



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 16.V.2006

C (2006) 1847 endg.

**Betreff: Staatliche Beihilfe Nr. N 604/2005 – Bundesrepublik Deutschland
Staatliche Unterstützung für die Busbetreiber im Landkreis Wittenberg**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

1. Verfahren

1. Mit Schreiben vom 29. November 2005, bei der Kommission am 5. Dezember 2005 unter der Nummer SG 2005 A/10724 registriert, hat die Bundesrepublik Deutschland die Absicht des Landkreises Wittenberg notifiziert, den Busbetreibern, die im Landkreis Verkehrsleistungen erbringen, eine staatliche Unterstützung zu gewähren.
2. Mit Schreiben vom 13. Januar 2006, bei der Kommission am gleichen Tag unter der Nummer TREN/A/10934 registriert, und mit Schreiben vom 16. Januar 2006, bei der Kommission am 17. Januar 2006 unter der Nummer TREN/A/10934 registriert, haben die deutschen Behörden der Kommission weitere Angaben übermittelt.
3. Mit Schreiben vom 1. Februar 2006 (TREN D (2006) 201997) hat die Kommission die Bundesrepublik Deutschland um zusätzliche Angaben ersucht, die von Deutschland mit Schreiben vom 3. März 2006 (TREN A (2006) 15671) bereitgestellt wurden. Am 21. Februar 2006 fand eine Arbeitssitzung von Vertretern der deutschen Behörden und der Kommissionsdienststellen statt.

Seiner Exzellenz Herrn Frank-Walter STEINMEIER
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
D - 10117 Berlin

2. Ausführliche Beschreibung der Maßnahmen

4. Der Landkreis Wittenberg beabsichtigt, den Busbetreibern, die im Landkreis öffentliche Busverkehrsleistungen erbringen, eine staatliche Unterstützung in Höhe von höchstens 1 Mio. Euro jährlich zu gewähren. Die staatliche Unterstützung wird im Zeitraum 2007 bis 2015 jährlich gewährt. Nachstehend werden die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Auswahl der Busbetreiber, denen diese staatliche Unterstützung gewährt werden kann, die genaue Festlegung der jeweiligen Beträge und die deutschen Rechtsgrundlagen erläutert.

2.1 Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

5. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die die Busbetreiber im Landkreis Wittenberg erfüllen müssen, sind im Nahverkehrsplan des Landkreises festgelegt, der Teil der Leistungsbeschreibung der Ausschreibung ist.
6. Diese Verpflichtungen betreffen zunächst die Beförderung von Schülern, die in diesem ländlichen, dünn besiedelten Gebiet oft recht lange Schulwege zurücklegen müssen. Der Nahverkehrsplan enthält ein Verzeichnis der Schulen, die bedient werden müssen, und legt die maximalen Wartezeiten der Schüler an der Bushaltestelle fest.
7. Darüber hinaus betreffen die Verpflichtungen die Beförderung von Erwachsenen. Die Busbetreiber sind verpflichtet, je nach Größe des Ortsteils ein oder zwei Hin- und Rückfahrten täglich anzubieten. Diese Verpflichtung besteht nur für Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern. Für die Stadt Wittenberg sieht der Nahverkehrsplan eine häufigere Bedienung vor mit einer Frequenz der innerstädtischen Buslinien von 30 Minuten.
8. Schließlich sind im Nahverkehrsplan die Qualitätsparameter (Alter der Busse, Qualifikation der Fahrer, Sauberkeit) festgelegt.

2.2 Die Auswahl der Busbetreiber, die die staatliche Unterstützung erhalten

9. Für den Betrieb von Buslinien im Landkreis Wittenberg benötigt der Busbetreiber eine Genehmigung. Die Genehmigungen für die derzeit betriebenen Buslinien laufen zum 31. Dezember 2006 aus.
10. Nach Ansicht des Landkreises Wittenberg hätte ohne die Zusage einer staatlichen Unterstützung kein Busbetreiber Interesse am Betrieb von Buslinien im Landkreis unter Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Dagegen wird für den Fall der Gewährung einer staatlichen Unterstützung mit Angeboten von einer Reihe von Busbetreibern gerechnet.
11. Zur Auswahl der Busbetreiber, die eine Genehmigung für den Betrieb von Buslinien im Landkreis Wittenberg in den Jahren 2007 bis 2015 erhalten, hat

der Landkreis am 13. Januar 2006 eine Ausschreibung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Ziel dieser Ausschreibung sind die offene, transparente und diskriminierungsfreie Gewährung der staatlichen Unterstützung und die Förderung des Wettbewerbs zwischen den Busbetreibern.

