

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

Stadtverkehr Paderborn

der

Stadt Paderborn,

– nachfolgend „Stadt“ genannt –

gegenüber der

PaderSprinter GmbH,

– nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt –

Präambel

Die Stadt Paderborn ist Aufgabenträgerin gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz ÖPNVG NRW sowie zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher öffentlicher Personenverkehrsdienste im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf dem Stadtgebiet Paderborn.

Die Stadt Paderborn ist über die Paderborner Kommunalbetriebe GmbH (PKB) Anteilseigner der PaderSprinter GmbH. Die PaderSprinter GmbH hat bereits in der Vergangenheit die Verkehrsleistungen im Stadtverkehr erbracht. Der zugrundeliegende öffentliche Dienstleistungsauftrag ist bis zum 31.12.2022 befristet.

Die Stadt Paderborn hat daher beschlossen, die PaderSprinter GmbH im Rahmen einer anschließenden Betrauung im Wege der Inhouse-Vergabe nach § 108 Abs. 1 GWB mit der Erbringung der Verkehrsleistungen auf ihrem Stadtgebiet ab dem 01.01.2023 zu betrauen (Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses vom 27.05.2021, Sitzungsvorlage-Nr. 0214/21 in Abänderung des Beschlusses des Rates vom 18.12.2018, Sitzungsvorlage-Nr. 0408/18).

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt: Einführende Regelungen

§ 1 Art und Zweck des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

§ 2 Gegenstand des ÖDA

§ 3 Wesentliche Pflichten

§ 4 Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens

§ 5 Grundsätze der Zusammenarbeit

2. Abschnitt: Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens

§ 6 Art und Umfang der Verkehrsdienste

§ 7 Fahrplanmäßige Gestaltung und Fortschreibung des Angebots

§ 8 Änderungen der Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste

§ 9 Anforderungen an die Qualität der Verkehrsdienste und Infrastrukturvorhaltung

§ 10 Änderungen der Anforderungen an die Qualität

§ 11 Tarif, Kooperationspflichten, Vertrieb, Marketing

§ 12 Übergreifende Aufgaben und besondere Serviceleistungen

§ 13 Zusätzliche Anforderungen bzw. Leistungen

3. Abschnitt: Ausgleichsleistungen

§ 14 Vorabfestlegung des Ausgleichsbedarfs und der Ausgleichsleistungen

§ 15 Trennungsrechnung, Mittel- und Langfristplanung

§ 16 Überkompensationskontrolle, Verbot von Quersubventionierungen

§ 17 Anreizsystem

§ 18 Ausschließliches Recht

4. Abschnitt: Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

§ 19 Überwachung

5. Abschnitt: Geschäftsgrundlagen

§ 20 Erlöse, Fördermittel

§ 21 Linienverkehrsgenehmigungen

§ 22 Inhouse-Unternehmen, Unteraufträge

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen

§ 23 Laufzeit, Inkrafttreten

§ 24 Anpassung

§ 25 Endschaftsregelung

§ 26 Rechtsnachfolge

§ 27 Anlagenverzeichnis

1. Abschnitt: Einführende Regelungen

§ 1 Art und Zweck des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

- (1) Bei diesem Dokument handelt es sich um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) i. S. d. Art. 2 lit. i), Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, § 8a Abs. 1 PBefG und § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW der in der Form der gesellschaftsrechtlichen Weisung umgesetzt wird. Der ÖDA wird im Wege des Inhouse-Geschäfts nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 i. V. m. § 108 GWB vergeben.
- (2) Der ÖDA dient der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Paderborn gemäß § 4 RegG, § 8 Abs. 3, § 8a Abs. 1 PBefG, § 1 Abs. 2 ÖPNVG NRW durch die Sicherstellung eines integrierten Gesamtverkehrsangebotes.

§ 2 Gegenstand des ÖDA

- (1) Mit diesem ÖDA wird das Verkehrsunternehmen als Inhouse-Unternehmen der Stadt mit der Verwaltung und Erbringung der von diesem ÖDA umfassten öffentlichen Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, betraut i. S. v. Art. 2 lit. i) VO (EG) Nr. 1370/2007.
- (2) Von diesem ÖDA umfasst sind sämtliche öffentlichen Personenverkehrsdienste mit Bussen und sonstigen Kraftfahrzeugen in dem in **Anlage 1** beschriebenen Verkehrsgebiet. Zum Inkrafttreten dieser ÖDA handelt es sich hierbei um die in **Anlage 3** dargestellten Verkehrsdienste. Der ÖDA umfasst ferner während seiner Laufzeit vorgenommene Änderungen dieser Verkehrsdienste einschließlich und über das Änderungsmanagement nachträglich einbezogene, neu hinzukommende wie auch nachträglich reduzierte Verkehrsdienste (vgl. § 8).
- (3) Das Verkehrsunternehmen ist nach Maßgabe dieses ÖDA Mobilitätsdienstleister der Stadt. Es initiiert und wirkt mit an der Entwicklung integraler Mobilitätsangebote sowie an intermodalen Informations- und Vertriebssystemen und/oder Plattformen unter Einbezug anderer Mobilitätsanbieter, es erforscht, erprobt und betreibt neue (Antriebs-)Technologien und Verkehrsformen und berät und unterstützt die Stadt zu sämtlichen Fragen der Mobilität. Soweit entsprechende Mobilitätsdienstleistungen, die während der Laufzeit dieses ÖDA von der Stadt gewünscht sind, nicht von der VO (EG) Nr.

1370/2007 erfasst sind, kann das Verkehrsunternehmen mit deren Erbringung ergänzend zu diesem ÖDA nach Maßgabe des Beschlusses 2012/21/EU der Kommission betraut werden.

§ 3 Wesentliche Pflichten

- (1) Das Verkehrsunternehmen wird im Rahmen dieses ÖDA mit der Erbringung der im ÖDA und seinen Anlagen sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht näher beschriebenen Verkehrsdienste sowie damit zusammenhängender Annexdienste betraut (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen).
- (2) Das Verkehrsunternehmen kann zur Finanzierung nach Maßgabe dieses ÖDA auf Ausgleichsleistungen zurückgreifen.

