.

Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind 1:1 durchzuführen. Ein nach Fahrplan fahrender Bus muss demzufolge die tatsächlich ausgewiesene Fahrplanleistung erbringen. Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden oder eine Verspätung von mehr als 20 Minuten aufweisen.

Bei den in Anlage 1 (Anhang 1.5) definierten Anschlüssen soll der Bus auch im Verspätungsfall mit Hilfe des digitalen Betriebsleitsystems (ITCS, siehe Kap. 4) den Anschluss ermöglichen, sofern die Betriebslage es erlaubt.

9. Anforderungen an den Vertrieb

9.1 Anforderungen an personalbediente Verkaufsstelle (Mobilitätszentrale)

Standort:	zentral in der Innenstadt
Öffnungszeiten:	Montag - Freitag 09:00 – 18:00 Uhr mindestens 45 Stunden/Woche
Ausstattung:	barrierefreie Erreichbarkeit Frontoffice mit bis zu 3 Verkaufsarbeitsplätzen Backoffice (Zahlungsverkehr, Statistiken, Erhöhtes Beförderungsentgelt) für den eTicket-Verkauf notwendige Vertriebsinfrastruktur
Leistungen:	Verkauf von allen persönlichen und übertragbaren RMV-Zeitkarten inkl. Jahreskarten Anschlussfahrscheine und Zuschlagskarten Verkauf von Papierfahrscheinen und RMV-eTickets in allen Preisstufen Serviceleistungen (Fahrplanauskünfte, Tarifberatung, Auszahlung 10-Minuten-Garantie, RMV-Serviceleistungen für bei Dritten gekauften Tickets) Großkunden-Angebote (Verkauf auf Rechnung, Großkundenfahrkarten)
Schulungskonzept:	zertifizierte RMV-Fachkräfte für Mobilitätsberater Kenntnisse in englischer Sprache laufende Unterweisung über unterjährige Tarif-/Vertriebsinformationen Teilnahme an RMV-Schulungen
Bearbeitung von Kundenanfragen/ und -beschwerden:	Annahme von Kundenanfragen und -beschwerden (Post, Fax, Email, Telefon, persönlich) und Weiterleitung an die zuständigen Stellen
Dienstkleidung:	Entsprechend den Regelungen für das Fahrpersonal (s. Ziff. 1.d)

9.2 Anforderungen an Fahrscheinvertrieb Bus

Verkaufszeiten:	während der Betriebszeiten
Leistungen:	Verkauf von Einzelfahrkarten und Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monatskarten), Anschluss- und Zuschlagskarten Verkauf von Papierfahrscheinen Gültigkeitskontrolle von eTickets
Schulungskonzept:	jährliche Tarifschulung laufende Unterweisung über unterjährige Tarif-/Vertriebsinformationen

Durchführungsvorschriften zur Ausgleichsberechnung

Inhaltsübersicht

1. Abschnitt : Einführung und Überblick 2

1. Vorbemerkung 2
2. Vorgehensweise bei der Aufstellung der beihilfenrechtlichen Abrechnung 2
3. Gesamtabrechnung 3
4. Begriffe 3

2. Abschnitt : Berechnung des Soll-Ausgleichs 3

5. Ausgleichsfähiger Betrag 3
6. Überblick Berechnung Soll-Ausgleich 4
7. Soll-Kosten 5
8. Korrekturposten 10
9. Aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen 13
10. Einnahmen 14
11. Kalkulatorischer Zuschlag 14

3. Abschnitt : Berechnung des finanziellen Nettoeffekts 14

12. Überblick über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts 14
13. Berechnung der Kosten (Aufwendungen) 15
14. Einnahmen 15
15. Externe Netzeffekte (Ziff. 3 Anhang VO 1370/2007) 16
17. Kalkulatorischer Zuschlag / Anreizregelung 16

4. Abschnitt : Aufstellung empfangener Ausgleichsleistungen 18

18. Abrechnung empfangener Ausgleichsleistungen 18
19. Bewertung aufwandsmindernder Ausgleichsleistungen 18

5. Abschnitt : Überkompensationskontrolle / beihilfenrechtliche Nebenrechnung 19

20. Grundsätze 19
21. Beihilfenrechtliche Nebenrechnung 19
22. Feststellung einer eventuellen Überkompensation bzw. Überzahlung 21
23. Anhänge: 21

1. Abschnitt: Einführung und Überblick

1. Vorbemerkung

Die MVG erstellt jeweils für das zurückliegende Geschäftsjahr eine beihilfenrechtliche Abrechnung (Ziff. 24 ÖDA). Die Abrechnung ist in Übereinstimmung mit Art. 6 Abs. 1 VO 1370/2007) und dem Anhang zur VO 1370/2007 zu erstellen.

Diese Anlage regelt das auf die Berechnung anzuwendende Schema, den kalkulatorischen Zuschlag nach Ziff. 6 Anhang VO 1370/2007 sowie Einzelheiten zur Feststellung der Positionen der beihilfenrechtlichen Abrechnung.

Die Stadt kann der MVG durch die umfassend beauftragte Stadtwerke Marburg Consult Muster vorgeben, die für die Abrechnung zu verwenden sind.

2. Vorgehensweise bei der Aufstellung der beihilfenrechtlichen Abrechnung

In der beihilfenrechtlichen Abrechnung werden der maximal zulässigen Höhe der Ausgleichsleistungen (Ziff. 14.3 und 24.4 ÖDA) alle empfangenen Ausgleichsleistungen im Sinne des Art. 2 lit. g) VO 1370/2007 gegenübergestellt.

Die beihilfenrechtliche Abrechnung besteht aus drei Schritten:

- **Schritt 1 – Ermittlung des ausgleichsfähigen Betrags**

  Die Summe empfangener Ausgleichsleistungen darf weder den finanziellen Nettoeffekt noch den Soll-Ausgleich übersteigen. Maßgeblich für die maximal zulässige Ausgleichshöhe ist der niedrigere der beiden Beträge (dazu unten 2. Abschnitt und 3. Abschnitt).

- **Schritt 2 – Aufstellung aller empfangenen Ausgleichsleistungen**

  In der beihilfenrechtlichen Abrechnung sind alle empfangenen Ausgleichsleistungen im Sinne des Art. 2 lit. g) VO 1370/2007 auszuweisen (dazu unten 4. Abschnitt).

- **Schritt 3 – Überkompensationskontrolle / Nebenrechnung**

Im letzten Schritt ist zu prüfen, ob eine Überzahlung oder eine Überkompensation vorliegt. Dazu wird die Summe der empfangenen Ausgleichsleistungen dem ausgleichsfähigen Betrag gegenübergestellt. Eventuelle Abweichungen werden zunächst im Rahmen einer Nebenrechnung behandelt (dazu unten 5. Abschnitt). Nach Anwendung der Nebenrechnung verbleibende Saldobeträge zugunsten der Stadt sind als Überkompensation/Überzahlung gemäß Ziff. 24.6 ÖDA zurückzuführen.

3. Gesamtabrechnung

Die MVG fasst die dargestellten Berechnungsschritte in einem Überblicksblatt zusammen (vgl. Datenblatt "Anlage_3_Ziff_3"), das Teil des Excel-basierten Abrechnungstools ist, welches die dargestellten Berechnungsschritte abbildet.

4. Begriffe

Die Begriffe „Kosten“ und „Einnahmen“ sind übergreifend im Sinne der VO 1370/2007 und des Anhangs zu verstehen. Gemäß Ziff. 4 des Anhangs zur VO 1370/2007 sind Kosten und Einnahmen in Übereinstimmung mit den geltenden Rechnungslegungsvorschriften zu berechnen (Ziff. 24.3 ÖDA). Die Berechnung erfolgt daher zunächst auf der Grundlage der handelsrechtlichen Werte. Im Einzelfall kann aber aus beihilfenrechtlichen Gründen eine Abweichung gerechtfertigt sein. Diese ist in der Abrechnung nach Maßgabe dieser Anlage transparent auszuweisen und zu begründen.

Soweit nachstehend von „Aufwendungen“ und „Erträgen“ gesprochen wird, handelt es sich ebenfalls um „Kosten“ und „Einnahmen“ im Sinne der VO 1370/2007 und des Anhangs. Die Begriffsverwendung verdeutlicht, dass diese Positionen unmittelbar aus dem Jahresabschluss zu entnehmen sind.

2. Abschnitt: Berechnung des Soll-Ausgleichs

5. Ausgleichsfähiger Betrag

Die Höhe der zulässigen Ausgleichsleistungen ist doppelt begrenzt durch den Soll-Ausgleich einerseits und den finanziellen Nettoeffekt andererseits. Der maximal zulässige Betrag ergibt sich daher aus dem kleineren der beiden Beträge (ausgleichsfähiger Betrag).

6. Überblick Berechnung Soll-Ausgleich

6.1. Für die Berechnung des Soll-Ausgleichs werden zunächst gemäß Ziff. 7 die Soll-Kosten ermittelt. Der solchermaßen ermittelte Betrag wird in den Fällen der Ziff. 8 und 9 rechnerisch korrigiert. Abzusetzen sind Erlöse und Effekte nach Ziff. 3 Anhang zur VO 1370/2007, die als Durchlaufposten zu behandeln sind (Ziff. 10). Hinzu kommt der kalkulatorische Zuschlag (Ziff. 11). Das Ergebnis ist der Soll-Ausgleich.

6.2. Die MVG stellt den voraussichtlichen Soll-Ausgleich in ihrem Wirtschaftsplan dar. Sofern eine Überschreitung des Soll-Ausgleichs durch den voraussichtlichen finanziellen Nettoeffekt absehbar ist, werden auch die gegensteuernden Maßnahmen dargestellt.

6.3. Der Soll-Ausgleich ergibt sich aus folgender Berechnung:

	Soll-Kosten für das betreffende Abrechnungsjahr im betreffenden Ausgleichszeitraum (Ziff. 7.3)
+/-	Veränderungen der Soll-Kosten bei Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Ziff. 7.4 und 7.5)
+/-	Veränderung der Soll-Kosten bei strukturellen Änderungen (Ziff. 7.10)
+	Risikopuffer für Kalkulationsrisiken (3% auf Sollkosten unverändertes Angebot [ohne spitzabgerechnete Kosten und ohne Kapitalkosten])
=	Angepasste Soll-Kosten für das Abrechnungsjahr
+	Bonus aus Vorjahr (NUR Anteil für Verwendung im Folgejahr für nicht parametrisierten Aufwand; Ziff. 21)
+	Aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen (Ziff. 9.3)
+	Unvorhersehbare Kosten (Ziff. 8.2)
+/-	Korrektur bei aperiodischen Effekten (Ziff. 8.3)
-	Kürzung bei mangelhafter Leistung (Ziff. 23 ÖDA)
-	Einnahmen insgesamt (Ziff. 10)

-	Effekte nach VO 1370 Anhang Ziff. 3 (Ziff. 15)
=	Soll-Ausgleich ohne angemessenen Gewinn für das Abrechnungsjahr
+	Kalkulatorischer Zuschlag (Basiszuschlag gemäß Ziff. 17.2)
=	**Soll-Ausgleich** für das Abrechnungsjahr

