



| | | |
|--|---|---------------------|
| Beschlussvorlage - öffentlich - | | |
| Organisation | Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag | lfd. Nr. BPL |
| AöR | Z/VII/2009/0324 | 2 |

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Zuständigkeiten |
|--|-----------------------|------------------------|
| Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR | 04.09.2009 | Kenntnisnahme |
| Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR | 08.09.2009 | Kenntnisnahme |
| Unternehmensbeirat der VRR AöR | 08.09.2009 | Kenntnisnahme |
| Verwaltungsrat der VRR AöR | 10.09.2009 | Kenntnisnahme |

Datum: 18.08.2009

Betreff

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme

Sachstandsbericht

siehe nachfolgende Seite

Inhaltsverzeichnis:

1. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - Mai 2009
2. Harmonisierung der NRW-Beförderungsbedingungen und Einführung einer Mobilitäts-
garantie in NRW
3. Neue Kundenrechte bei Verspätungen
4. RUHR.2010 Tickets zur Kulturhauptstadt 2010
5. Kulturhauptstadt 2010 Mobilitätskonzept Stilleben A 40
6. Zinsrechnung
7. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
8. Entscheidung der Kommission vom 26. November 2008 über die staatliche Beihilfe
zum Ausgleich für Busunternehmen in Südmähren

1. Entwicklung der Einnahmen und Fahrten von Januar - Mai 2009

Die Entwicklung bis Mai ist sowohl bei den Einnahmen wie auch bei den Fahrten positiv. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fahrgeldeinnahmen um **ca. 24,4 Mio. € (+ 6,6%)** und die Fahrten um **4,8 Mio. (+ 1,0%)** gestiegen.

Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum - nach Ticketgruppen -

| Ticketgruppe | GESAMT | | Veränderung zum Vorjahr absolut | Veränderung zum Vorjahr in % |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| | Jan-Mai 2008 | Jan-Mai 2009 | | |
| Summe von Einnahmen | | | | |
| 1. Klasse Zuschlag | 692.678 | 731.903 | 39.225 | 5,7 |
| Barsortiment | 87.943.015 | 90.389.219 | 2.446.205 | 2,8 |
| davon EinzelTicket Erwachsene | 44.061.537 | 45.324.610 | 1.263.073 | 2,9 |
| davon 4erTicket Erwachsene | 30.096.290 | 31.457.501 | 1.361.211 | 4,5 |
| FirmenTickets | 22.062.488 | 24.712.623 | 2.650.135 | 12,0 |
| davon FirmenTicket 100/100-Modell | 17.040.407 | 18.275.480 | 1.235.073 | 7,2 |
| Regelzeitkarten | 153.010.129 | 166.599.946 | 13.589.818 | 8,9 |
| davon Ticket2000 Abo | 76.803.129 | 83.068.289 | 6.265.160 | 8,2 |
| davon Ticket1000 Abo | 27.633.322 | 34.554.578 | 6.921.256 | 25,0 |
| davon BärenTicket | 13.094.270 | 14.224.311 | 1.130.041 | 8,6 |
| Schüler/AzubiTickets | 90.897.745 | 96.120.532 | 5.222.787 | 5,7 |
| davon SchokoTicket Selbstzahler | 34.027.516 | 35.581.415 | 1.553.899 | 4,6 |
| davon YoungTicketplus | 15.051.952 | 16.678.011 | 1.626.059 | 10,8 |
| StudentenTickets | 10.541.005 | 11.276.076 | 735.070 | 7,0 |
| NRW-weite Tickets | 6.632.264 | 6.389.191 | -243.073 | -3,7 |
| Summe von Fahrten | | | | |
| 1. Klasse Zuschlag | 0 | 0 | | |
| Barsortiment | 40.831.237 | 39.881.396 | -949.841 | -2,3 |
| davon EinzelTicket Erwachsene | 19.792.320 | 19.207.291 | -585.029 | -3,0 |
| davon 4erTicket Erwachsene | 15.253.468 | 15.365.736 | 112.268 | 0,7 |
| FirmenTickets | 18.682.343 | 19.836.722 | 1.154.379 | 6,2 |
| davon FirmenTicket 100/100-Modell | 13.192.999 | 13.196.914 | 3.915 | 0,0 |
| Regelzeitkarten | 178.860.885 | 183.459.542 | 4.598.657 | 2,6 |
| davon Ticket2000 Abo | 97.548.379 | 98.819.755 | 1.271.376 | 1,3 |
| davon Ticket1000 Abo | 32.889.000 | 39.233.370 | 6.344.370 | 19,3 |
| davon BärenTicket | 11.139.480 | 10.670.220 | -469.260 | -4,2 |
| Schüler/AzubiTickets | 199.058.014 | 198.415.512 | -642.502 | -0,3 |
| davon SchokoTicket Selbstzahler | 101.814.616 | 100.639.656 | -1.174.960 | -1,2 |
| davon YoungTicketplus | 26.034.900 | 27.301.800 | 1.266.900 | 4,9 |
| StudentenTickets | 22.245.180 | 22.735.950 | 490.770 | 2,2 |
| NRW-weite Tickets | 983.999 | 1.137.258 | 153.259 | 15,6 |
| Gesamt: Summe von Einnahmen | 371.779.324 | 396.219.490 | 24.440.166 | 6,6 |
| Gesamt: Summe von Fahrten | 460.661.658 | 465.466.380 | 4.804.722 | 1,0 |

