

Betrauung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zur Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

auf Grundlage

der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

– ABI. (EU) L 315/1 vom 3. Dezember 2007 –

Präambel

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (nachfolgend „**BOB**“) betreibt den gegenständlichen Schienenpersonennahverkehr seit dem 1. Juni 1997 zwischen den Bahnhöfen Friedrichshafen-Hafen und Aulendorf. Die BOB ist als GmbH & Co. KG ausgestaltet. Kommanditisten sind die Technische Werke Friedrichshafen GmbH (nachfolgend „**TWF**“), die Stadt Ravensburg, der Landkreis Bodenseekreis, der Landkreis Ravensburg und die Gemeinde Meckenbeuren. Erstere ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Friedrichshafen. Komplementärin der BOB ist die Bodensee-Oberschwaben Verwaltungs-GmbH.

Die Leistungen der BOB konnten in der Vergangenheit nicht allein durch Fahrgeldeinnahmen finanziert werden und auch künftig ist dies nicht zu erwarten.

Bereits am 7. März 1996 wurde zwischen den Gesellschaftern der BOB, dem Land Baden-Württemberg und der BOB ein Rahmenvertrag abgeschlossen. Gegenstand des Rahmenvertrags war die Finanzierung der erheblichen Verbesserung des damaligen Schienenverkehrs. Das Land und die übrigen Vertragspartner waren sich einig, dass die Verbesserungen nicht durch das Land allein finanziert werden können und daher auch die übrigen Partner die entstehenden Verluste auszugleichen haben.

Für die Finanzierung der SPNV-Leistungen ist in erster Linie das Land¹ zuständig. Allerdings besteht für Gemeinden und Landkreise nach dem ÖPNVG BW die (ergänzende) Möglichkeit, ebenfalls die Verkehrsleistungen zu fördern.²

Der Rahmenvertrag ist nach den Vorgaben der VO 1370/2007³ als öffentlicher Dienstleistungsauftrag anzusehen. Öffentliche Dienstleistungsaufträge, die vor dem 26. Juli 2000 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben wurden, bleiben für ihre vorgesehene Laufzeit, jedoch nicht länger als 30 Jahre, gültig. Dementsprechend hat der Rahmenvertrag als öffentlicher Dienstleistungsauftrag noch eine Gültigkeit bis zum 6. März 2026.⁴

¹ Das Land Baden-Württemberg ist nach § 6 Abs. 2 des ÖPNVG BW Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – AEG – soweit nicht durch Rechtsverordnung nach § 7 ÖPNVG BW etwas anderes bestimmt ist.

² Vgl. § 6 Abs. 3 Satz 2, § 6 Abs. 3 Satz 1, § 6 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG BW i.V.m. § 2 Abs. 1 Landkreisordnung Baden-Württemberg.

³ Des Art. 8 VO 1370/2007 i.V.m. Art. 2 lit. i) VO 1370/2007.

⁴ Vgl. Art. 8 Abs. 3 lit. b) VO 1370/2007.

Nach herrschender Meinung bezieht sich die Übergangsregelung nur auf die vergaberechtlichen Vorgaben der Verordnung 1370/2007, nicht aber auf die beihilfenrechtlichen Vorgaben. Zweck dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist es, auch den beihilfenrechtlichen Vorgaben, insbesondere den Anforderungen der Artt. 4 und 6 sowie des Anhangs der VO 1370/2007, Rechnung zu tragen.

Neben dem Land agieren die Stadt Friedrichshafen, die Stadt Ravensburg, der Landkreis Bodenseekreis, der Landkreis Ravensburg, und die Gemeinde Meckenbeuren, die Stadt Weingarten, die Stadt Aulendorf, die Gemeinde Wolpertschwende, die Gemeinde Baienfurt, die Gemeinde Berg, die Gemeinde Baidt und die Gemeinde Fronreute als Gruppe von Behörden (nachfolgend „**Behördengruppe**“ oder die vorgenannten Gebietskörperschaften auch gemeinsam als „**Mitglieder der Behördengruppe**“ bezeichnet) entsprechend Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007. Dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag ergänzt den vorhandenen Rahmenvertrag (sowie die SPNV-Verträge zwischen dem Land und der BOB) hinsichtlich der beihilfenrechtskonformen Ausgestaltung der Finanzierung durch die Behördengruppe.

Mit dieser Betrauung wird die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der BOB erneuert und bestätigt, Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs im Gebiet der Behördengruppe zur Sicherstellung des ÖPNV auf Grundlage der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu erbringen. Die Verpflichtung der BOB stellt eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Die Sicherstellung des ÖPNV ist Teil kommunaler Daseinsvorsorge. Der gleichberechtigte Zugang zu den Verkehrsleistungen sowie die Versorgungssicherheit und Kontinuität liegen im öffentlichen (Fahrgast-) Interesse.