§ 4 Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens

- (1) Das Verkehrsunternehmen betreibt die von diesem ÖDA umfassten Verkehrsdienste im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung i. S. v. § 3 PBefG. Dem Verkehrsunternehmen stehen insoweit auch die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie Ticketersatzeinnahmen etc. zu.
- (2) Die Stadt trägt auf Basis der Ausgleichssystematik des 3. Abschnitts wirtschaftlich das Erlörisiko und ist insoweit einnahmen-/erlösverantwortlicher Partner u.a. in der WestfalenTarif GmbH. Das Verkehrsunternehmen nimmt, soweit die Stadt entsprechende Befugnisse weiterhin nicht selbst wahrnimmt, nach Maßgabe der jeweils einschlägigen vertraglichen Regelwerke an den das Stadtgebiet Paderborn umfassenden Tarifverbänden bzw. Tarifräumen als Vertreter der Stadt teil. Das Verkehrsunternehmen arbeitet in den jeweiligen Gremien/Organen und Arbeitsgemeinschaften unter Umsetzung der Vorgaben und Interessen der Stadt mit und nimmt entsprechend an den Entscheidungen für die Stadt teil.
- (3) Dieser ÖDA lässt die gesetzlichen bzw. aus anderweitigen behördlichen Bescheiden resultierenden öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens und ihrer Betriebs- bzw. Verkehrsleiter unberührt.

§ 5 Grundsätze der Zusammenarbeit

- (1) Das Verkehrsunternehmen und die Stadt arbeiten konstruktiv zusammen. Regelmäßige Abstimmungen finden in den quartalsweisen Jours Fixes und im Übrigen zusätzlich bei Bedarf statt. Beide Seiten informieren sich gegenseitig frühzeitig über sämtliche für die jeweils andere Seite relevanten Entwicklungen.
- (2) Das Verkehrsunternehmen wirkt nach Abstimmung mit der Stadt im Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph), der Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH) bzw. deren Nachfolgeorganisationen und anderen Gremien und Verbänden (wie z. B. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) mit.

2. Abschnitt: Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens

§ 6 Art und Umfang der Verkehrsdienste

- (1) Das Verkehrsunternehmen erbringt die Verkehrsdienste gemäß der in diesem ÖDA festgelegten Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste.
- (2) Zum Inkrafttreten dieses ÖDA sind insoweit die geltenden Linienverkehrsgenehmigungen und Fahrpläne mit dem Fahrplanstand vom 01.01.2023 sowie die Fahrzeugflotte, die zu diesem Zeitpunkt zur Durchführung der von diesem ÖDA betroffenen Verkehrsdienste erforderlich ist, maßgeblich. Darüber hinaus gelten die Anforderungen gemäß **Anlage 2**. Diese vorgenannten Vorgaben entsprechen den in § 7 Abs. 1 genannten Anforderungen.
- (3) Für die anschließenden Fahrplanjahre sind Art und Umfang der Verkehrsdienste gemäß dem jeweiligen Bedarf an die fahrplanmäßige Gestaltung des Angebots anzupassen (Fahrplanfortschreibung, § 7).
- (4) Es liegt in der betrieblichen Verantwortung des Verkehrsunternehmens, nicht planbare, kurzfristige Abweichungen vom Fahrplan aufgrund von Störungen oder sonstigen Ereignissen (Extremwetterlagen, höhere Gewalt, Demonstrationen, Streiks, Polizeieinsätze usw.) vorzunehmen oder Verstärkerfahrten

zur Bewältigung hoher Fahrgastaufkommen durchzuführen oder Sonderverkehre zu wiederkehrenden Veranstaltungen¹ in einem angemessenen Rahmen zu organisieren und/oder durchzuführen. Bei relevanten Veranstaltungen wirken Stadt und Verkehrsunternehmen gemeinsam auf eine Mitfinanzierung des Veranstalters oder Dritter insbesondere durch Abschluss von Kombiticketvereinbarungen hin.

- (5) Die Verkehrsdienste nach diesem ÖDA umfassen die für fahrplanmäßige Bedienung notwendigen Fahrplankilometer. Ergänzend mit umfasst sind Ein- und Aussetzfahrten, Linienwechselfahrten sowie Wendefahrten. In Summe darf die Betriebsleistung als „Wagenkilometer“ ausgewiesen werden.

§ 7 Fahrplanmäßige Gestaltung und Fortschreibung des Angebots

- (1) Die Vorgaben für die fahrplanmäßige Gestaltung des Angebots sind in **Anlage 2** festgelegt.
- (2) Die zum Inkrafttreten dieses ÖDA definierten Vorgaben entsprechen dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Nahverkehrsplan des nph, soweit dieser das Stadtgebiet Paderborn betrifft, sowie weitergehenden Beschlüssen und sonstigen Vorgaben der Stadt. Künftige Angebotsgestaltungen innerhalb dieses Rahmens stehen damit zugleich im Einklang mit diesem Nahverkehrsplan sowie diesen Beschlüssen und sonstigen Vorgaben.
- (3) Diese Vorgaben können gemäß § 8 geändert werden. In diesem Fall muss sich die Fahrplangestaltung an die geänderten Rahmenvorgaben halten. Hierdurch können insbesondere bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans des nph sowie weitergehenden Beschlüssen und sonstigen Vorgaben der Stadt geänderte Vorgaben umgesetzt werden.
- (4) Übliche Fahrplanänderungen, die sich innerhalb der von der Stadt vorgegebenen Vorgaben bewegen, finden möglichst gebündelt zu einem Termin (Fahrplanwechsel) statt, der aber bedarfsabhängig flexibel festgelegt werden kann. Die Stadt und das Verkehrsunternehmen konsultieren sich zu den Terminen für Fahrplanwechsel mit einem Vorlauf von mindestens 12 Wochen und unter Angabe der jeweils gewünschten Änderungen. Anlassabhängig können Änderungen z. B. im Fall sich ändernder Bedarfe im Schülerverkehr, bedingt durch Baustellen oder in vergleichbaren Fällen auch außerhalb dieses Termins umgesetzt werden.

¹ z. B. Libori Stadtfest, Weihnachtsmarkt, Karnevalsumzug, Osterlauf, Frühlingsfest, Fußballbundesligaspiele.