7. Soll-Kosten

7.1. Für die Berechnung des Soll-Ausgleichs werden die Ausgleichsparameter angewendet.

7.2. Die den Ausgleichsparametern zugrundeliegende Risikoverteilung ist im Anhang 3.3 dokumentiert.

7.3. Bei unveränderter Leistung berechnen sich die Soll-Kosten wie folgt:

	Kostenblöcke (KB)	
	KB 1: variabler Betrag für Fahrplanangebot gemäß Anlage 1 (Abrechnung über vorab kalkulierte Kostensätze KS 1-3 mal Soll-Mengen [Kilometer, Anzahl Busse, Stunden] in einem Kalenderjahr, so dass Betrag jährlich schwanken kann; unterliegt der Fortschreibung nach Ziff. 7.7)	**9.710.588 €**
+	KB 2: Kosten AST-Verkehre (Abrechnung über vorab kalkulierten Kostensatz KS 4 multipliziert mit der abgerufenen Menge (Ist-Menge) an Kilometern, Kostensatz unterliegt der Fortschreibung Ziff. 7.7)	**386.666 €**
+	KB 3: fixe Kosten (enthält Dienstplanung, Disposition, Verkehrsleitzentrale, sonstige Verwaltung, Marketing, Vertrieb, Fahrausweisprüfung/erhöhtes Beförderungsentgelt, Gebäude, Streckeninfrastruktur; vorab kalkuliert; Fixkostenblock; unterliegen der Fortschreibung Ziff. 7.7)	**3.891.355 €**
+	KB 4: Nur in einzelnen Jahren auftretende Kosten für einzeln definierte Effekte (vorab kalkuliert, unterliegen der Fortschreibung Ziff. 7.7)	**59.763 €**
=	**Soll-Kosten**	**14.048.372 €**

7.4. Bei Leistungsänderungen erfolgt eine Änderung der Soll-Kosten. Bei Änderungen innerhalb des festgelegten Rahmens von +/-15% der Nutzwagenkilometer wird die Veränderung auf Grundlage vorab kalkulierter Soll-

Kostensätze berechnet, die mit den tatsächlichen Mengenänderungen multipliziert werden:

Kostensätze (KS)	
KS 1 laufleistungsabhängige Kosten (enthält Treibstoffe, laufleistungsabhängige Instandhaltung und entsprechende Kosten der Subunternehmer)	
• Solobus (Diesel)	**0,81 € / Nutzwagenkilometer**
• Gelenkbus (Diesel)	**1,08 € / Nutzwagenkilometer**
• Midi-Bus (Diesel)	**1,55 € / Nutzwagenkilometer**
• Solobus (Gas)	**0,79 € / Nutzwagenkilometer**
• Gelenkbus (Gas)	**1,25 € / Nutzwagenkilometer**
• Midi-Bus (Gas)	**1,03 € / Nutzwagenkilometer**
• Anhänger	**0,15 € / Nutzwagenkilometer**
KS 2a fahrzeugabhängige Kosten (pro in der Verkehrsspitze je Bustyp eingesetztem Fahrzeug; enthält Fahrzeugversicherung, fixe Instandhaltung, Fahrfertigmachen; inkl. Kosten für Reservefahrzeuge und entsprechende Kosten der Subunternehmer)	
• Solobus (Diesel)	**7.230,88 Euro / Fahrzeug**
• Gelenkbus (Diesel)	**9.838,94 Euro / Fahrzeug**
• Midi-Bus (Diesel)	**5.704,82 Euro / Fahrzeug**
• Solobus (Gas)	**7.164,24 Euro / Fahrzeug**
• Gelenkbus (Gas)	**11.023,82 Euro / Fahrzeug**
• Midi-Bus (Gas)	**7.219,57 Euro / Fahrzeug**
• Anhänger	**873,27 Euro / Fahrzeug**
KS 2b fahrzeugabhängige Kosten (pro in der Verkehrsspitze je Bustyp eingesetztem Fahrzeug, das (abgesehen vom Erinnerungswert) noch nicht bilanziell abgeschrieben ist; enthält Abschreibung, Fremdkapitalzinsen; inkl. Kosten für Reservefahrzeuge und entsprechende Kosten der Subunternehmer)	
• Solobus (Diesel)	**25.978,15 Euro / Fahrzeug**
• Gelenkbus (Diesel)	**32.123,01 Euro / Fahrzeug**
• Midi-Bus (Diesel)	**0,00 Euro / Fahrzeug**
• Solobus (Gas)	**18.865,20 Euro / Fahrzeug**
• Gelenkbus (Gas)	**42.992,11 Euro / Fahrzeug**
• Midi-Bus (Gas)	**3.255,41 Euro / Fahrzeug**

• Anhänger	**25.142,41 Euro / Fahrzeug**
KS 3 zeitabhängige Kosten (enthält Personalkosten Fahrer, Dienstkleidung und entsprechende Kosten der Subunternehmer)	
• Mo-Sa, 5 – 22 Uhr	**29,59 € / Fahrplanstunde**
• Mo-Sa, 22 – 5 Uhr	**36,99 € / Fahrplanstunde**
• Sonntag	**44,38 € / Fahrplanstunde**
• Feiertag	**59,18 € / Fahrplanstunde**
KS 4 Kosten AST-Verkehr (enthält direkte Kosten der AST-Verkehre)	
	2,46 € / abgerufenem KM

Die Kostensätze wurden aus der Urkalkulation (Preisstand 2020) durch Zuordnung zu verschiedenen Kostenarten und anschließende Division durch Mengen kalkuliert.

7.5. Bei Leistungsänderungen um mehr als +/-15% der Nutzwagenkilometer gegenüber dem Volumen bei Inkrafttreten findet eine Neuberechnung der Kostensätze statt, ausgehend von der Urkalkulation (Anhang 3.2). Für die Neuberechnung gelten die in Ziff. 8.4 und 20.5 ÖDA genannten Maßstäbe.

7.6. Die Kostenblöcke KB 1-3 und KB 4 sowie die Kostensätze (Ziff. 7.4) werden im Rahmen der Abrechnung jeweils mit Wirkung zum 1.1. des zurückliegenden abzurechnenden Jahres an die eingetretene Kostenentwicklung angepasst. Die Anpassung erfolgt erstmals mit Wirkung zum 1.1.2021. Hierfür werden jeweils auf einzelne Kostenelemente bezogene Preisindizes angewendet (definiert in Ziff. 7.7). Maßgeblich ist der Durchschnittswert der Indizes für das abzurechnende Jahr. Zur Sicherstellung eines Effizienz-Anreizes (Ziff. 19 ÖDA) übernimmt die MVG einen Selbstbehalt von 1% des Betrags, um den die Kostenblöcke KB 1-3 und KB 4 sowie die Kostensätze (Ziff. 7.4) im Rahmen der Indexierung erhöht werden.

7.7. Die Fortschreibung von KB 1-3 und KB 4 findet wie folgt statt:

7.7.1. Es kommen folgende Indizes zur Anwendung:

Kostenart	Index
Personalkosten	Entwicklung Ecklohn des LHO-Tarifvertrages (Ecklohn: Lohngruppe L1, Eingangsstufe), unterjährige Änderungen des Ecklohns werden tagesscharf gewertet
Dieselkosten	Erzeugerpreise (Jahresdurchschnittswert) gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) für "Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher“ (Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2)
Gas	Erzeugerpreise (Jahresdurchschnittswert) gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) für "Erdgas, bei Abgabe an Handel und Gewerbe (auch Wohnungswirtschaft)" (Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2)
Fahrzeugkapitalkosten	Erzeugerpreise (Jahresdurchschnittswert) gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) für "Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken“ (Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2) – *gilt nur für neu beschaffte Fahrzeuge*
Übrige Kosten	Erzeugerpreise (Jahresdurchschnittswert) gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) für den Index "Teile und Zubehör für Kraftwagen“ (Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2)

7.7.2. Die Indizes gehen mit folgendem Gewicht in die Kostensätze ein:

	Gewichtung			
Index für	KB 3	KB 4	KS 3	KS 4
Personalkosten	53%	0%	99%	44%
Diesel-kosten	0%	0%	0%	20%
Gas-kosten	0%	0%	0%	0%
Fahrzeugkapital-kosten	0%	0%	0%	28%
Übrige Kosten	47%	100%	1%	8%

	Gewichtung (Dieselbusse)		
Index für	KS 1	KS 2a	KS 2b
Personalkosten	31%	0%	0%
Diesel-kosten	56%	0%	0%
Fahrzeugkapital-kosten	0%	0%	100%
Übrige Kosten	13%	100%	0%

	Gewichtung (Gasbusse)		
Index für	KS 1	KS 2a	KS 2b
Personalkosten	37%	0%	0%
Gas-kosten	48%	0%	0%
Fahrzeugkapital-kosten	0%-	0%	100%
Übrige Kosten	15%	100%	0%

	Gewichtung (Anhänger)		
Index für	KS 1	KS 2a	KS 2b
Personalkosten	14%	0%	0%
Fahrzeugkapital-kosten	0%	0%	100%
Übrige Kosten	86%	100%	0%

7.7.3. KB 1 wird aufbauend auf den ihm zugrunde liegenden Kostensätzen KS 1-3 fortgeschrieben. Die in KB 1-4 enthaltenen Fahrzeugkapitalkosten werden dabei nur mit 1/16-tel ihres Anteils fortgeschrieben, um die zulässige maximale Fahrzeugnutzungsdauer gemäß Anlage 2 zu reflektieren.

7.8. Die MVG kann einen Austausch der in Ziff. 7.7.1 definierten Preisindizes verlangen, wenn diese die reale Entwicklung der Faktorkosten über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren nicht sachgerecht abgebildet haben. Ein solcher Fall liegt vor, wenn der Indexstand nach Ablauf von zwei aufeinander folgenden Jahren um mindestens 2 Punkte hinter dem Stand der realen Faktorkosten (31.12.2020 = 100) zurückbleibt. Voraussetzung ist, dass die Erhöhung der Faktorkosten objektiv nachweisbar ist und nicht auf von der MVG zu vertretenden Entscheidungen beruht. Zu ersetzen ist jeweils der beanstandete Index durch einen nachweisbar genaueren Index, mit Wirkung für die Zukunft. Der neue Index wird mit dem Stand der realen Faktorkosten gestartet.

7.9. Sofern einer der in Ziff. 7.7.1 definierten Preisindizes nicht mehr verfügbar ist, wird er durch einen anderen ersetzt, der dem bisherigen Index wirtschaftlich am nächsten kommt.

7.10. Die Soll-Kosten werden auf Verlangen der MVG mit Wirkung für die Zukunft angepasst, sofern Kostensteigerungen vorliegen, die auf Gründe zurückzuführen sind, für die nach Anhang 3.3 die Stadt das Risiko tragen soll. Die Anpassung beschränkt sich auf den auf diese Gründe zurückzuführenden Effekt.

8. Korrekturposten

8.1. Der nach Ziff. 4 und 7 ermittelte Betrag wird um folgende Posten rechnerisch korrigiert:

- unvorhersehbare Kosten (Ziff. 8.2);
- Periodenverschiebungen (Ziff. 8.3);
- Korrekturposten für nicht erfolgswirksame Ausgleichsleistungen (Ziff. 9).