12. In seiner Ausschreibung legt der Landkreis Wittenberg in der Leistungsbeschreibung fest, welchen Preis er zahlen wird. Ausgewählt wird das Angebot, das zu diesem Preis die beste Qualität liefert (*Genehmigungswettbewerb*). Nach Ansicht der deutschen Behörden unterscheidet sich der vorliegende Fall von anderen Fällen durch die Art der Durchführung der Ausschreibung. Anstatt Mindestkriterien festzulegen, anhand deren die öffentliche Hand das preisgünstigste Angebot sucht, legt die Behörde hier den Betrag fest, den sie zahlen kann und sucht das beste Angebot, das sie zu diesem Preis bekommen kann.
13. Die deutschen Behörden erklären ferner, dass nach der mikroökonomischen Theorie ein Versteigerungssystem anhand qualitativer Kriterien im Ergebnis genauso effizient ist wie eine Auswahl anhand des quantitativen Kriteriums „Preis“ (*Ausschreibungswettbewerb*)¹. Nach Ansicht des Landkreises Wittenberg ist für seinen Bedarf der *Genehmigungswettbewerb* die geeignetste Variante beider Versteigerungssysteme.
14. Die Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung enthält folgende Angaben:
 - Name und Anschrift der zuständigen Behörde (Landkreis Wittenberg)
 - von der Ausschreibung betroffene Gebietskörperschaften;
 - die Verweise auf die Satzung, in der die Kriterien für die staatliche Unterstützung für den Betrieb der Linien festgelegt sind, den Nahverkehrsplan für den Landkreis Wittenberg, den Kriterienkatalog, auf den die Genehmigungsbehörde sich bei der Auswahl der Busbetreiber stützen wird;
 - die zur Erlangung der Genehmigung zu beachtenden rechtlichen Kriterien.
15. Zu beachten ist, dass bei einem Genehmigungswettbewerb in der Leistungsbeschreibung nur die Mindestbetriebsbedingungen festgelegt sind. Um den Zuschlag zu erhalten, müssen die Busbetreiber die optimale Qualität zu dem vom Landkreis festgesetzten Preis liefern.
16. Die Genehmigungsbehörde wählt die Betreiber, die zu dem festgesetzten Preis die beste Qualität liefern, anhand folgender Kriterien aus:
 - Zahl der Hin- und Rückfahrten im Schülerverkehr
 - Zahl der Fahrten im Jedermann-Verkehr
 - Bewertung des Liniennetzes anhand der Fahrplankilometer und Anzahl der bedienten Haltestellen
 - Anzahl der Linienvarianten
 - Anteil der flexiblen Bedienformen am Linienverkehr in Fahrplankilometern

¹ Vgl. *Martin Weitzman*, Prices vs. Quantities, *Review of Economic Studies*. Oct 1974 61(4): 477-491.

- Maß der Veränderung der Tarifwaben
 - Höhe des Grundpreises
 - Höhe des Preises für kurze Strecken
 - Höhe des Preises für lange Strecken
 - Bewertung des Tarifvergleichs vom Einzelfahrschein zum Zeitfahrausweis
 - Maß der Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr und anderen Anschlüssen
 - Bewertung der Beteiligung an der Mobilitätszentrale
17. Der Landkreis hat am 13. Januar 2006 zusammen mit der Ausschreibung ein Bewertungsraster veröffentlicht, aus dem detailliert hervorgeht, wie die insgesamt 120 Punkte für die Einhaltung dieser Kriterien vergeben werden. Der Landkreis wird auf seiner Internetseite Fragen der interessierten Unternehmen beantworten. Seiner Ansicht nach ist damit die vollständige Transparenz des Auswahlverfahrens gewährleistet.
18. Die Busbetreiber können Angebote für 3 Linienbündel (Stadtverkehr Wittenberg; Region linkselbisch; Region rechtselbisch) einreichen. Der Landkreis hat der Kommission bei der Sitzung am 21. Februar mitgeteilt, dass bereits rund zwanzig Unternehmen ihr Interesse an der Angebotsabgabe signalisiert haben.