Die Betrauung erfolgt durch korrespondierende Gremienbeschlüsse der Mitglieder der Behördengruppe mit einer gesellschaftsrechtlichen Weisung derjenigen Mitglieder der Behördengruppe, die zugleich Gesellschafter der BOB sind.

Die Inhalte der Betrauung bestimmen sich wie folgt:

§ 1 Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(1) Die BOB erbringt Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs im Gebiet der Behördengruppe nach den Anforderungen des jeweils gültigen Nahverkehrsplans (nachfolgend „**NVP**“) und ergänzenden Gremienbeschlüssen der Mitglieder der Behördengruppe. Darauf aufbauend bestätigen und bekräftigen die Mitglieder der Behördengruppe die Betrauung der BOB mit der Durchführung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen auf der unter Abs. 2 genannten Linie im Gebiet der Behördengruppe. Der personenbeförderungsrechtliche Status der BOB im Verhältnis zu den Fahrgästen und den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden bleibt hiervon unberührt.

(2) Zur ordnungsgemäßen Erbringung des SPNV-Angebots hat die BOB folgendes sicherzustellen:

- a) Durchführung des Fahrbetriebs im Schienenpersonennahverkehr (Erbringung der Beförderungsleistungen), im eigenen Namen auf eigene Rechnung zwischen den Bahnhöfen Friedrichshafen-Hafen und Aulendorf (Linie 751) und Verantwortung für die Vorhaltung der Infrastruktur,
- b) Angebots- und Betriebsplanung, Marketing sowie Vertrieb und

- c) Anwendung des Verbundtarifs und anderer Vorgaben aus dem Verbundvertragswerk.

Für die Ausgestaltung der Tätigkeiten zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gilt das Anforderungsprofil des NVP, der Qualitätsvorgaben des jeweils gültigen Verkehrsvertrags mit dem Land Baden-Württemberg sowie ggf. die Einzelpflichten konkretisierenden und ändernden einvernehmlichen Gremienbeschlüsse der Mitglieder der Behördengruppe.

(3) Der weit überwiegende Teil der Defizitfinanzierung erfolgt über das Land. Die Mitglieder der Behördengruppe sind – im Einvernehmen mit dem Land und entsprechend dem mit dem Land abgeschlossenen Verkehrsvertrag – berechtigt, jederzeit einvernehmlich Anpassungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Linienverkehr bis zu +/- 5% bezogen auf das Fahrplanangebot nach Abs. 2 (Basiszeitpunkt Fahrplanangebot ab 13. Dezember 2015) zu beschließen. Für diese Anpassungen gelten die Regelungen des § 4.

(4) Die BOB stellt sicher, dass die Qualitätsstandards des jeweils gültigen NVP⁵ im Verkehrsgebiet der Behördengruppe eingehalten und dauerhaft gewährleistet werden. Weitere Anforderungen an die Qualität sind nach den Vorgaben des jeweils gültigen Verkehrsvertrags mit dem Land Baden-Württemberg als Grundlage der Leistungserbringung einzuhalten. In dieser Anlage sind insbesondere geregelt:

- Umgang mit Betriebsstörungen,
- Reporting,
- Einzusetzende Fahrzeuge,
- Qualifikation der Fahrer,
- Haftung.

§ 2 Trennungsrechnung

Grundlage für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts, aber auch für die Festlegung des Soll-Ausgleichs, ist die Abgrenzung sowohl der Kosten als auch der Fahrgeldeinnahmen, Erträge und sonstigen Zuweisungen in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags von den übrigen Tätigkeiten der BOB gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. c) sowie Abs. 2 und Ziff. 5 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 (**Trennungsrechnung**). Die Trennungsrechnung hat dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu entsprechen und muss als Grundlage für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus den testierten Jahresabschlüssen der BOB abgeleitet sein. Sofern die BOB lediglich die in diesem öDA erfassten Tätigkeiten erbringt, ist die Erstellung einer Trennungsrechnung entbehrlich.

⁵ BOB ist im Nahverkehrsplan des Bodenseekreises und des Landkreises Ravensburg erwähnt.