Auch im Jahr 2009 werden die größten Gewinne bei den Regelzeitkarten verbucht. In den ersten fünf Monaten sind hier die Einnahmen um ca. 13,6 Mio. € (+ 8,9%) gestiegen, davon allein 13 Mio. € bei den Ticket2000/1000-Abonnenten. Der Bereich Schüler- und AzubiTickets entwickelt sich mit Mehreinnahmen von 5,2 Mio. € (+ 5,7%) ebenso positiv wie die FirmenTickets (1,2 Mio. €, + 6,2%) und das Barsortiment (2,5 Mio. €, + 2,8%).

Die Entwicklung der Abonnenten im VRR ist weiterhin positiv (+ 2,3% = 28.300 Kunden). Bei den Ticket1000/2000-Kunden ist eine Steigerung von + 5,9% (+ 24.500 Abonnenten) zu verzeichnen, ebenso positiv sind die Zuwächse beim YoungTicketplus (4,9% = 3.400 Kunden) und bei den FirmenTickets (+ 3,3% = 3.600 Kunden). Die Rückgänge beim SchokoTicket erklären sich durch die rückläufigen Schülerzahlen in diesem Schuljahr (- 1,0%, - 4.500). Die BärenTicketabonnenten gehen entgegen der demografischen Entwicklung in den ersten fünf Monaten um - 4,2% zurück.

2. Harmonisierung der NRW–Beförderungsbedingungen und Einführung einer Mobilitätsgarantie in NRW

Zum 01.01.2010 sollen landesweit einheitliche Beförderungsbedingungen in Kraft treten. Die aktuell landesweit weitestgehend angeglichenen Beförderungsbedingungen sollen dann wie aus einem Guss erscheinen und dem Kunden unabhängig vom jeweiligen Standort in NRW den gleichen Zugang zum ÖPNV ermöglichen.

Die maßgeblichen regionalen Unterscheidungen bestehen derzeit u. a. noch in der Erhebung des erhöhten Beförderungsentgelts und den Überleitungsregelungen in Folge einer Preisanpassung. In allen Punkten wurde zwischenzeitlich in den landesweiten Facharbeitskreisen Einvernehmen herbeigeführt.

Gänzlich neu ist eine landesweit einheitliche Mobilitätsgarantie. Nach dem Vorbild des VRR soll ab 2010 den Kunden im Falle einer Verspätung von mehr als 20 Minuten des gewählten Verkehrsmittels die Alternative geboten werden, entweder mit einem Taxi oder einem ansonsten zuschlagpflichtigen Zug das vorgesehene Ziel zu erreichen. Als Kostenobergrenze ist dabei pro Fahrtanlass ein Betrag in Höhe von 20,00 € vorgesehen. Zum Vergleich dazu beträgt heute die Obergrenze im VRR beim Ticket2000 und beim BärenTicket 30,00 €, für alle anderen Tickets 15,00 €. Auch bei einer Übernahme der vorgesehenen landesweiten Regelungen können die Ticket2000- und BärenTicket-Kunden weiterhin über den Höchstbetrag von 30,00 € verfügen, für allen anderen VRR–Kunden würde sich der Betrag von 15,00 € auf 20,00 € erhöhen.

Die neuen Beförderungsbedingungen sollen in allen 9 Kooperationsräumen des Landes beraten und verabschiedet werden. In den VRR–Gremien ist dies für den Sitzungsblock November / Dezember 2009 vorgesehen.

Nach entsprechender Beschlussfassung aller Kooperationsräume sollen die einheitlichen Beförderungsbedingungen voraussichtlich ab dem 01.01.2010 sowohl in den derzeit bestehenden 9 Verbundtarifen als auch im verbundraumüberschreitenden NRW–Tarif gelten.

3. Neue Kundenrechte bei Verspätungen

Am 02.12.2009 tritt die EU-Verordnung 1371/2007 in Kraft. Bereits am 29.07.2009 ist diese Verordnung vorab durch das bundesdeutsche Fahrgastrechteverordnung - Anwendungsgesetz in nationales Recht übernommen worden. Schwerpunkt dieses Gesetzes ist die Stärkung der Kundenrechte bei Verspätungen im Eisenbahnverkehr.

Besonders erwähnenswert sind dabei die Fahrgelderstattung für Einzeltickets mit 25 % des

Ticketpreises ab einer Verspätung > 60 Minuten und 50 % ab einer Verspätung > 120 Minuten. Wie alle Verbundtickets in Deutschland sind auch VRR – Tickets in die neuen Regelungen einbezogen, da damit die Nutzung der Eisenbahnen im Verbundraum Rhein – Ruhr möglich ist. Die notwendigen formalen Anpassungen in den VRR–Tarif incl. einer Verknüpfung mit der bereits vorhandenen VRR–Mobilitätsgarantie sind fristgerecht erfolgt. Zusätzlich ist im Internet – Auftritt des VRR eine Verlinkung zur bundesweiten umfassenden Internetplattform www.fahrgastrechte.info hergestellt. Diese wurde von der DB AG gemeinsam mit dem TBNE, dem Tarifverbund mit allen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, geschaffen.

