

**BS-Beschluss öffentlich**  
**B175-07/15**

**öffentlich: Ja**

Drucksachen-Nr.: 06/312  
 Erfassungsdatum: 31.03.2015

**Beschlussdatum:**  
**08.06.2015**

**Einbringer:**  
**Dez. II, Amt 60**

**Beratungsgegenstand:**

**Vereinbarung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH**

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	07.04.2015	8.11	mit Änderungen			
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	28.04.2015	8.6		14	0	0
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	04.05.2015	6.4		14	0	0
Hauptausschuss	11.05.2015	4.12	auf TO der BS gesetzt	einstimmig	0	0
Bürgerschaft	08.06.2015	7.7		einstimmig	0	0

Birgit Socher  
 Präsidentin

<b>Beschlusskontrolle:</b>	Termin:

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen?		Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	
Finanzhaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag**

Die Bürgerschaft beauftragt den Oberbürgermeister,

1. den öffentlichen Dienstleistungsauftrag über öffentliche Personenverkehrsdienste (öDA) mittels Direktvergabe zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Stadt) und der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG) gemäß Anlage 1 zu vereinbaren sowie
2. die beiliegende ergänzende Vereinbarung zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der VBG zu Berichts- und Kontrollpflichten des Verkehrsunternehmens gemäß Anlage 2 abzuschließen.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass das Finanzamt die ertrags- und umsatzsteuerliche Unbedenklichkeit hinsichtlich der Finanzierung des öDA verbindlich mitgeteilt hat. Der öDA kann erst dann unterzeichnet werden, wenn diese Bedingung eingetreten ist.

Der Oberbürgermeister wird zur Änderung ermächtigt, wenn dies aus steuerrechtlichen Gründen notwendig ist und es zu keiner wesentlichen inhaltlichen Änderung des öDA führt und keine haushaltsrechtlichen Auswirkungen damit verbunden sind.

#### **Sachdarstellung/ Begründung**

Der Stadtbusverkehr Greifswald wird durch die VBG erbracht. Die VBG ist 100 %ige Tochter der Stadtwerke, die wiederum zu 100 % in städtischem Besitz ist. Bisherige Grundlage für die Erbringung der Verkehrsleistungen ist die Betrauungsvereinbarung zwischen Stadt und VBG vom September 2009, die zum 31.12.2015 ausläuft.

Die Stadt war bis 2011 gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG M-V Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet. Mit Inkrafttreten des Landkreisneuordnungsgesetzes im September 2011 ist der Landkreis Vorpommern-Greifswald ÖPNV-Aufgabenträger auch für das Stadtgebiet geworden. Mittels öffentlich-rechtlichem Vertrag zwischen Landkreis und Stadt, der im September 2013 rückwirkend geschlossen wurde, hat der Kreis die Aufgaben eines Aufgabenträgers betreffend den ÖPNV für das Stadtgebiet mit Ausnahme der Aufstellung des Nahverkehrsplanes auf die Stadt übertragen. Die Stadt übernimmt damit auch die Aufgaben der zuständigen örtlichen Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007.

Die VBG ist Inhaber der Linienkonzessionen, die Ende 2015 auslaufen. Grundsätzlich sind Verkehrsdienstleistungen im Wettbewerb durch öffentliche Ausschreibung zu vergeben. Gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 und Personenbeförderungsgesetz sind jedoch Direktvergaben mittels öDA zur Sicherung der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen zulässig.

Die Bürgerschaft hat sich mehrfach für die Rückholung der Aufgabe ÖPNV vom Landkreis sowie die Betrauung der VBG zur Durchführung des Stadtbusverkehrs in Greifswald ausgesprochen, um den Stadtbusverkehr kommunal ausgestalten zu können und um die Vorteile des steuerlichen Querverbundes innerhalb der SWG nutzen zu können:

- B 318-16/11 vom 16.05.2011 zur Aufgaberrückholung
- B 472-26/12 vom 25.06.2012 zu den Verhandlungen mit dem Landkreis
- B 638-35/13 vom 16.09.2013 zum Abschluss des Vertrages mit dem Landkreis

Da entsprechend der oben genannten Bürgerschaftsbeschlüsse der ÖPNV in Greifswald weiterhin durch die VBG erbracht werden soll, ist dieser öDA der Stadt an die VBG erforderlich, der den Kriterien der genannten EU-VO gerecht wird.

Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist eine EU-Vorabkennzeichnung dieser Absicht. Nur wenn sich europaweit kein Verkehrsunternehmen findet, das den

Stadtbusverkehr eigenwirtschaftlich, also ohne kommunale Zuschüsse, erbringen will, kann die Stadt diesen öDA erteilen. Diese Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt hat die Verwaltung Ende Juni 2014 veröffentlicht.

In der der Vorabbekanntmachung folgenden 3-Monatsfrist sind keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingegangen. Insoweit steht einer Direktvergabe nunmehr nichts im Wege und der öDA kann ausgestaltet werden.

Der öDA ist Grundlage für die VBG, die Wiedererteilung der Linienkonzessionen beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr Rostock bis zum 30.06.2015 zu beantragen; die Laufzeit der Konzessionen beträgt 10 Jahre (01.01.2016 – 31.12.2025).

Die Erstellung des öDA wurde durch das von der Stadt beauftragte Beratungsunternehmen PwC begleitet, die rechtliche Bewertung erfolgte durch PwC Legal.

Die verbindliche Auskunft des Finanzamtes über die ertrags- und umsatzsteuerliche Unbedenklichkeit der Finanzierung des öDA wurde von der VBG beantragt.

#### **Anlagen:**

Anlage 1  
Anlage 2  
Anlage 3  
Anlage 4.  
Anlage 4\_Anhang  
Erg.V.\_Anlage A\_Qualitäts-und Malusermittlung  
Erg.V.\_Anlage B\_Erfüllung Busstandards.  
Ergänzende Vereinbarung.  
UHGW-VBG\_öDA

<b>Inhalte Vorabbekanntmachung § 8a Abs. 2 PBefG/ Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Direktvergabe der Stadtverkehrsleistungen an die Verkehrsbetrieb Greifswald mbH</b>	
<b>1. Grundangaben:</b>	<b>Inhalt der Vorabbekanntmachung</b>
Zeitpunkt Betriebsaufnahme	Betriebsaufnahme 01.01.2016
Laufzeit öDA	Laufzeit bis zum 31.12.2025
Vergabe als Gesamtleistung	Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt das Liniennetz des Stadtverkehrs als Gesamtleistung an einen internen Betreiber über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben. Die Linien des Stadtverkehrs werden als Linienbündel vergeben, da im relativ kleinen Stadtgebiet die Linienverläufe der Linien 2 und 3 sich räumlich überschneiden, somit eine intensive Fahrplankoordination notwendig ist, und andererseits die Anschlüsse zwischen den nur im 30-min-Takt verkehrenden Linien 1 und 3 sicherzustellen sind. Die Fahrplankoordination durch verschiedene Beteiligte wäre daher unwirtschaftlich.
Hinweis auf Fristen des § 12 Abs. 6 PBefG	Auf die Frist für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge gem. § 12 Abs. 6 PBefG wird hingewiesen. Zuständig für Genehmigungsanträge ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern.
<b>2. Beschreibung der Betriebsleistung</b>	
Leistungsvolumen (Fahrplankm ohne Leerfahrten)	Das maßgebliche Leistungsvolumen beträgt ab dem 01.01.2016 1.037 Mio. Fahrplankilometer (einschl. Busführung Linie 3 über den Marktplatz). Eine Verlängerung der Linie 3 zur Erschließung Eldena/Alte Schmiede ist geplant
Linienzahl	4
Linienverlauf	Der derzeitige Linienverlauf der Linien 1-3 sowie Plan Linie 20 kann den Liniennetzplänen auf der Homepage entnommen werden: <a href="http://www.swgreifswald.de/Leistung/OEPNV_und_Carsharing/Fahrplaene/PDF_Fahrplan_ab_15122013">http://www.swgreifswald.de/Leistung/OEPNV_und_Carsharing/Fahrplaene/PDF_Fahrplan_ab_15122013</a> Ab Dezember 2014 erfolgt die Busführung der Linie 3 über den Marktplatz.
Bedienungshäufigkeit Haupt-/ Normalverkehrszeiten (Mo-Fr 6 -19 Uhr)	Linie 1: 30 min.-Takt Linie 2: 15 min.- Takt Linie 3: 30 min.-Takt
Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeiten Mo-Fr 5 – 6 Uhr und 19- 23 Uhr, Sa 5 – 23 Uhr sowie So	Linie 1: 60 min.-Takt Linie 2: 30 min.- Takt Linie 3: 60 min.-Takt Sonderlinie 20: jeweils stündlich zwischen 09:00 und 15:00 Uhr am Samstag vor Totensonntag und Totensonntag
Zielerreichbarkeit (Verbindungsqualität) Direktverbindungsrelationen	direkte Verbindungen aller Stadtteile mit Innenstadt und ZOB (außer Groß-Schönwalde, Friedrichshagen, Ladebow, Riems)
Relationen mit 1 x Umsteigen	Relation Ostseeviertel – Schönwalde – Stadtrandsiedlung mit Umstieg/ Anschlusssicherung in Bahnhof-Süd  Relation Fleischervorstadt – Innenstadt – Fettenvorstadt – Stadtrandsiedlung mit Anschlusssicherung am ZOB
Zeitpunkte für und Vorgehen bei Fahrplanänderungen	1 x jährlich im Dezember analog zur DB – Fahrplanänderung Abstimmung mit Universitäts- und Hansestadt Greifswald Vorstellung im Nahverkehrsbeirat der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

<b>3. Erschließung</b>	
Erschließung von Stadtteilen	alle Stadtteile außer Groß-Schönwalde, Friedrichshagen, Ladebow, Riems
Entfernung zu Haltestellen	Max. 300 m Einzugsbereiche (Luftlinie)
<b>4. Tarif und Tarifintegration</b>	
Tarif und Tarifintegration	<p>Es gilt der Gemeinschaftstarif der Tarifgemeinschaft Vorpommern (GTV-Tarif) mit DB Regio, Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) und der Nahverkehr Stralsund GmbH.</p> <p>Das City-Ticket der DB ist anzuerkennen.</p> <p>Die Vereinbarungen mit Regionalbusunternehmen zur gegenseitigen Fahrkartenanerkennung im Stadtgebiet sollten fortgeführt werden.</p> <p>Anwendung des jeweils genehmigten GTV-Tarifs und der Besonderen Beförderungsbedingungen Fahrgäste dürfen nur nach den gültigen Tarif und Beförderungsbedingungen befördert werden.</p>
<b>5. Fahrzeuge und Fahrzeugqualität</b>	
Fahrzeugart (Standard-, Midi-, Gelenkbus) mit Anzahl Sitz-/Stehplätze	<p>Zum Einsatz kommen Standardbusse. Abweichend ist der Einsatz von Kleinbussen im Rahmen der Fahrplanleistung (bezogen auf Fahrplankilometer) in Höhe von 5 % zulässig.</p> <p>Das Durchschnittsalter des Fahrzeugfuhrparks darf vier Jahre nicht überschreiten. Innerhalb der Laufzeit darf dieser Durchschnittswert in bis zu drei Kalenderjahren jeweils um bis zu zwei Jahre überschritten werden.</p>
Umweltstandard	<p>Mindestens 25 % der Busse müssen über einen Erdgas-Antrieb (CNG) verfügen; für diese muss als Kraftstoff mindestens 50 % Bioerdgas verwendet werden, um die Ziele des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu erreichen. Der Anteil der Busse, die über Erdgas-Antrieb (CNG) verfügen, muss bis 31.12.2016 auf mindestens 60 % erhöht werden. Die Busse im Stadtgebiet Greifswald müssen mindestens der Abgasnorm EURO5/EEV entsprechen. Bei Neubeschaffung ist mindestens EURO6 vorzusehen.</p>
Bordrechner	<p>Alle Fahrzeuge müssen mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) ausgestattet sein.</p> <p>Der Bordrechner muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansteuerung der Fahrgastinformation innen und außen</li> <li>• Fahrkartenverkauf</li> <li>• Ansteuerung LCD-Bildschirme</li> </ul>
Zielanzeigen	Information innen und außen im/am Bus
Haltestellenanzeigen und -Ansagen	Alle Busse sind mit einer optischen (Bildschirm) und akustischen Haltestelleninformation auszustatten.
Sonderstellflächen (Betriebshof)	Das Verkehrsunternehmen verschafft sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten Zugang zu der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge sowie Wartungs- und Reinigungsstätten.