§ 3 Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(1) Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der BOB gemäß § 1 wird grundsätzlich durch die Fahrgeldeinnahmen (entsprechend den jeweils gültigen Einnahmeaufteilungsverträgen), den gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach § 6a AEG – soweit solche gezahlt werden -, §§ 145 ff. SGB IX oder eventuellen Nachfolgeregelungen, Ausgleichsleistungen von Gebietskörperschaften sowie sonstigen Erträgen, wie Werbeeinnahmen, Erträgen aus Anlagenabgängen und Versicherungserstattungen, vorgenommen. Darüber hinaus beantragt die BOB die für ihre Zwecke verfügbaren Fördermittel des Landes nach Maßgabe der gesetzlichen Regelungen und einschlägigen Verwaltungsrichtlinien.

(2) Die unter Abs. 1 genannten Einnahmen reichen nicht aus, um sämtliche in der Betrauung genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu finanzieren. Zum Ausgleich des aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen resultierenden finanziellen Nettoeffekts darf die BOB Ausgleichsleistungen erhalten. Der Ausgleich für die Erfüllung der unter § 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erfolgt für die Laufzeit dieser Betrauung anhand der nachfolgenden Parameter. Ein Anspruch auf Gewährung von Ausgleichsleistungen besteht durch diesen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nicht.

(3) Die Berechnung des voraussichtlichen, ausgleichsfähigen finanziellen Nettoeffekts hat jährlich im Voraus auf Grundlage des aufgestellten Wirtschaftsplans und, sofern eine solche erforderlich ist, der daraus für die betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen abgeleiteten Trennungsrechnung zu erfolgen („**vorläufiger Soll-Ausgleich**“). Dabei werden die Angaben der BOB in der Höhe im Rahmen des Wirtschaftsplans berücksichtigt, die ihrem Umfang der zu erbringenden Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistung entsprechen. Der finanzielle Nettoeffekt bemisst sich gemäß Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 nach den Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem Bündel gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen, abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, wie der Einnahmen aus Tarifentgelten oder sonstigen Einnahmen, die durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns und ggf. eines Bonus für die wirtschaftliche Geschäftsführung und gute Qualität, jeweils bezogen auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Die Planung der Aufwendungen und Erträge soll sich grundsätzlich aus einer Fortschreibung der Aufwendungen und Erträge des vorhergehenden Geschäftsjahres ergeben.

Entsprechend den Auslegungsleitlinien zur VO 1370/2007 (ABl. EU C 92/1 v. 29.3.2014) ist für die gesamte Laufzeit dieser Betrauung in regelmäßigen zeitlichen Abständen eine Kontrolle auf übermäßige Ausgleichsleistung vorzunehmen (vorläufige Überkompensationskontrolle). Am Geschäftsjahresende soll daher nur der finanzielle Nettoeffekt ausgeglichen werden. Zudem haben die Mitglieder der Behördengruppe – gegebenenfalls unter Zuhilfenahme eines branchenkundigen Wirtschaftsprüfers - am Ende der Laufzeit dieser Betrauung eine „endgültige“ Überkompensationskontrolle durchzuführen. Soweit eine Überkompensation in dem Bereich eingetreten ist, haben die Mitglieder der Behördengruppe die jeweils überhöhte Ausgleichszahlung zurückzufordern.

Hinsichtlich der vorläufigen Überkompensationskontrolle gilt für die Berechnung des voraussichtlichen, ausgleichsfähigen finanziellen Nettoeffekts was folgt: Die nach der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vorzunehmende Berechnung des finanziellen Nettoeffekts ist zwingend separat für die betrauten Gemeinwohlverpflichtungen durchzuführen,

sofern BOB auch andere Tätigkeiten durchführt. Ergeben sich durch geänderte oder unvorhersehbare Umstände nachweislich im Nachhinein höhere Ausgleichsbeträge für die Leistungserbringung gemäß § 1, können diese ausgeglichen werden. Die durch die geänderten oder unvorhersehbaren Umstände berührten Parameter, die für die Kalkulation des „Soll-Ausgleichs“ verwendet wurden, sind entsprechend anzupassen. Dies wird insbesondere relevant, wenn Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung beschlossen werden.