4. Ruhr.2010 Tickets zur Kulturhauptstadt 2010

Wie im Sitzungsblock November/ Dezember 2008 angekündigt, sollten die Kulturhauptstadt-tickets, nun als RUHR.2010 Tickets benannt, mit touristischen Mehrwerten wie z.B. Rabatte bei Eintrittspreisen zu den Veranstaltungen der Kulturhauptstadt aufgeladen werden. Diese werden sowohl für das landesweite Ticket (RUHR.2010 Ticket NRW) als auch die regional begrenzten Ticketangebote (RUHR.2010 Tickets lokal) identisch sein.

Die Ruhr-Tourismus GmbH und die Stadtmarketinggesellschaften haben eine Zahl von über 60 Rabattpartnern akquiriert. Die Partner erstrecken sich über klassische kulturelle Einrichtungen wie Museen über Stadtführungen bis hin zu Freizeiteinrichtungen wie Freizeitparks und Zoos. Die RUHR.2010 Tickets bieten somit dem Touristen ein weitreichendes touristisches und kulturelles interessantes Angebot über die Region hinweg.

Die Gestaltung und Produktion der entsprechenden Begleitmedien zu den RUHR.2010 Tickets steht in Kürze an. Die vertrieblichen Vorbereitungen bei den verschiedenen Vertriebspartnern im Bereich der Verkehrsunternehmen und der Stadtmarketinggesellschaften sind angestoßen. Der Vorverkauf ist ab ca. Oktober 2009 geplant.

5. Kulturhauptstadt 2010 Mobilitätskonzept Stilleben A 40

Im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres 2010 findet am Sonntag, dem 18.07.2010 das Hauptevent des Kulturjahres, das „A40 Stilleben“ statt. Die A40/B1 wird zwischen Duisburg und Dortmund für den motorisierten Verkehr komplett gesperrt. Für das Projekt Stilleben A40 wird auf der nördlichen Richtungsfahrbahn eine "lange Tafel" bestehend aus ca. 25.000 Tischen mit je 10 Sitzplätzen aufgebaut. Darüber hinaus erwartet der Veranstalter ca. 1 Mio. Besucher, die sich auf der südlichen Fahrbahn der A40 zwischen den Ausfahrten Duisburg Häfen und Dortmund Lübkestr. auf einer Streckenlänge von ca. 59 km mit Fahrrädern und Inlineskates bewegen werden.

Die eigentliche Veranstaltung findet zwischen 11.00 und 17.00 Uhr statt. Die Sperrung der A40/B1 erfolgt ab Samstag, 22.00 Uhr und endet am Montag um 5 Uhr.

Die Prognose der Verteilung der Besucherströme auf ÖV und IV, der zu erwartende starke Radverkehrsanteil, sowie die Besucherherkunft wurde in einem von Straßen NRW in Auftrag gegebene Gutachten von IVV Aachen untersucht. Es ist demnach davon auszugehen, dass ca. 1,25 Mio. Besucher sowohl aus dem Nahbereich, aber auch aus den angrenzenden Gebieten (Münsterland, Ostwestfalen Niederrhein etc.) diese Veranstaltung besuchen werden.

Da die Sperrung der A40/B1 einen enormen Eingriff in das Verkehrssystem des Ruhrgebiets darstellt, ist zu diesem Thema bereits Ende 2008 ein Arbeitskreis Verkehr unter der Leitung von Straßen NRW und unter Beteiligung der betroffenen Städte gegründet worden. Zielsetzung des Arbeitskreises ist es, durch geeignete Maßnahmen im Vorfeld und während der Veranstaltung die Beeinträchtigungen für den "Normalverkehr" und das Umfeld zu minimieren und die Verkehrsnachfrage der Besucher sowie die veranstaltungsbezogenen Verkehre (Auf- und Abbau, Ver- und Entsorgung, Rettungsverkehre etc.) zu organisieren und zu optimieren.

Bereits in der ersten Sitzung des o. g. Arbeitskreises wurde beschlossen, den Bereich des ÖPNV auf Grund seiner herausragenden Bedeutung in einem eigenen AK unter Federführung des VRR zu behandeln. Ziel dieses Arbeitskreises ist es, den Besuchern ein ganzheitliches Verkehrskonzept unter Berücksichtigung der erschwerten Rahmenbedingungen (bspw. Fahrradbeförderung) zu bieten. Der VRR hat hierzu in enger Abstimmung mit den betroffenen kommunalen und Eisenbahnverkehrsunternehmen erste konkrete Maßnahmen erarbeitet und festgelegt. So sollen beispielsweise im Bereich des SPNV auf allen Strecken im Zu- und Ablauf der A40 Leistungsausweitungen vorgenommen werden. In den nächsten Planungsschritten werden dann die Finanzierungsfragen und die betriebliche Umsetzbarkeit abgestimmt.

