

Betrauung
auf der Grundlage
der Rechtsprechung „Altmark-Trans“,

des
Beschlusses der Kommission
vom 20. Dezember 2011

über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind

(2012/21/EU, ABI. EU Nr. L 7/3 vom 11. Januar 2012)

- Freistellungsbeschluss -,

der
Mitteilung der Kommission

Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen

(2012/C 8/03, ABI. EU Nr. C 8/15 vom 11. Januar 2012)

sowie der
VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes 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

(ABL. EU Nr. L 315/1 vom 3. Dezember 2007)

- VO 1370/2007 -

Präambel

Die Katamaran KG (nachfolgend auch „**Verkehrsunternehmen**“) betreibt eine direkte Schiffsverbindung auf dem Bodensee zwischen den Städten Friedrichshafen und Konstanz (nachfolgend gemeinsam als „**Städte**“ bezeichnet) und setzt hierfür zur Zeit drei Katamarane ein. Gesellschafter der Katamaran KG sind die Stadtwerke Konstanz GmbH und die Technische Werke Friedrichshafen GmbH, die jeweils 50 Prozent der Anteile halten. Die Stadtwerke Konstanz GmbH ist eine Eigengesellschaft der Stadt Konstanz, die Technische Werke Friedrichshafen GmbH ist eine Eigengesellschaft der Stadt Friedrichshafen.

Die Katamaran KG hat das Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf dem Bodensee zu stärken und auszubauen. Mit der direkten stündlichen Schiffsverbindung zwischen den Städten Friedrichshafen und Konstanz wird seit dem 6. Juli 2005 das ÖPNV-Angebot in der Region verbessert. Die Katamaran-Verbindung dient als sinnvolles Bindeglied zwischen den bestehenden ÖPNV- und Fernverkehrsnetzen.

Auf der Grundlage der erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis erbringt die Katamaran KG mit drei Katamaranen einen Fährbetrieb zwischen Konstanz und Friedrichshafen im Stundentakt grundsätzlich zwischen 6 Uhr und 20 Uhr, wobei der Betriebszeitraum am Wochenende eingeschränkt ist und sich zwischen Sommer und Winter unterscheidet. Die Sicherstellung des ÖPNV ist Teil kommunaler Daseinsvorsorge. Der gleichberechtigte Zugang zu den Verkehrsleistungen sowie die Versorgungssicherheit und Kontinuität liegen im öffentlichen (Fahrgast-) Interesse. Es werden ermäßigte Fahrpreise für Kinder, Schüler, Auszubildende und Studenten angeboten. Schwerbehinderte werden unentgeltlich befördert. Der Katamaranverkehr ist in seiner Gesamtheit als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) anzusehen.

Es wird angestrebt, auch künftig den Katamaranverkehr zwischen Friedrichshafen und Konstanz aufrechtzuerhalten. Zu diesem Zwecke soll die Verlustabdeckung beihilfenrechtskonform ausgestaltet werden.

Die nachfolgende Betrauung wird in erster Linie auf die sog. Altmark-Trans-Rechtsprechung (EuGH, Urteil vom 24. Juli 2003, Rs.: C-280/00) gestützt. Es wird davon ausgegangen, dass die Erfüllung sämtlicher Altmark-Trans-Kriterien, insbesondere auch des vierten Altmark-Trans-Kriteriums, möglich ist. Ein entsprechender Nachweis wird in der Betrauung vorgesehen und ist nach der Leistungserbringung zu führen.

Für den Fall, dass ein entsprechender Nachweis nicht geführt werden kann, wird „hilfsweise“ die Betrauung sowohl auf die VO 1370/2007 als auch auf den Freistellungsbeschluss gestützt. Dies ist möglich, weil die Anforderungen des Freistellungsbeschlusses, der VO 1370/2007 und der Altmark-Trans-Rechtsprechung überwiegend übereinstimmen. Sofern ein Rechtsregime (die VO 1370/2007, der Freistellungsbeschluss oder die Altmark-Trans-Rechtsprechung) höhere Anforderungen an den Betrauungsakt stellen, wird durch diesen Betrauungsakt jeweils die höchste Anforderung erfüllt. Zur Eröffnung des Anwendungsbereichs der VO 1370/2007 dürfte ein verbindlicher Rechtsakt des Mitgliedstaates erforderlich sein. Zumindest zu diesem Zeitpunkt sind die Vorgaben der VO 1370/2007 zu erfüllen.