<p>Sonstige Fahrzeugausstattung (Klimaanlage, Kneeling....)</p>	<p>Mindestens ist eine Klimatisierung der Fahrerarbeitsplätze vorzusehen. Alle Fahrzeuge müssen niederflurig sein und über eine sog. Kneelingfunktion mit einer manuellen Rampe an Tür 2 verfügen.</p> <p>Mindestens 80% der Fahrzeuge müssen über eine Anlage zur Videoüberwachung mit Aufzeichnungsfunktion verfügen. Neu beschaffte Fahrzeuge müssen über eine entsprechende Anlage verfügen.</p> <p>Alle neu beschafften Fahrzeuge müssen mit einem Fahrgastzählsystem ausgestattet sein.</p> <p>Alle Fahrzeuge müssen über moderne Bordrechner mit einer Funktion für die Datenübermittlung an ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) verfügen.</p> <p>Alle Tickets, welche durch die Busfahrer im Bus ausgegeben werden müssen, müssen über einen elektronischen Fahrscheindrucker verkauft werden. Alle Fahrzeuge müssen in der Lage sein, vom Bordrechner Echtzeitdaten an das System der dynamischen Fahrgastinformation zu liefern.</p> <p>Alle Fahrzeuge müssen mit einem Stehperron ausgestattet sein, der mindestens Platz für einen Rollstuhl und einen Kinderwagen bietet.</p>
<p><b>6. Planung, Organisation</b></p>	
<p>Verantwortlichkeit für Planung, Beantragung, Veröffentlichung Fahrpläne</p>	<p>Planung (Linienverläufe, Haltestellen, Taktfrequenz) in Abstimmung mit Universitäts- und Hansestadt Greifswald</p> <p>Beantragung der Liniengenehmigung erfolgt durch das VU</p> <p>Veröffentlichung Fahrpläne durch das VU</p>
<p>Überprüfung und Anpassung Fahrplanangebot, Verkehrszählungen</p>	<p>Das Verkehrsunternehmen ermöglicht eine laufende Überprüfung und Monitoring des Verkehrsangebots durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, indem es dieser jederzeit im Rahmen des Zumutbaren Zugriff auf seine Daten gewährt. Die Zusammenarbeit zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und dem Inhaber der Liniengenehmigungen wird im Einzelnen in einer Vereinbarung geregelt, die insbesondere auch Berichts- und Kontrollverpflichtungen beinhaltet. Diese Vereinbarung wird als Anlage Bestandteil der Genehmigungsbescheide bei eigenwirtschaftlichen Verkehren.</p> <p>Die jährliche Anpassung der Leistung (in Bezug auf die Fahrplankilometer) ist in Abstimmung mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald möglich - allerdings begrenzt auf +/- 15%.</p>
<p>Unterhaltung Betriebsleitzentrale</p>	<p>Das Verkehrsunternehmen betreibt eine mind. von Mo bis Fr zwischen 6-18 Uhr besetzte Leitstelle, die ständig über die Betriebsabläufe im Stadtverkehr informiert ist (RBL). Außerhalb dieser Zeiten ist ein Rufbereitschaftsdienst sicherzustellen. Die Leitstelle überwacht die Betriebsabläufe am ZOB und gibt Hilfestellung bei Störungen. Der Rufbereitschaftsdienst hat die Dispatchingfunktion für den ÖPNV bei Störungen des Verkehrssystems innen und in der Kommunikation nach außen (Polizei/Feuerwehr, Rettungsdienst) zu erfüllen.</p>
<p>Unterhaltung der Mobilitätszentrale Betriebsleitzentrale</p>	<p>Das Verkehrsunternehmen hat eine Mobilitätszentrale und einen geschützten Fahrgastraum innerhalb eines Radius von 100 Metern um den ZOB zu betreiben und bereitzustellen. Die Mobilitätszentrale hat Fahrplan- und Tarifauskünfte auch zu den Beförderungsleistungen der anderen im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen zu leisten. Das Verkehrsunternehmen kann diese Verpflichtung für sich alleine, auch für andere oder gemeinschaftlich mit anderen Verkehrsunternehmen wahrnehmen.</p> <p>Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt, das Verkehrsunternehmen im Verkehrsvertrag zum Abschluss eines Gewerbemietvertrages zur Bewirtschaftung des Zentralen Omnibusbahnhofes Greifswald und zur Übernahme der entsprechenden Verkehrssicherungspflichten zu verpflichten; dies ist jedoch keine Vorgabe, die zum Maßstab für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge gemacht wird.</p>

Fahrkartenverkauf in Fahrzeugen, ggf. Automaten oder Kundencenter	<p>Der Fahrkartenverkauf muss in Bussen, am ZOB und im Vorverkauf eingerichtet werden.</p> <p>Das Verkehrsunternehmen hat eine ausreichende Anzahl (mindestens aber 20) VVS bereitzustellen und zu betreiben.</p>
Qualitätsberichte	<p>Vom Verkehrsunternehmen ist jährlich zum Fahrplanwechsel ein Qualitätsbericht zu den in dieser Vorabkennzeichnung genannten Kriterien der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vorzulegen. Jährlich erfolgt ein Monitoring zu diesen Kriterien einschl. der Handhabung des Beschwerdemanagements (formal/ inhaltlich).</p> <p>Das Verkehrsunternehmen unterhält jeweils ein effektives Beschwerde- und Qualitätsmanagement und gewährleistet, dass Kundenbeschwerden zügig bearbeitet und im Rahmen des Qualitätsmanagements berücksichtigt werden.</p>
<b>7. Anforderungen an Fahrpersonal</b>	
Anforderungen an Fahrpersonal	<p>Das eingesetzte Fahrpersonal ist verpflichtet, die vom Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellende einheitliche Dienstkleidung während des Fahrdienstes zu tragen. Die Bekleidung desn Fahrpersonals muss sauber und gepflegt sein.</p> <p>Die Fahrer sind im Umgang mit der Bordtechnik zu schulen.</p> <p>Der Fahrer muss in der Lage sein, Fahrplan-, Fahrschein- und Sonderauskünfte verständlich in deutscher Sprache zu erteilen; 20% der Fahrer müssen die wesentlichen Auskünfte außerdem auch in englischer Sprache geben können.</p> <p>Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald wird den Verkehr aufgrund ihrer gesetzlichen Verpflichtung aus § 9 VgG M-V nur an ein Verkehrsunternehmen vergeben, das seine Beschäftigten mindestens nach dem jeweils geltenden Tarifvertrag Nahverkehr(Spartentarifvertrag für den ÖPNV M-V [TV-N MV]) für das öffentliche Omnibusgewerbe entlohnt und seine eventuellen Nachunternehmer in gleicher Weise verpflichtet.</p>
<b>8. Fahrgastinformation</b>	
Fahrgastinformation	<p>Fahrplaninformation online beim VU, Einstellung Fahrplan bei der VMV-Fahrplanauskunft, Verteilung gedruckter Fahrpläne in Bussen, Vorverkaufsstellen, der Mobilitätszentrale und weiteren ausgewählten Einrichtungen (wie z. B. Klinikum, Altersheim, etc.), Einstellung Fahrplan bei der GTV/DB-Fahrplanauskunft</p>
<b>9. Ggf. Barrierefreiheit</b>	
Barrierefreiheit	s.o. Fahrzeuganforderungen, Anzeigen / Ansagen
<b>10. Ggf. Haltestellen</b>	
Haltestellen	Das Verkehrsunternehmen übernimmt die gesetzlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Haltestellen (insbes. BOKraft, § 5b StVG).

## Linienübersicht Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH

Linien- Nummer	Linienführung	Taktung	Bemerkung
Linie 1	ZOB – Galgenkampwiesen – Stadtrandsiedlung – Bahnhof Süd u. z.	alle 30 Minuten mo-fr, ab 18:30 Uhr stdl. alle 60 Minuten sa-so	
Linie 2	Wieck, Brücke – Innenstadt – Schönwalde u. z.	alle 15 Minuten mo-fr ab 19:20 Uhr ½ stdl. alle 30 Minuten sa-so	
Linie 3	ZOB – Rathaus – Schönwalde – Ostseeviertel – Elisenhain u. z.	alle 30 Minuten mo-sa, ab 19:07 Uhr stdl. alle 60 Minuten so	geplant ist Verlängerung nach Eldena/Klosterruine (mit Wegfall Haltestelle Elisenhain)
Linie 20 (Sonderlinie)	ZOB – Ostseeviertel – Schönwalde - Bahnhof Süd - Neuer Friedhof u. z.	21.11. und 22.11.2015 (jährl. zum Totensonntag)	