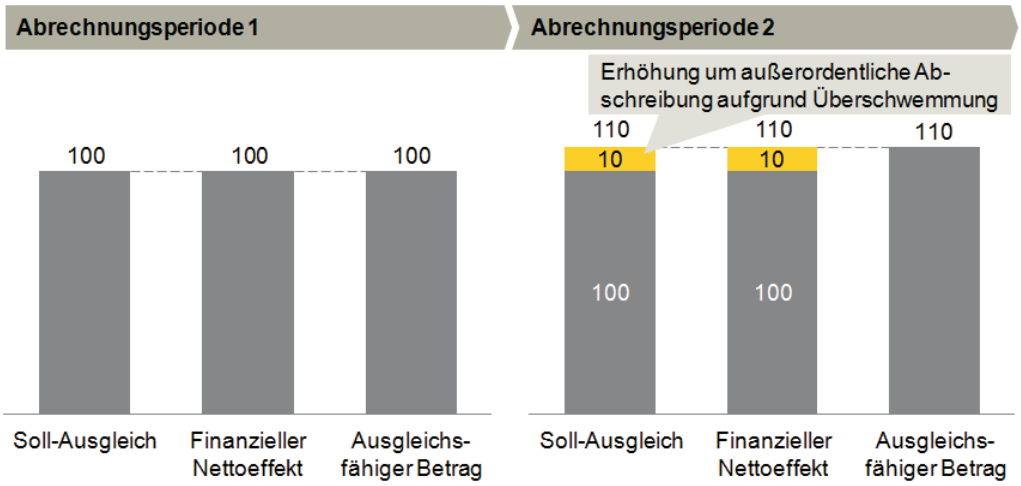


Abbildung 1: *Für unvorhersehbare Kosten ist eine nachträgliche Erhöhung des Soll-Ausgleichs zulässig*

8.2. Die vorstehenden Parameter auf Basis erwarteter Kosten werden ausnahmsweise nachträglich um unterjährig aufgetretene Kostensteigerungen korrigiert, soweit zusätzliche unvorhersehbare Kosten entstanden sind. Unvorhersehbare Kosten können in Situationen anfallen, die von der Geschäftsführung in keiner Weise beeinflusst werden können, wie z.B. Naturkatastrophen, staatliche Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Mehrwertsteuer. Teuerungsentwicklungen und andere Entwicklungen, für die in Anhang 3.3 das Risiko eindeutig der MVG zugewiesen ist, gehören nicht zu den unvorhersehbaren Kosten. Eine Korrektur erfolgt nur in dem Umfang, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht erhalten bleibt. Zusätzlich wird auch die Anpassung dadurch begrenzt, dass der Ausgleich nicht höher als der finanzielle Nettoeffekt ausfällt.

8.3. Eine Korrektur erfolgt ferner bei aperiodischen Effekten.

8.3.1. Aperiodische Effekte sind Aufwendungen oder Erträge, die im Soll-Ausgleich für eine bestimmte Abrechnungsperiode einkalkuliert sind, die im Ist (finanzieller Nettoeffekt) aber in einer anderen als dieser Abrechnungsperiode anfallen und für die überhaupt keine Rückstellungen oder keine Rückstellungen in voller Höhe des Effekts gebildet werden. Aperiodische Aufwendungen oder Erträge können z.B. dann eintreten, wenn

- sich die Umsetzung von Geschäftsvorfällen (z.B. Tätigen von Investitionen, Veräußerung von nicht mehr benötigtem Anlagevermögen) verzögert,

- Geschäftsvorfälle früher als im Rahmen der Kalkulation des Soll-Ausgleichs eingeplant ausgeführt werden (z.B. weil Fördermittel früher als eingeplant zur Verfügung stehen),
- aufgrund einer Spitzabrechnung, die nach Abschluss einer Abrechnungsperiode durchgeführt wird, Zahlungsströme anfallen, die gemäß dem Verursachungsprinzip einer bereits abgeschlossenen Abrechnungsperiode zuzuordnen sind.

8.3.2. Um wegen der doppelten Begrenzung des Ausgleichs eine nicht sachgerechte Kürzung der Ausgleichsleistung aufgrund aperiodischer Effekte zu verhindern, ist bei Eintreten eines solchen Effekts wie folgt zu verfahren: Der Soll-Ausgleich derjenigen Abrechnungsperiode, in der der Effekt geplant hätte anfallen sollen, ist entsprechend um den Betrag X zu verändern. Spiegelbildlich dazu ist der Soll-Ausgleich derjenigen Abrechnungsperiode, in der der Effekt tatsächlich anfällt, entsprechend um den Betrag X zu verändern. Spiegelbildlich heißt in diesem Zusammenhang, dass wenn der Soll-Ausgleich der einen Periode um den Betrag X vermindert wird, er in der anderen Periode um den Betrag X zu erhöhen ist.

8.3.3. Die Höhe, um die der Soll-Ausgleich jeweils zu verändern ist, ergibt sich aus der ursprünglichen Kalkulation zum Soll-Ausgleich abzüglich eventuell in diesem Zusammenhang gebildeter Rückstellungen. Es ist zu dokumentieren, in welchen Bereichen der Kalkulation des Soll-Ausgleichs (z.B. konkrete Kostenstelle, Kostenart) der entsprechende Effekt auftritt und welcher Bereich in welcher Höhe betroffen ist.

8.3.4. Bei der Kalkulation der Höhe des Effekts ist das Mengengerüst im Ist anzusetzen – und nicht etwa das Mengengerüst im Plan. Ebenso sind die vereinbarten Fortschreibungsregeln (z.B. bezüglich Preisniveau, Optimierungsmaßnahmen) in die Kalkulation einzubeziehen.

8.3.5. Das vorstehende Verfahren kann sich auch auf Effekte beziehen, die vor Inkrafttreten dieses ÖDA begründet worden sind oder sich nach Ende dieses ÖDA auswirken. Die MVG weist in der Abrechnung des ersten Jahres des ÖDA alle Effekte transparent aus, die in der Zeit davor begründet worden sind. In der Abrechnung des letzten Jahres weist die MVG transparent die am Stichtag der Beendigung noch offenen Effekte aus, die sich nach Ende des ÖDA auswirken.

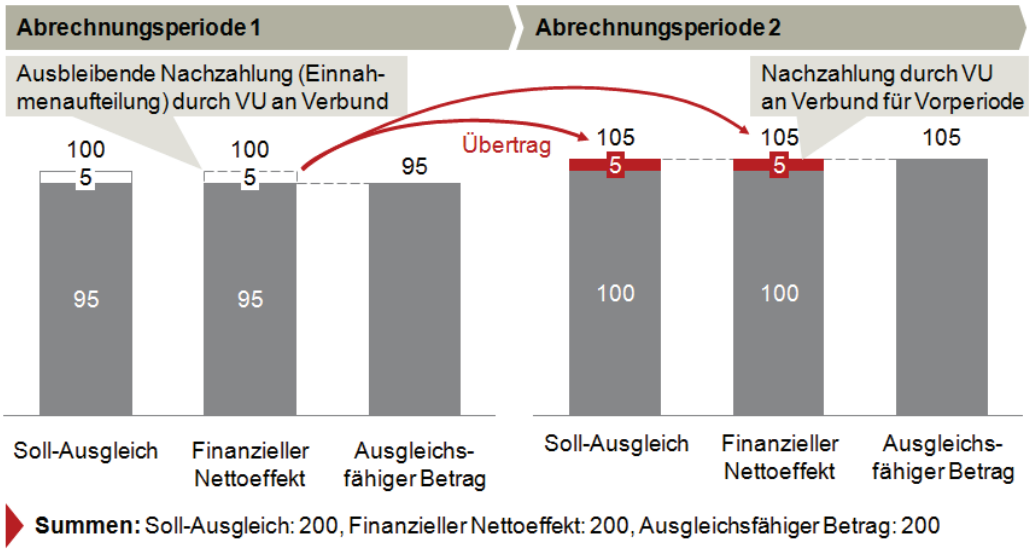


Abbildung 2: *Es kann eine ausgleichsneutrale Periodenverschiebung erfolgen, solange der Gesamtausgleich gleich bleibt*

9. Aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen

9.1. Der Soll-Ausgleich ist verkürzt, soweit er bereits unter Rückgriff auf aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen zustande kam (Beispiel nach diesem Absatz). Zur Sicherstellung eines beihilfenrechtlich konsistenten Soll-Ausgleichs sind den Soll-Kosten ggf. Positionen hinzuzufügen (Ziff. 9.3).

> ***Beispiel für die Wirkung von aufwandsmindernden Ausgleichsleistungen***
>
> *Soll-Kosten* *= 10 Mio. €*
> *Aufwandsmindernde Ausgleichsleistung; Risiko liegt bei Stadt*
> *Investitionszuschüsse für Busse* *= 2 Mio. €*
> *Unter Berücksichtigung der eingesparten Kapitalkosten lägen die Soll-Kosten ohne diese Förderung (bei 10-jähriger Nutzungsdauer) um 0,2 Mio. € höher.*
> *Die Soll-Kosten sind daher in diesen Fällen wie folgt zu verändern:*
> *Soll-Kosten* *= 10 Mio. €*
> *+ Aufwandsmind. Ausgleich* *= 0,2 Mio. €*
> *Soll-Kosten* *= 10,2 Mio. €*

9.2. Für bei Inkrafttreten des ÖDA bestehende aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen, die sich später betragsmäßig nicht mehr ändern können, gilt: Es kann eine Bezifferung unterbleiben, weil auch die ausgleichsfähigen Kosten höher wären, wenn diese Ausgleichsleistungen nicht zur Verfügung stünden. Dieser Effekt ist in den Soll-Kosten einkalkuliert. Auch bei aufwandsmindernden Ausgleichsleistungen in Form impliziter Ausgleichsleistungen unterbleibt eine Bezifferung. Es handelt sich um Ausgleichsleistungen, die mit der Eigenschaft der MVG als Unternehmen der Stadt zusam-

menhängen. Dazu gehören die Kapitalisierung der MVG, der Zugang zu Kreditkonditionen im bisherigen Umfang und bestehende Nutzungsregelungen.

9.3. In den übrigen Fällen gilt:

9.3.1. Soweit aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen in die Soll-Kosten einkalkuliert sind, deren genaue Höhe sich erst später herausstellt, sind die Soll-Kosten um den Soll-Wert der betreffenden Zahlungen zu erhöhen. Im finanziellen Nettoeffekt und bei der Aufstellung der Ausgleichsleistungen sind stets die Ist-Werte anzusetzen.

9.3.2. Kommen nach Inkrafttreten des ÖDA neue, d.h. in den Soll-Kosten weder dem Grunde noch der exakten Höhe nach einkalkulierte, aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen hinzu, sind diese im finanziellen Nettoeffekt und bei der Aufstellung der Ausgleichsleistungen zu erfassen; der Soll-Ausgleich bleibt unverändert.

9.3.3. Maßgeblich für die Bewertung ist Ziff. 19.

10. Einnahmen

Gemäß Ziff. 18 ÖDA trägt die Stadt das Erlösrisiko. Dies gilt für die Fahrgelderlöse und die sonstigen Erlöse. Demzufolge werden alle Erlöse als Durchlaufposten behandelt. Die jeweils tatsächlich erzielten Erlöse (Ist-Werte) kürzen den Soll-Ausgleich und den finanziellen Nettoeffekt in gleicher Weise. Dies gilt ebenfalls für Effekte nach Ziff. 3 Anhang zur VO 1370/2007.

11. Kalkulatorischer Zuschlag

Hinzuzurechnen ist der kalkulatorische Zuschlag in Höhe einer angemessenen Rendite. Anzusetzen ist hier der Basiszuschlag (Ziff. 17).