Das Verkehrsunternehmen kann darüber hinaus vorübergehende Änderungen der Verkehrsdienste in Notfällen aufgrund von Ereignissen wie Naturkatastrophen, Pandemien/Epidemien, Handlungen Dritter oder sonstiger höherer Gewalt sowie wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen im erforderlichen Umfang sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen i. S. v. § 40 Abs. 2 Satz 2 PBefG ohne Zustimmung der Stadt außerhalb dieses Termins auch kurzfristig vornehmen. Das Verkehrsunternehmen unterrichtet hierüber die Stadt, wenn möglich mit einem Vorlauf von zwei Wochen. Sollte diese Änderungen für einen Zeitraum von länger als einen Monat gelten, bedarf es ab diesem Zeitpunkt einer Zustimmung der Stadt.

§ 8 Änderungen der Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste

- (1) Die Stadt kann neben der üblichen Fortschreibung des Fahrplans als Optionsausübung Änderungen einschließlich Ergänzungen der zum 01.01.2023 in diesem ÖDA festgelegten Anforderungen an Art und Umfang der Verkehrsdienste vornehmen, um die Verkehrsbedienug an geänderte Rahmenbedingungen, wie insbesondere veränderte öffentliche Verkehrsinteressen, anzupassen (z. B. Befriedigung veränderter Verkehrsbedürfnisse, Umsetzung von Festlegungen der Nahverkehrspläne oder weitergehender Beschlüsse oder sonstiger Vorgaben der Stadt, die Veränderung von Schulanfangszeiten, Schulstandorten oder Schularten, die Schaffung neuer oder Veränderung vorhandener Bildungs-, Wissenschafts-, Dienstleistungs- oder Wirtschaftseinrichtungen und -standorte und sonstiger öffentlicher Einrichtungen, die Veränderungen der

Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, die Entwicklung von Konversionsflächen, Großveranstaltungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrsbedürfnisse, die demografische Entwicklung, die Anpassung des Verkehrsangebots an Nachfrageentwicklungen, die Entwicklungen anderer Verkehrsträger (z. B. SPNV, motorisierter und nicht-motorisierter Individualverkehr) oder Verkehrsarten oder Verkehrsangebote mit Auswirkungen auf die Nachfrage der betrauten Verkehrsdienste, die Änderungen gesetzlicher und untergesetzlicher Vorgaben einschließlich öffentlicher Finanzierungen auf Bundes-, Landes-, oder Verbundebene). Hierbei kann der Umfang der zu erbringenden Verkehrsdienste erweitert oder reduziert werden. Ferner kann die Art der Verkehrsbedienug verändert werden. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens beziehen sich sodann auf die geänderten Anforderungen.

- (2) Änderungen im Sinne von Abs. 1 kann die Stadt in Form einer Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts, sonstiger Beschlüsse des Rates oder von Ausschüssen oder durch die Verwaltung vornehmen.
- (3) Die Reichweite möglicher Änderungen der Vorgaben sowie die hierbei einzuhaltenden Verfahrensregelungen sind im Folgenden weiter beschrieben. Derartige Änderungen können insbesondere betreffen:
1. die Einrichtung neuer Linien einschließlich der kurzfristigen Einrichtung zur Erprobung von Neuverkehren, auch grenzüberschreitend in die Gebiete benachbarter Aufgabenträger,
 2. die Einstellung bestehender Linien,
 3. die Änderung bestehender Linien, z. B. die Veränderung der Linienführung durch die örtliche Lage von Haltestellen, Vorgaben zusätzlicher Haltestellen, Wegfall von Haltestellen, die Verlängerung oder Kürzung des Linienwegs, die Änderung der Vorgaben der Linienführung,
 4. die Veränderung der vorgegebenen Takte oder Betriebszeiten,
 5. die Änderung von Bedarfsverkehren sowie die Umwandlung regulärer Bedienung in bedarfsabhängige Bedienung oder umgekehrt, die Umwandlung von Bedarfsverkehren in reguläre Bedienung einschließlich der Einführung neuer Arten von Bedarfsverkehren (wie z. B. On-demand-Verkehre) und der Änderung bestehender Arten von Bedarfsverkehren, dies gilt sowohl für reguläre Änderungen als auch für übergangsweise Änderungen (z. B. im Falle der Erprobung neuer Verkehre),
 6. die Einführung neuer obligatorischer Fahrten und der Wegfall sowie die Veränderung vorgegebener Fahrten,
 7. die Änderung der Art des Linienverkehrs i. S. v. §§ 42, 43, 44 PBefG,
 8. die Änderung von Kapazitätsstandards,
 9. die Änderung von Vorgaben zu Anschlüssen,
 10. die Anforderungen an Verkehre an besonderen Betriebstagen (Weihnachten, Silvester, Karneval, Volksfeste etc.),
 11. die Erhöhung oder Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge.

Veränderbar sind auch die in diesem ÖDA und seinen Anlagen geregelten Verfahren einschließlich der Informationsrechte / -pflichten sowie der hiesigen Regelungen über Anpassungen während der Laufzeit.

- (4) Das Verkehrsunternehmen wird auf vorheriges Verlangen der Stadt die Auswirkungen von beabsichtigten Änderungen gem. Abs. 2 auf den Ausgleichsbedarf nachvollziehbar kalkulieren und die Kalkulation der Stadt zur Kenntnis geben. Vorzunehmende Änderungen werden nach Maßgabe der Regelungen in Abschnitt 3 ausgeglichen, ggf. durch unterjährige Anpassung.
- (5) Die Stadt kann darüber hinaus Änderungen der Verkehrsdienste im erforderlichen Umfang in Notfällen aufgrund von Ereignissen wie Naturkatastrophen, Pandemien/Epidemien, Handlungen Dritter oder sonstiger höherer Gewalt vornehmen.

§ 9 Anforderungen an die Qualität der Verkehrsdienste und Infrastrukturvorhaltung

- (1) Das Verkehrsunternehmen erbringt die Verkehrsdienste mindestens gemäß der in diesem ÖDA festgelegten Anforderungen an die Qualität der Verkehrsdienste.
- (2) Die Anforderungen an die Qualität sind in **Anlage 3** festgelegt.
- (3) Das Verkehrsunternehmen hält die für die Erbringung der Verkehrsdienste erforderliche ortsfeste Infrastruktur gemäß **Anlage 4** vor. Es ist verantwortlich für die Verfügbarkeit von Fahrzeugen einschließlich Reserve gemäß den Qualitätsvorgaben in **Anlage 3**.