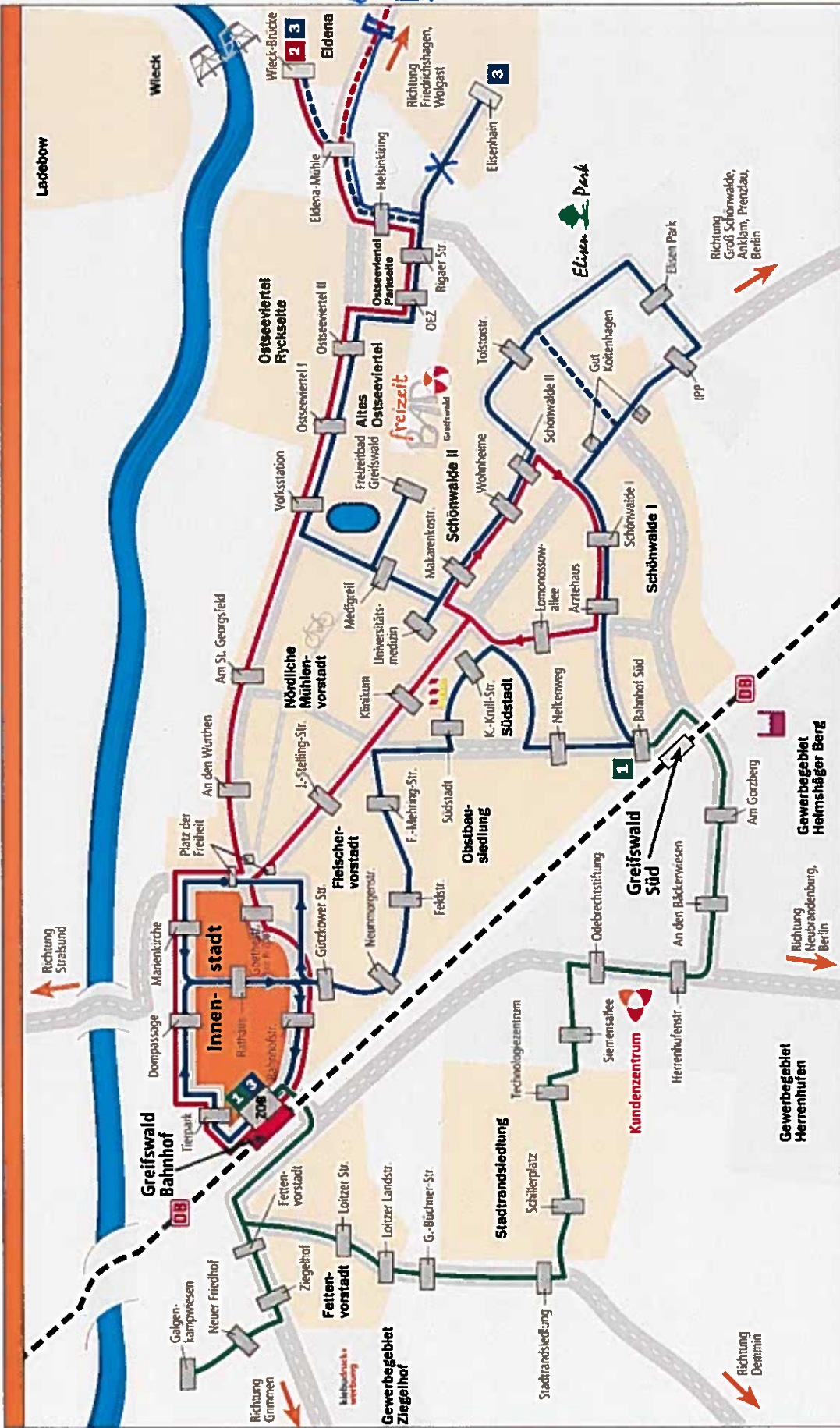


## Fahrplankilometer pro Jahr

Linie	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamt
1	15.213,80	14.892,40	15.484,00	15.213,80	15.188,20	15.484,00	15.509,60	16.075,60	15.484,00	14.918,00	15.484,00	15.471,20	184.418,60
2	40.634,60	39.838,40	41.371,60	40.690,20	40.549,40	41.427,20	41.456,80	43.016,00	41.427,20	39.812,40	41.427,20	41.398,80	493.049,80
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	383	0	383
3	25.590,10	25.483,90	26.028,10	26.091,80	25.254,30	26.529,80	26.363,90	27.575,70	26.529,80	24.816,30	26.529,80	26.338,70	313.132,20
gesamt	81.438,50	80.214,70	82.883,70	81.995,80	80.991,90	83.441,00	83.330,30	86.667,30	83.441,00	79.546,70	83.824,00	83.208,70	<b>990.983,60</b>

# Linienetzplan Universitäts- und Hansestadt Greifswald

*Stadtwerke Greifswald*  
**3** CP (Planung)



Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Verkehrsbesitzergesellschaft Greifswald GmbH  
 Satz und Druck: Kiebu-Druck GmbH Greifswald  
 Stand: Oktober 2014



- 1** alle 30 Minuten ZOB - Galgenkampwiesen - Stadtrand siedlung - Bahnhof Süd - und zurück
- 2** alle 15 Minuten Wieck - Innenstadt - Schönwalde - und zurück
- 3** alle 30 Minuten ZOB - Rathaus - Schönwalde - Ostseeviertel - Eisenhain - und zurück

# Gestaltungsvorgaben zur Trennungsrechnung (Ist und Plan)

## I. Gestaltungsgrundsätze

1. Die Trennungsrechnung hat in Plan und Ist die Maßgaben von Ziffer 4 und 5 des Anhangs der VO 1370/2007 zu berücksichtigen. Danach sind insbesondere
  - Kosten und Einnahmen anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften abzubilden und diese für
  - öffentliche Dienstleistungen und andere Tätigkeiten jeweils getrennt auszuweisen,
  - den anderen Tätigkeiten auch Anteile an Fixkosten sowie entsprechenden Aktiva zuzurechnen und außerdem ist die
  - Übertragung von staatlichen Mitteln in andere Geschäftsbereiche als der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu vermeiden.
2. Die Ist-Trennungsrechnung ist nach Möglichkeit systemisch im Rechnungswesen (Kostenrechnung) zu hinterlegen.
3. Die Plan-Trennungsrechnung orientiert sich an der Struktur der Ist-Trennungsrechnung.

## II. Strukturierung der Trennungsrechnung

### 1. Ausweis der Erträge und Aufwendungen

4. Die Ist-Trennungsrechnung hat grundsätzlich folgender Kostenträgersystematik im Ausweis der Erträge und Aufwendungen - nach Konten - zu folgen:
  - VBG gesamt
  - Linienverkehr (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung), davon
    - ZOB-Betrieb und -Vorhaltung (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)
    - Mobilitätszentrale und Aufenthaltsraum (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)
  - Sonstige Verkehre (z. B. Gelegenheitsverkehr)
  - Drittgeschäft (Waschhalle)
  - Carsharing.

Die vorstehende Kostenträgersystematik ist bedarfsweise fortzuschreiben.

5. Erträge und Kosten von Sammelkostenstellen sind nach stetigen Grundsätzen auf die Hauptkostenstellen zu verteilen.

6. Die Verteilung ist zumindest in der Ist-Trennungsrechnung mit Angabe der Schlüssel bzw. Verrechnungsgrundsätze darzustellen.

## 2. Leistungsnachweis

7. Die Verkehrsleistungen sind in der Trennungsrechnung grundsätzlich in folgender Weise abzubilden:

1	Linienkilometer	Fpl-km
2	Betriebs- und Leerkilometer	km
<b>3</b>	<b>ÖPNV Gesamt</b>	<b>km</b>
	nachrichtlich:	
4	Ausfälle Linienkilometer	Fpl-km
5	Subunternehmerleistungen	Fpl-km
6	Kleinbuseinsatz	Fpl-km
7	Gelegenheitsverkehr, Sonstige Verkehre	km
8	Betriebsleistung Gesamt	km

## 3. Anspruchsermittlung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in der Ist- bzw. Plan-Trennungsrechnung

8. Die Ausgleichsanspruchsberechnung hat als Bestandteil der Trennungsrechnung zu erfolgen und sollte zumindest für die Ist-Trennungsrechnung systemisch im Rechnungswesen (Kostenrechnung) hinterlegt werden.
9. Sie dient der Ermittlung der Ausgleichsansprüche nach Maßgabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages, der Einhaltung der Überkompensationssperre sowie der Feststellung von Zahlungsverpflichtungen des Aufgabenträgers.
10. Die Ausgleichsanspruchsermittlung ist im Plan und im Ist über die Vertragslaufzeit jährlich zu erfassen.
11. Der Bonusanspruch ist periodisch (alle drei Jahre) abzurechnen.
12. Die Abrechnung hat grundsätzlich nach beiliegendem Anhang zu dieser Anlage zu erfolgen, der eine entsprechende Musterrechnung enthält.

## 4. Erläuterungen zu unmittelbaren oder mittelbaren wirtschaftlichen Vorteilen der VBG

13. Im Rahmen der Ist- und Plan-Trennungsrechnung sind unmittelbare oder mittelbare wirtschaftliche Vorteile, die der VBG von der öffentlichen Hand gewährt werden, und die sich aufwandsmindernd auswirken (z. B. anschaffungskostenmindernde Investitionszuschüsse oder zinsmin-

dernde Darlehen oder Gewährung von Sicherheiten) nachrichtlich im Jahr des Zuflusses bzw. mit dem jährlichen Vorteil zu erwähnen. Dabei ist ein Verweis auf den Bericht zur Prüfung des Jahresabschlusses bzw. auf die Wirtschaftsplanung ausreichend. Die öffentlichen Zuwendungen, die sich nicht ertragswirksam auswirken (insbesondere Einzahlungen in die Kapitalrücklage) sind in den Erläuterungen besonders hervorzuheben und bei der Ermittlung einer Überkompensationskontrolle gesondert zu würdigen.

Anhang zu Anlage 4 (Trennungsrechnung):

Gegenüberstellung Plan- und Ist-Trennungsrechnung sowie Bonusermittlung (3-Jahres-Abschnitte) über die Vertragslaufzeit 2016 bis 2025 - Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH.

Tabelle mit Beispielzahlen!

Nr.	Position	Berechnung	Jahr													
			2016	2017	2018	2016-2018	2019	2020	2021	2019-2021	2022	2023	2024	2022-2024	2025	2025
<b>PLANTRENNUNGSRECHNUNG</b>																
	ÖPNV Kilometer	km														
	Fahrplankilometer	Fpl-km														
A.1	Summe Erträge ÖPNV-Verkehre je ÖPNV-Kilometer	€/km	1.000.000	1.100.000	1.200.000	3.300.000	1.000.000	1.100.000	1.200.000	3.300.000	1.000.000	1.100.000	1.200.000	3.300.000	1.100.000	1.100.000
A.2	Summe Aufwendungen je Fahrplankilometer	€/Fpl-km	1.600.000	1.650.000	1.700.000	4.950.000	1.600.000	1.650.000	1.700.000	4.950.000	1.600.000	1.650.000	1.700.000	4.950.000	1.650.000	1.650.000
A.3	Zuschussbedarf je ÖPNV-Kilometer	€/km (Differenz A.2 - A.1)	600.000	550.000	500.000	1.650.000	600.000	550.000	500.000	1.650.000	600.000	550.000	500.000	1.650.000	550.000	550.000
<b>ISTTRENNUNGSRECHNUNG</b>																
	ÖPNV Kilometer	km														
	Fahrplankilometer	Fpl-km														
B.1	Summe Erträge ÖPNV-Verkehre je ÖPNV-Kilometer	€/km	1.000.000	1.100.000	1.200.000	3.300.000	1.000.000	1.100.000	1.500.000	3.600.000	1.000.000	1.100.000	1.500.000	3.600.000	1.100.000	1.100.000
B.2	Summe Aufwendungen je Fahrplankilometer	€/Fpl-km	1.500.000	1.700.000	1.800.000	5.000.000	1.500.000	1.700.000	1.840.000	5.040.000	1.500.000	1.700.000	1.840.000	5.040.000	1.700.000	1.700.000
B.3	Zuschussbedarf je ÖPNV-Kilometer	€/km (Differenz B.2 - B.1)	500.000	600.000	600.000	1.700.000	500.000	600.000	340.000	1.440.000	500.000	600.000	340.000	1.440.000	600.000	600.000
<b>BONUSERMITTLUNG</b>																
	ÖPNV Kilometer	km														
	Fahrplankilometer	Fpl-km														
C.1	Nicht ansatzfähiger Ist-Ergebnisanteil gem. Anlage 5 Abs. 2c je ÖPNV-Kilometer	€/km	10.000	-5.000	0	5.000	10.000	-5.000	0	5.000	10.000	-5.000	0	5.000	-5.000	-5.000
C.2	Ansatzfähiges Ist-Ergebnis je ÖPNV-Kilometer	€/km (B.3 + C.1)	510.000	595.000	600.000	1.705.000	510.000	595.000	340.000	1.445.000	510.000	595.000	340.000	1.445.000	595.000	595.000
C.3	Differenz Zuschussbedarf Plan/Ansatzfähiges Ist je ÖPNV-Kilometer	€/km (Differenz A.3 - C.2)	90.000	-45.000	-100.000	-55.000	90.000	-45.000	160.000	205.000	90.000	-45.000	160.000	205.000	-45.000	-45.000
C.4	Sollaufwand absolut je ÖPNV-Kilometer	€/km	1.700.000	1.720.000	1.740.000	5.160.000	1.700.000	1.720.000	1.740.000	5.160.000	1.700.000	1.720.000	1.740.000	5.160.000	1.720.000	1.720.000
C.5	Prüfung Istaufwand =< Sollaufwand je ÖPNV-Kilometer	€/km (Differenz C.4 - B.2)	200.000	20.000	-60.000	160.000	200.000	20.000	-100.000	120.000	200.000	20.000	-100.000	120.000	20.000	20.000
C.6	Prüfung Bonus zulässig (Sollkosteneinhaltung)? je ÖPNV-Kilometer	€/km (Differenz C.4 - B.2)>=0?	ja	ja	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja
C.7	Theoretische Höhe Bonus je ÖPNV-Kilometer	€/km (50 % von C.2)	45.000	-22.500	-50.000	-27.500	45.000	-22.500	80.000	102.500	45.000	-22.500	80.000	102.500	-22.500	-22.500
C.8	Gezeichnetes, satzungsmäßiges Eigenkapital je ÖPNV-Kilometer	€/km	2.900.000	2.900.000	2.900.000	8.700.000	2.900.000	2.900.000	2.900.000	8.700.000	2.900.000	2.900.000	2.900.000	8.700.000	2.900.000	2.900.000
C.9	Grenze Höhe Bonus gem. Anlage 5 Abs. 2b je ÖPNV-Kilometer	€/km (3 % von C.8)	45.000	-22.500	-50.000	-27.500	45.000	-22.500	80.000	102.500	45.000	-22.500	80.000	102.500	-22.500	-22.500
C.10	Malus nach Maßgabe Vereinbarung gem. öDA § 3 Malus je ÖPNV-Kilometer	€/km (C.9 x C.10)	4.500	4.500	0	9.000	4.500	4.500	0	9.000	4.500	4.500	0	9.000	4.500	4.500
C.11	Bonus nach Malus je ÖPNV-Kilometer	€/km (Differenz C.9 - C.10)	40.500	-27.000	-50.000	-36.500	40.500	-27.000	80.000	93.500	40.500	-27.000	80.000	93.500	-27.000	-27.000