3. Abschnitt: Berechnung des finanziellen Nettoeffekts

12. Überblick über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts

12.1. Anschließend ist der finanzielle Nettoeffekt nach Maßgabe des Anhangs zur VO 1370/2007 zu berechnen.

12.2. Die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts erfolgt nach Maßgabe des folgenden Schemas:

	Kosten (im Ist der ÖDA-Sparte zuzuordnende Aufwendungen inkl. Beitrag Drittgeschäft zum öDA [gemäß der aus der Handelsbilanz abgeleiteten Trennungsrechnung]), Ziff. 13
-	Einnahmen (tatsächliche Höhe, gemäß der aus der Handelsbilanz abgeleiteten Trennungsrechnung im Ist der ÖDA-Sparte zuzuordnende Erträge; Einnahmen aus den Diensten gemäß ÖDA sowie sonstige Einnahmen), Ziff. 14.1 – 14.3
-	Positive Effekte innerhalb des Netzes (Ziff. 14.4)
-	Netzeffekte gemäß Ziff. 15
+	Zu beziffernde aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen (Korrekturposten gemäß Ziff. 16)
=	Finanzieller Nettoeffekt vor Gewinn für das Abrechnungsjahr
+	Angemessener Gewinn (Basisrendite gemäß Ziff. 17.2)
+	Erfolgsbeteiligung für aktuelles Abrechnungsjahr (gemäß Ziff. 17.3 – 17.5)
=	**Finanzieller Nettoeffekt** für das Abrechnungsjahr

13. Berechnung der Kosten (Aufwendungen)

Kosten sind nach Maßgabe von Ziff. 4 Anhang zur VO 1370/2007 zu berechnen. Vorbehaltlich nachstehender Sonderregelungen sind die handelsrechtlichen Werte heranzuziehen. Zur Ermittlung der Kosten werden die tatsächlichen Aufwendungen für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus dem ÖDA aufgestellt. Sie ergeben sich aus dem Jahresabschluss der MVG und der Abgrenzung in der Trennungsrechnung (Ziff. 26 ÖDA).

14. Einnahmen

14.1. Von dem sich ergebenden Betrag sind die Einnahmen abzusetzen. Einnahmen sind nach Maßgabe von Ziff. 4 Anhang zur VO 1370/2007 zu berechnen. Vorbehaltlich von Sonderregelungen in diesem Anhang sind die handelsrechtlichen Werte (Erträge) heranzuziehen.

14.2. Zunächst sind die tatsächlich erzielten Fahrgelderlöse abzusetzen. Maßgeblich sind die Einnahmen, die der MVG aufgrund der im RMV geltenden Verträge zugeschieden werden.

14.3. Abzusetzen sind ferner alle sonstigen Erträge. Hierbei handelt es sich um alle Erträge, die in der Trennungsrechnung dem ÖDA zuzurechnen sind und die durch keine andere in den beiden vorstehenden Absätzen genannte Gruppe erfasst sind.

14.4. Abzusetzen sind ferner alle positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrieben wird (Ziff. 2 Anhang zur VO 1370). Hierbei handelt es sich um den Spartengewinn der anderen Geschäfte zum ÖDA, der in der Trennungsrechnung ausgewiesen wird.

14.5. Ausgleichsleistungen, die ertragswirksam gewährt werden, sind nicht als Einnahmen anzusetzen. Sie werden ausschließlich bei den Ausgleichsleistungen erfasst (Ziff. 18). Dazu gehören u.a. gesetzliche Ausgleichszahlungen nach § 228 SGB IX sowie Ausgleichsleistungen aufgrund einer allgemeinen Vorschrift.

15. Externe Netzeffekte (Ziff. 3 Anhang VO 1370/2007)

Abzusetzen sind ferner alle Netzeffekte im Sinne von Ziff. 3 Anhang VO 1370/2007. Die Stadt stellt nach eingehender Prüfung fest, dass derartige Netzeffekte im Fall der MVG nicht gegeben sind. Die MVG erbringt keine anderen Beförderungstätigkeiten, auf die sich aus dem ÖDA heraus positive Netzeffekte ergeben könnten. Die externen Netzeffekte werden daher mit „0“ angesetzt. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine andere Beurteilung geboten sein, werden Stadt und MVG gemeinsam den anzusetzenden Betrag ermitteln.

16. Korrektur des finanziellen Nettoeffekts um zu beziffernde aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen

16.1. Bei aufwandsmindernden Ausgleichsleistungen (Ziff. 19) ist der finanzielle Nettoeffekt rechnerisch um den Betrag der ersparten Aufwendungen zu erhöhen. Die Bewertung erfolgt gemäß Ziff. 19.2.

16.2. Bleiben die Soll-Kosten nach Ziff. 9.3.2 unverändert, wird der entsprechende Korrekturposten nur auf der Seite des finanziellen Nettoeffekts berücksichtigt.

16.3. Eine Korrektur des finanziellen Nettoeffekts erfolgt nur in den Fällen der Ziff. 19.3.

17. Kalkulatorischer Zuschlag / Anreizregelung

17.1. Der kalkulatorische Zuschlag in Höhe einer angemessenen Rendite ist gemäß Ziff. 7 Anhang zur VO 1370/2007 erfolgsabhängig ausgestaltet. Gewährt wird stets ein Basiszuschlag gemäß Ziff. 17.2. Der kalkulatorische Zu-

schlag steigt, wenn die MVG Bonusbeträge aus dem Kostensenkungsanreiz (Ziff. 17.4) erzielen. Diese Bonusbeträge werden jedoch gekappt, wenn in der Folge die Kappungsgrenze des maximalen kalkulatorischen Zuschlags (Ziff. 17.3) überschritten werden würde.

17.2. Basiszuschlag: Hinzuzurechnen ist der kalkulatorische Zuschlag nach Ziff. 6 Anhang zur VO 1370. Der kalkulatorische Zuschlag wird als Umsatzrendite errechnet. Unter Berücksichtigung marktüblicher Renditen und des Risikopuffers (vgl. Ziff. 6.3) wird eine Rendite in Höhe von 0,75% auf die Sollkosten (ohne Risikopuffer) angesetzt. Die für die Bestimmung des kalkulatorischen Zuschlags relevanten Sollkosten ergeben sich aus den Ziffern 7.3, 7.4, 7.6 und 7.7.. Sollten sich die der Berechnung zugrunde gelegten Faktoren erheblich ändern, ist der zulässige kalkulatorische Zuschlag durch die Stadt neu festzusetzen.

17.3. Der Basiszuschlag wird erfolgsabhängig um das nachstehend geregelte Anreizelement erhöht. Hierbei ist jedoch die Kappungsgrenze zu beachten. Der sich in der Addition von Basiszuschlag und Anreizelement ergebende Zuschlag darf das 1,5-fache des Basiszuschlags nicht übersteigen.

17.4. Gemäß Ziff. 19 ÖDA wird der MVG ein Kostensenkungsanreiz gesetzt. Eine Einsparung ist erreicht, wenn die Ist-Kosten unter den für das Abrechnungsjahr maßgeblichen Soll-Kosten (d.h. Soll-Kosten gemäß Ziff. 6.3, ohne spitzabgerechnete Soll-Kosten und ohne Risikopuffer für Kalkulationsrisiken) liegen; in Höhe der Differenz liegt eine Einsparung vor. Zur Sicherstellung des Anreizes wird der finanzielle Nettoeffekt rechnerisch zugunsten der MVG um 50% der Einsparungen erhöht. Dieser Bonus wird nur gewährt, wenn die MVG die Qualität der Verkehrsbedienung aufrechterhalten. Gleichbleibende Qualität ist dann gegeben, wenn die Pünktlichkeit im Abrechnungsjahr im Durchschnitt den Zielwert von 75% erreicht oder überschritten hat.

17.5. Sofern die MVG einen erfolgsabhängigen Aufschlag auf den Basiszuschlag (Ziff. 17.3) erreicht haben, kann die MVG diesen Betrag entweder im folgenden Abrechnungsjahr zur Deckung eines nicht parametrisierten Aufwands verwenden oder auf dem virtuellen Verrechnungskonto verbuchen. Eine Aufteilung des Betrags auf diese beiden Optionen ist möglich. Die gewählte Aufteilung ist zu dokumentieren.

4. Abschnitt: Aufstellung empfangener Ausgleichsleistungen

18. Abrechnung empfangener Ausgleichsleistungen

18.1. In der beihilfenrechtlichen Abrechnung sind alle empfangenen Ausgleichsleistungen im Sinne des Art. 2 lit. g) VO 1370/2007 auszuweisen. Dazu gehören insbesondere

18.1.1. Übernahme des Verlustes der MVG durch das Gesamtunternehmen Stadtwerke Marburg;

18.1.2. Weitere Ausgleichsleistungen, die direkt bei der MVG gebucht werden,

- Fördermittel;
- vergünstigte Kreditkonditionen;
- Kommunalbürgschaften;
- derzeit gesetzliche Ausgleichszahlungen nach §§ 228 ff. SGB IX;
- jeder weitere Vorteil im Sinne des Art. 2 lit. g) VO 1370/2007.

18.2. Nicht als Ertrag gebuchte Ausgleichsleistungen werden gemäß Ziff. 9 bewertet.

19. Bewertung aufwandsmindernder Ausgleichsleistungen

19.1. Soweit der finanzielle Nettoeffekt deshalb niedriger ausgefallen ist, als es den normalerweise anfallenden Kosten entsprechen würde, weil aufwandsmindernde Ausgleichsleistungen zur Verfügung stehen (Investitionszuschüsse, vergünstigte Darlehen, Bürgschaften, Kapitalzuschüsse etc.), so sind die ersparten Aufwendungen als Ausgleichsleistung zu erfassen.

19.2. Maßgeblich für die periodengerechte Zuordnung der vorstehenden Ausgleichsleistungen ist der handelsrechtliche Ansatz (die einem Abrechnungsjahr pro rata temporis zuzuordnenden ersparten Aufwendungen, bei Investitionen insbesondere für AfA und Zins).

19.3. Eine Bezifferung aufwandsmindernder Ausgleichsleistungen erfolgt in den Fällen der Ziff. 9.3. Eine Bezifferung des Werts von aufwandsmindernden Ausgleichsleistungen, die unter Ziff. 9.2 fallen, unterbleibt im Hinblick darauf, dass gleichzeitig auch die ausgleichsfähigen Kosten höher wären, wenn diese Ausgleichsleistungen nicht zur Verfügung stünden.

5. Abschnitt: Überkompensationskontrolle / beihilfenrechtliche Nebenrechnung

20. Grundsätze

20.1. Die empfangenen Ausgleichsleistungen dürfen den ausgleichsfähigen Betrag nicht übersteigen. Übersteigt die Summe der an die MVG geleisteten Ausgleichsleistungen den finanziellen Nettoeffekt, so liegt eine Überkompensation vor. Übersteigt die Summe der an die MVG geleisteten Ausgleichsleistungen den Soll-Ausgleich ohne jedoch den finanziellen Nettoeffekt zu übersteigen, so liegt eine Überzahlung vor.

20.2. Zur Ermittlung einer Überkompensation/Überzahlung sind die empfangenen Ausgleichsleistungen dem ausgleichsfähigen Betrag gegenüberzustellen. Eventuelle Abweichungen werden zunächst im Rahmen der Nebenrechnung behandelt (Ziff. 21). Nach Anwendung der Nebenrechnung verbleibende Saldobeträge zugunsten der Stadt sind als Überkompensation/Überzahlung zurückzuführen (Ziff. 22).

21. Beihilfenrechtliche Nebenrechnung

21.1. Die MVG darf sich Überschüsse in der beihilfenrechtlichen Abrechnung[1] zum Ausgleich zukünftiger Ergebnisrisiken anrechnen. Durch dieses Verfahren soll die MVG beihilfenrechtlich so gestellt werden, dass sie sich in einer Periode erzielte Unterschreitungen des ausgleichsfähigen Betrags in der nächsten Periode anrechnen lassen kann. Mittels der Nebenrechnung wird zugleich sichergestellt, dass die beihilfenrechtlichen Anforderungen an die Gewährung von Ausgleichsleistungen über die Gesamtlaufzeit des ÖDA eingehalten werden. Erhält die MVG einen Bonus nach Ziff. 17.4, so kann dieser nur entweder im folgenden Abrechnungsjahr zur Deckung eines nicht parametrisierten Aufwands gewährt werden oder in die Nebenrechnung eingehen; eine Aufsplittung bleibt möglich.