6. Zinsrechnung

Im verschiedenen Sachstandsberichten (ZV-Drucksachen Z/VII/2008/0224 und Z/VII/2008/0237) wurde bereits darüber berichtet, dass sich vor dem Hintergrund der neuen Finanzierung die Anwendung des Zweckverbandsbeschlusses zur Zinsrechnung in der bisherigen Form als problematisch darstellt. Der Beschluss aus dem Jahr 1990 besagt, dass im Falle zu hoher bzw. zu niedriger Umlagevorauszahlungen eine Zinsregelung anzuwenden ist.

In den Februar-Sitzungsblock dieses Jahres wurde eine Beschlussvorlage zur Änderung der

Zinsrechnung eingebracht. In der Diskussion dieser Vorlage kam es zu Missverständnissen, so dass dieser Beratungspunkt von der Tagesordnung genommen wurde. Für den nächsten Sitzungsblock ist geplant, eine neue Vorlage den Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

Im Rahmen der neuen Finanzierung stehen, wie in den o. g. Sachstandsberichten bereits dargestellt, mehrere Aspekte im Gegensatz zu den Regelungen des Beschlusses bzw. erschweren die Anwendung des Beschlusses z. B. Deckelungsbeschlüsse und deren eventuelle unterjährige Anpassungen sowie mögliche Abschlagsregelungen auf den EU-konformen Finanzierungsrahmen.

Die für das Jahr 2004 abgewickelte Zinsrechnung wurde noch nach der bisherigen Systematik, d.h. Finanzierung vor Einführung des neuen Finanzierungssystems, erstellt. Die Abwicklung der Zahlungsflüsse verzögerte sich aufgrund eines erhöhten Prüfaufwandes einer Gebietskörperschaft für alle Gebietskörperschaften um mehrere Monate.

Die aufgezeigten Punkte zeigen nochmals, dass eine Reformierung der Zinsregelung unumgänglich ist und die Abschaffung der Zinsregelung angestrebt werden sollte.

7. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

a) Veranstaltungen: Perspektive Nahverkehr

Ende Juni fand zum dritten Mal die Perspektive Nahverkehr – das ÖPNV-Forum an Rhein und Ruhr statt. Diese Fachveranstaltung mit wechselnden Themenschwerpunkten für Meinungsbildner und Multiplikatoren, die der VRR seit 1,5 Jahren regelmäßig ausrichtet, soll den VRR als wichtigen Ansprechpartner in allen ÖPNV- und Mobilitätsthemen in NRW und auch bundesweit etablieren. Zur dritten Veranstaltung kamen rund 70 Teilnehmer nach Dortmund. Das Thema diesmal: Was bewegt die Zukunft? Mobile Metropolen anno 2025. In verschiedenen Vorträgen und Diskussionen erörterten die Referenten und Teilnehmer Fragen nach der Zukunft der Mobilität in Ballungsräumen wie der Metropolregion Ruhr. Auch die dritte Veranstaltung wurde von den Teilnehmern mit guten Noten bewertet. Die Gesamtnote für die Perspektive Nahverkehr lag diesmal bei 1,7 und damit im Trend der vorherigen beiden Veranstaltungen (1,8 bzw. 1,7).

b) Pressearbeit zur DB-Verhandlung

Die entscheidende Phase der Verhandlungen mit der Deutschen Bahn prägte auch zum Großteil die Pressearbeit des VRR in den letzten Monaten. Seitens der Medien bestand großer Bedarf an aktuellen Neuigkeiten und Hintergrundinformationen zu verschiedenen Themenbereichen der Verhandlungen wie dem S-Bahn und RE-Konzept, den Finanzierungsfra-

gen oder dem möglichen Fortgang der juristischen Auseinandersetzung. Wie seit Beginn der Verhandlungen war die Pressearbeit des VRR in dieser Sache auf aktive Aufklärung und Information ausgerichtet. So wurde der extra im Internetauftritt des VRR eingerichtete Bereich „DB-Verhandlungen“ immer auf dem aktuellsten Stand gehalten, um Medien und Öffentlichkeit dauerhaft zu informieren. Hinzu wurden zu wichtigen Sitzungen oder Verhandlungsterminen aktuelle Presseinformationen verfasst und unmittelbar an die Medien kommuniziert. Diese aktive Pressearbeit macht sich aus Sicht des VRR in der Medienresonanzanalyse positiv bemerkbar: Von insgesamt 112 Berichterstattungen zu diesem Thema in den Medien sind für den VRR 25 als sachlich-positiv zu bewerten, 76 sind neutral, 10 kritisch und nur 1 Artikel ist aus VRR-Sicht eindeutig negativ.