Qualitätserfüllungs- und Malusermittlung

(1)	Nachweis-/Kontrollverpflichtung			Bewertung			Ist-Erfüllung	Gewichtung	Erfüllungsgrad der Qualitätsmerkmale
	(2)	Wer? (3)	Wann? (4)	Bezugsgröße (5)	Bezugsmaßstab (6)	Berechnung Erfüllung (7)			
<b>I Fahrzeugstandards</b>									
1	gemäß Nachweis "Anlage ... Busliste - Bestand 1.1.2016 und fortlaufender, jährlicher Nachweis der Einhaltung der Fahrzeugstandards"	VGB	1. Januar 2016; im weiteren jeweils 31. Dezember des Jahres	siehe Anlage B	siehe Anlage B	siehe Anlage B	siehe Anlage B		30
2	Kleinbusquote max. 5 %	VBG	dgl.	FPikm mit Kleinbus	Fahrplankilometer (FPikm)	Anteil FPikm Normalbus zu FPikm gesamt	>= 95% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7)		1
3	Sauberkeit innen und außen, bei Ausrückfahrten früh)	UHGW	eigene Stichproben (protokolliert)	Nicht anforderungsgemäße Reinigungen	Anzahl Reinigungen gemäß Stichprobe	Verhältnis Anzahl Reinigungen nach anforderungsgemäßem Standard zu Umfang Stichprobe	Ergebnis nach (7)		3
<b>II Liniennetz, Fahrplan- und Tarifangebot, Haltestellenunterhaltung</b>									
1	Liniennetz, Betriebszeiten, Takte, Verknüpfungen, Anbindung von Stadtteilen, Entfernungen zu Haltestellen, Anschluss am ZOB u. ä. gemäß Vorgaben der Vorabkennzeichnung bzw. Fortschreibungen	UHGW	Fahrplanwechsel		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		2
2	Tarifenwendung gemäß Vorgaben der Vorabkennzeichnung bzw. Fortschreibungen	UHGW	im Kontext zu Tarifanträgen		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		2
3	Sicherung Betrieb/Unterhaltung ZOB, Unterhaltung der Haltestellen nach gesetzlichen Verpflichtungen (insbes. BOKraft, § 5a StVG)	UHGW	eigene Stichproben (protokolliert)		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		2
<b>III Anforderungen an Fahrpersonal</b>									
1	Dienstkleidung	UHGW	eigene Stichproben (protokolliert); VBG sowie Subunternehmer	Personale ohne Dienstkleidung	Anzahl der in Stichproben einbezogenen Personale	Verhältnis Personale mit Dienstkleidung zu Anzahl Personale in Stichprobe gesamt	>= 95% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7)		1
2	Kompetenz im Umgang mit Bordrechnern	VBG	Nachweise über Schulungs-teilnahme	Fahrer ohne Schulungsteilnahme	Anzahl der Fahrer	Verhältnis Fahrer mit Schulungsteilnahme zu Anzahl Fahrer gesamt	>= 96% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7)		3
3	Auskünfkunfts-kompetenz in deutsch sowie englisch (20 % der Fahrer)	VBG	Nachweise über Schulungs-teilnahme	Fahrer ohne Schulungsteilnahme	Anzahl der Fahrer	Verhältnis Fahrer mit Schulungsteilnahme zu Anzahl Fahrer gesamt	>= 96% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7)		3
<b>IV Fahrgastbetreuung, -information, Fahrscheinvertrieb, Beschwerdemanagement</b>									
1	Unterhaltung Betriebsleitzentrale	UHGW	im Ermessen		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		5
2	Unterhaltung Mobilitätszentrale und Fahrgastenschutz nahe ZOB	UHGW	im Ermessen		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		5
3	Fahrgastinformation (Fahrplan, Tarif) nach Maßgabe Vorabkennzeichnung bzw. Fortschreibung	UHGW	eigene Stichproben (protokolliert)	Anzahl Verstöße	Anzahl Stichproben	Verhältnis Anzahl unbeanstandeter Stichproben zu Anzahl Stichproben gesamt	Ergebnis nach (7)		3
4	Fahrscheinvertrieb in Bussen und Agenturen nach Maßgabe Vorabkennzeichnung bzw. Fortschreibung	UHGW	eigene Stichproben (protokolliert)	Anzahl Verstöße	Anzahl Stichproben	Verhältnis Anzahl unbeanstandeter Stichproben zu Anzahl Stichproben gesamt	Ergebnis nach (7)		3
<b>V Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement</b>									
1	Aufbau und Führung eines Beschwerde- und Qualitätsmanagementsystems	VBG	Dokumentation und Nachweise gegenüber UHGW nach öDA		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		3
2	Datenbereitstellung und UHGW (Leistungsentwicklung, Nachfrageentwicklung usw.)	VBG	Dokumentation und Nachweise gegenüber UHGW nach öDA		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		3
3	Erstellung Qualitätsbericht	VGB	Dokumentation und Nachweise gegenüber UHGW nach öDA		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		3
4	Fahrscheinvertrieb in Bussen und Agenturen nach Maßgabe Vorabkennzeichnung bzw. Fortschreibung	UHGW	punktueller Stichprobe (protokolliert)		Erwartung UHGW im Rahmen Abstimmungsprozess mit VBG gemäß öDA	erfüllt/nicht erfüllt	ja= 100 % nein = 0 %		5
<b>VI Betriebsdurchführung</b>									
1	Pünktlichkeit	VBG	RBL/Übergangsweise eigene Stichprobe	Verspätungen unter 6 Minuten, Verfrühungen weniger als 1 Minute an vorgegebenen Meßstellen	Anzahl aller aufgezeichneten Messwerte	Verhältnis Messungen mit Pünktlichkeit zu Gesamtmessungen	>= 95% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7)		10
2	Ausfälle	VBG	Leistungsstatistik (km-Abrechnung)	Verspätungen über 20 Minuten, Verfrühungen mehr als 1 Minute an vorgegebenen Meßstellen	Anzahl aller Plankilometer	Verhältnis der nicht ausgefallenen Kilometer zu Plankilometern	>= 98% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7); bei <= 90 % keine Bonusgewährung möglich (s.u.)		8
3	Einhaltung Meldepflichten	UHGW	eigene Stichproben (protokolliert)	Nichteingehaltene Meldepflichten	Anzahl aller meldepflichtigen Ereignisse	Verhältnis Anzahl anforderungsgemäß gemeldeten Ereignisse zur Gesamtanzahl der Ereignisse	>= 95% entspricht 100 %; sonst Ergebnis nach (7)		5
									100   = .....
									Malus = (100 - I)
									Malus = 100
	<b>Bonuswegfall durch "Ausfälle" nach VI.2.</b>	<b>VBG</b>	<b>Leistungsstatistik (km-Abrechnung)</b>				<b>Ausfälle &gt;= 10 % keine Bonusgewährung</b>		





Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald,  
vertreten durch .....,  
nachfolgend „UHGW“ genannt,

und

die Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH  
vertreten durch ...  
nachfolgend „VBG“ genannt,

schließen die nachfolgende

## **Ergänzende Vereinbarung zu § 3 Abs. 1 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste (Anreizsystem gemäß Nr. 7 Anhang der VO 1370/2007 zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit und der Qualität)**

### **Präambel**

§ 3 Abs. 1 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der UHGW sieht vor, dass die UHGW und die VBG zur Sicherung der in der Vorabbekanntmachung definierten Qualitätsstandards eine ergänzende Vereinbarung zu Überprüfung und Monitoring des Verkehrsangebotes abschließen. In dieser ergänzenden Vereinbarung sollen auch die Prüfungs- und Bewertungsmaßstäbe (Malusregelung) der qualitätsgesicherten Sachverhalte definiert werden. Das Qualitätscontrolling muss den Vorgaben der Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007 entsprechen.

Danach ist die UHGW im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags verpflichtet, der VBG einen Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung sowie der Sicherung der Qualität zu geben. Dieser muss objektiv nachprüfbar sein.

Effizienz ist als Verhältnis zwischen der Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistung und den für deren Erbringung eingesetzten Ressourcen zu verstehen. Deshalb sollten Effizienz- anreize sowohl auf eine Kostensenkung als auch auf eine Steigerung der Qualität der Dienstleistung ausgerichtet sein.

Die UHGW beabsichtigt, als Aufgabenverantwortliche für den städtischen ÖPNV über die bereits im öffentlichen Dienstleistungsauftrag fixierten Parameter hinaus gezielt Einfluss auf die Leistungs- und Wirtschaftsentwicklung bei der VBG zu nehmen.

Dies vorangestellt vereinbaren die Parteien ergänzend zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag Folgendes:

### **1. Definition der Wirtschaftlichkeitsziele und rechnerische Bonusbemessung**

- a. Zur Sicherung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung beachtet die VBG den Sollkostenmaßstab (gut geführt) und die Wirtschaftsplanvorgaben für den betrauten ÖPNV.
- b. Fällt das Ergebnis für den betrauten ÖPNV gemäß der testierten Ist-Trennungsrechnung besser aus als das Ergebnis der Plan-Trennungsrechnung, wird der VBG ein rechnerischer Bonus in Höhe von 50% der Ergebnisverbesserung gewährt, maximal 3% des gezeichneten Kapitals (Stammkapital) der VBG. Ein Bonus entfällt, wenn der fortgeschriebene Kostenmaßstab des gut geführten Unternehmens verfehlt wird. Die Soll-Aufwendungen (gut geführt) werden durch einen unabhängigen Gutachter in regelmäßigen Abständen ermittelt.
- c. In das Bonus relevante Ergebnis für den ÖPNV werden keine ergebnisverbessernden Sondereffekte, die einer guten Geschäftsführung nach anerkannten Grundsätzen nicht zuzurechnen sind, einbezogen.