	Rechenschema	Anm.	Zeitpunkt
	Defizit aus Plan-Trennungsrechnung als Vorkalkulation Plan-Soll-Ausgleich	(vorläufiger Soll-Ausgleich)	Vor Geschäftsjahr (GJ)
Zuzügl.	Höhere Aufwendungen durch geänderte oder unvorhersehbare Umstände		Nach GJ
Zuzügl.	Angemessener Gewinn (sofern nicht bereits im Plan-Soll-Ausgleich eingestellt)		Nach GJ
Zuzügl.	Ggf. Anreizwirkung wirtschaftliche Geschäftsführung (sofern nicht bereits im Plan-Soll-Ausgleich eingestellt)		Nach GJ
Ergebnis	„Soll-Ausgleich“		Nach GJ
Vergleich	Soll-Ausgleich mit finanziellem Nettoeffekt	Defizit aus Ist-Trennungsrechnung	Nach GJ
Kontrolle (ex-post)	Soll-Ausgleich oberhalb/gleich finanziellem Nettoeffekt: unproblematischer Ausgleich des finanziellen Nettoeffekts. Eine Zahlung oberhalb des finanziellen Nettoeffekts ist zu vermeiden.		Nach GJ
Kontrolle (ex-post)	Soll-Ausgleich unterhalb finanziellem Nettoeffekt: Ausgleich des finanziellen Nettoeffekts	Aufgrund Anpassung des „Soll-Ausgleichs“ abgeschlossen	Nach GJ

(4) Der Ausgleich erfolgt dabei innerhalb der Behördengruppe nach der folgenden Systematik:

Zunächst werden Leistungen nach den Bestimmungen der Zuschussgeberverträge⁶ erbracht. Deren Finanzierungsanteile für das Jahr 2014 ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

⁶ Vertrag über die Durchführung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen zwischen Ravensburg und Aulendorf als Ergänzung der bestehenden Verkehre der BOB zwischen Landkreis Ravensburg, Stadtwerke Ravens-

Zuschussgeber	Zuschusshöhe
Landkreis Ravensburg, Stadtwerke Ravensburg, Stadt Weingarten, Stadt Aulendorf, Gemeinde Wolpertswende, Gemeinde Baienfurt Gemeinde Berg, Gemeinde Baintd	199.290,00 € (indexiert)
Gemeinde Fronreute	1543,60 € (fester Zuschuss)
Stadt Friedrichshafen	12.388,26 € (indexiert)

Soweit die Leistungen auf der Grundlage der Verträge zwischen den Zuschussgebern und der BOB nicht ausreichen, um den finanziellen Nettoeffekt der BOB aufgrund der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auszugleichen, können die Gesellschafter auf der Grundlage von § 12 Abs. 6 des Gesellschaftsvertrags der BOB Ausgleichsleistungen erbringen.

(5) Zur Sicherstellung einer Anreizwirkung entsprechend den Vorgaben der Nr. 7 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 wird die BOB die in dem jeweils gültigen Verkehrsvertrag mit dem Land Baden-Württemberg enthaltenen Vorgaben einhalten und ihre Geschäftsführung anhand der Vorgaben des Wirtschaftsplans ausrichten. Erzielt die BOB im jeweiligen Betrachtungszeitraum mindestens den gleichen Fahrgastzuwachs wie der Verkehrsverbund und werden die wesentlichen Kostenpositionen des Wirtschaftsplans höchstens orientiert an einschlägigen Indices oder anderer plausibler Kostensteigerungsraten wie beispielsweise Steigerungsraten einschlägiger Tarifverträge, die die Entwicklung der entsprechenden Kostenpositionen wiedergeben, fortgeschrieben und hält sie die Vorgaben des jeweils gültigen Verkehrsvertrags mit dem Land Baden-Württemberg ein, so gilt der Nachweis einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität als geführt. Wird der Nachweis geführt, kann der angemessene Gewinn der BOB i. S. d. § 3 Abs. 3 in zulässigem Umfang erhöht werden.

Treten die vorgenannten Umstände über einen Schnitt von fünf Geschäftsjahren nicht ein, so wird die BOB ihre Kosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf die „Soll-Kosten“ begrenzen, die ein gut geführtes Unternehmen, dessen Struktur und Rahmenbedingungen mit den Unternehmen der Gruppe vergleichbar sind, benötigen würde. Diese Soll-Kosten werden in diesem Fall für das Geschäftsjahr 2021/2022 und sodann drei Jahre später (2024/2025, dann gültig für den Rest der Laufzeit des öDA) von einer branchenkundigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf der Grundlage testierter Jahresabschlüsse geprüft und bescheinigt.

burg, Stadt Weingarten, Stadt Aulendorf, Gemeinde Wolpertswende, die Gemeinde Baienfurt, Gemeinde Berg, Gemeinde Baintd und der BOB vom 22. November 1996; Vereinbarung zwischen der BOB und der Gemeinde Fronreute über die anteilige Mitfinanzierung der Durchführung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen zwischen Ravensburg und Aulendorf als Ergänzung der bestehenden Verkehre der BOB vom 22. November 1996; Vertrag über die Durchführung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof und Friedrichshafen Hafenbahnhof als Ergänzung der geplanten Verkehrsausweitung der BOB zwischen Stadt Friedrichshafen und BOB vom 28. November 1996; alle Verträge in der jeweils geltenden Fassung (im Folgenden zusammen als „Zuschussgeberverträge“ bezeichnet).