8. Entscheidung der Kommission vom 26. November 2008 über die staatliche Beihilfe zum Ausgleich für Busunternehmen in Südmähren für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (*Amtsblatt Nr. L 097 vom 16/04/2009 S. 0014 – 0025*)

1. SACHVERHALT

Der Beschwerdeführer ist eine Aktiengesellschaft, die in den Bereichen Linienbusverkehr, Charterverkehr und Stadtbusverkehr national in Südmähren wie auch international tätig ist. Bis September 2004 war der Betrieb des regionalen öffentlichen Busverkehrs in Südmähren die Kerntätigkeit des Beschwerdeführers, die er insbesondere auf der Grundlage von mit den Regionalbehörden geschlossenen Verträgen ausübte.

Der Beschwerdeführer behauptet, die südmährischen Behörden hätten im Zeitraum 2003-2005 insgesamt sechs Verkehrsunternehmen unrechtmäßige staatliche Beihilfen gewährt. Dies sei Folge einer Konzessionsvergabe, der es sowohl an Transparenz als auch an Objektivität gemangelt habe. Bei den Konzessionen handelt es sich um von den Behörden ausgestellte Genehmigungen zum Betrieb eines öffentlichen Linienverkehrsdienstes. Durch die Vergabe von Konzessionen soll gewährleistet werden, dass Bustransporte nur von Betreibern durchgeführt werden, die bestimmten Qualitätsanforderungen genügen. Zu diesen Anforderungen gehört gemäß § 18 des nationalen Straßenverkehrsgesetzes insbesondere die Verpflichtung, die Dienste entsprechend dem genehmigten Fahrplan zu erbringen, ein bestimmtes Sicherheitsniveau für die Fahrgäste zu gewährleisten, Fahrpläne zu veröffentlichen und auf den Bussen die jeweilige Linie anzugeben.

Gemäß § 19 dieses Straßenverkehrsgesetzes ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung eine "vom Betreiber im öffentlichen Interesse übernommene Verpflichtung, die er wegen der damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile ansonsten nicht oder nur teilweise übernehmen würde. Über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung wird eine Vereinbarung zwischen dem Staat und dem Betreiber getroffen; der Staat ersetzt dem Betreiber die diesem aufgrund

der Erfüllung der Verpflichtung entstandenen nachweisbaren Verluste. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Betriebspflicht, der Beförderungspflicht und der Tarifpflicht. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Bereich des öffentlichen Linienverkehrs erwächst aus einem schriftlichen Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden und dem Betreiber geschlossen wird.

Ferner ist in § 19b Absätze 2 und 4 des Straßenverkehrsgesetzes Folgendes festgelegt:

"Obligatorischer integraler Bestandteil des Vertrags über die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist eine vorläufige Expertenschätzung der nachweisbaren Verluste für den gesamten Zeitraum, für den die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auferlegt wird". Die zuständigen Behörden "gleich die nachweisbaren Verluste aus, und zwar maximal bis zur Höhe des in der vorläufigen Expertenschätzung ermittelten Betrags, der sich lediglich noch um etwaige unvorhergesehene Kosten erhöht. Erbringt der Betreiber über die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung hinaus noch andere Verkehrsdienste oder geht er noch anderen Tätigkeiten nach, führt er für die Vorgänge im Zusammenhang mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung getrennte Bücher."

Gemäß § 19b Absatz 5 des Straßenverkehrsgesetzes werden die "Obergrenze für die nachweisbaren Verluste, die Berechnungsmethode für die vorläufige Expertenschätzung der nachweisbaren Verluste, die Vorschriften über die Zuweisung von Finanzmitteln aus den jeweiligen Haushalten, die Vorschriften über die Unterlagen, die den Berechnungen zu den nachweisbaren Verlusten beizufügen sind, sowie das Verfahren zur Ausübung der staatlichen Fachaufsicht über die Finanzierung der Verkehrsdienste in der Durchführungsverordnung festgelegt." Diese Verordnung definiert den Begriff "nachweisbare Verluste im öffentlichen Linienverkehr" als "die Differenz zwischen der Summe aus den wirtschaftlich gerechtfertigten Kosten sowie einem angemessenen Gewinn und den erzielten Erlösen und Erträgen" (im Folgenden "Verluste").

Der Begriff "angemessener Gewinn" ist in der Verordnung definiert als "Betrag, der nach Steuern maximal 1/8 des Preises der Busse beträgt, die üblicherweise für die Personenbeförderung im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden, um die zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlichen Verkehrsdienste zu erbringen, abzüglich der Summe der realen Abschreibungen für diese Busse, sowie der Summe der Investitionen im Zusammenhang mit dem Betrieb des öffentlichen Personenlinienverkehrs, vorausgesetzt, dass die zuständige Behörde die Investitionen im Hinblick auf ihre Berücksichtigung bei der Berechnung der nachweisbaren Verluste genehmigt hat."

Die südmährischen Behörden nahmen einen Vergleich der Kosten des Beschwerdeführers für die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste mit den auf der Grundlage statistischer Erhebungen ermittelten durchschnittlichen Kosten für Busbeförderungsdienste in der Tschechischen Republik vor. Dabei gelangten sie zu dem Schluss, dass die Kosten des Beschwerde-

führers über den Durchschnittskosten lägen.