2.3 Die Festlegung der genauen Zuschussbeträge

19. Der genaue Zuschussbetrag wird durch eine Satzung festgelegt, deren Entwurf die Bundesrepublik Deutschland der Kommission notifiziert hat. Unter Punkt 2 der Satzung ist der Zuschussbetrag festgelegt.
20. Gemäß Punkt 2.3.1 erhält der Betreiber für jedes der 3 Linienbündel einen Pauschalbetrag von 100 000 € jährlich für die Schülerbeförderung. Die Höhe dieses Betrags beruht auf den Erfahrungen des Landkreises in der Vergangenheit und gewährleistet eine qualitätsgerechte Beförderung der Schüler.
21. Gemäß Punkt 2.3.2 wird den Betreibern im rechts- bzw. linkselbischen regionalen Linienbündel eine Unterstützung von 0,90 € sowie von 0,40 € im Linienbündel der Stadt Wittenberg pro Fahrgast gewährt.
22. Zur Unterstützung des Angebots nach 18.00 Uhr wird den Betreibern zusätzlich ein Zuschuss von 0,40 € für jeden nach 18.00 Uhr beförderten Fahrgast gewährt.
23. Zur Unterstützung des Angebots am Wochenende werden den Betreibern im linkselbischen bzw. rechtselbischen regionalen Linienbündel zusätzlich für jeden am Wochenende beförderten Fahrgast 0,40 € gewährt.
24. Beteiligt sich der Betreiber an einer Mobilitätszentrale am Bahnhof Wittenberg, die Touristen und die örtliche Bevölkerung über das regionale Beförderungsangebot im Landkreis informiert, so erhält er zusätzlich 7 000 €

je Linienbündel. Dieser Zuschuss dient der teilweisen Finanzierung der Gehaltskosten und des Betriebs der Mobilitätszentrale, die montags bis freitags von 8.00 bis 18.00 Uhr und samstags von 9.00 bis 12.00 Uhr geöffnet sein muss. Die übrigen Kosten müssen von den Busunternehmen finanziert werden, die aus der Zentrale einen indirekten Vorteil ziehen, da durch sie die Zahl der beförderten Fahrgäste erhöht wird.

25. Bei der Festsetzung des Zuschussbetrags wurden zum einen die Erfahrungen des Landkreises aus der Vergangenheit im Hinblick auf die Kosten für die Busunternehmen, die gezahlte Unterstützung und die Fahrgastzahlen berücksichtigt. Zum anderen liegen der Kalkulation demografische Prognosen zugrunde, denen zufolge die Einwohnerzahl des Landkreises von 123 000 im Jahr 2003 auf 109 000 im Jahr 2014 zurückgehen wird. Der Verkehrsprognose für das Land Sachsen-Anhalt zufolge wird aufgrund dieses Bevölkerungsrückgangs zwischen 2002 und 2020 der Busverkehr voraussichtlich um 20 % zurückgehen.
26. Gemäß Punkt 6 wird der Zuschuss am 1. April (30 % des jährlichen Betrags), am 1. Juni (30 %) und am 1. Oktober (30 %) gezahlt. Die restlichen 10 % werden gezahlt, nachdem der Landkreis die Einhaltung aller Kriterien durch den Betreiber überprüft hat.
27. In der Satzungs Begründung wird die Berechnung der staatlichen Unterstützung erläutert. Der Landkreis erhält vom Land Sachsen-Anhalt für den öffentlichen Personennahverkehr jährliche Haushaltsmittel in Höhe von 1,2 Mio. €, von denen 200 000 € unmittelbar vom Landkreis für den Druck der Fahrpläne, die Vorbereitung und Koordinierung des öffentlichen Nahverkehrs sowie Errichtung und Renovierung von Buswartehäuschen verwendet werden. Für die Unterstützung der Busbetreiber bleiben also 1 Mio. €.
28. Davon werden 300 000 € (100 000 € für jedes Linienbündel) für die Beförderung von Schülern aufgewendet und 21 000 € für die Mobilitätszentrale. Die verbleibenden 679 000 € dienen der Finanzierung des Nichtausbildungsverkehrs.
29. Für die Zuteilung dieser Gelder stehen dem Landkreis zwei Optionen zur Verfügung: eine staatliche Unterstützung für die Busbetreiber je geleisteten Fahrplankilometer oder je beförderte Person. Der Landkreis hat sich für die zweite Option entschieden, da sie für die Busbetreiber einen Anreiz darstellt, eine qualitätsgerechte Dienstleistung anzubieten, um möglichst viele Kunden zu gewinnen.
30. Es gibt zwei Mechanismen der ex-post-Kontrolle, durch die eventuelle unangemessene Gewinne vermieden werden sollen: zunächst muss der Landkreis jede Tarifierhöhung genehmigen und er kann eine Tarifsenkung verlangen, wenn seiner Ansicht nach der Busbetreiber unangemessenen Gewinn erzielt. Außerdem hat der Landkreis gemäß Punkt 9 der Satzung die Möglichkeit, den Zuschussbetrag um maximal 20 % zu senken, wenn sich eine Überkompensation des Busbetreibers herausstellt.