Die Betrauung der Katamaran KG erfolgt durch korrespondierende Gremienbeschlüsse der Städte mit einer gesellschaftsrechtlichen Weisung.

Die Inhalte der Betrauung bestimmen sich wie folgt:

§ 1

Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(1) Die Katamaran KG erbringt Verkehrsleistungen im Binnenschiffverkehrsverkehr auf dem Bodensee zwischen Konstanz und Friedrichshafen auf der Grundlage vorhandener Genehmigungen, des jeweils gültigen Nahverkehrsplans (nachfolgend „NVP“) und ergänzender Gremienbeschlüsse der Städte. Darauf aufbauend bestätigen und bekräftigen die Städte die Betrauung der Katamaran KG mit der weiteren Durchführung von Binnenschiffverkehrsverkehren zwischen Friedrichshafen und Konstanz. Der rechtliche Status der Katamaran KG im Verhältnis zu den Fahrgästen und den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden bleibt hiervon unberührt.

(2) Zur ordnungsgemäßen Erbringung des Binnenschiffverkehrsverkehrsangebotes hat das Verkehrsunternehmen folgende gemeinwirtschaftliche Einzelpflichten:

- a) Durchführung des Fahrbetriebs im Linienverkehr (Erbringung der Beförderungsleistungen) im eigenen Namen und auf eigene Rechnung, wobei die Subunternehmerquote unterhalb von 50% zu liegen hat¹ und die Qualität gemäß Abs. 5 einzuhalten ist,
- b) Betreiben und, nach Abstimmung mit den Städten, ggf. Ausbau der ortsfesten Infrastruktur,
- c) Angebots- und Betriebsplanung, Marketing und Vertrieb und
- d) Einkauf erforderlicher Personalgestellungen und Zusatzleistungen von den verbundenen² Unternehmen soweit dies rechtlich, insbesondere vergaberechtlich, zulässig ist und die Preisgestaltung einem Fremdvergleich standhält.

Für die Ausgestaltung der Einzelpflichten zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gilt darüber hinaus das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans³ sowie ggf. die Einzelpflichten konkretisierenden und ändernden Beschlüsse der Gemeinderäte der Städte.

(3) Um Rechtsrisiken zu vermeiden soll sich die Ausgleichszahlung lediglich auf das Defizit erstrecken, welches durch die Verkehrsleistungserbringung in Randzeiten und durch die Vorhaltung des dritten Katamarans entsteht. Die im Zusammenhang stehenden Erlöse werden vorher abgezogen. Ferner darf der Defizitausgleich nicht das Gesamtdefizit der Katamaran KG übersteigen.

(4) Die Städte können jederzeit einvernehmlich **Leistungsanpassungen** im Linienverkehr bis zu +/- 5% bezogen auf das Fahrplanangebot nach Abs. 1 verlangen (Basiszeitpunkt Fahrplanangebot ab 1. April 2015). Darüber hinaus können die Städte auch bei nachhaltigen Nachfrageänderungen eine Leistungsanpassung verlangen. Für Leistungsanpassungen gelten die Regelungen des § 4. Das Verkehrsunternehmen hat in diesem Fall vor der Durchführung der Leistungsanpassung zu kalkulieren, wie sich der „finanzielle Nettoeffekt“ durch die Leistungsanpassung voraussichtlich ändern wird. Das Verkehrsunternehmen kann auch den Städten Leistungsanpassungen oder Linienwegänderungen vorschlagen. In diesem Fall hat das Verkehrsunternehmen eine Kalkulation hinsichtlich der voraussichtlichen Änderung des „finanziellen Nettoeffekts“ beizufügen. Bei Leistungsanpassungen sind ggf. vergaberechtliche Grenzen zu beachten. Wird vor dem Verlangen von Leistungsanpassungen

¹ Bei einer Subunternehmerquote zwischen 33 und 50% ist dies nach der Auslegungsleitlinie der Europäischen Kommission für die Verordnung VO (EG) 1370/2007 zu begründen.