Aufgrund dieser Bewertung und nach erfolglosen Verhandlungen mit dem Beschwerdeführer beschlossen die Behörden der Südmährischen Region am 24. März 2003, mit anderen Betreibern Verhandlungen über die Erbringung von Verkehrsdiensten aufzunehmen. Sie traten an die bekannten in der Südmährischen Region tätigen Betreiber mit der Aufforderung heran, Angebote für die Erbringung von öffentlichen Verkehrsdiensten zu unterbreiten.

Die Regionalbehörden erhielten Antworten von neun Betreibern. Die betreffenden Betreiber wurden zu einer Zusammenkunft mit Vertretern der Regionalbehörde eingeladen. Ein vom Rat der Südmährischen Region eingesetzter Auswahlausschuss bewertete und benotete die Angebote. Der Ausschuss empfahl, mit sechs Betreibern, unter anderem dem Beschwerdeführer, Verträge über die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen abzuschließen.

Die vom Auswahlausschuss bei der Bewertung der Angebote zugrunde gelegten Kriterien waren Klarheit und Vollständigkeit. Zu den von den südmährischen Behörden berücksichtigten Kriterien zählten darüber hinaus die Minimierung der Zahl der Betriebskilometer und die Abdeckung eines zusammenhängenden Gebiets.

Der Beschwerdeführer erfüllte nicht die Bedingungen des Auswahlverfahrens. Dementsprechend konnte mit ihm kein Vertrag über die Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste geschlossen werden.

Der veranschlagte Preis (maximal 26 CZK/km) war in den mit den einzelnen Betreibern geschlossenen Verträgen angegeben. Auf dieser Grundlage wurde der Gesamtbetrag der Einnahmen (Preis pro Kilometer multipliziert mit der Zahl der Kilometer) ermittelt, der einem Betreiber für die Erbringung der Dienste zu zahlen wäre. Zur Bestimmung der Verluste wurden von diesem Betrag die tatsächlichen Einnahmen abgezogen.

Nach Erbringung der Dienste hatte der Betreiber der Behörde seine tatsächlichen Einnahmen nachzuweisen. Erst danach erfolgten die Berechnung der definitiven Verluste und die Ausgleichszahlung.

In Anbetracht der Tatsache, dass die entsprechenden Betreiber Konzessionen besaßen, waren in jedem Vertrag konkretere Verpflichtungen für die einzelnen Betreiber festgelegt, insbesondere die Verpflichtung, auf bestimmten Linien und zu bestimmten Zeiten Beförderungsdienste zu erbringen, sowie die Bedingungen für Vertragsänderungen und die Sanktionen im Falle einer Nichterfüllung des Vertrags.

Die tschechischen Behörden haben bestätigt, dass kein gesondertes Verfahren zur Auswahl der Betreiber durchgeführt wurde, die in den Jahren 2004 und 2005 die Dienste erbringen sollten.

2. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

a. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind, soweit im Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

a1. Der Ausgleich wurde aus staatlichen Mitteln gewährt.

a2. Selektiver wirtschaftlicher Vorteil

Hier hat die KOM festzustellen, ob durch die Maßnahme ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil gewährt wird. Nach ständiger Entscheidungspraxis der KOM liegt ein solcher Vorteil dann nicht vor, wenn die vier Kriterien des Altmark-Trans-Urteils kumulativ erfüllt sind.

Erstens muss festgestellt werden, ob "das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut" wurde und ob diese Verpflichtungen "klar definiert" sind. Dieses Kriterium ist aus Sicht der KOM erfüllt.

Die Kommission hat festgestellt, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung in den Verträgen eindeutig und konkret definiert wurde; für die einzelnen Betreiber wurden die jeweiligen Strecken und die Zeiträume, in denen die Verkehrsdienste zu erbringen waren, genau festgelegt.

Zweitens ist nachzuweisen, dass "die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt" wurden. Auch dieses Kriterium ist nach Ansicht der KOM erfüllt, da der Preis vorab — also vor der Auswahl der Betreiber — auf objektive und transparente Weise festgelegt wurde.

Die dritte im Altmark-Urteil genannte Voraussetzung lautet, dass der Ausgleich nicht über das hinausgehen darf, "was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken."

Die Regionalbehörden hatten in der Aufforderung zur Angebotsabgabe darauf hingewiesen, dass der maximale Preis, den sie den Betreibern für die Erbringung der Verkehrsdienste zu zahlen bereit seien, 26 CZK/km betrage.

Darüber hinaus hat die Kommission zur Kenntnis genommen, dass alle Verträge eine Schätzung der Verluste enthielten, die dem betreffenden Betreiber aus der Erbringung der vertraglich vereinbarten Verkehrsdienste erwachsen. Die Schätzung der Verluste wird wie folgt vorgenommen: Zunächst werden die Verluste für das Szenario berechnet, dass das Unternehmen 26 CZK/km zuzüglich der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf erhält. Anschließend werden die Verluste unter ausschließlicher Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf berechnet. Der Preis von 26 CZK/km beinhaltet auch einen angemessenen Gewinn, der anhand objektiver — in der Verordnung festgelegter — Parameter unter Bezug-

nahme auf den Wert der Aktiva der Unternehmen berechnet wird.