21.2. Die Verrechnung erfolgt in einer beihilfenrechtlichen Nebenrechnung. Deren Ergebnis ist der jeweilige Saldo der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung zum Ende des Abrechnungsjahres.

---

[1] Ein derartiger Überschuss entsteht, wenn die MVG weniger Ausgleichsleistungen erhalten hat als nach dem ÖDA als ausgleichsfähiger Betrag ausgewiesen wird. Dies rechtfertigt es, den in einem Jahr „zu niedrig“ ausgefallenen Ausgleichsbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

21.3. Die Nebenrechnung wird für rollierende Dreijahresperioden aufgestellt, d.h. am Ende von Abrechnungsjahr n+2 noch bestehende Guthaben aus Abrechnungsjahr n entfallen im Jahr n+3.

21.4. Weist die beihilfenrechtliche Abrechnung vor Anwendung der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung ein negatives Ergebnis aus, so liegt noch keine Überkompensation/Überzahlung vor. Vielmehr sind derartige negative Ergebnisse zunächst von einem noch bestehenden Guthaben aus dem Abrechnungsjahr n-2 und, falls dieses nicht zur Kompensation ausreichend ist, von einem noch bestehenden Guthaben aus dem Abrechnungsjahr n-1 der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung zu Beginn des Abrechnungsjahres n abzuziehen.

21.5. Verbleibt nach dem Vorgehen nach Nr. 21.4 ein Guthaben aus dem Abrechnungsjahr n-1, so ist dieses unter Berücksichtigung von Ziff. 21.3 auf zukünftige Abrechnungsjahre zu übertragen.

21.6. Verbleibt nach dem Vorgehen nach Nr. 21.4 ein Negativsaldo, so ist dieser auf das folgende Geschäftsjahr zu übertragen, wenn objektiv zu erwarten ist, dass innerhalb der folgenden zwei Abrechnungsjahre eine Rückkehr zu einem Positivsaldo erfolgt. Die MVG hat die Voraussetzungen des vorstehenden Satzes in geeigneter Form nachzuweisen. Eine nach Ziff. 22 rückabzuwickelnde Überzahlung bzw. Überkompensation liegt in diesem Fall nicht vor. Der Negativsaldo aus dem Abrechnungsjahr ist von einem positiven Ergebnis der beihilfenrechtlichen Abrechnung vor Anwendung der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung im Abrechnungsjahr n+1 und, falls dieses nicht zur Kompensation ausreichend ist, von einem positiven Ergebnis der beihilfenrechtlichen Abrechnung vor Anwendung der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung im Abrechnungsjahr n+2 abzuziehen. Sollte auch ein positives Ergebnis der beihilfenrechtlichen Abrechnung vor Anwendung der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung im Abrechnungsjahr n+2 nicht ausreichen, um den Negativsaldo aus dem Abrechnungsjahr n zu begleichen, so liegt im Abrechnungsjahr n+2 eine nach Ziff. 22 rückabzuwickelnde Überzahlung bzw. Überkompensation vor. Nach Verrechnung mit dem Negativsaldo aus Abrechnungsjahr n in den Abrechnungsjahren n+1 und n+2 verbleibende Guthaben der beihilfenrechtlichen Nebenrechnung sind unter Berücksichtigung von Ziff. 21.3 auf zukünftige Abrechnungsjahre zu übertragen.

21.7. Ebenso ist ein Guthaben aus dem Abrechnungsjahr n unter Berücksichtigung von Ziff. 21.3 auf zukünftige Abrechnungsjahre zu übertragen.

22. Feststellung einer eventuellen Überkompensation bzw. Überzahlung

Verbleibt nach Anwendung der Nebenrechnung ein Saldobetrag zugunsten der Stadt, liegt eine Überkompensation/Überzahlung vor. Ein entsprechender Betrag ist gemäß Ziff. 24.6 ÖDA zurückzuführen.

Anhänge 3.1 – 3.3

Anlage 3, Anhang 3
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Universitätsstadt Marburg und MVG mbH

Den Ausgleichsparametern zugrunde liegende Risikoverteilung (Risikomatrix)

	Zuordnung Verantwortung		ggf. unter Mitwirkung		
	Betreiber	Aufgaben-träger	ATO	SWMR	Bemerkungen
Kalkulation Ausgangswerte der Parameter (inkl. Erfüllung definierter Standards)					
Personal	x				
Energie	x			(x)	
Material	x			(x)	
Kapitalkosten	x			(x)	
Sonstige Kosten	x				
Steuern/Abgaben	x			(x)	
Erträge		x			
Veränderung der Faktor- bzw. Einkaufskosten					
Personal	(x)	(x)			Indexierung anhand LHO
Energie	(x)	(x)			mit Indexierung
Material	(x)	(x)			mit Indexierung
Kapitalkosten	(x)	(x)			mit Indexierung (nur für neu beschaffte Busse)
Sonstige Kosten	(x)	(x)			mit Indexierung
Ertrag (Veränderung)					
Tarifhöhe/Tarifergiebigkeit (Jedermann-Verkehre)		x			
Tarifhöhe/Tarifergiebigkeit (Schüler-Verkehre)		x			
Marktausschöpfung (Jedermann-Verkehre)		x			
Marktausschöpfung (Schüler-Verkehre)		x			
Bestellung besonderer Fahrgasttarife		x			
Sonstige Erlöse (z.B. Buswerbung)		x		(x)	
Periodenverschiebungen (z.B. wegen EAV- Abrechnung)		x			
gesetzliche Ausgleichszahlungen (Ausgangsniveau und Veränderung)					
Zuschüsse (§ 45a)		x			
Zuschüsse (§ 148 SGB)		x			
Zuschüsse (GVFG)		x			
Zuschüsse (sonstige)		x			
Ursachen für Kostenrisiken					
Zu- und Abbestellungen von Fahrten		x			
Netzausweitungen- und veränderungen		x			
Großveranstaltungen		x			
Umleitungen und Straßensperrungen		x			wenn Auswirkungen außerhalb definierter Bandbreite liegt
Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für mit Bus befahrene Straße		x			
Einschränkungen der LSA- Bevorrechtigung		x			
Neue Vorgaben des AT für Qualitätsstandards, Antriebstechnologien etc.		x			
Bloße Periodenverschiebungen		x			keine Erhöhung des Ausgleichs während der ÖDA-Laufzeit
Altersteilzeit (bestehend)	x				
Altersteilzeit (neu)	x				
Versicherte Schäden aus Vandalismus, Unfall	x				
Nicht versicherte Schäden aus Vandalismus	x				
Gebäudesanierung (Aufwand)	x			x	
Gebäude (Ersatzinvestitionen)	x			x	
neue zwingende technische Standards (Komfort, Sicherheit, Umweltschutz)		x			noch nicht zu Beginn des ÖDA definierte Standards
Gesetzesänderungen		x			
Steuer-/Abgabenänderungen		x			
Restrukturierungsdelta	x				
Versorgungsaltlasten	x				
Ressourcenverfügbarkeit und Leistungsfähigkeit	x				
nach Beginn des ÖDA vorgegebene Sozialstandards bzw. arbeitsentgeltbezogene Anforderungen		x			
vor Beginn des ÖDA vorgegebene Sozialstandards	x				

Den Ausgleichsparametern zugrunde liegende Risikoverteilung (Risikomatrix)

	Zuordnung Verantwortung		ggf. unter Mitwirkung		
	Betreiber	Aufgaben-träger	ATO	SWMR	Bemerkungen
Veränderung der Produktivität (bei unveränderter Leistung)					
Dienstplanwirkungsgrad	x		x		
Fahrplanwirkungsgrad	x		x		
Umlaufgeschwindigkeit	x		x		
Reservequote	x			(x)	
Leerkilometer	x		x		Umlaufplanung beim Betreiber
Sonstige Produktivitäten	x				
Sprungfixe Kosten je Leistungseinheit	x				
Krankenstand, Abfindungen, Dauerkranke	x				
laufende Ausbildung, die im Rahmen des Bedarfs des Betreibers liegen	x				
Veränderung der Primärkosten der MVG nach Funktionen (bei unveränderter Leistung)					
Fahrdienst	x				
Werkstatt	x				
Fahrfertigmachen	x				
Fahrzeugkapitalkosten	x				
Betriebliche Verwaltung	x				
Klassicher Overhead	x				
Vertrieb	x			(x)	inkl. Verkaufssysteme; inkl. FAP/EBE; falls ganztägiger Vordereinstieg bekommt Betreiber nachgewiesene wirtschaftliche Effekte ausgeglichen
FAP/EBE	x				
Marketing	x				
Streckeninfrastruktur	x				
Gebäude	x				

Anlage 4

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Universitätsstadt Marburg und MVG mbH

Definition der Reichweite des ausschließlichen Rechts (vgl. Ziff. 21 des öDA)

Ausschließliches Recht

1.1. Die Stadt gewährt der MVG auf der Grundlage von § 8a Abs. 8 PBefG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 und Art. 2 lit. f) VO (EG) Nr. 1370/2007 für die gesamte Dauer des öDA ein ausschließliches Recht zum Schutz der Verkehrsdienste, die Gegenstand des ÖDA sind nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen. Die Gewährung erfolgt durch Bescheid der Stadt aufgrund dieses öDA.

1.2. Das ausschließliche Recht schützt innerhalb seines in Ziff. 1.5 definierten räumlichen und zeitlichen Geltungsbereichs Verkehrsdienste jeglicher Art, bei denen es sich um öffentlichen Personennahverkehr i.S.v. § 8 Abs. 1 und 2 PBefG handelt - unabhängig von der Ausgestaltung der Bedienungsform im Einzelnen (insbesondere Linienverkehr im Sinne von §§ 42, 43 PBefG und flexible Bedienformen ggf. auch im Sinne von § 46 i.V.m. § 2 Abs. 6 oder Abs. 7 PBefG).

1.3. Vom Schutz des ausschließlichen Rechts umfasst sind auch alle über das Änderungsmanagement des öDA nachträglich in diesen einbezogene bzw. neu hinzukommende Verkehrsdienste.

1.4. Soweit Gegenstand des öDA auch abgehende Linienabschnitte sind, steht das ausschließliche Recht unter der Bedingung, dass die jeweils betroffene zuständige Behörde diesem zustimmt.

1.5. Das ausschließliche Recht gewährt gegenüber hinzutretenden Verkehren ein Abwehrrecht i.S.d. § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG innerhalb seines wie folgt definierten räumlichen und zeitlichen Geltungsbereichs:

1.5.1. Der räumliche Geltungsbereich umfasst bei einem linienförmigen Verkehr einen Korridor von 500 Metern beidseits des Linienkorridors, der durch die dem öDA entsprechende Lage der Haltestellen unter Berücksichtigung sämtlicher verkehrlich sachgerechter Verläufe (mögliche Fahrtstrecken) bestimmt ist. Der hinzutretende Verkehr berührt dann den räumlichen Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts, wenn er mehr als zwei der von den geschützten Verkehren bedienten Haltestellen (vorhandene Haltestellen) in derselben Fahrtrichtung jeweils für Ein- und Aussteiger bedient wie einer der geschützten Verkehre (unabhängig davon, ob die geschützten Verkehre diese Haltestellen mit einer direkten Verbindung oder mit einer Umsteigeverbindung bedienen). Satz 2 gilt auch für den Fall, dass für den hinzutre-

tenden Verkehr innerhalb eines Haltestellen-Einzugsbereichs von 300 Metern rund um die vorhandenen Haltestellen eingerichtet werden sollen. Bei nicht-linienförmigen Bedienformen erstreckt sich der räumliche Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts auf das Bedienungsgebiet, das durch die genehmigungsrechtlich zugelassenen Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten abgedeckt ist. Im Fall nicht-linienförmiger Bedienformen berührt der hinzutretende Verkehr dann den räumlichen Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts, wenn er Fahrten anbietet, bei denen sowohl Start- als auch Zielpunkt innerhalb des Bedienungsgebiets liegen.