§ 4 Zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Die Mitglieder der Behördengruppe können einvernehmlich und im Einvernehmen mit dem Land entscheiden, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf weitere Verpflichtungen auszudehnen, die bisher nicht Bestandteil der von der BOB zu gewährleistenden Verkehrsversorgung sind („**Zusätzliche Verkehre**“). Entscheidungen über zusätzliche Verkehre sind bei nicht nur unwesentlichen Änderungen nur einmal jährlich mit Wirkung zum Hauptfahrplanwechsel möglich. Die Anpassung darf die Schwelle von +/- 5% nicht überschreiten. Diese Regelung gilt auch für zusätzliche Verkehre oder Qualitätsmerkmale aufgrund von Änderungen des Nahverkehrsplans.

(2) Soll auf Beschluss der Aufgabenträger das Verkehrsangebot um mehr als 5% gesenkt werden, so werden hierdurch verursachte und von der BOB nachgewiesene Remanenzkosten in die Berechnung des Soll-Ausgleichs einbezogen. Soll auf Beschluss der Aufgabenträger das Verkehrsangebot um mehr als 5% erhöht werden, so werden zunächst als vorläufiger Soll-Ausgleich die bisherigen Durchschnittskosten je Fahrplankilometer zugrunde gelegt. Liegen die voraussichtlich entstehenden tatsächlichen Kosten darüber, hat die BOB die Ursachen nachzuweisen. Liegen die tatsächlich entstehenden Kosten darunter, hat die BOB lediglich die voraussichtlich entstehenden tatsächlichen Kosten als Soll-Ausgleich einzustellen.

(3) Die BOB hat im Falle beabsichtigter Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor der Vornahme der Änderung zu kalkulieren, inwieweit sich der „finanzielle Nettoeffekt“ i. S. v. Art. 4 Absatz 1 lit. b) Satz 2 i. V. m. Ziff. 2 des Anhangs VO 1370/2007 durch einen entsprechenden Beschluss voraussichtlich ändern wird. Die BOB kann auch der Behördengruppe Leistungsanpassungen vorschlagen. Die BOB hat ihrem Vorschlag eine Kalkulation hinsichtlich der voraussichtlichen Änderung des „finanziellen Nettoeffekts“ beizufügen. Bei sämtlichen Leistungsanpassungen sind ggf. vergaberechtliche Grenzen zu beachten.

§ 5 Geltungsdauer / Schlussbestimmungen

(1) Die Betrauung endet entsprechend der Laufzeit des Rahmenvertrags spätestens zum 6. März 2026. Über eine anschließende Betrauung in Übereinstimmung mit dem nationalen und dem europäischen Recht werden die Mitglieder der Behördengruppe möglichst früh befinden.

(2) Die BOB ist verpflichtet alle für die Berechnung der ordnungsgemäßen Höhe der Ausgleichsleistungen erforderlichen Unterlagen über den Betrauungszeitraum sowie darüber hinaus für einen Zeitraum von weiteren 10 Jahren vorzuhalten.

(3) Soweit in diesem Betrauungsakt eine Maßnahme durch einvernehmliche Entscheidung der Mitglieder der Behördengruppe herbeizuführen ist, bedeutet dies, dass die Maßnahme erst dann als beschlossen gilt, wenn sämtliche jeweils zuständige Gremien der Mitglieder der Behördengruppe entsprechende gleichlautende Beschlüsse gefasst haben.

(4) Sofern ein Mitglied aus dieser Behördengruppe ausscheidet, wird die Behördengruppe zwischen den verbliebenen Mitgliedern fortgesetzt. Ein Ausscheiden aus der Behördengruppe richtet sich nach den entsprechenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag / Zuschussgebervertrag.

(5) Dieser Betrauungsakt ergänzt die Verkehrsverträge zwischen dem Land und der BOB sowie den Rahmenvertrag vom 7. März 1996 hinsichtlich der beihilfenrechtskonformen Finanzierung des SPNV durch die Behördengruppe.

(6) Sollte eine in dieser Betrauung enthaltene Bestimmung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden oder die Betrauung eine ergänzungsbedürftige Regelungslücke enthalten, so wird die Gültigkeit der Betrauung im Übrigen hiervon nicht berührt. Die unwirksame oder undurchführbare Bestimmung oder die Regelungslücke soll durch eine wirksame Bestimmung ersetzt werden, die dem ursprünglich Gewollten am nächsten kommt.