### **2. Bonusbemessung in Abhängigkeit von der Erreichung der Qualitätsvorgaben**

- a. Die Definition der Qualitätsziele erfolgt gemäß **Anlagen A und B** zu dieser ergänzenden Vereinbarung, in der auch Prüfungs- und Bewertungsmaßstäbe zur Ermittlung eines Malus geregelt und definiert sowie Festlegungen getroffen sind, in welcher Weise Leistungsausfälle behandelt werden.
- b. Das Qualitätscontrolling definiert die maximale Zielerreichung mit 100% und einem Nullmalus. Zielverfehlungen werden mit Prozentabzügen nach Maßgabe der **Anlage A** bewertet. Der sich ergebende Prozentsatz für die Qualitätszielerreichung wird auf den rechnerischen Bonusbetrag aus der Wirtschaftszielerreichung zur Ermittlung des endgültigen Bonusbetrages angewandt.

### **3. Feststellung der Bonushöhe und Bonusgewährung**

- a. Die Qualitäts- und Wirtschaftszielerreichung wird durch die UHGW bis zum 31. Mai für das vorangegangene Geschäftsjahr festgestellt und das Ergebnis den Organen der VBG, der Stadtwerke Greifswald GmbH und der UHGW mitgeteilt. Der Geschäftsführer der

VBG macht auf der Grundlage dieses Ergebnisses und der testierten Ist-Trennungsrechnung einen Vorschlag für die Bonusbemessung und legt diese der Gesellschafterversammlung mit dem Jahresabschluss vor.

- b. Die Berechnung des Bonus ist mit einer Nebenrechnung mit dem Jahresabschluss festzustellen. Der Bonus wird jeweils für einen Dreijahreszeitraum berechnet. Eine Auszahlung erfolgt mit der Feststellung des Bonus für das dritte Jahr, erstmals mit dem Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2018.
- c. Der festgestellte Bonus wird von der Stadtwerke Greifswald GmbH aus dem Planbudget für den Verlustausgleich bei der VBG finanziert und binnen eines Monats nach dem Feststellungsbeschluss gemäß lit. b) an die VBG in Form einer Gesellschaftereinlage oder eines ertragswirksamen Gesellschafterzuschusses oder – soweit zulässig - als Verlustausgleichszahlung im Rahmen des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags ausgezahlt.

#### **4. Bonusverwendung**

- a. Mittel, die sich aus dem festgestellten Bonus ergeben, sind zweckgebunden wieder dem Gesamtsystem ÖPNV in der UHGW (z. B. für lfd. Aufwendungen zur Qualitätsverbesserung des Angebotes, des Vertriebs bzw. der Kommunikation, für Investitionen in Fahrgastinformationssysteme und den Bau von Haltestellen) zuzuführen.
- b. Der Geschäftsführer der VBG und die UHGW legen gemeinsam auf der Grundlage des Vorschlags des Geschäftsführers der VBG fest, wie der Bonus verwendet werden soll. Sie können dies (vorerst) auf Teilbeträge beschränken. .
- c. Die Bonusverwendung darf das Ergebnis für den betrauten Verkehr nicht verändern, sie ist in einer Nebenrechnung zu erfassen. In Abhängigkeit von der rechnungsmäßigen Behandlung der Bonusverwendung werden die Geschäftsführung der Stadtwerke Greifswald GmbH und der VBG dafür Sorge tragen, dass eine Doppelbelastung der Stadtwerke Greifswald GmbH aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages vermieden wird.

#### **5. Laufzeit, Revision**

- a. Das wirtschaftliche Anreizsystem ist erstmalig für das Geschäftsjahr 2016 der VBG anzuwenden. Seine Geltung ist an die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gebunden.
- b. Das Anreizsystem wird nach dreijähriger Laufzeit (2016 bis 2018) auf der Grundlage der Praxiserfahrungen einer gemeinsamen Überprüfung und Bewertung durch die UHGW, die Stadtwerke Greifswald GmbH und die VBG unterzogen. Danach (d. h. nach Ablauf

der drei Jahre) kann das System auf Antrag der UHGW, der Stadtwerke Greifswald GmbH oder der VBG einer erneuten gemeinsamen Überprüfung und Bewertung unterzogen werden. Der Kriterienkatalog samt Gewichtung (Anlage A) kann von der UHGW in Abstimmung mit der VBG angepasst werden.

- c. Die Rechte der UHGW als Gesellschafterin der Stadtwerke Greifswald GmbH und mittelbare Alleingesellschafterin der VBG bleiben durch die Verständigung über dieses Anreizsystem unberührt, insbesondere zur Sicherstellung einer Inhousekontrolle über die VBG.

**Anlagen:**

Anlage A: Qualitätserfüllungs- und Malusermittlung

Anlage B: Erfüllung Busstandards

(Unterschriften)

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG) zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (UHGW)

## Beschlussvorschlag für die Bürgerschaft

---

### **Gliederung**

Präambel

#### **1. Abschnitt: Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste an die VBG**

- § 1 Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste
- § 2 Einzelpflichten der VBG
- § 3 Anreizsystem zur Qualitätssicherung
- § 4 Fortschreibung des betrauten Verkehrsangebots, der Qualitätsstandards und der sonstigen Einzelpflichten, Ermessensspielraum der VBG
- § 5 Gewährung eines ausschließlichen Rechts
- § 6 Tätigkeitsbeschränkungen für die VBG
- § 7 Kontrollausübung durch die UHGW
- § 8 Jahresbericht

#### **2. Abschnitt: Ausgleichsleistung**

- § 9 Vorabfestlegung des Ausgleichsbedarfs und der Ausgleichsleistung
- § 10 Gewährung der Ausgleichsleistung im Stadtwerke-Konzern
- § 11 Trennungsrechnung
- § 12 Überkompensationskontrolle, Verbot von Quersubventionierungen
- § 13 Sicherung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung
- § 14 Steuern

#### **3. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

- § 15 Inkrafttreten und Laufzeit
- § 16 Verantwortliche Stellen
- § 17 Gesellschaftsrechtliche Weisungen
- § 18 Anlagen

## DIREKTVERGABE

eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über öffentliche Personenverkehrsdienste durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

an die

Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG)

### Präambel

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (UHGW) ist mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern ab dem 4. September 2011 große kreisangehörige Stadt des Landkreises Vorpommern-Greifswald. Auf Grundlage der öffentlichen Vereinbarung vom 8./19. November 2013 zwischen dem Landkreis Vorpommern-Greifswald und der UHGW hat der Landkreis gemäß § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V die Aufgaben eines Aufgabenträgers betreffend den ÖPNV für das Stadtgebiet auf die UHGW mit Ausnahme der Aufstellung des Nahverkehrsplans übertragen. Zu den auf die UHGW übertragenen Aufgaben gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNV M-V gehören insbesondere die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet. Die UHGW ist damit auch für die Finanzierung des lokalen ÖPNV zuständig, sofern er auf Genehmigungen nach dem PBefG beruht. Die UHGW übernimmt die Aufgaben der zuständigen örtlichen Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007).

Die UHGW ist über die in ihrem alleinigen Anteilseigentum befindliche Stadtwerke Greifswald GmbH mittelbar zu 100 % an der VBG beteiligt. Die VBG betreibt auf dem Gebiet der UHGW das Netz für den städtischen ÖPNV mit Bussen. Die UHGW nimmt in ihrer Rolle als Gesellschafterin der VBG auf deren Leistungsangebot Einfluss.

Die VBG ist bis zum 31. Dezember 2015 mit der Durchführung des ÖPNV auf der Grundlage des Beschlusses der Greifswalder Bürgerschaft vom 28. September 2009 und der Betrauungsvereinbarung vom 5. Oktober 2009 betraut.

Die UHGW ersetzt diese Betrauung durch die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBG als interner Betreiber nach den Bestimmungen der VO 1370/2007 mit Wirkung zum 1. Januar 2016.

Innerhalb der in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag genannten Vorgaben stellt es die UHGW in die unternehmerische Kompetenz und Verantwortung der VBG, in Abstimmung mit der UHGW das jeweils festzulegende Fahrplanangebot bestmöglich auf die Nachfrage auszurichten, künftig weiter zu optimieren und die Effizienz der Betriebsführung zu verbessern.

## 1. Abschnitt: Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste an die VBG

### § 1 Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste

- (1) Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (UHGW) betraut die VBG im Wege der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 (nachfolgend kurz "Dienstleistungsauftrag" im Sinne von Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 genannt) mit der Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Linienverkehr auf dem Gebiet der UHGW (betraultes Verkehrsangebot) nach Maßgabe der Bekanntmachung gemäß Artikel 7.2 der VO 1370/2007 vom 27. Juni 2014 (**Anlage 1**); die zu bedienenden Linien und das sich ergebende Liniennetz sind in den **Anlagen 2 und 3** dargestellt. Personenverkehrsdienste, die keine Linienverkehre nach dem PBefG sind (z. B. freigestellte Verkehre oder Gelegenheitsverkehre) sind nicht Gegenstand dieses Dienstleistungsauftrags.
- (2) Die VBG wird mit dem Gesamtliniennetz in der UHGW betraut, um den größtmöglichen Verbundeffekt nachhaltig zu erzielen. Mit der Vergabe des Dienstleistungsauftrags stellt die UHGW einen integrierten Netzbetrieb durch einen Betreiber sicher.
- (3) Der personenbeförderungsrechtliche Status der VBG im Verhältnis zu den Fahrgästen und den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden bleibt unberührt. Die VBG erbringt das betraute Verkehrsangebot im eigenen Namen und für eigene Rechnung; sie trägt das Risiko der Leistungserstellung und der Höhe der Fahrgeldeinnahmen. Ihr stehen die Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen des von ihr vorgehaltenen Verkehrsangebotes zu.

- (4) Die VBG übernimmt diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und stellt eine ausreichende Bedienung durch das betraute Verkehrsangebot sicher.
- (5) Die UHGW definiert die von der VBG zu beachtenden Qualitätsstandards in der Vergabebekanntmachung (**Anlage 1**), im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, in sonstigen Beschlüssen ihrer Bürgerschaft mit Bezugnahme auf diesen Dienstleistungsauftrag und im Qualitätscontrolling (§ 3) zu diesem Dienstleistungsauftrag. Diese Qualitätsstandards einschließlich ihrer Fortschreibung gemäß § 4 bilden die von der UHGW gewollte ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung auf ihrem Gebiet.
- (6) Die VBG entwickelt unter Beachtung der Qualitätsstandards den Fahrplan und das sonstige Verkehrsangebot. Zu beachten sind dabei ab dem 1. Januar 2016 die Maßgaben der Vorabbekanntmachung in Verbindung mit den Anlagen 2 und 3.
- (7) Verkehrlich notwendige Zusatzverkehre wie Verstärkerfahrten im Rahmen von Linienverkehren gemäß § 42 PBefG oder Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG, die für die Allgemeinheit geöffnet sind, sind Bestandteil dieses Dienstleistungsauftrags. Für anlassbezogene Zusatzverkehre gilt, dass die VBG anstrebt, nicht durch Fahrgelderlöse gedeckte Kosten eines Zusatzverkehrs durch Ausgleichszahlungen Dritter zu decken. Jahreszeit- und ferienbedingte Angebotsänderungen nach bisheriger Übung sind zulässig. Das Reagieren auf kurzfristige Nachfrageschwankungen, wiederkehrende Großveranstaltungen, Störungen oder die Organisation umleitungsbedingter Angebotsänderungen liegt in der unternehmerischen Verantwortung der VBG.
- (8) Zu den betrauten Personenverkehrsdiensten gehören auch Linienverkehre, die in das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Vorpommern-Greifswald führen, wenn deren verkehrlicher Schwerpunkt auf dem Gebiet der UHGW liegt.
- (9) Die VBG ist verpflichtet, rechtzeitig Genehmigungsanträge zur Sicherstellung der Durchführung des betrauten Verkehrsangebots (Wiedererteilungen und Neuanträge) zu stellen.