§ 10 Änderungen der Anforderungen an die Qualität

- (1) Die Stadt kann Änderungen der in **Anlage 3** definierten Anforderungen an die Qualität vornehmen, um die Verkehrsbedienung an geänderte Rahmenbedingungen, insbesondere an technische Entwicklungen, veränderte rechtliche Vorgaben, geänderte Kundenbedürfnisse oder aus sozial- oder umweltpolitischen Gründen anzupassen. Das Qualitätsniveau kann dadurch erhöht oder abgesenkt werden. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach § 9 bezieht sich sodann auf die geänderte Qualitätsanforderung.
- (2) Veränderbar sind sämtliche in der **Anlage 3** definierten Anforderungen einschließlich der dort beschriebenen Verfahrensregelungen. Derartige Änderungen können insbesondere betreffen:

1. die Einführung neuer Qualitätsanforderungen, die Änderung oder der Wegfall bestehender Qualitätsanforderungen z. B. in Bezug auf die einzusetzenden Fahrzeuge und/oder die Fahrzeugausstattung einschließlich Fahrzeugalter,
 2. die Erprobung und der Einsatz von Wasserstoff- und Elektrobussen sowie Range-Extender-Bussen.
- (3) Im Falle einer Änderung der Anforderungen an die Qualität wird die Ausgleichsleistung nach Maßgabe der Regelungen in Abschnitt 3 angepasst.

§ 11 Tarif, Kooperationspflichten, Vertrieb, Marketing

- (1) Zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens gehört die Anwendung des WestfalenTarifs in der jeweils geltenden Fassung.
- (2) Das Verkehrsunternehmen hat in der Kooperation der Verkehrsunternehmen zur Anwendung des WestfalenTarifs mitzuwirken. In diesem Zusammenhang ergeben sich für das Verkehrsunternehmen insbesondere folgende Pflichten:
 1. Vertragliche Kooperation in der Verbundgemeinschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH) einschließlich etwaig erforderlicher Neuabschlüsse der zugrunde liegenden Vertragswerke,
 2. Vertragliche Mitwirkung in den jeweils relevanten aktuellen Einnahmenaufteilungsverträgen (zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses ÖDA: Vertrag zur Aufteilung von Einnahmen im WestfalenTarif sowie Vertrag zu den Gesellschaftsverträgen der Verbundgemeinschaft Paderborn/Höxter mbH [VPH]),
 3. Hinwirkung darauf, dass Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im WestfalenTarif die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise im WestfalenTarif um mehr als 20 % unterschreiten bzw. den Vorgaben zu Tarifabständen des jeweils gültigen § 11a Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW hinreichend Rechnung tragen.²
 4. Mitwirkung in den Gremien des WestfalenTarifs sowie Wahrnehmung der Aufgaben des erlösverantwortlichen Partners, soweit die Stadt entsprechende Befugnisse weiterhin nicht selbst wahrnimmt.
- (3) Die Anforderungen an Vertrieb, Information, Kommunikation und Marketing durch das Verkehrsunternehmen ergeben sich aus **Anlage 3**.

² Dies ist bei den entsprechenden Tarifen für Zeitfahrausweise im WestfalenTarif zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses ÖDA der Fall.

- (4) Die Stadt kann die vorstehend genannten sowie in **Anlage 3** definierten Anforderungen ändern. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bezieht sich so dann auf die geänderten Anforderungen. **Anlage 3** wird aktualisiert.

§ 12 Übergreifende Aufgaben und besondere Serviceleistungen

Über die Verwaltung und Erbringung der Verkehrsdienste hinaus erwartet die Stadt von dem Verkehrsunternehmen als ihrem Inhouse-Unternehmen, dass es bestimmte übergreifende Aufgaben sowie besondere Serviceleistungen wahrnimmt, die im Zusammenhang mit diesen Verkehrsdiensten stehen. Dies umfasst zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses ÖDA insbesondere die Unterstützung und fachliche Beratung der Stadt in allen Fragen der Mobilität sowie die sonstige proaktive Prüfung und Entwicklung verkehrlicher und tariflicher Maßnahmen zum Wohle der Fahrgäste.

Das Verkehrsunternehmen stimmt sich diesbezüglich stets eng mit der Stadt ab. Im Übrigen gelten die diesbezüglichen Vorgaben im ÖDA und seinen Anlagen.

§ 13 Zusätzliche Anforderungen bzw. Leistungen

- (1) Die Stadt kann die in diesem ÖDA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen über die vorstehenden Änderungsregelungen hinaus um ggf. erforderliche zusätzliche Anforderungen oder Dienstleistungen erweitern, die in einem untrennbaren betrieblichen, organisatorischen oder technischen Zusammenhang mit den von diesem ÖDA umfassten Verkehrsdiensten stehen, wenn eine Neuvergabe mit erheblichen Schwierigkeiten oder beträchtlichen Zusatzkosten für die Stadt verbunden wäre. Die Stadt kann eine Erweiterung wieder ganz oder teilweise zurücknehmen.
- (2) Durch solche Erweiterungen darf der Wert dieses ÖDA im Vergleich zum ursprünglichen Auftragswert um nicht mehr als bis zu 50% erhöht werden. Werden mehrere aufeinanderfolgende Erweiterungen vorgenommen, so gilt diese Beschränkung für den Wert jeder einzelnen Änderung. Solche aufeinanderfolgenden Änderungen dürfen nicht mit dem Ziel vorgenommen werden, vergaberechtliche Verpflichtungen zu umgehen.
- (3) Im Fall einer solchen Erweiterung oder Rücknahme der Erweiterung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird die Ausgleichsleistung nach Maßgabe der Regelungen in Abschnitt 3 angepasst.

3. Abschnitt: Ausgleichsleistungen

§ 14 Vorabfestlegung des Ausgleichsbedarfs und der Ausgleichsleistungen

- (1) Die Finanzierung der dem Verkehrsunternehmen für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Aufwendungen erfolgt durch Erträge (insbesondere Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzeinnahmen, sonstige im Zusammenhang mit der Durchführung des Fahrbetriebs erzielte Erträge oder Zuschüsse) und, sofern ein Aufwanddeckungsfehlbetrag verbleibt, durch Ausgleichsleistungen der Stadt gemäß § 15 sowie sonstige Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand.