1.5.2. Der zeitliche Geltungsbereich umfasst einen Korridor von 30 Minuten vor bzw. nach der nachfolgenden bzw. vorausgehenden Fahrt des geschützten Verkehrs.

1.6. Einschränkung: Nicht ausgeschlossen sind Verkehre, die zwar in den Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts fallen, das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehrsdienste aber nur unerheblich beeinträchtigen.

1.6.1. In folgenden Fällen wird vermutet, dass der hinzutretende Verkehr das Fahrgastpotenzial nur unerheblich beeinträchtigt:

- Der hinzutretende Verkehr ist von der Stadt bestellt oder mit ihrem Einvernehmen eigenwirtschaftlich zustande gekommen.
- Beim hinzutretenden Verkehr handelt es sich um Verkehrsleistungen, die in die Aufgabenverantwortung anderer Aufgabenträger fallen und mit Zustimmung der Stadt zustande gekommen sind, wie insbesondere in das Stadtgebiet einbrechende Linienverkehre des straßengebundenen ÖPNV (v.a. Regionalverkehre) oder Schienenpersonennahverkehr.
- Beim hinzutretenden Verkehr handelt es sich um Fernverkehre nach § 42a PBefG oder um Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.
- Der hinzutretende Verkehr dient ausschließlich touristischen Zwecken, wie z.B. Stadtrundfahrten, die als Linienverkehre mit Bussen nach § 2 Abs. 1 Nr. 3, § 42 PBefG genehmigt sind.

1.6.2. In allen anderen Fällen prüft die Stadt auf schriftlichen Antrag des Anbieters, ob ein in den Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts fallender hinzutretender Verkehr das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre mehr als nur unerheblich beeinträchtigt. Die Stadt kann solchen Verkehren im Einzelfall zustimmen. Dem Antrag sind mindestens Unterlagen im Sinne von § 12 PBefG beizufügen; die Stadt kann weitergehende Informationen insbesondere bezüglich der möglichen Auswirkungen auf das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre verlangen. Die Erteilung der Zustimmung liegt im Ermessen der Stadt.

Sie kann ihre Zustimmung vom Abschluss einer Vereinbarung abhängig machen, die darauf gerichtet ist, den hinzutretenden Verkehr auf die geschützten Verkehre abzustimmen oder ihn tariflich zu integrieren, nachteilige Auswirkungen auf die geschützten Verkehre zu begrenzen, die Zuverlässigkeit, Zugänglichkeit und Qualität der hinzutretenden Verkehre zu sichern oder anderweitige öffentliche Interessen vor nachteiligen Auswirkungen des hinzutretenden Verkehrs zu schützen. Erteilt die Stadt ihre Zustimmung, greift der Versagungsgrund des § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG nicht und hat die MVG die Genehmigung des Verkehrs zu dulden.

1.7. Die MVG hat Bestellungen durch die Stadt zu tolerieren.

Anlage 5

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Universitätsstadt Marburg und MVG mbH

Berichtswesen

1. Jahresbericht

Die MVG stellt jährlich für die Universitätsstadt Marburg einen an die SWMC zu erstattenden Bericht mit den folgenden Inhalten zusammen:

- **Nutzwagenkilometer**
  Nutzwagenkilometer sind alle im Verantwortungsbereich des öffentlichen Dienstleistungsauftrags liegenden Verkehrsleistungen der MVG, differenziert nach Linien, werden tabellarisch dargestellt (s. Tabellenbeispiel Anlage 5.1).

- **Fahrgastzahlen**:
  Fahrgastzahlen werden errechnet auf Basis der verkauften Fahrscheine und der zugeschiedenen Fahrscheine. Sie sollen differenziert nach den Fahrscheingattungen (Einzelfahrschein, Tageskarte, Wochenkarte, Monatskarte, Jahreskarte, Schülerticket, Semesterticket und Job-/Landesbedienstetenticket, etc.) tabellarisch dargestellt werden (s. Tabellenbeispiel Anlage 5.2).

- **Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis**
  Die auf Basis der durchgeführten Fahrscheinkontrollen ermittelte Schwarzfahrerquote (in % und absolut) wird im Monatsgang dargestellt (s. Tabellenbeispiel Anlage 5.3)

- **Fahrzeuge nach Gattungen zum Stichtag**
  Der von der MVG genutzte Fahrzeugbestand wird nach Fahrzeuggattung (Anhängerzug, Gelenkomnibus, Solo-Bus, Midibus, Kleinbus), differenziert nach Antriebsart und Alter dargestellt (s. Tabellenbeispiel Anlage 5.4).

2. Monatsberichte

Zum Nachweis der Pünktlichkeitsquote erfasst die MVG getrennt nach Linien und pro Tag für alle gemäß Anlage 1 zu erbringenden Fahrten die Pünktlichkeit an den Messpunkten (s. Tabellenbeispiel Anlage 5.5).
Das Verhältnis der pünktlichen Fahrten zu allen Fahrten ergibt die Pünktlichkeitsquote.
Die MVG berichtet die Pünktlichkeitsquote monatlich der SWMC.
Auf Verlangen der SWMC hat die MVG auch die zugrunde liegenden Rohdaten zur Verfügung zu stellen.

Zum Nachweis der Fahrzeugverfügbarkeit erfasst die MVG getrennt nach Fahrzeugtypen (gemäß Anlage 3 zum öDA) und pro Tag die Anzahl der ihr in der Verkehrsspitze zur Verfügung stehenden Fahrzeuge sowie die Anzahl der Fahrzeuge, die die MVG zur Erbringung der Fahrten gemäß Anlage 1 in der Verkehrsspitze benötigt (s. Tabellenbeispiel Anlage 5.6).
Die MVG berichtet monatlich der SWMC und der SWMR.

Diese Berichte sind maßgeblich für die in Anlage 1 bzw. Anlage 3 beschriebenen Verfahren, die die Pünktlichkeit bzw. Fahrzeugverfügbarkeit berücksichtigen.

Anlagen 5.1 – 5.6:

Anlage 5.1: Darstellung Nutzwagenkilometer

Linie	Berichtsjahr 202X in Nwkm
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
19	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
22	
AST 6	
AST 8	
AST 11	
AST 12	
AST 13	
AST 21	
Gesamt Bus	
Gesamt AST	

Anlage 5.2: Fahrgastzahlen

Fahrscheinarten	**Anzahl**	**Beförderungsfälle**
Einzelfahrt Erwachsene		
Einzelfahrt Kinder		
Tageskarte Erwachsene		
Tageskarte Kinder		
Gruppentageskarte		
Großgruppenkarten		
Hessenticket		
Wochenkarte Erwachsene		
Wochenkarte Auszubildende		
Monatskarte Erwachsene		
Monatskarte Auszubildende		
65-plus Monatskarte		
9-Uhr-Monatskarte		
Jahreskarte Erwachsene		
65-plus Jahreskarte		
9-Uhr-Jahreskarte		
Schülerticket Hessen		
Kombiticket		
Semesterticket		
Jobticket		
Landesbedienstetenticket		
Hotelgastticket		
Ferienticket		
Zuschlag/Anschlussfahrscheine		
Gesamt:		

Anlage 5.3: Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis

	Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis	
Monat/202x	**absolut**	**in %**
Januar		
Februar		
März		
April		
Mai		
Juni		
Juli		
August		
September		
Oktober		
November		
Dezember		
Gesamt		

Anlage 5.4: Fahrzeugbestand zum 31.12. 202x

Dieselfahrzeuge nach Gattung und Fahrzeugalter

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Ges.
Buszug																	
Gelenkbus																	
Solo-Bus																	
Midibus																	
Kleinbus																	

Erdgasfahrzeuge nach Gattung und Fahrzeugalter

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Ges.
Buszug																	
Gelenkbus																	
Solo-Bus																	
Midibus																	
Kleinbus																	

Elektrofahrzeuge nach Gattung und Fahrzeugalter

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Ges.
Buszug																	
Gelenkbus																	
Solo-Bus																	
Midibus																	
Kleinbus																	

Anlage 5.5: Pünktlichkeit an ausgewählten Messpunkten

Südbahnhof

Linie:	verfrüht	pünktlich	>3 bis 5 Min.	> 5 bis 10 Min.	> 10 bis 15 Min.	> 15 bis 20 Min.	> 20 Min. u. Ausfall	Gesamt:
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
Gesamt								

Hauptbahnhof

Linie:	verfrüht	pünktlich	>3 bis 5 Min.	> 5 bis 10 Min.	> 10 bis 15 Min.	> 15 bis 20 Min.	> 20 Min. u. Ausfall	Gesamt:
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
Gesamt								

Rudolphsplatz

Linie:	verfrüht	pünktlich	>3 bis 5 Min.	> 5 bis 10 Min.	> 10 bis 15 Min.	> 15 bis 20 Min.	> 20 Min. u. Ausfall	Gesamt:
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
Gesamt								

Universitätsklinikum

Linie:	verfrüht	pünktlich	>3 bis 5 Min.	> 5 bis 10 Min.	> 10 bis 15 Min.	> 15 bis 20 Min.	> 20 Min. u. Ausfall	Gesamt:
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
Gesamt								

Anlage 5.6: Fahrzeugeinsatz

Datum Einsatztag: tt.mm.jj

Regelverkehr

Fahrzeuggattung	Gesamt*	Anzahl KOM nach Plan	Abweichung
Buszug			
Gelenk CNG			
Gelenk Diesel			
Solo CNG			
Solo Diesel			
Midi			
Mini			
Summe:			

Verstärkerverkehr

Fahrzeuggattung	Gesamt*	Anzahl KOM nach Plan	Abweichung
Gelenk CNG			
Gelenk Diesel			
Solo CNG			
Solo Diesel			
Midi			
Summe:			

Reservefahrzeuge

Fahrzeuggattung	Gesamt*
Gelenk CNG	
Gelenk Diesel	
Solo CNG	
Solo Diesel	
Midi	
Mini	
Summe:	

* Verfügbare Fahrzeuge entsprechend der am Erfassungstag gültigen Fahrzeugliste

Anlage 6
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Universitätsstadt Marburg und MVG mbH

Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung

1. Einführung

1.1. Gemäß Ziff. 26 öDA hat die MVG eine Trennungsrechnung aufzustellen.

1.2. Diese Trennungsrechnung hat gemäß Ziff. 5 Anhang VO 1370/2007 folgenden Anforderungen zu genügen:

- Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß der 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.

1.3. Gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. c) VO 1370/2007 sind im öDA die Durchführungsvorschriften für die Aufstellung der Trennungsrechnung vorzugeben. Diesem Zweck dient diese Anlage.