Die endgültige Festsetzung und Auszahlung des Ausgleichsbetrags erfolgt erst, nachdem der betreffende Busbetreiber einen Nachweis über die tatsächlichen Verluste beigebracht hat. Liegen die tatsächlichen Verluste unter den vorausgesagten Verlusten, werden lediglich die tatsächlichen Verluste ausgeglichen. Fallen die tatsächlichen Verluste höher als veranschlagt aus, bestimmt sich die maximale Höhe des Ausgleichs nach der vorläufigen Schätzung. Eine Anhebung dieser Obergrenze ist nur im Falle unvorhersehbarer Kosten möglich. Auch geht die KOM sehr wohlwollend mit den sog. unvorhersehbaren Kosten um. Unvorhersehbare Kosten können in Situationen anfallen, die vom Management der Unternehmen nicht beeinflusst werden können, wie etwa Naturkatastrophen, staatliche Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Mehrwertsteuer usw. Die Betreiber müssen nachweisen, dass diese unvorhersehbaren Kosten auch tatsächlich angefallen sind. Durch diese Ausnahme, die eine Überschreitung der für die Verkehrsdienste festgesetzten Preisobergrenze ermöglicht, wird nicht in Frage gestellt, dass der Ausgleichsmechanismus in der Lage ist, zu verhindern, dass der Ausgleichsbetrag die tatsächlichen Verluste übersteigt.

Die unvorhersehbaren Kosten wurden bisher im VRR-Finanzierungssystem sehr restriktiv gehandhabt, so dass sich für die Zukunft an dieser Stelle neue Spielräume ergeben.

Da die Höhe des Ausgleichsbetrags auf der Grundlage des vorab festgelegten Parameters (26 CZK/km) berechnet wurde und die letztlich gezahlte Vergütung auf der Grundlage der nachgewiesenen tatsächlichen Verluste — und somit der tatsächlich angefallenen Kosten, einschließlich der unvorhersehbaren Kosten — erfolgte, ist die Kommission der Auffassung, dass der Ausgleichsbetrag nicht die tatsächlichen Verluste übersteigen konnte. Darüber hinaus hält die Kommission den im Betrag von 26 CZK/km enthaltenen Gewinn von 2,041 CZK/km angesichts einer Marge von 7,85 % für angemessen.

Folglich gelangt die KOM zu dem Schluss, dass die dritte der im Altmark-Urteil genannten Voraussetzungen erfüllt ist.

Das vierte Kriterium sieht vor, dass "die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden [ist], die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind."

Die KOM hat zunächst geprüft, ob das von den tschechischen Behörden angewandte Verfahren als öffentliches Vergabeverfahren angesehen werden kann. In ihrem Beschluss zur

Einleitung des Verfahrens hat die Kommission festgestellt, dass die Südmährische Region den bekannten Betreibern in der Region eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebots für die Erbringung von Verkehrsdiensten übermittelt hatte.

Somit schloss das Verfahren die Möglichkeit aus, dass Betreiber aus anderen Regionen oder Bezirken über das Verfahren informiert werden und Angebote einreichen können. Außerdem wurde durch das Verfahren die Möglichkeit der Berücksichtigung von Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten bei der Auswahl des Auftragnehmers ausgeschlossen. Die KOM hat daher den Schluss gezogen, dass das von den tschechischen Behörden angewandte Verfahren nicht als ein öffentliches Vergabeverfahren im Sinne des Altmark-Urteils angesehen werden kann.

Somit hatte die KOM bezüglich der Frage, ob die vierte der im Altmark-Urteil genannten Voraussetzungen erfüllt ist, die dort vorgesehene zweite Alternative zu prüfen.

Die Höhe des Ausgleichsbetrags ist auf der Grundlage einer Analyse der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens, das angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, zu berechnen — alternativ zu einer Analyse der Höhe des zu gewährenden Ausgleichs auf der Grundlage von Angeboten.

Nach Angaben der tschechischen Behörden wurde der für die Erbringung der Dienste vertraglich vereinbarte Preis auf der Basis statistischer Kosten ermittelt.

Die KOM stellt dazu erstens fest, dass mit der Heranziehung statistischer Daten sichergestellt werden sollte, dass der Preis unter Zugrundelegung der Kosten eines durchschnittlichen Unternehmens festgesetzt wird.

Zweitens ist zu bedenken, dass sämtliche Verkehrsunternehmen, die an dem Verfahren teilgenommen haben, für die Ausübung ihrer Tätigkeit eine Konzession erwerben mussten, bestimmte in der Aufforderung zur Angebotsabgabe festgelegte Anforderungen zu erfüllen hatten und somit auch über die zur Erfüllung der Qualitätsanforderungen nötige angemessene Ausstattung mit Transportmitteln verfügen mussten.