## § 2 Einzelpflichten der VBG

- (1) Zur ordnungsgemäßen Erbringung des betrauten Verkehrsangebots hat die VBG unter Beachtung der Qualitätsstandards die Einzelpflichten der Vorabbekanntmachung gemäß Anlage 1 zu erfüllen. Hierzu gehören insbesondere:
- a. Planung des Liniennetzes und des Taktes in Abstimmung mit der UHGW
  - b. Beantragung der Liniengenehmigungen und Veröffentlichung der Fahrpläne
  - c. Durchführung des Fahrbetriebes (Erbringung der Beförderungsleistungen) einschl. Fahrzeugvorhaltung (Anschaffung, Instandhaltung, Wartung und Pflege) und Netzmanagement (Fahrplanung, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation) sowie die Vorhaltung und Betreuung der ortsfesten Infrastruktur (Betriebshöfe, Abstellanlagen, Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme und sonstige Einrichtungen) einschl. der Durchführung geplanter und im Wirtschaftsplan genehmigter Investitionen auf der Grundlage von Planungs- und Baurecht sowie gesicherter Finanzierung,
  - d. Bewirtschaftung der Haltestellen gemäß gesetzlichen Maßgaben (insbesondere BOKraft, §5b StVG)
  - e. Besetzung einer Leitstelle am ZOB (Montag bis Freitag von 6.00 bis 18.00 Uhr), darüber hinaus Sicherung von Rufbereitschaft
  - f. Betrieb einer Mobilitätszentrale sowie eines geschützten Fahrgastraums (max. 100 Meter vom ZOB entfernt)
  - g. Abschluss eines Gewerbemietvertrages zum ZOB einschließlich Übernahme Verkehrssicherungspflicht
  - h. 25 % CNG-Busquote, Erweiterung bis zum 31. Dezember 2016 auf 60 % bei mindestens 50 % Bioerdgaseinsatz
  - i. Abgasstandard EURO5/EEV; bei Neubeschaffung grundsätzlich EURO6 bzw. Nachfolgeregelung
  - j. Begrenzung des Durchschnittsalters der Busflotte auf 4 Jahre; innerhalb der Laufzeit darf dieser Durchschnittswert in bis zu drei Kalenderjahren jeweils um zwei Jahre überschritten werden.
  - k. Fahrscheinverkauf durch Busfahrer sowie mindestens 20 Agenturen und am ZOB
  - l. Gewährleistung von RBL sowie dynamischer Fahrgastinformation und deren Verknüpfung sowie Lieferung von Echtzeit-Daten
  - m. Niederflrigkeit aller Fahrzeuge (Kneeling zzgl. manueller Rampe an Tür 2)
  - n. Stellplatz für mindestens einen Rollstuhl und einen Kinderwagen
  - o. Fahrgastzählgeräte in neu beschafften Bussen

- p. Anwendung der im Bedienungsbiet der VBG geltenden Gemeinschaftstarife, zur Zeit des Gemeinschaftstarifs der Tarifgemeinschaft Vorpommern (GTV-Tarif)
  - q. Anerkennung des City-Tickets der DB
  - r. Anstreben der Fortführung der Fahrscheinanerkennung mit den Regionalbusunternehmen im Stadtgebiet Greifswald
  - s. Führung eines Qualitäts- und Beschwerdemanagement
  - t. Erstellung eines jährlichen Qualitätsberichts zu den Maßgaben der Vergabebekanntmachung
  - u. Ausstattung des Fahrpersonals mit Dienstkleidung, Schulung des Fahrpersonals zur Bordtechnik, Befähigung zu Auskünften in deutscher Sprache; 20 % der Fahrer müssen wesentliche Auskünfte auch in englischer Sprache erteilen können
  - v. Vergütung des Fahrpersonals der VBG sowie der Subunternehmer nach dem jeweils geltenden Spartentarif Nahverkehr (Spartentarifvertrag für den ÖPNV M-V, TV-N MV).
  - w. Bereitstellung von Fahrplaninformationen online bei der VBG, durch VMV- sowie GTV/DB-Fahrplanauskunft sowie gedruckt in Bussen, Agenturen sowie der Mobilitätszentrale und gesonderten Einrichtungen (z. B. Altenheime)
- (2) Die VBG darf sich im Innenverhältnis zur Leistungserstellung anderer Verkehrsunternehmen bedienen und trägt für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung beauftragter Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieses Dienstleistungsauftrags Sorge. Die VBG muss den überwiegenden Teil der Leistung selbst erbringen. Leistungsbezüge von Unternehmen, die von der VBG nach Inhousegrundsätzen kontrolliert werden, gelten als Selbsterbringung. Leistungsbezüge von anderen Unternehmen, die keine Beförderungsleistungen sind, sind bei der Beurteilung der Selbsterbringung unbeachtlich. Die VBG hat darauf hinzuwirken, dass die von ihr beauftragten Subunternehmer die Qualitätsvorgaben für das betraute Verkehrsangebot erfüllen, insbesondere ist darauf hinzuwirken, dass für die zur Erbringung der Subunternehmerleistung eingesetzten Beschäftigten mindestens nach dem jeweils geltenden Tarifvertrag Nahverkehr (Spartentarifvertrag für den ÖPNV M-V (TV-N MV) entlohnt werden. Durch die VBG ist das in Bezug auf die Leistungsbeschreibung (ohne Tarifvorgabe) wirtschaftlichste Angebot zu bezuschlagen.

### § 3 Anreizsystem zur Qualitätssicherung

- (1) Zur Sicherung der in der Vorabbekanntmachung definierten Qualitätsstandards werden die UHGW und die VBG nach Maßgabe von Punkt 6. der Vorabbekanntmachung eine

ergänzende Vereinbarung zur Überprüfung und Monitoring des Verkehrsangebotes abschließen. In dieser ergänzenden Vereinbarung werden auch die Prüfungs- und Bewertungsmaßstäbe (Malusregelung) der qualitätsgesicherten Sachverhalte definiert. Das Qualitätscontrolling muss den Vorgaben der Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007 entsprechen. Es wird während der Laufzeit dieser Vereinbarung fortgeführt und weiterentwickelt. Dementsprechend können die UHGW und die VBG das Qualitätscontrolling auch mit Wirkung für diesen Dienstleistungsauftrag ändern. Der Bezug zu den für diesen Dienstleistungsauftrag geltenden Qualitätsstandards und eine ausreichende Anreizsetzung zur Qualitätssicherung müssen bei jeder Änderung gewahrt bleiben.

- (2) Von der VBG ist nach inhaltlicher Maßgabe der Vereinbarung jährlich ein Qualitätsbericht zu den für diesen Dienstleistungsauftrag geltenden Qualitätsstandards zu erstellen und der UHGW vorzulegen. In diesem Qualitätsbericht ist insbesondere auch die Einhaltung der Fahrzeug- und damit verbundenen Umweltstandards nachzuweisen. Jährlich erfolgt durch die UHGW ein Monitoring zu den Kriterien einschl. der Handhabung des Beschwerdemanagement.

#### § 4 Fortschreibung des betrauten Verkehrsangebots, der Qualitätsstandards und der sonstigen Einzelpflichten, Ermessensspielraum der VBG

- (1) Das betraute Verkehrsangebot, die Qualitätsstandards und sonstige Einzelpflichten dieses Dienstleistungsauftrags werden nach folgenden Maßgaben fortgeschrieben und werden Bestandteil dieses Dienstleistungsauftrags:
1. Fortschreibung des NVP
  2. Sonstige Beschlüsse der Bürgerschaft der UHGW mit Bezugnahme auf diesen Dienstleistungsauftrag
  3. Im Rahmen der geltenden Qualitätsstandards laut Vorabbekanntmachung kann die UHGW zum üblichen Fahrplanwechsel Angebotsanpassungen im Linienverkehr von insgesamt +/- 15 % bezogen auf ein Verkehrsangebot von 990.000 Fahrplankilometer verlangen. Das Verlangen ist mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens sechs Monaten zu stellen. Die Angebotsanpassung darf das Fahrplanangebot und die Linienführung betreffen. Bestandteil des betrauten Verkehrsangebotes über 990.000 Fahrplankilometer ist die geplante Verlängerung der Linie 3 nach Eldena.

4. Die VBG darf Angebotsanpassungen pro Fahrplanjahr unter Einhaltung der Qualitätsstandards im Linienverkehr von insgesamt bis zu +/- 3 % gegenüber dem vorangegangenen Fahrplanjahr nach eigenem Ermessen vornehmen, höchstens +/- 15% bezogen auf ein Verkehrsangebot von 990.000 Fahrplankilometern. Sie unterrichtet die UHGW von einer beabsichtigten Angebotsanpassung mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens drei Monaten. Die UHGW kann der Angebotsanpassung begründet widersprechen.
5. Die VBG kann darüber hinaus im Rahmen ihrer Fahrplanaufstellung oder sonstiger Planungen im Zusammenhang mit ihren Einzelpflichten Vorschläge zur Änderung oder Einführung von Qualitätsstandards einschließlich Liniennetz mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens neun Monaten unterbreiten, über die die UHGW möglichst binnen sechs Monaten entscheidet. Hierunter fallen nicht unternehmerische Entscheidungen der VBG in Erfüllung der Einzelpflichten gemäß § 2 Abs. 1. Das Vorschlagsrecht steht auch der UHGW zu.

Die VBG wird die Wirkungen von Angebotsanpassungen auf den Ausgleichsbedarf kurzfristig nachvollziehbar kalkulieren und die Kalkulation der UHGW vorlegen.

- (2) Sofern die UHGW eine Fortschreibung gemäß Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 verlangt bzw. nach Nr. 5 annimmt, die bei der VBG zusätzliche Investitionen erforderlich macht, wird der Investitions- und Zeitbedarf für die Anschaffung oder Herstellung zwischen der UHGW und der VBG verbindlich abgestimmt; die UHGW sichert die Finanzierung der durch die Fortschreibung verursachten Nettozusatzkosten im Rahmen dieses Dienstleistungsauftrags zu.
- (3) Von der Fortschreibung gemäß Abs. 1 werden alle Änderungen erfasst, die von der UHGW zur Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse und sonstige Rahmenbedingungen für eine ausreichende Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 PBefG und § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V) für erforderlich angesehen werden und ihr als Optionen in diesem Dienstleistungsauftrag eingeräumt werden. Hierzu zählen insbesondere die Veränderung von Schulstandorten oder Schularten, die Schaffung neuer oder Veränderung vorhandener Bildungseinrichtungen, die Veränderungen der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur (z. B. Ausweis neuer Industrie- und Gewerbegebiete, Neubau oder Rückbau von Wohnungsbauten), die demografische Entwicklung oder die Bedarfsorientierung von Verkehren, die Anpassung des Verkehrsangebots an Nachfrageentwicklungen, die Entwicklungen anderer Verkehrsträger (z. B. motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr) mit Auswirkungen auf die Nachfrage des betrauten Verkehrsangebots oder die Änderungen gesetzlicher und untergesetzlicher Vorgaben einschließlich öffentlicher Finanzierungen auf Bundes- und Landesebene. Die UHGW passt die Verkehrsbe-

dienung an die geänderten Bedingungen in dem Verfahren gemäß Abs. 2 als Optionsausübung an, indem sie insbesondere das Liniennetz erweitert oder verändert einschl. einer Differenzierung in unterschiedliche Netze (Tagesnetz, Nachtnetz), die einzusetzenden Verkehrsmittel (Bus, PKW) einschl. Infrastruktur neu bestimmt, das Fahrplanangebot erhöht oder vermindert oder sonstige Änderungen der Einzelpflichten gemäß § 2 Abs. 1 vornimmt. Die Auswirkungen von diesen Änderungen auf die Ausgleichsleistung werden im Rahmen von § 9 geplant und ausgeglichen. Die Änderungen des Verkehrsangebots und der Ausgleichsleistung nach den vorstehenden Bestimmungen werden im Rahmen dieses Dienstleistungsauftrags vorgenommen und werden Bestandteil dieses Dienstleistungsauftrags.