2. Vorgaben für die Segmentierung der Trennungsrechnung

2.1. In der Trennungsrechnung sind die vom öDA erfassten Tätigkeiten von den übrigen Aktivitäten zu separieren. Die übrigen Aktivitäten sind ferner nach Geschäftsfeldern aufzuteilen. Diese Trennung erfolgt zur Umsetzung der Anforderungen von Ziff. 5 Anhang VO 1370/2007.

2.2. Die übrigen Tätigkeiten werden mindestens in die Bereiche

- Schul- und Schwimmbadverkehre
- Sonstige Leistungen für Dritte

segmentiert.

2.3. Die MVG informiert die SWMC, wenn sie übrige Aktivitäten aufnimmt, die sich nicht unter die bisher dargestellten Segmente fassen lassen. In diesem Fall erfolgt eine Ergänzung der Trennungsrechnung um weitere Segmente. Die SWMC gibt in diesem Fall durch Nachtrag dieser Anlage Maßgaben für die Ergänzung vor.

3. Allgemeine Vorgaben

3.1. Aufwendungen und Erträge, die ausschließlich ursächlich im Zusammenhang mit dem öDA oder jeweils einem Drittgeschäft stehen (Einzelkosten), sind diesen Geschäften (Kostenträgern) jeweils direkt zuzuordnen. Aufwendungen und Erträge, die demnach nicht direkt zugeordnet werden können (Gemeinkosten), sind mit Hilfe möglichst verursachungsgerechter Schlüssel proportional auf die Geschäfte zu verteilen, durch die dieser Aufwand und Ertrag entsteht. Die Aufwendungen und Erträge sind in mehreren Schritten zu verteilen:

1. Verteilung der direkt zuordenbaren Aufwendungen und Erträge
2. Verteilung der nicht direkt zuordenbaren Aufwendungen und Erträge
3. Verteilung der Aufwendungen und Erträge des Drittgeschäfts auf die Geschäftsfelder innerhalb des Drittgeschäfts

3.2. Die Trennungsrechnung ist auf Basis der Daten aus der Kostenstellenrechnung (Aufwendungen und Erträge) aufzustellen. Die Beträge für Aufwendungen und Erträge sind entsprechend nach handelsrechtlichen Maßstäben zu kalkulieren.

3.3. Die Ergebnisse und deren Herleitung sind jeweils so zu dokumentieren, dass im Nachhinein die in den Trennungsrechnungen ausgewiesenen Werte durch Dritte nachvollzogen werden können. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie die Übereinstimmung mit den hier auf-

gestellten Anforderungen ist für die Trennungsrechnung auf Verlangen des Aufgabenträgers durch einen Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen.

3.4. Die Trennungsrechnung ist nach Abschluss jedes Geschäftsjahres parallel zum Jahresabschluss aufzustellen. Sie bildet die Grundlage der beihilfenrechtlichen Abrechnung.

3.5. Die Geschäftsführung der MVG legt die Trennungsrechnung (Ist) jeweils spätestens zum 30.6. des auf das betroffene Geschäftsjahr folgenden Jahres vor.

4. Direkt zuordenbare Aufwendungen (Einzelkosten)

Die Aufwendungen auf folgenden Kostenstellen werden derzeit direkt und vollständig entweder dem Segment öDA oder einzelnen, unter Kapitel 2 aufgeführten Drittgeschäften zugeordnet.

Bezeichnung	**Kostenstelle**	**öDA**	**Einzelnes Drittgeschäft**
AST-Fahrzeuge	J.3.	x	----

Die Zuordnung ist zu aktualisieren, sofern die MVG Drittgeschäft betreiben möchte, das über das vorbenannte hinausgeht (Ziff.2.2).

5. Nicht direkt zuordenbare Aufwendungen (Gemeinkosten)

5.1. Die Aufwendungen auf den nicht unter Ziff. 4 aufgeführten Kostenstellen sind nicht direkt zuordenbar. Diese Aufwendungen werden wie in Ziff. 5.3 dargestellt auf das Segment öDA und/oder einzelne, unter Kapitel 2 aufgeführte Drittgeschäfte verteilt.

5.2. Dabei kommen folgende Schlüssel zur Anwendung.

Bezeichnung Schlüssel	**Abkürzung**
Bezahlte Dienstplanstunden	Std
Betriebswagenkilometer Dieselbusse	Bwkm D
Betriebswagenkilometer Gelenk Diesel	Bwkm GD
Betriebswagenkilometer Standard Diesel	Bwkm SD
Betriebswagenkilometer Midi Diesel	Bwkm MD
Betriebswagenkilometer Anhänger	Bwkm A
Betriebswagenkilometer Gasbusse	Bwkm G
Betriebswagenkilometer Gelenk Gas	Bwkm GG
Betriebswagenkilometer Standard Gas	Bwkm SG
Betriebswagenkilometer Midi Gas	Bwkm MG
Anteil der bereits direkt oder per konkretem Schlüssel (d.h. Stunden, Kilometer) zugeordneten Kosten Segment zu gesamten bereits direkt oder per Schlüssel (d.h. Stunden, Kilometer) zugeordneten Kosten	Anteil

5.3. Kostenstellen

Kosten-stelle	Bezeichnung	Schlüssel für Trennungsrechnung
A	Leitung	Anteil
B	allgemeine Verwaltung (z.B. kfm. Leistungen MVG & Dritter)	
C	Verkehrsbetriebsnahe Leistungen (Leitstelle, Disposition …)	Std
D	Betriebsrat inkl. Personalversammlung	Anteil
E	Berufsausbildung	
F	Weiterbildung (z.B. Schulungszentrum)	
G	Vertrieb (Mobi.-zentrale/ Beschwerdemanagement, Fahrgastinfo ...)	
H	Fahrplanung	Std
I	Fahrpersonal	Std
J.1.1	Allgemeine Kosten Fuhrpark (Busreinigung …) Diesel	Bwkm D
J.1.2	Gelenkbusse Diesel	Bwkm GD
J.1.3	Standardbusse Diesel	Bwkm SD
J.1.4	Midi-Busse Diesel	Bwkm MD
J.1.5	Busanhänger	Bwkm A
J.2.1	Allgemeine Kosten Fuhrpark (Busreinigung …) Gas	Bwkm G
J.2.2	Gelenkbusse Gas	Bwkm GG
J.2.3	Standardbusse Gas	Bwkm SG
J.2.4	Midi-Busse Gas	Bwkm MG
K	Wartehalle	Anteil
L	Betriebsgebäude inkl. Werkstatthallen und -hof	

5.4. Die Zuordnung ist zu aktualisieren, sofern die MVG Drittgeschäft betreiben möchte, das über das vorbenannte hinausgeht (Ziff. 2.2).

6. Verteilung der Erträge

Die auf den Ertragskonten der MVG erfassten Erträge sind verursachungsgerecht dem öDA bzw. einzelnen, unter Kapitel 2 aufgeführten Drittgeschäften zuzurechnen.

7. Anpassungsbedarf

Sollte sich die Buchungs-, Konten- oder die Kostenstellensystematik der MVG ändern und sollte sich daraufhin die in dieser Anlage aufgeführte Zuordnung der Kostenstellen zu den Kostenträgern oder zu den Schlüsseln als nicht mehr sachgerecht erweisen, so ist die Zuordnung so anzupassen, dass die Grundsätze gemäß Ziff. 1 bis 3 wieder erfüllt werden. Das Gleiche gilt für den Fall, dass andere Anlässe zu einer nicht mehr sachgerechten Zuordnung bzw. Schlüsselung von Aufwendungen und Erträgen auf die einzelnen Kostenträger führen.

8. Darstellung Ergebnisse

8.1. Die gemäß dieser Anlage verteilten Aufwendungen und Erträge sind jeweils zusammengefasst wie folgt darzustellen.

Aufwendungen	**öDA**	**Je Geschäftsfeld Drittgeschäft**
Gesamte Aufwendungen	…. €	…. €
Belastung mit angemessenem Beitrag zur Eigenkapitalverzinsung	----	+…. €
- Summe Beitrag Drittgeschäft zum öDA	- …. €	----
= Gesamte Aufwendungen (inkl. kalkulatorische Eigenkapitalverzinsung)	**…. €**	**…. €**

8.2. Zu beachten ist, dass die Drittaktivitäten auch einen angemessenen Beitrag zur Verzinsung des dafür eingesetzten Eigenkapitals leisten müssen, welches in Aktiva investiert ist, die sowohl im Rahmen des öDA als auch für Drittaktivitäten genutzt werden. Rechnerisch erfolgt dies über eine Erhöhung der Gesamtkosten der jeweiligen Sparte des Drittgeschäfts um einen Betrag, der in der öDA-Sparte als Kostenminderung gebucht wird.

8.3. Das hierfür relevante Eigenkapital ist wie folgt abzuleiten, wobei die Verteilung der Aktiva und Verbindlichkeiten (gemäß Ziff. 8.2) auf die Kostenträger verursachungsgerecht erfolgen muss.

	öDA	**Je Geschäftsfeld Drittgeschäft**
Aktiva, die für öDA und Drittgeschäft genutzt werden	…….. €	…….. €
- Verbindlichkeiten, die für öDA und Drittgeschäft genutzt werden	…….. €	…….. €
= eingesetztes Eigenkapital, das für öDA und Drittgeschäft genutzt wird	**…….. €**	**…….. €**

8.4. Für die Verzinsung dieses Teils des Eigenkapitals je Sparte – gemessen als prozentualer Aufschlag auf diesen Teil des Eigenkapitals (im Gegensatz zu einer Fremdfinanzierung), das im betroffenen Geschäftsfeld investiert ist – ist jeweils 3% anzusetzen.

	öDA	**Je Geschäftsfeld Drittgeschäft**
eingesetztes Eigenkapital, das für öDA und Drittgeschäft genutzt wird		…….. €
* Kalkulatorischer Zinssatz		3 %
= Kalkulatorischer Beitrag zur Eigenkapitalverzinsung		**…….. €**

8.5. Zusammenfassend sind Einnahmen, Ausgleichsleistungen und das Ergebnis wie folgt darzustellen.

Einnahmen	**öDA**	**Je Geschäftsfeld Drittgeschäft**
Fahrgastmarkt	…. €	…. €
+ Sonstiges	…. €	…. €
+ Drittgeschäft	----	…. €
= Gesamt	**…. €**	**…. €**

Ausgleichsleistungen	**öDA**	**Je Geschäftsfeld Drittgeschäft**
Übernahme des MVG-Ergebnisses durch die Stadtwerke Marburg	…. €	…. €
+ Fördermittel	…. €	…. €
+ vergünstigte Kreditkonditionen	…. €	…. €
+ Kommunalbürgschaften	…. €	…. €
+ gesetzliche Ausgleichszahlungen nach §§ 228ff. SGB IX	…. €	…. €
+ Sonstiges	…. €	…. €
+ Drittgeschäft	----	…. €
= Gesamt	**…. €**	**…. €**

	öDA	**Je Geschäftsfeld Drittgeschäft**
Aufwendungen gesamt (inkl. kalkulatorische Eigenkapitalverzinsung)	…. €	…. €
- Einnahmen gesamt	…. €	…. €
= Ergebnis gesamt	…. €	…. €
Ausgleichsleistungen gesamt	…. €	----

Regelung für den öffentlichen Personennahverkehr

der Stadt Marburg

- nachfolgende „Aufgabenträgerin“ oder „Stadt“ genannt-

gegenüber

der Stadtwerke Marburg GmbH (SWMR)

- nachfolgend „SWMR“ genannt-

Vorbemerkung

Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG Hessen) ist die Stadt Marburg Aufgabenträgerin des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Ihr obliegt diese öffentliche Aufgabe nach § 5 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG Hessen als Selbstverwaltungsangelegenheit. Als ÖPNV-Aufgabenträgerin hat die Stadt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Rahmen des jeweils geltenden Nahverkehrsplanes sicherzustellen (§ 5 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG Hessen).