Die KOM stellt dazu fest, dass die Zugrundelegung der statistisch ermittelten Beförderungskosten nicht per se zu der Schlussfolgerung führen kann, dass Betreiber, die sich bereit erklärt haben, die Dienstleistungen für einen Preis von 26 CZK/km zu erbringen, als gut geführte Unternehmen anzusehen sind. Die statistischen Daten, die als Grundlage für die Festsetzung dieses Betrags herangezogen wurden, betrafen lediglich die tatsächlichen Kosten von Verkehrsdiensten in der Tschechischen Republik im Jahr 2002. Somit kann keineswegs davon ausgegangen werden, dass der Durchschnitt dieser Kosten den Kosten eines rentabel arbeitenden Unternehmens entspricht. Die tschechischen Behörden haben keine ausreichenden Informationen zu diesem Punkt vorgelegt, auch nicht nach dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens.

Ausschlaggebend ist hier offensichtlich, dass die Berechnung auf Basis nicht aktueller statis-

tischer Daten durchgeführt wurde.

Daraus zieht die KOM den Schluss, dass somit nicht alle Anforderungen der zweiten Alternative im Rahmen der vierten im Altmark-Urteil vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt sind.

Mit anderen Worten: Die Kommission kann nicht ausschließen, dass die Regionalbehörden im Wege einer öffentlichen Ausschreibung möglicherweise Betreiber hätte finden können, die niedrigere Kosten veranschlagt hätten und angeboten hätten, die betreffenden Dienstleistungen gegen eine geringere Vergütung zu erbringen. Ferner kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass der Ausgleichsbetrag in einer Höhe festgesetzt wurde, die gewährleistet, dass daraus nicht bestimmten Betreibern ein Vorteil erwächst.

Daher geht die Kommission davon aus, dass der gewährte Ausgleich bestimmten Betreibern öffentlicher Verkehrsdienste einen Vorteil verschafft hat. Somit ist in diesem Fall die zweite Voraussetzung für die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag erfüllt.

a3. Wettbewerbsverfälschung und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

Hinsichtlich dieser Voraussetzung ist zu prüfen, ob der aus staatlichen Mitteln gewährte Vorteil den Wettbewerb in einer Weise verzerren kann, dass der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird.

Auf der Grundlage der Argumentation des EuGH im Altmark-Trans-Urteil gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Voraussetzung, dass die Beihilfe den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen muss, ist im vorliegenden Fall erfüllt ist.

Das bedeutet im Ergebnis, dass die eingeführten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

b. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem EG-Vertrag

Gemäß Artikel 73 EG-Vertrag sind Beihilfen, die im Zusammenhang mit der Koordinierung des Verkehrs oder der Übernahme von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Verkehrsbereich gewährt werden, mit dem EG-Vertrag vereinbar. Dieser Artikel ist eine *lex specialis* zu Artikel 86 Absatz 2 und Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag.

Nach dem Altmark-Urteil kann Artikel 73 EG-Vertrag nicht unmittelbar angewandt werden, sondern nur aufgrund von Verordnungen des Rates, insbesondere der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs.

Die KOM prüft sodann das Vorliegen der Voraussetzungen eines Vertrages nach Art. 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und kommt zu dem Ergebnis, dass die in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten wesentlichen Elemente eines Vertrags in den

mit den Verkehrsunternehmen geschlossenen Verträgen enthalten waren.

In Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist nicht genau festgelegt, unter welchen Bedingungen eine staatliche Beihilfe, die in Form des für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gezahlten Preises gewährt wird, für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass bei Entscheidungen darüber, ob derartige staatliche Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden können, die sich aus dem Vertrag, der Rechtsprechung der Gemeinschaftsgerichte und der Entscheidungspraxis der Kommission in anderen Bereichen als dem öffentlichen Verkehr ergebenden allgemeinen Grundsätze herangezogen werden sollten.

Diese Grundsätze hat die Kommission noch einmal allgemein zusammengefasst in dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden. Bezüglich der Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe, die in Form der für die Ausführung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gezahlten Preises gewährt wird, sieht der Gemeinschaftsrahmen unter Ziffer 14 Folgendes vor: "Die Höhe des Ausgleichs darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen abzudecken. Darin enthalten sind sämtliche vom Staat oder aus staatlichen Mitteln in jedweder Form gewährten Vorteile."

Die KOM stellt dazu Folgendes fest:

Im Rahmen des Auswahlverfahrens wurde vorab festgelegt, dass der Preis, den die Behörden zu zahlen bereit waren, maximal 26 CZK/km betragen würde. Unter Zugrundelegung dieses Parameters und nach Addition der unvorhersehbaren Kosten wurden anschließend die Einnahmen der Betreiber berechnet. Auf diese Weise stellten die Behörden Südmährens sicher, dass der Ausgleichsbetrag nicht höher als die den Betreibern tatsächlich entstandenen Kosten ausfallen konnte.

Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die weiter oben beschriebenen allgemeinen Grundsätze für die Beurteilung der Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt im vorliegenden Fall eingehalten wurden.

Die Schlussfolgerung der Kommission lautet somit:

Es liegt zwar eine Beihilfe vor, diese ist aber mit Artikel 73 EG-Vertrag vereinbar.