- (4) Verlangt die UHGW Angebotsreduzierungen nach den vorstehenden Bestimmungen werden hierdurch verursachte und von der VBG nachgewiesene Remanenzkosten im Rahmen dieses Dienstleistungsauftrags finanziert.
- (5) Fortschreibungen, die nach der Beschlussfassung der Bürgerschaft über diesen Dienstleistungsauftrag und dessen Inkrafttreten am 1. Januar 2016 vorgenommen werden, gelten als solche im Sinne der vorstehenden Bestimmungen.

## § 5 Gewährung eines ausschließlichen Rechts

- (1) Die UHGW gewährt der VBG gemäß § 8a Abs. 8 PBefG zum Schutz des betrauten Verkehrsangebots mit Wirkung zum 1. Januar 2016 das ausschließliche Recht, auf dem durch die **Anlagen 2 und 3** nachgewiesenen Liniennetz Personenbeförderung im Linienverkehr mit Bussen (§§ 2 Abs. 1, 9 Abs. 1, 42 PBefG; § 43 PBefG, sofern für die Allgemeinheit geöffnet) nach folgenden Maßgaben durchzuführen:
  1. Der räumliche Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts ist begrenzt auf das vom Stadtbusverkehr erschlossene Gebiet der UHGW. gemäß **Anlage 3**
  2. Der zeitliche Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts ist begrenzt auf die in der Vorabbekanntmachung bzw. die im jeweiligen NVP für die Linienverkehre der VBG geltenden Betriebszeiten mit einem zusätzlichen zeitlichen Schutz von 30 Minuten vor Beginn und Ende der Betriebszeiten.
- (2) Die Ausschließlichkeit beinhaltet das Verbot für andere Verkehrsunternehmen, Linienverkehre im ÖPNV als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer gemäß PBefG durchzuführen. Von dem Verbot ausgenommen sind Linienverkehre anderer Verkehrsunter-

nehmen, die das Liniennetz gemäß **Anlage 3** berühren und Bestandteil eines für den Landkreis Vorpommern-Greifswald geltenden Nahverkehrsplans sind, mit der dort vorgesehenen Bedienungsfunktion (Linienführung, Takt) oder Verkehre gemäß § 43 PBefG, die im Jahr 2015 regelmäßig erbracht werden. Die Ausnahmen von dem Verbot stehen unter dem Vorbehalt, dass die Linienverkehre anderer Verkehrsunternehmen mit Zustimmung der UHGW im Rahmen der Aufstellung des NVP für den Landkreis Vorpommern-Greifswald oder der Genehmigung von Linienverkehren erbracht werden. Das ausschließliche Recht kann von der UHGW geändert werden, wenn der Vorbehalt nicht erfüllt wird. Die UHGW kann auf Antrag eines Verkehrsunternehmens weitere Ausnahmen vom ausschließlichen Recht gewähren. Sie nimmt Verkehre von dem Verbot aus, die das betraute Verkehrsangebot nur unerheblich beeinträchtigen.

- (3) Die UHGW veröffentlicht das ausschließliche Recht auf ihrer Homepage und nimmt mit der Veröffentlichung die notwendigen Konkretisierungen vor, um dem Bestimmtheitsgebot zu genügen. Die UHGW teilt der Genehmigungsbehörde und den betroffenen anderen Verkehrsunternehmen das gewährte ausschließliche Recht und die Ausnahmen vom Verbot mit. Die UHGW erlässt einen Verwaltungsakt über die Gewährung des ausschließlichen Rechts mit Drittwirkung, wenn dies zur Wirksamkeit der Erteilung des ausschließlichen Rechts erforderlich ist.

## § 6 Tätigkeitsbeschränkungen für die VBG

- (1) Die VBG unterliegt als interner Betreiber der UHGW folgenden Tätigkeitsbeschränkungen:
1. Verbot der Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren, die durch andere Aufgabenträger für Linienverkehre nach dem PBefG oder Eisenbahnverkehre nach dem AEG organisiert werden.
  2. Verbot der Erbringung von Linienverkehren nach dem PBefG oder dem AEG als Unternehmer nach dem PBefG oder AEG im eigenen Namen und für eigene Rechnung außerhalb des Gebietes der UHGW; von diesem Verbot ausgenommen sind betraute Linien, die auf das Gebiet des Landkreises Vorpommern-Greifswald führen.

Die UHGW kann Ausnahmen von diesen Verboten auf Antrag der VBG gewähren, wenn diese keinen Verstoß gegen die Tätigkeitsbeschränkungen gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 begründen.

- (2) Die Tätigkeitsbeschränkungen beinhalten auch das Verbot der unmittelbaren oder mittelbaren Beteiligung oder sonstigen Einflussnahme auf Unternehmen, die Tätigkeiten gemäß Abs. 1 entfalten.

## § 7 Kontrollausübung durch die UHGW

Die UHGW kontrolliert die VBG als interner Betreiber durch Ausübung ihrer gesellschaftsrechtlichen Kompetenzen im Verhältnis zur Stadtwerke Greifswald GmbH und vermittelt der Stadtwerke Greifswald GmbH im Verhältnis zur VBG auf der Grundlage der Gesellschaftsverträge, des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages zwischen der Stadtwerke Greifswald GmbH und der VBG, ihres Weisungsrechtes gegenüber der Geschäftsführung der Stadtwerke Greifswald GmbH und ihrer Vertreter in den Organen der Stadtwerke Greifswald GmbH und VBG. Das betraute Verkehrsangebot steuert sie auf der Grundlage dieses Dienstleistungsauftrags.

## § 8 Jahresbericht

Die VBG erstellt einen jährlichen schriftlichen Bericht über die Erfüllung der Einzelpflichten dieses Dienstleistungsauftrags, den sie der UHGW bis zum 30. April des Folgejahres vorlegt. Der Qualitätsbericht gemäß § 3 Abs. 2 ist Teil des Jahresberichts. Darüber hinaus weist die VBG in dem Jahresbericht die Erbringung des fahrplanmäßigen Angebots sowie der Zusatzverkehre nach. Abweichungen vom fahrplanmäßigen Angebot, die +/- 5% eines linienbezogenen Angebots überschreiten, sind dabei mitzuteilen und zu erläutern. Dazu werden folgende Daten jährlich zu diesem Zeitpunkt durch die VBG der UHGW in elektronischer und schriftlicher Form zur Verfügung gestellt:

1. Verkehrsangebot:
  - a) Einwohner im Bedienungsgebiet (Anzahl)
  - b) Länge des Liniennetzes (km)
  - c) Busse (Anzahl)
  - d) Durchschnittliche Laufleistung je Bus / a (km)

2. Betriebsleistung:

- a) Fahrplankilometer / a (Tkm)
- b) Fahrplankilometer je Einwohner (Fpl-km / Ew.)

3. Verkehrsnachfrage im Linienverkehr:

- a) Beförderte Personen (Anzahl in Tsd.)
- b) Personenkilometer gesamt (TPkm)
- c) Personenkilometer je Einwohner (Pkm / Ew.)
- d) Fahrtenhäufigkeit je Einwohner / a (Anzahl)
- e) Mittlere Wagenbesetzung (Anzahl)
- f) Durchschnittliche Beförderungsweite je Fahrgast / Fahrt (km)
- g) Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen / a (TEUR)
- h) Einnahmen je Fahrgast / a (EUR)

## 2. Abschnitt: Ausgleichsleistung

### § 9 Vorabfestlegung des Ausgleichsbedarfs und der Ausgleichsleistung

- (1) Die jährliche Finanzierung der der VBG für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Aufwendungen erfolgt durch Erträge und, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, durch Ausgleichsleistungen der UHGW. Die Ausgleichsleistungen sind begrenzt auf die Differenz (Nettoeffekt) zwischen den der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zuzurechnenden Aufwendungen und Erträgen gemäß der Ist-Trennungsrechnung gemäß **Anlage 4**. Für die Vorabfestlegung der jährlichen Ausgleichsleistungen sind Planaufwendungen (Abs. 2) und Planerträge (Abs. 3) in der Plan-Trennungsrechnung gemäß den Einzelvorgaben der **Anlage 4** anzusetzen (ansatzfähige Aufwendungen und Erträge zur Ermittlung des Nettoeffekts). Der Aufbau der Plan-Trennungsrechnung bildet die Vorabfestlegung gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. b i) VO 1370/2007; die Planwerte sind Richtwerte.



- 
- (2) Die VBG plant die Aufwendungen im Rahmen ihrer Erfolgsplanung durch Fortschreibung der Aufwendungen des vorhergehenden Geschäftsjahres unter Berücksichtigung von Investitionen und Finanzierungen und unter Beachtung der im Zuge der Anreizsetzung ermittelten bzw. fortgeschriebenen Sollaufwendungen. Die Prämissen der Fortschreibung für die wesentlichen Aufwandsarten sind zu erläutern.
- (3) Die VBG plant die Erträge im Rahmen ihrer Erfolgsplanung unter Berücksichtigung der Erträge früherer Geschäftsjahre und einer Prognose der Erträge für das folgende Geschäftsjahr. Anzusetzen sind alle Erträge, die durch das betraute Verkehrsangebot erzielt werden bzw. diesem nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zuzurechnen sind. Hierzu zählen insbesondere:
1. Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzeinnahmen (z. B. § 45a PBefG, § 148 SGB IX usw. einschl. Nachfolgeregelungen) sowie sonstige handelsrechtlichen Erträge wie FAG-Mittel, Werbeeinnahmen, Erträge aus Anlagenabgängen, Versicherungserstattungen, öffentliche Aufwanderstattungen (z. B. Mindererlöse aus Tarifkooperationen, Projektzuschüsse).
  2. Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen oder die Vorhaltung von Infrastrukturen, soweit sie handelsrechtlich ertrags- oder aufwandwirksam vereinnahmt oder aufgelöst werden.
- (4) Stellt die VBG im Laufe eines Wirtschaftsjahres fest, dass Abweichungen zwischen den Planwerten und der tatsächlichen Entwicklung auftreten, die dazu führen können, dass der geplante Aufwanddeckungsfehlbetrag überschritten wird, nimmt sie eine Plananpassung vor, wenn eine Erhöhung des geplanten Aufwanddeckungsfehlbetrags von mindestens 5 % zu erwarten ist und gibt die Planänderung der UHGW zur Kenntnis; der vorab festgelegte Ausgleichsbedarf erhöht sich entsprechend. Für Aufwandssteigerungen, die den geplanten Aufwanddeckungsfehlbetrag voraussichtlich erhöhen, kommt eine Planänderung nur für Aufwandsarten in Betracht, die von der VBG aufgrund von Marktbedingungen nicht entscheidend beeinflussbar sind.<sup>1</sup>
- (5) Die UHGW gleicht der VBG einen entstehenden und in der Ist-Trennungsrechnung ausgewiesenen Aufwanddeckungsfehlbetrag für das betraute Verkehrsangebot aus. Übersteigt der Aufwanddeckungsfehlbetrag den Ausgleich gemäß Plan-Trennungsrechnung einschließlich Plananpassungen gemäß Abs. 4, weist die VBG für

---

<sup>1</sup> Darunter fallen z. B. Ereignisse höherer Gewalt, Rücknahme von Förderzusagen, Bezugspreise für Dieselkraftstoff, Personalkosten aufgrund von Tarifverträgen, die keine Haustarifverträge sind.

die einzelnen Aufwands- und Ertragsarten die zur Überschreitung führenden Gründe nach. Sie legt dabei insbesondere dar, ob außerplanmäßige Aufwandssteigerungen oder Ertragsminderungen, die gemäß **Anlage 4** ansatzfähig sind, von ihr beeinflussbar waren oder nicht und welche Maßnahmen sie ergreifen wird, um derartige Effekte in der Zukunft zu vermeiden. Satz 1 bleibt hiervon unberührt.