Als solche Ausgleichsleistungen kommen insbesondere in Betracht:

- a. Ausgleichsleistungen der Stadt in ihrer Eigenschaft als mittelbare Gesellschafterin des Verkehrsunternehmens über Gesellschaftereinlagen und/oder unternehmens- und konzerninterne Mitteltransfers (insb. auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags mit der Paderborner Kommunalbetriebe GmbH),
- b. die kostenlose oder verbilligte Zurverfügungstellung von Wirtschaftsgütern und Dienstleistungen durch die Stadt oder ihre Beteiligungen, Eigenbetriebe und eigenbetriebsähnlichen Einrichtungen zugunsten des Verkehrsunternehmens,
- c. die Ausreichung von Bürgschaften, Gesellschafterdarlehen sowie das Abgeben von Patronatserklärungen durch die Stadt direkt oder über die Paderborner Kommunalbetriebe GmbH zu Gunsten des Verkehrsunternehmens,
- d. Ausgleichsleistungen auf Grundlage landesrechtlicher Vorschriften (im Ausgangspunkt sind dies §§ 11 Abs. 2 und 11a ÖPNVG NRW) sowie auf Grund von § 228 SGB IX ff. (jeweils einschließlich Nachfolgeregelungen),
- e. Investitionszuschüsse der Stadt, des nph, der OWLV, des NWL, der EU, des Landes oder des Bundes sowie
- f. sonstige Zuschüsse oder Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand mit Bezug auf die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach diesem ÖDA.

Die Ausgleichsleistungen gemäß Abs.1 lit a.) und c.) sind begrenzt auf das Ergebnis der Ist-Trennungsrechnung vor diesen Ausgleichsleistungen (zu-

züglich eines angemessenen Gewinns). Die Höhe der übrigen in der Trennungsrechnung auszuweisenden Ausgleichsleistungen ergibt sich aus Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien, Verträgen etc.

Die Stadt leitet dem Verkehrsunternehmen für die gem. dem WestfalenTarif (§ 11) ermäßigte Beförderung im Ausbildungsverkehr Pauschalmittel nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW unter Bezugnahme auf diesen ÖDA weiter; die Einzelheiten werden bei Bedarf gesondert geregelt. Diese Pauschalmittel sind Bestandteil der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieses ÖDA.

- (2) Für die Vorabfestlegung der jährlichen Ausgleichsleistungen sind Planaufwendungen (Abs. 3) und Planerträge (Abs. 4) in der Plan-Trennungsrechnung 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 Genehmigung der Plan-Trennungsrechnung durch die Stadt gemäß § 15 Abs. 6 ist die konkretisierende Vorabfestlegung der Ausgleichsparameter für das Folgejahr. Dem Verkehrsunternehmen wird ein rechnerischer angemessener Gewinn in Höhe von 5,0 % der Planaufwendungen gewährt, der den vorab festgelegten und für die Ermittlung des Nettoeffekts maßgeblichen Ausgleich erhöht. Der Stadt steht es jederzeit frei, sich an dem Planungsprozess zu beteiligen.
- (3) Das Verkehrsunternehmen plant die Aufwendungen im Rahmen seiner Erfolgsplanung auf der Grundlage der Aufwendungen früherer Geschäftsjahre und einer Prognose der Aufwendungen für das folgende Geschäftsjahr unter Berücksichtigung von Investitionen und Finanzierungen unter Beachtung der Vorgaben für die Trennungsrechnung (§ 15).
- (4) Das Verkehrsunternehmen plant die Erträge im Rahmen seiner Erfolgsplanung auf der Grundlage der Erträge früherer Geschäftsjahre und einer Prognose der Erträge für das folgende Geschäftsjahr.
- (5) Stellt das Verkehrsunternehmen 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 es eine Anpassung der Plan-Trennungsrechnung vor, wenn eine Erhöhung des geplanten Aufwanddeckungsfehlbetrags von mehr als 5 % zu erwarten ist und gibt die Planänderung der Stadt mit prüffähigen Nachweisen zur Kenntnis; der vorab festgelegte Ausgleichsbedarf erhöht sich entsprechend, sofern Abweichungen für die Erhöhung ur-

sächlich sind, die von dem Verkehrsunternehmen aufgrund von Marktbedingungen nicht entscheidend beeinflussbar sind.³ Die Ausgleichsleistungen auf Basis der Ist-Trennungsrechnung bleiben hiervon unberührt.

- (6) Übersteigt der Aufwanddeckungsfehlbetrag der Ist-Trennungsrechnung den prognostizierten Ausgleich gemäß Plan-Trennungsrechnung einschließlich Plananpassungen gemäß Abs. 5, weist das Verkehrsunternehmen für die einzelnen Aufwands- und Ertragsarten die zur Überschreitung führenden Gründe nach. Es legt dabei insbesondere dar, ob außerplanmäßige Aufwandssteigerungen oder Ertragsminderungen von ihr beeinflussbar waren oder nicht und welche Maßnahmen sie ergreifen wird, um derartige Effekte in der Zukunft zu vermeiden.
- (7) Positive Netzeffekte, die Sondernutzung öffentlicher Straßen (sofern die Stadt kein Nutzungsentgelt erhebt) und die Gewährung des ausschließlichen Rechts gemäß § 18 sind wegen der das gesamte Fahrplanangebot im Busverkehr des Verkehrsunternehmens umfassenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht gesondert zu bewerten, weil positive Ertragseffekte oder vermiedene Aufwandseffekte den Ausgleichsbetrag systembedingt senken.
- (8) Ein gesonderter Zahlungsanspruch erwächst dem Verkehrsunternehmen aus diesem ÖDA nicht.

§ 15 Trennungsrechnung, Mittel- und Langfristplanung

- (1) Das Verkehrsunternehmen erstellt eine Trennungsrechnung als Planungsrechnung (Plan-Trennungsrechnung) jeweils für das folgende Geschäftsjahr, abgeleitet aus der Erfolgsplanung, und als Istrechnung (Ist-Trennungsrechnung) für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr, abgeleitet aus der testierten Gewinn- und Verlustrechnung. Die Trennungsrechnungen beachten die Vorgaben des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 und sind maßgeblich für die Ermittlung des Nettoeffekts. In den Trennungsrechnungen sind die betrauten Verkehrsleistungen und Nebengeschäfte gesondert auszuweisen. Für den Aufbau ist das Schema der **Anlage 5** verbindlich.
- (2) Tätigkeiten außerhalb des betrauten Verkehrsangebots⁴ sind mit den zuzurechnenden Aufwendungen und Erträgen abzugrenzen; sie sind gesondert

³ Darunter fallen z. B. Ereignisse höherer Gewalt, Rücknahme von Förderzusagen, Personalkosten aufgrund von Tarifverträgen, die keine Haustarifverträge sind, Ertragsminderungen aufgrund exogener Faktoren.