² Unter „verbundene Unternehmen“ werden insbesondere die Gesellschafter Stadtwerke Konstanz GmbH, Technische Werke Friedrichshafen GmbH sowie die mit diesen verbundenen Unternehmen, insbesondere auch die Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, verstanden.

³ Vgl. 2.2.3 des Nahverkehrsplans des Landkreises Bodenseekreis, abrufbar unter:

https://www.bodenseekreis.de/fileadmin/bodenseekreis/aemter/ake/downloads/1_Hauptband_Nahverkehrsplan.pdf (abgerufen am 2.6.2015) sowie S. 26 und 3.9.5 (S. 81) des Nahverkehrsplans des Landkreises Konstanz, abrufbar unter:

<http://www.lrakn.de/pb/.Lde/987721.html> (abgerufen am 2.6.2015).

kein Einvernehmen zwischen den Städten hergestellt, so trägt die Stadt die Kosten, welche die Leistungsanpassung wünscht.

(5) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur Einhaltung und dauerhaften Gewährleistung der **Qualitätsstandards** des jeweils gültigen Nahverkehrsplans. Die Planvorgaben verpflichten die Katamaran KG zur Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs auch in den Tagesrandzeiten, in welchen die geforderte Leistung nach den bisherigen Erfahrungen nicht wirtschaftlich erbracht werden kann. Ferner verpflichtet sich das Verkehrsunternehmen zur Vorhaltung eines dritten Katamarans, um für den Fall des Ausfalls eines der beiden Katamarane die Verkehrsleistung in der geforderten Qualität weiterhin aufrechterhalten zu können.

(6) Die Bearbeitung von **Beschwerden** obliegt dem Verkehrsunternehmen. Die direkte Beantwortung der Kundenbeschwerden hat innerhalb von 10 Arbeitstagen nach Eingang bei dem Verkehrsunternehmen zu erfolgen. Innerhalb von zwei Werktagen (Montag bis Freitag) erfolgt gegenüber dem beschwerdeführenden Kunden eine erste Reaktion. Gehen die Beschwerden bei einer oder beiden Städten ein, ist innerhalb von 10 Arbeitstagen von dem Verkehrsunternehmen ein Antwortentwurf für die jeweilige Stadt zu fertigen. Auf Anforderung der Städte sind die Unterlagen, Auskünfte und Stellungnahmen zu einzelnen Beschwerden zur Verfügung zu stellen.

§ 2 Trennungsrechnung

(1) 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 dieser Betrauung von den übrigen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens 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 hat als Grundlage für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus den testierten Jahresabschlüssen des Unternehmens abgeleitet zu sein.

(2) In der Trennungsrechnung ist das Defizit für die Vorhaltung des dritten Katamarans und für die Verkehrsleistungserbringung in Randzeiten gesondert auszuweisen.

§ 3 Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(1) Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens erfolgt grundsätzlich über die Fahrgeldeinnahmen, etwaigen gesetzlichen Ausgleichszahlungen, Ausgleichsleistungen anderer Gebietskörperschaften sowie sonstigen Erträgen wie Werbeeinnahmen, Erträgen aus Anlagenabgängen und Versicherungserstattungen. Ferner beantragt das Verkehrsunternehmen für seine Zwecke verfügbare Fördermittel des Landes nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Verwaltungsrichtlinien.