## § 10 Gewährung der Ausgleichsleistung im Stadtwerke-Konzern

- (1) Die UHGW erbringt die Ausgleichsleistung auf gesellschaftsrechtlicher Grundlage. Der Aufwanddeckungsfehlbetrag der VBG wird, ggf. nach Verrechnung mit einem positiven Ergebnis anderer Tätigkeiten der VBG, von der Stadtwerke Greifswald GmbH auf der Grundlage des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages zu dessen tatsächlicher Durchführung ausgeglichen (Verlustübernahme). Dieser Ausgleich ist der UHGW beihilfenrechtlich zuzurechnen und ist eine Ausgleichsleistung gemäß Art. 2 lit. g VO 1370/2007.
- (2) Die Stadtwerke Greifswald GmbH (SWG) finanziert die Verlustübernahme durch Verwendung von Beteiligungserträgen und Gewinnabführungen im steuerlichen Querverbund. Diese Ausgleichsleistungen sind gemäß Art. 9 Abs. 1 Satz 1 VO 1370/2007 mit dem gemeinsamen Markt vereinbar. Die Stadtwerke Greifswald GmbH wird mit ihrer Finanzierungsfunktion in diesen Dienstleistungsauftrag einbezogen.
- (3) Wenn die UHGW den Ausgleichsbedarf der VBG durch Leistungsänderungen des beauftragten Verkehrsangebots oder Einflussnahme auf den von der VBG anzuwendenden Beförderungstarif erhöht, hat sie dafür Sorge zu tragen, dass die Stadtwerke Greifswald GmbH wirtschaftlich in der Lage ist, ihrer Verpflichtung zur Verlustübernahme nachzukommen.

## § 11 Trennungsrechnung

- (1) Die VBG erstellt eine Trennungsrechnung als Planungsrechnung jeweils für das folgende Geschäftsjahr, abgeleitet aus der Erfolgsplanung und als Istrechnung für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr, abgeleitet aus der testierten Gewinn- und Verlustrechnung.

- (2) Die Trennungsrechnung ist nach Maßgabe von **Anlage 4** aufzubauen.
- (3) Die der VBG gewährten Boni im Rahmen der Anreizregelung zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit werden in der Trennungsrechnung des Jahres, für das sie gewährt wurden, gesondert ausgewiesen. Die monetären Auswirkungen von Boni sind Bestandteil des Ausgleichssystems dieses Dienstleistungsauftrags und von der Genehmigung des Art. 9 Abs. 1 VO 1370/2007 umfasst.
- (4) Die Trennungsrechnung wird der UHGW zur vertraulichen Kenntnisnahme übermittelt. Die Plan-Trennungsrechnung ist bis zum 30. September für das folgende Geschäftsjahr aufzustellen und der UHGW in prüffähiger Form zur Genehmigung vorzulegen. Die Ist-Trennungsrechnung ist mit dem Jahresabschluss zu erstellen. Die Ist-Trennungsrechnung ist von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu prüfen und der UHGW ist der Prüfungsbericht zur vertraulichen Kenntnisnahme vorzulegen. Die UHGW darf zur Erfüllung ihrer Verpflichtung zur Erstattung eines Jahresberichtes gemäß Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 die dafür notwendigen Angaben aus der Ist-Trennungsrechnung verwenden.
- (5) Die Mittelfristplanung der VBG ist um die geplante Betriebsleistung zu ergänzen.

## § 12 Überkompensationskontrolle, Verbot von Quersubventionierungen

- (1) Die Ausgleichsleistungen der UHGW und sonstige von der öffentlichen Hand gewährte wirtschaftliche Vorteile dürfen zu keiner Überkompensation bei der VBG führen. Die Überkompensationskontrolle erfolgt auf der Grundlage der Ist-Trennungsrechnung. Eine Überkompensation liegt vor, wenn ein fiktiver Gewinn aufgrund gewährter Boni im Rahmen der Anreizregelung zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit in Höhe von 5 % des gezeichneten Kapitals (Stammkapital) der VBG überschritten wird. Eine eingetretene Überkompensation ist nach deren Feststellung in der Ist-Trennungsrechnung bis spätestens zum Schluss des darauf folgenden Geschäftsjahres im Einvernehmen mit der UHGW zu neutralisieren.
- (2) Die von der UHGW für das betraute Verkehrsangebot gewährte Ausgleichsleistung darf ausschließlich für diesen Zweck verwendet werden. Eine auch nur mittelbare Verwendung für andere Tätigkeiten der VBG ist ausgeschlossen.

## § 13 Sicherung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Sicherung der Qualität

- (1) Zur nachhaltigen Sicherung der Wirtschaftlichkeit und gleichzeitiger Sicherung der Qualität bei der Erbringung des betrauten Verkehrsangebots wird zwischen der UHGW und der VBG ein Anreizsystem in Anwendung der Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007 vereinbart. Das Anreizsystem und das Qualitätscontrolling im Sinne von § 3 sind Gegenstand der ergänzenden Vereinbarung gemäß § 3 und damit einschl. künftiger Änderungen Bestandteil dieses Dienstleistungsauftrags.
- (2) Für die Anreizgewährung gelten folgende Vorgaben:
  - a. Bonusbemessung in Abhängigkeit von der Planergebnisverbesserung
  - b. Unterschreiten gutachterlich festgestellter Sollaufwendungen
  - c. Bonuskürzung (Malusregelung) gemäß § 3.
- (3) Die Betriebsaufwendungen der VBG zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dürfen bei ordentlichem Geschäftsverlauf diejenigen Aufwendungen nicht überschreiten, die ein gut geführtes Unternehmen, das diesen Dienstleistungsauftrag unter den für die VBG geltenden Rahmenbedingungen zu erfüllen hätte, verbrauchen würde. Diese Sollaufwendungen sind in regelmäßigen Abständen unter Berücksichtigung der Produktivitätsentwicklung in der Branche von einem unabhängigen und fachkundigen Gutachter zu ermitteln. Ihre Ermittlung erfolgt für diesen Dienstleistungsauftrag erstmalig auf der Grundlage der Erfolgsplanung für das Geschäftsjahr 2016 – insbesondere auch wegen jüngerer struktureller Veränderungen bei VBG (CNG-Bus-Anschaffungen, neue Dienstleistungsstruktur innerhalb der Stadtwerke Greifswald GmbH) - und sodann auf der Grundlage der Istrechnung 2017 und einem Zweijahresturnus (Istrechnung 2019, 2021 usw.). Die Auswahl und Beauftragung des Gutachters erfolgt durch die UHGW; die VBG kann einen Vorschlag für die Gutachterausswahl unterbreiten.
- (4) Die monetären Regelungen des Anreizsystems dürfen die Durchführung des mit der Stadtwerke Greifswald GmbH bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages nicht berühren.

## § 14 Steuern

- (1) Die Ausgleichsleistungen der UHGW, gleich in welcher Form sie gewährt werden, dienen der fahrplanmäßigen Bedienung der Allgemeinheit und sind nach der Besteuerungspraxis der Steuerbehörden nicht umsatzsteuerbar. Sollte sich diese Besteuerungspraxis dahingehend ändern, dass die Ausgleichsleistungen der Umsatzsteuer zu unterwerfen sind, so erhöhen sich die Ausgleichsleistungen entsprechend. Die UHGW ist in diesem Falle berechtigt, von der VBG die Einlegung von Rechtsbehelfen und Rechtsmitteln gegen Umsatzsteuerbescheide zu verlangen, wenn diesen Erfolgsaussichten beizumessen sind.
- (2) Notwendige Ausgleichsleistungen der UHGW bzw. der Stadtwerke Greifswald GmbH sind als Gesellschafterleistungen zu behandeln.

## 4. Abschnitt: Schlussbestimmungen

### § 15 Inkrafttreten und Laufzeit

- (1) Der Dienstleistungsauftrag tritt am 1. Januar 2016 in Kraft und erfolgt für eine Laufzeit von zehn Jahren bis zum 31. Dezember 2025.
- (2) Der Dienstleistungsauftrag endet, wenn die UHGW Einzelpflichten oder Rechte der VBG, die Gegenstand dieses Dienstleistungsauftrags sind, aus zwingenden Gründen (z. B. Gesetz, Rechtsprechung) nach anderen, mit diesem Dienstleistungsauftrag unvereinbaren Rechtsvorschriften regeln muss. Gilt dies nur für Einzelbestandteile dieses Dienstleistungsauftrags oder Teile von Einzelpflichten, so wird der Dienstleistungsauftrag im Übrigen fortgesetzt, sofern dies den Zielen dieses Dienstleistungsauftrags dient und für die UHGW oder die VBG zumutbar ist. Der Dienstleistungsauftrag endet im Übrigen in dem Zeitpunkt und in dem Umfang, in dem die VBG nicht mehr Inhaberin der Liniengenehmigungen ist.
- (3) Die UHGW hat das Recht, diesen Dienstleistungsauftrag nach Ablauf von jeweils fünf Jahren einer Überprüfung zu unterziehen und binnen zwei Jahren über seine Fortsetzung, auch mit verändertem Inhalt, zu entscheiden. Sie wird die VBG bei der Überprü-

fung eng beteiligen. Im Rahmen der Überprüfung wird die UHGW insbesondere die Einhaltung der Qualitätsstandards gemäß § 3 und die Zielerreichung oder Zielverfehlung in Bezug auf die Sollaufwandsgrenze gemäß § 13 Abs. 2 berücksichtigen.

- (4) Die UHGW hat das Recht, diesen Dienstleistungsauftrag aufzuheben, wenn die Aufgaben nach ÖPNV-G M-V an den Landkreis Vorpommern-Greifswald im Wege der Funktionsnachfolge zurückfallen.
- (5) Sollte eine Bestimmung dieses Dienstleistungsauftrags unwirksam oder undurchführbar sein (insbesondere im Hinblick auf die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder die gewährte Ausschließlichkeit) oder werden oder eine an sich notwendige Regelung nicht enthalten sein, so berührt dies im Übrigen nicht seine Wirksamkeit. Die UHGW und die VBG verpflichten sich, zur Ersetzung einer unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke eine rechtlich zulässige Bestimmung zu schaffen, die soweit wie möglich dem entspricht, was gewollt war oder nach dem Sinn und Zweck des Dienstleistungsauftrags gewollt worden wäre, wenn die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit der betreffenden Bestimmung bzw. Regelungslücke erkannt worden wäre.

## § 16 Verantwortliche Stellen

Der Oberbürgermeister der UHGW benennt die für den Vollzug dieses Dienstleistungsauftrags zuständigen Verwaltungsstellen. Zuständige Stelle bei der VBG ist der Geschäftsführer. Die gesellschaftsrechtlichen Zuständigkeiten im Verhältnis zwischen der UHGW, der Stadtwerke Greifswald GmbH und der VBG bleiben hiervon unberührt. Sie bleiben maßgeblich für die allgemeine Kontrolle der VBG durch die UHGW.

## § 18 Anlagen

Diese Vereinbarung hat folgende Anlagen:

1. Bekanntmachung gemäß Artikel 7.2 der VO 1370/2007 – 2104/S 121-214474 – vom 27. Juni 2014
2. Liste der Linien
3. Liniennetz der Linien der VBG

#### 4. Trennungsrechnung (mit Anhang)

Die VBG wird die Anlagen im Bedarfsfalle aktualisieren und der UHGW mit dem Jahresbericht übermitteln.

(Unterschriften UHGW und VBG)

ENTWURF