⁴ Gilt nicht für Nebengeschäfte, die untrennbar mit der gemeinwirtschaftlichen Leistung verknüpft sind, wie z. B. Fahrzeugwerbung.

auszuweisen, wenn die Erträge jeweils den Betrag von 50.000 € in dem jeweiligen Rechnungsjahr übersteigen. Für Tätigkeiten mit Erträgen bis zu 50.000 € dürfen aus Vereinfachungsgründen die entsprechenden Tätigkeiten (Erträge und Aufwendungen) konsolidiert in der Trennungsrechnung ausgewiesen werden.

- (3) In den Trennungsrechnungen sind weiterhin gesondert auszuweisen:
1. die Betriebsleistungen in Fahrplankilometer,
 2. der rechnerische Gewinn.
- (4) Für die Zuordnung der Aufwendungen und Erträge sowie deren Fortschreibung zu den betrauten Verkehren und abzugrenzenden Tätigkeiten sind die Zuordnungsgrundsätze (direkt, Schlüsselungen) und Vorgaben der **Anlage 5** zu beachten und entsprechend zu dokumentieren.
- (5) In der jeweiligen Ist-Trennungsrechnung sind unmittelbare oder mittelbare wirtschaftliche Vorteile, die dem Verkehrsunternehmen von der öffentlichen Hand gewährt werden und die sich aufwandsmindernd auswirken (z. B. Anschaffungskostenmindernde Investitionszuschüsse oder zinsmindernde Darlehen oder die Gewährung von Sicherheiten) nachrichtlich im Jahr des Zuflusses bzw. mit dem jährlichen Vorteil auszuweisen. Die unentgeltliche Nutzung von öffentlichen Straßen, Plätzen und Grundstücken der Stadt durch das Verkehrsunternehmen über den Gemeingebrauch hinaus, bedarf keiner Bewertung. Eine Bewertung des Vorteils der Gewährung eines ausschließlichen Rechts gemäß § 15 erfolgt ebenfalls nicht.
- (6) Die Trennungsrechnungen werden der Stadt auf Anforderung zur vertraulichen Kenntnisnahme übermittelt.

Die Plan-Trennungsrechnung ist so rechtzeitig aufzustellen und der Stadt in prüffähiger Form zur Genehmigung vorzulegen, dass die Stadt die erforderliche Genehmigung bis spätestens zum 31.12. für das Folgejahr erteilen kann. Das Verkehrsunternehmen wird sich vor Aufstellung des Wirtschaftsplans als Grundlage der Plan-Trennungsrechnung im Rahmen eines jährlichen Jour Fixe mit der Stadt zusammensetzen und diese über alle für die anstehende Wirtschaftsplanung relevanten Entwicklungen der nach diesem ÖDA betrauten öffentlichen Personenverkehrsdienste informieren. Die Stadt und das Verkehrsunternehmen werden sich jeweils im Vorfeld über die betreffenden Themen abstimmen.

Die Ist-Trennungsrechnung ist auf Basis des Jahresabschlusses zu erstellen. Die Ist-Trennungsrechnung ist von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu begutachten und der Stadt das Ergebnis der Begutachtung zur vertraulichen Kenntnisnahme vorzulegen. Die Stadt darf zur Erfüllung ihrer Verpflichtung

zur Erstattung eines Jahresberichtes gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 die dafür notwendigen Angaben aus der Ist-Trennungsrechnung verwenden. Sie wahrt die berechtigten Vertraulichkeitsinteressen des Verkehrsunternehmens.

- (7) Die Stadt kann von dem Verkehrsunternehmen verlangen, den langfristigen Ausgleichsbedarf in einer rollierenden Fünfjahresplanung aufzeigen. In dieser ist der Ausgleichsbedarf für den Betrieb und den aus Investitionen resultierenden besonderen Ausgleichsbedarfen gesondert auszuweisen. Zur Berücksichtigung von Unwägbarkeiten darf das Verkehrsunternehmen mehrere Planungsszenarien bilden.

§ 16 Überkompensationskontrolle, Verbot von Quersubventionierungen

- (1) Die Gesamtheit der Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand ist begrenzt auf die Differenz zwischen den der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zuzurechnenden Aufwendungen einerseits und den entsprechenden Erträgen andererseits (sog. finanzieller Nettoeffekt nach Maßgabe des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007).
- (2) Das Verkehrsunternehmen wird den Nachweis erbringen, dass die gewährten Ausgleichsleistungen zu keiner Überkompensation führen. Diese Überkompensationskontrolle erfolgt auf der Grundlage der Ist-Trennungsrechnung.
- (3) Im Falle, dass sich auf Basis der Ist-Trennungsrechnung eine Überschreitung der maximal zulässigen Ausgleichsleistungen gemäß Abs. 1 in einem Jahr ergeben sollte, hat das Verkehrsunternehmen die Überschreitung innerhalb eines zusammenhängenden vierjährigen Betrachtungszeitraums zu kompensieren. Der vierjährige Betrachtungszeitraum beginnt mit dem Jahr der Überschreitung. Bezogen auf den Betrachtungszeitraum dürfen dann die kumulierten Ist-Ausgleiche die kumulierten beihilferechtlich maximal zulässigen Ausgleichsleistungen gem. Abs. 1 nicht überschreiten. Die Stadt stellt sicher, dass das Verkehrsunternehmen alle Maßnahmen ergreifen kann, um Überschreitungen der kumulierten maximal zulässigen Ausgleichsleistungen zu vermeiden.
- (4) Misslingt die Kompensation nach Abs.3 und kommt es zu einer Überschreitung der kumulierten maximal zulässigen Ausgleichsbeträge nach Abs. 1, hat das Verkehrsunternehmen den Eintritt eines beihilferechtswidrigen Tatbestandes zu vermeiden. Die Stadt und das Verkehrsunternehmen werden — ggf. unter Einbeziehung des Finanzamts — einvernehmlich festlegen, auf welchem Weg dies erfolgt.