(2) Die unter Abs. 1 genannten Einnahmen sind jedoch nicht ausreichend, um sämtliche in der Betrauung genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu finanzieren. Das Verkehrsunternehmen darf daher zum Ausgleich des aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden finanziellen Nettoeffekts auf Ausgleichsleistungen zurückgreifen. Der Ausgleich für die Erfüllung des unter § 1 betrauten gemeinwirtschaftlichen Anforderungsprofils erfolgt für die Laufzeit anhand der nachfolgenden Parameter.

(3) Die Berechnung des voraussichtlichen, ausgleichsfähigen **finanziellen Nettoeffekts** hat jährlich im Vorhinein anhand des aufgestellten Wirtschaftsplans und der daraus für die betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen abgeleiteten Trennungsrechnung zu erfolgen (**vorläufiger „Soll-Ausgleich“**). Dabei finden die Angaben des Unternehmens in der Höhe Eingang in den Wirtschaftsplan, die seinem Umfang der zu erbringenden Betriebs-, Infrastruktur- und Regieleistung entsprechen. Sie bemessen sich gem. Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 nach den Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem Bündel gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen, abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder allen anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) 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.

Der im Rahmen der Überkompensationskontrolle nach Ziff. 6 des Anhangs zur VO 1370/2007 mögliche Zuschlag (fiktiver „angemessener Gewinn“) wird in Anlehnung an entsprechende Veröffentlichungen der EU-Kommission auf Basis eines internen Ertragssatzes (IRR) einer Kapitalrendite errechnet. Zulässig ist hierbei eine Kapitalrendite, die die Verzinsung einer alternativen Anlage übersteigt. Der Kalkulationszins einer alternativen Anlage setzt sich aus dem risikolosen Basiszins zuzüglich der Marktrisikoprämie, welche mit einem Beta-Faktor multipliziert wird, zusammen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren wird eine Verzinsung der für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlichen Aktiva in Höhe von 6% angesetzt. Sollten sich die oben erwähnten, der Berechnung zugrunde gelegten Faktoren erheblich ändern, ist der zulässige Zuschlag durch die Städte neu festzusetzen.⁴

Die Planung der Aufwendungen und Erträge soll sich grundsätzlich aus einer Fortschreibung der Aufwendungen und Erträge des vorhergehenden Geschäftsjahres ergeben. Die Prämissen der Fortschreibung sind zu erläutern und die Angemessenheit ist auf der Grundlage von Statistiken des Statistischen Bundesamtes oder regionaler Preisindizes nachvollziehbar darzulegen.

Die nach der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vorzunehmende Berechnung des **finanziellen Nettoeffekts** ist zwingend separat für die betraute Gemeinwohlverpflichtung durchzuführen. Ergeben sich durch geänderte oder unvorhersehbare Umstände nachweislich im Nachhinein höhere Ausgleichsbeträge für die Leistungserbringung gemäß § 1, so können diese ausgeglichen werden. Die durch die geänderten oder unvorhersehbaren Umstände berührten Parameter, die für die Kalkulation des „Soll-Ausgleichs“ verwendet wurden, sind dementsprechend anzupassen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Zusatzleistungen erbracht werden.

⁴ Der risikolose Basiszins liegt derzeit etwa bei 2,25% (abgeleitet aus den Renditen für Bundeswertpapiere). Die Marktrisikoprämie liegt zwischen 5,5 und 7% (Hinweise des Fachunterausschusses für Unternehmensbewertung und Betriebswirtschaft (FAUB) des IdW). Der Beta-Faktor der im DAX-Sektor Transportation & Logistics notierten Unternehmen liegt bei 1,182 (ermittelt durch PwC im Jahre 2012). Da kommunale Unternehmen wie die Katamaran KG in einem geschützten Markt agieren, liegt der Beta-Faktor niedriger, bei etwa 0,7 oder 0,8. Hieraus ergibt sich ein Kalkulationszinssatz von 7%. Bei der Festlegung in Höhe von 6% wurde somit bereits ein „Puffer“ nach unten eingerechnet.