Die Stadt bedient sich zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben im ÖPNV der SWMR. Gemäß § 1 Nr. des Gesellschaftsvertrags der SWMR gehört zum Gegenstand der Gesellschaft „*die Wahrnehmung aller Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Erbringung von Werk- und Dienstleistungen zur Planung, zur Bauaufsicht, zum Betrieb, zur Instandhaltung und zur Verwaltung technischer Einrichtungen und Leitungssysteme und die Erbringung von Vertriebs- und Abrechnungsdienstleitungen für die Stadt Marburg*“.

Auf Basis dieser gesellschaftsvertraglichen Regelungen und mittels ihrer Stellung als alleinige Gesellschafterin legt die Stadt im Wege des gemäß § 37 GmbH-Gesetz zu beachtenden Gesellschafterbeschlusses folgende Regelungen für die Erfüllung des vorgenannten Gesellschaftszwecks durch die SWMR fest:

1. Grundsätze

Die SWMR nimmt die ÖPNV-Aufgaben in Marburg gemäß ihrem Gesellschaftszweck übergreifend und umfassend wahr. Infolge der zwischenzeitlich geänderten bundes- und landesgesetzlichen sowie europarechtlichen Anforderungen ist hierbei zu unterscheiden zwischen den ÖPNV-Aufgaben der Aufgabenträgerorganisationen (vgl. §§ 5 ff. ÖPNVG Hessen) und den ÖPNV-Aufgaben der Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen (vgl. §§ 8 ff. ÖPNVG Hessen). Die SWMR ist hierfür die Dachorganisation des ÖPNV in der Stadt Marburg. Sie sorgt mittels ihrer Tochtergesellschaften sowohl für den unternehmerischen Betrieb der Verkehrsdienste (vgl. Ziff. 2) als auch für die Aufgabenträgerfunktionen (vgl. Ziff. 3).

Die SWMR legt ihren Tätigkeiten die jeweils gültige Nahverkehrsplanung sowie ggf. weitere Beschlüsse der Stadt zugrunde.

2. Betrieb des Stadtbusverkehrs Marburg

Die SWMR ist Alleingesellschafterin der Marburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Gesellschaftszweck der MVG ist gemäß § 2 ihres Gesellschaftsvertrags „*die Durchführung von öffentlichem Personennahverkehr einschließlich Gelegenheitsverkehr*“. Die Stadt setzt auf dieser Grundlage die MVG als interne Betreiberin der Verkehrsdienste im Stadtbus Marburg gem. § 8a Abs. 3 PBefG i.V.m. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ein. Einzelheiten hierzu regelt die Stadt gemäß § 9 ÖPNVG Hessen, § 8a Abs. 1 PBefG, Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 jeweils in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die der MVG aufgrund entsprechender Beschlussfassungen der Stadt im Wege der Direktvergabe durch gesellschaftsrechtliche Weisungen erteilt werden. Erstmals für die Zeit ab dem 01.01.2020 wird hierzu der MVG der öffentliche Dienstleistungsauftrag gemäß Beschluss der Stadt vom XXXX (Drs. XXXX) erteilt werden. Die MVG betreibt auf dieser Basis die Verkehrsdienste des Stadtbusverkehrs Marburg als Unternehmerin i.S.v. § 3 PBefG.

Die SWMR wird ab dem 01.01.2020 nicht mehr selbst als Betreiberin i.S.d. VO (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Unternehmerin i.S.v. § 3 PBefG tätig und führt nicht selbst die Personenbeförderung i.S.v. § 8 ÖPNVG durch. Vielmehr vermittelt sie als Alleingesellschafterin der MVG die für die vorgenannten Direktvergaben erforderliche (mittelbare) Kontrolle der Stadt über die MVG.

Die SWMR stellt mittels ihres gesellschaftsrechtlichen Einflusses als Alleingesellschafterin der MVG sicher, dass die MVG die öffentlichen Personenverkehrsdienste gemäß den vorgenannten Regelungen ordnungsgemäß betreibt. Die SWMR sorgt als Alleingesellschafterin der MVG für eine dem Gesellschaftszweck der MVG angemessene Finanzierung insbesondere mittels des Gewinnabführungsvertrags zwischen SWMR und MVG.

Die SWMR stellt der MVG ferner wichtige Ressourcen (Sachmittel und Dienstleistungen) für die Verkehrsdurchführung zur Verfügung, wie insbesondere Fahrzeuge, Instandhaltung und Abstellung, Leitstelle, Vertriebseinrichtungen usw.. Einzelheiten dazu regelt die SWMR mit der MVG vertraglich.

3. Aufgaben der Nahverkehrsorganisation

Die SWMR ist Alleingesellschafterin der Stadtwerke Marburg Consult GmbH (SWMC). Die SWMC ist gemäß § 3 Abs. 1 ihres Gesellschaftsvertrags „*die Nahverkehrsorganisation der Stadt Marburg im Sinne von § 6 Abs. 1 ÖPNVG Hessen. Sie nimmt sämtliche Aufgaben im lokalen Verkehr der Stadt Marburg nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG Hessen wahr einschließlich der Zusammenarbeit mit anderen Aufgabenträgern und Aufgabenträgerorganisationen des lokalen sowie des regionalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs*“. Zum Gegenstand der Gesellschaft zählen “*insbesondere die Aufgaben nach § 7 Abs. 2 i.V.m. Absatz 1 Nr. 1 bis 7 ÖPNVG Hessen sowie die Aufstellung des Nahverkehrsplans nach § 14 ÖPNVG Hessen*“. Die Stadt setzt auf dieser Grundlage die SWMC als ihre umfassend bevollmächtigte Nahverkehrsorganisation gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG ein. Hierzu gehört insbesondere der Vollzug des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gegenüber der MVG (vgl. Ziff. 2). Einzelheiten hierzu ergeben sich aus der „*Regelung zur Aufgabenträgerorganisation im öffentlichen Personennahverkehr*“ gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23.02.2018 und umsetzenden Beschluss der Gesellschafterversammlung der SWMR.
Die SWMC führt ferner Planungs- und Vertriebsleistungen für die Verkehrsdienste im Auftrag der MVG durch. Einzelheiten hierzu regeln SWMC und MVG vertraglich.

Die SWMR stellt mittels ihres gesellschaftsrechtlichen Einflusses als Alleingesellschafterin der SWMC sicher, dass die SWMC die betreffenden Tätigkeiten gemäß den vorgenannten Regelungen ordnungsgemäß durchführt. Die SWMR sorgt als Alleingesellschafterin der SWMC für

eine dem Gesellschaftszweck der SWMC angemessene Finanzierung insbesondere mittels des Gewinnabführungsvertrags zwischen SWMR und SWMC.

4. Weitere Tätigkeiten im ÖPNV

Zum gesellschaftsvertraglichen Gegenstand der SWMR gehört darüber hinaus die Wahrnehmung aller übrigen Aufgaben im ÖPNV in Marburg. Soweit Aufgaben nicht gemäß vorstehender Regelungen (Ziff. 2 und 3) der MVG als Betreiberin oder der SWMC als Nahverkehrsorganisation obliegen, führt die SWMR die betreffenden Tätigkeiten in Erfüllung ihres Unternehmensgegenstandes selbst durch. Dazu zählen namentlich die sich aus dem Verbundvertragswerk innerhalb des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ergebenden Tätigkeiten, wie insbesondere in das Stadtgebiet einbrechende Verkehrsdienste des lokalen Verkehrs und die finanzielle Abwicklung des damit verbundenen Infrastrukturkostenausgleichs sowie bei Bedarf des Regionalbusverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs gegenüber dem RMV.

Hinsichtlich der aus dem Stadtgebiet ausbrechenden Verkehrsdienste des Stadtbusverkehrs Marburg (abgehenden Linien) sollen entsprechende Vereinbarungen über den Infrastrukturkostenausgleich unmittelbar zwischen der MVG als Betreiberin der abgehenden Linien und den hiervon bedienten Aufgabenträgern bzw. deren Nahverkehrsorganisationen abgeschlossen werden.

5. Kapitalausstattung und Nachweisführung / Trennungsrechnung

Als (mittelbare) Gesellschafterin der SWMR und deren Organgesellschaften trägt die Stadt Sorge für die Erfüllung des Gesellschaftszwecks der SWMR und deren Organgesellschaften gemäß vorstehenden Regelungen und für dessen Finanzierung insbesondere durch eine entsprechende Kapitalausstattung der SWMR.

Hierfür stellt die Stadt wie bisher eine entsprechende Kapitalausstattung der SWMR durch Einlagen in die Kapitalrücklage der SWMR sicher, insbesondere durch Einzahlungen/Weiterleitung der ihr vom Land Hessen, dem RMV oder Dritten zufließenden Finanzmittel für den ÖPNV (insbesondere Zuwendungen für den lokalen Verkehr gem. § 12 ÖPNVG Hessen – ehemals Infrastrukturkostenhilfe und ehemalige Mittel nach § 45a PBefG – und ggf. – soweit verfügbar – weitere für ÖPNV-Zwecke gebundene Mittel). Diese werden nach bisheriger Übung unter den Titeln „Infrastrukturkostenhilfe“ und „Zuweisung nach § 45a PBefG“ zum Haushaltsplan angemeldet.

Soweit diese und die von der SWMR ggf. im ÖPNV erzielten Einnahmen nicht zur Finanzierung des Gesellschaftszwecks der SWRM im ÖPNV ausreichen, leistet die Stadt weitere Einlagen in die Kapitalrücklage der SWMR; dies orientiert sich an Ziff. 24.7 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (vgl. oben Nr. 2). Diese werden nach bisheriger Übung zum Haushaltsplan der Stadt angemeldet unter dem Titel „Verlustausgleich Nahverkehr“.

Damit die Stadt ihrerseits die zweckentsprechende Verwendung der ihr vom Land Hessen, dem RMV oder Dritten zufließenden ÖPNV-Mittel nachweisen kann, ist die SWMR verpflichtet für die Sparte ÖPNV eine Trennungsrechnung zu führen, in der die mit dem ÖPNV verbundenen Kosten und Einnahmen abgegrenzt werden von anderen Aktivitäten der SWMR. Die Trennungsrechnung muss den gesetzlichen Vorgaben sowie Ziff. 5 Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen.

Die SWMR stellt sicher, dass die ihr für Zwecke des ÖPNV zur Verfügung gestellten Finanzmittel ausschließlich für ihre Aufgaben im ÖPNV verwendet bzw. etwaige wirtschaftliche Vorteile vollständig (v.a. im Wege des Verlustausgleichs) an SWMC und/oder MVG weitergeleitet werden. Die zunächst an die SWMR als Gesamtunternehmen gewährten Finanzmittel dürfen

in Summe nicht höher sein als die von SWMR an SWMC und/oder MVG geleisteten Zahlungen (insbesondere Verlustausgleiche) und der Eigenaufwand der SWMR für die nach ihrem Gesellschaftszweck und dieser Weisung wahrzunehmenden Aufgaben im ÖPNV. Dies ist Grundlage für die Annahme, dass die Finanzierung der SWMR durch die Stadt keine Beihilfengewährung darstellt.

6. Geltungsdauer

Diese Regelung tritt am 01.01.2020 in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit.

Marburg, den

_____

Oberbürgermeister Stadt Marburg
Dr. Thomas Spies