- (5) Die von der Stadt für das betraute Verkehrsangebot gewährte Ausgleichsleistung darf ausschließlich für diesen Zweck verwendet werden. Eine auch nur mittelbare Verwendung für andere Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens ist ausgeschlossen.

§ 17 Anreizsystem

Nach Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gewährleistet. Der Qualitätsanreiz und der Wirtschaftlichkeitsanreiz sind in **Anlage 6** geregelt.

§ 18 Ausschließliches Recht

- (1) Die Stadt gewährt dem Verkehrsunternehmen mit diesem ÖDA ein ausschließliches Recht im Sinne des Art. 2 lit. f) VO (EG) Nr. 1370/2007 nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen. Die Gewährung erfolgt durch gesonderten Bescheid unter Bezugnahme auf diesen ÖDA.
- (2) Das ausschließliche Recht schützt alle Verkehre – unabhängig von der Art der Bedienform (z. B. Linienverkehr, Sonderformen des Linienverkehrs, alternative Bedienformen) –, die nach dem jeweiligen Stand der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Einschluss aller zwischenzeitlich von der Stadt als zuständiger Behörde vorgenommenen Änderungen zur Erfüllung des ÖDA erforderlich sind, einschließlich Erweiterungen des Verkehrsgebiets.
- (3) Zulässig bleiben in das von diesem ÖDA umfasste Verkehrsgebiet einbrechende Linienverkehre, soweit diese mit dem Nahverkehrsplan des nph in Einklang stehen.
- (4) Die zeitliche Geltung des ausschließlichen Rechts umfasst die fahrplanmäßigen Bedienzeiten der Verkehrsdienste dieses ÖDA zuzüglich 60 Minuten vor Beginn und nach Ende der Betriebszeiten.
- (5) Das ausschließliche Recht wird gewährt für die gesamte Laufzeit des ÖDA nach § 23.

- (6) Das Verkehrsunternehmen hat etwaige Bestellungen von Verkehrsdiensten bei Dritten durch die zuständigen Behörden zu tolerieren; insoweit verleiht das Ausschließlichkeitsrecht kein Abwehrrecht.

4. Abschnitt: Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

§ 19 Überwachung

- (1) Die Stadt ist berechtigt, die ordnungsgemäße Erfüllung der in diesem ÖDA definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu überwachen. Sie können sich hierfür Dritter bedienen.
- (2) Das Verkehrsunternehmen erstellt einen jährlichen schriftlichen Bericht über die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß **Anlage 7**. Der Jahresbericht ist bis zum 31.08. des Folgejahres vorzulegen.
- (3) Die Stadt ist nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 über etwaige Ausgleichsleistungen, die dem Verkehrsunternehmen im Rahmen dieses ÖDA gewährt werden, berichtspflichtig. Es liegt im Ermessen der Stadt, den Bericht im Rahmen der Vorgaben des Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu gestalten und zu entscheiden, welche Informationen sie in welchem Detaillierungsgrad hierzu veröffentlichen; sie wahrt dabei die berechtigten Vertraulichkeitsinteressen sowie Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Verkehrsunternehmens. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht erforderlich ist, kann die Stadt Informationen, die im Zusammenhang mit diesem ÖDA stehen, auch nachträglich von dem Verkehrsunternehmen einfordern.
- (4) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, der Stadt alle gemäß Art. 4 Abs. 8 VO (EG) Nr. 1370/2007 für eine etwaige spätere Vergabe des ÖDA wesentlichen Informationen zur Verfügung zu stellen. Die Stadt ist in diesem Fall berechtigt, diese Informationen allen interessierten Parteien für die Vorbereitung eines Angebots zur Verfügung zu stellen; der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen wird gewährleistet. Zu den von dem Verkehrsunternehmen nach Satz 1 zur Verfügung zu stellenden Informationen gehören solche über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten.

5. Abschnitt: Geschäftsgrundlagen

§ 20 Erlöse, Fördermittel

- (1) Die Fahrgeldeinnahmen sowie die Fahrgeldersatzzeinnahmen stehen dem Verkehrsunternehmen zu. Maßgeblich sind die Einnahmen, die sich aus den das Verkehrsunternehmen betreffenden Einnahmenaufteilungsverträgen ergeben.
- (2) Die Stadt trägt das Erlörisiko. Es wird insoweit auf § 4 Abs. 2 verwiesen.
- (3) Dem Verkehrsunternehmen stehen ferner die gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX oder eventuellen Nachfolgeregelungen zu.
- (4) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, alle für ihre Zwecke verfügbaren Fördermittel – soweit wirtschaftlich, praktisch, rechtlich bzw. unternehmerisch sinnvoll – nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Verwaltungsrichtlinien zu beantragen. Ausgleichszahlungen und Fördermittel werden im Rahmen der Ist-Trennungsrechnung (§ 15) erfasst. Im Innenverhältnis trägt die Stadt das wirtschaftliche Risiko der Höhe der Ausgleichszahlungen und Fördermittel.

§ 21 Linienverkehrsgenehmigungen

- (1) Das Verkehrsunternehmen beantragt die zur Erfüllung dieses ÖDA erforderlichen Genehmigungen, insbesondere Linienverkehrsgenehmigungen oder Fahrplanzustimmungen. Die Beantragung von Tarifgenehmigungen erfolgt entsprechend der Verbund-/Kooperationsregelwerke derzeit über die Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH). Der vorliegende ÖDA bildet zugleich die rechtliche Grundlage für die vorstehend genannten Genehmigungen.
- (2) Die Stadt unterstützt das Verkehrsunternehmen gegenüber der Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Möglichkeiten, um die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen sicherzustellen.

§ 22 Inhouse-Unternehmen, Unteraufträge

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist ein Inhouse-Unternehmen der Stadt. Die Stadt übt in Übereinstimmung mit § 108 Absatz 1 GWB eine Kontrolle über das Verkehrsunternehmen wie über eine eigene Dienststelle aus.