	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		Nach GJ
Zuzügl.	Ggf. Anreizwirkung wirtschaftliche Geschäftsführung		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“ ausgeschlossen	Nach GJ

(4) Das Verkehrsunternehmen wird seine Kosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf die „Soll-Kosten“ begrenzen, die ein gut geführtes Unternehmen aus einer Vergleichsgruppe, deren Unternehmen mit der Struktur und Rahmenbedingungen der Katamaran KG vergleichbar sind, benötigen würde. Die Ermittlung der ausgleichsfähigen Soll-Kosten kann auf Wunsch der Städte oder einer einzelnen Stadt auf deren Kosten für das Geschäftsjahr 2015 und sodann alle drei Jahre (2018 ff.) von einer branchenkundigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf der Grundlage testierter Jahresabschlüsse geprüft und bescheinigt werden.

(5) Zur Sicherung der Qualitätsstandards werden das Verkehrsunternehmen und die Städte mit dem Zeitpunkt der Geltung der Vorgaben der VO 1370/2007 ein Qualitätscontrolling einführen. Dieses System sichert die Einhaltung der Qualitätsstandards durch die Festlegung von Prüfungs- und Bewertungsmaßstäben der qualitätsgesicherten Sachverhalte. Ferner wurde zur nachhaltigen Sicherung der Wirtschaftlichkeit bei der Erbringung des betrauten Verkehrsangebots zwischen dem Verkehrsunternehmen und den Städten mit dem Zeitpunkt der Geltung der VO 1370/2007 ein Anreizsystem vereinbart. Beide Systeme entsprechen den Vorgaben der Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007.

§ 4

Zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Die Städte können entscheiden, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf weitere Verpflichtungen auszudehnen, die bisher nicht Bestandteil der von dem Verkehrsunternehmen 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% bezogen auf das Fahrplanangebot zum 1. April 2015 nicht überschreiten. Diese Regelung gilt auch für zusätzliche Verkehre oder geforderter Qualitätsmerkmale aufgrund von Änderungen des Nahverkehrsplans.

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

§ 5

Geltungsdauer/Schlussbestimmungen

(1) Die Betrauung erfolgt mit Wirkung ab 1. Januar 2015 für eine Laufzeit von 10 Jahren und endet am 31. Dezember 2024. Über eine anschließende Betrauung in Übereinstimmung mit dem nationalen und dem europäischen Recht werden die Städte möglichst früh befinden.

(2) Die Städte können diese Betrauung auch für Einzelpflichten aufheben, wenn hierfür ein wichtiger Grund durch das Verkehrsunternehmen geschaffen wird, der eine Fortsetzung der Betrauung für die Städte unzumutbar macht.

(3) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, unabhängig von anderen Aufbewahrungspflichten sämtliche Unterlagen, anhand derer sich feststellen lässt, ob die Ausgleichszahlungen mit den Bestimmungen der VO 1370/2007 vereinbar sind, während des Betrauungszeitraums und darüber hinaus mindestens für einen Zeitraum von weiteren 10 Jahren aufzubewahren.

(4) Sollte eine in dieser Betrauung enthaltene Bestimmung ganz oder teilweise 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.

Gesellschafterweisung zur Umsetzung des Betrauungsakts

Die Geschäftsführung der Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co KG wird auf Grundlage entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses angewiesen, die als Anhang beigefügte Betrauung ab dem Tage der Beschlussfassung durch den Gemeinderat umzusetzen.

Die in dem Betrauungsakt dargestellten Aufgaben bilden den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen der von der Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co KG zu erbringenden Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.

Der Betrauungsakt wird zweifach ausgefertigt; die Stadt und die Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co KG erhalten je eine Ausfertigung.

Friedrichshafen, den _____

Andreas Brand
Oberbürgermeister
Stadt Friedrichshafen

Kenntnisnahmeerklärung der Geschäftsführung der Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co KG

Die Geschäftsführung der Katamaran-Reederei Bodensee GmbH & Co KG hat die Weisung zur Kenntnis genommen und wird sie beachten.

Friedrichshafen, den _____

Manfred Foss
Geschäftsführer

Christoph Witte
Geschäftsführer