- (2) Die Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dienen zu mehr als 80% der Ausführung von Aufgaben, mit denen es von der Stadt betraut wurde. Als Tätigkeit für die Stadt gelten auch solche, die das Verkehrsunternehmen mit sonstigen Dienstleistungen für die Stadt oder von der Stadt kontrollierten Unternehmen erbringt.
- (3) Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass es den bedeutenden Teil der insgesamt aufgrund dieses ÖDA zu erbringenden öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst erbringt (Art. 4 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007). Leistungsbezüge von der Tochtergesellschaft Kraftverkehrsgesellschaft Paderborn mbH gelten als Selbsterbringung des Verkehrsunternehmens. Für die Erbringung weiterer öffentlicher Personenverkehrsdienste dieses ÖDA darf das Verkehrsunternehmen Unteraufträge an Dritte vergeben.
- (4) Sofern das Verkehrsunternehmen Unteraufträge i. S. d. Art. 4 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 vergibt (vgl. Abs. 3), beachtet es hierbei das jeweils für das Verkehrsunternehmen geltende Vergaberecht. Insbesondere hält es die Vorgaben der SektVO ein.
- (5) Das Verkehrsunternehmen stellt im Falle der Vergabe von Unteraufträgen sicher, dass die jeweiligen Unterauftragnehmer die in diesem ÖDA und seinen Anlagen geregelten Vorgaben an die Erbringung der Verkehrsdienste erfüllen; dies gilt insbesondere für die in **Anlage 3** geregelten Qualitätsanforderungen.

6. Abschnitt: Schlussbestimmungen

§ 23 Laufzeit, Inkrafttreten

Der vorliegende ÖDA tritt am 01.01.2023 in Kraft und hat eine Laufzeit von 10 Jahren bis zum 31.12.2032.

§ 24 Anpassung

- (1) Die Stadt kann aufgrund der in diesem ÖDA geregelten Änderungsverfahren die in diesem ÖDA definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen an veränderte Bedürfnisse anpassen, die Erfüllung zusätzlicher Pflichten verlangen sowie die Ausgleichsleistungen anpassen. Hierzu kann auch der Text dieses ÖDA einschließlich seiner Anlagen geändert werden. Die Stadt kann darüber hinaus im Rahmen des vergaberechtlich Zulässigen verlangen, dass

der ÖDA selbst geändert wird, solange hierdurch keine wesentliche Änderung im Sinne einer Neuvergabe ausgelöst wird.

- (2) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die gemäß Abs. 1 geänderten Vorgaben zu befolgen.

§ 25 Endschaftsregelung

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, der Stadt alle für eine eventuelle Anschlussvergabe wesentlichen Informationen zur Verfügung zu stellen; hierbei ist der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen zu gewährleisten (Art. 4 Abs. 8 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung der VO 2016/2338).
- (2) Das Verkehrsunternehmen kann auf Grundlage dieses ÖDA auch Ausgleichsleistungen für Investitionen erhalten, deren Abschreibungsdauer über das Ende dieses ÖDA hinausreicht oder deren Abschreibung erst nach Ende dieses ÖDA beginnt. Die Stadt übernimmt einseitig eine Wiedereinsatzgarantie für die bei Beendigung dieses ÖDA vorhandenen Investitionsgüter, die während der Laufzeit zur Erfüllung dieses ÖDA durch das Verkehrsunternehmen beschafft wurden und an den ÖDA gebunden sind (insbesondere Busse, Infrastrukturen). Die vorstehende Verpflichtung kann nach Wahl der Stadt durch eine eigene Übernahme der Sachanlagen zum Sachzeitwert, durch eine Verpflichtung eines Nachfolgebetreibers, die Anlagen zum Sachzeitwert zu übernehmen oder mit dem Verkehrsunternehmen eine Nutzungsüberlassung zu einem darauf kalkulierten Entgelt zu vereinbaren erfüllt werden. Stellt die Stadt während der Laufzeit dieses ÖDA Bürgschaften oder andere Sicherheiten mit beihilfenrechtlichen Vorteilscharakter für das Verkehrsunternehmen, um Investitionen zur Durchführung dieses ÖDA sicherzustellen, so stellt dieser ÖDA über das Ende seiner Laufzeit hinaus die beihilfenrechtliche Grundlage für die Gewährung der Sicherheiten bis zum Ende von deren Laufzeit dar. Das Verkehrsunternehmen ist seinerseits verpflichtet, den zur Umsetzung der Wahl der Stadt nach Satz 3 zur Nutzung der Investitionsgüter erforderlichen Schritten zuzustimmen. Im Gegenzug hat das Verkehrsunternehmen die ihm gewährten Ausgleichsleistungen (Bürgschaft, vergünstigte Darlehen, Investitionsförderung) in dem Umfang an die Stadt zurückzugewähren (z.B. durch Zahlung marktgerechter Avalprovisionen/Zinsen), in dem bei dem Verkehrsunternehmen noch beihilfenrechtlich erhebliche Vorteile verbleiben, die dem nicht mehr durch ÖDA abgedeckten Zeitraum zuzuordnen sind (z. B. auf Förderung beruhender Anteil des Restwerts).

- (3) Sollte die Stadt nach Beendigung dieses ÖDA keinen Anschluss-ÖDA an das Verkehrsunternehmen oder ein mit der Stadt verbundenes Unternehmen vergeben, so wird sie – soweit rechtlich möglich – den Nachfolgebetreiber nach Art. 4 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 dazu verpflichten, den Mitarbeitern des Verkehrsunternehmens oder der Kraftverkehrsgesellschaft Paderborn mbH die Rechte des Betriebsübergangs anzubieten.

§ 26 Rechtsnachfolge

Die Stadt darf diesen ÖDA im Zuge einer Unternehmensumstrukturierung ganz oder teilweise auf eine andere unmittelbare oder mittelbare Eigengesellschaft übertragen, wenn diese die Voraussetzungen für die Vergabe dieses ÖDA an das Verkehrsunternehmen erfüllt.

§ 27 Anlagenverzeichnis

Die nachfolgend genannten Anlagen sind wesentliche Bestandteile dieses ÖDA:

- Anlage 1** Verkehrsgebiet
- Anlage 2** Anforderungen an die fahrplanmäßige Gestaltung des Angebots, Liniensteckbriefe
- Anlage 3** Anforderungen an Qualität, Vertrieb, Marketing etc.
- Anlage 4** Verzeichnis Infrastruktur
- Anlage 5** Vorgaben Trennungsrechnung
- Anlage 6** Anreizsystem
- Anlage 7** Berichtspflichten

Paderborn, den 8.12.22



Stadt Paderborn

MICHAEL DREIER
(Bürgermeister)