2.4 Nationale Rechtsgrundlage

31. Deutsche Rechtsgrundlagen sind: Personenbeförderungsgesetz; Regionalisierungsgesetz; Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Sachsen-Anhalt; Landkreisordnung des Landes Sachsen-Anhalt; Nahverkehrsplan des Landkreises Wittenberg; Satzung zur Förderung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Landkreis Sachsen-Anhalt.

3. Rechtliche Würdigung

3.1 Vorliegen einer Beihilfe

32. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind, *„soweit in diesem 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“*.

33. Die Zuschüsse für Busbetreiber werden aus dem Haushalt des Landkreises Wittenberg gezahlt. Die Zahlung erfolgt also aus **staatlichen Mitteln**.

34. Die Busbetreiber üben eine wirtschaftliche Tätigkeit aus: die Personenbeförderung gegen Entgelt; sie sind demnach **Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1** EG-Vertrag.

35. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob die Busbetreiber einen **wirtschaftlichen Vorteil** erlangen. Nach Auffassung des EuGH erlangt ein Unternehmen keinen Vorteil, wenn es sich bei dem vom Staat gezahlten Preis um *„die Gegenleistung für die vom Unternehmen erbrachten Leistungen“* zu Marktpreisen handelt.² Der Gerichtshof hat die Kriterien, anhand deren beurteilt wird, ob es sich um einen gerechten Ausgleich für eine öffentliche Dienstleistung handelt, in seinem Urteil *„Altmark Trans“* dargelegt:³

Öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, fallen jedoch nicht unter diese Bestimmung, soweit sie als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von den begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. [...]:

36. Dies ist dem EuGH zufolge dann der Fall, wenn folgende vier Kriterien erfüllt sind:

- erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden;

² Urteil des EuGH vom 7. Februar 1985, Kommission/Italien, Rechtssache 240/83, Randnr. 18.

³ Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003, Altmark Trans, Rechtssache C-280/00.

- zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden;
- drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, 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;
- viertens ist 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, 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.

3.1.1 Tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betrautes Unternehmen

37. Aus den Genehmigungen, die den Busbetreibern vom Landkreis Wittenberg erteilt wurden, geht hervor, dass die Busbetreiber mit der Ausführung einer öffentlichen Dienstleistung betraut wurden: dem Angebot eines angemessenen öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis gemäß den im Nahverkehrsplan und in den Genehmigungen festgelegten Bedingungen. Daher ist das erste Altmark-Kriterium erfüllt.

3.1.2 Zuvor objektiv und transparent aufgestellte Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird

38. Die Ausgleichsparameter werden zuvor in der Satzung aufgestellt, in der der Zuschussbetrag festgelegt wird. Es stellt sich die Frage, ob diese Parameter objektiv und transparent aufgestellt wurden.

39. Die Transparenz ist gewährleistet durch eine genaue Definition der Parameter (€ 100 000 für die Beförderung von Schülern, € 7000 für die Mobilitätszentrale, € 0,90/€ 0,40 für jeden beförderten Fahrgast) und die Veröffentlichung der Satzung zusammen mit der europaweiten Ausschreibung.

40. Bleibt noch nachzuweisen, dass die Parameter auch objektiv sind. Hierzu stellt die Kommission fest, dass für alle Busbetreiber die gleichen Parameter gelten und dass sie objektive Kennziffern verwenden (Funktionieren der Mobilitätszentrale, Beförderung der Schüler, Zahl der beförderten Personen). Die Parameter wurden daher objektiv aufgestellt.

3.1.3 Ausgleich geht nicht über das hinaus, 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.

41. Anschließend ist festzustellen, ob die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet wird, den Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechen.

3.1.3.1. Beförderung von Schülern und Mobilitätszentrale

42. Bei der Festsetzung des Betrages für die Beförderung von Schülern und die Mobilitätszentrale hat sich der Landkreis auf seine Erfahrungen aus der Vergangenheit gestützt. Hinsichtlich der Beförderung von Schülern haben die Erfahrungen aus der Vergangenheit gezeigt, dass 100 000 € je Linienbündel dem entsprechen, was für eine qualitätsgerechte Beförderung der Schüler erforderlich ist. Die Busbetreiber müssen an jedem Schultag rund 30 Schulen bedienen. Nach Ansicht der Kommission ist angesichts der hierfür erforderlichen erheblichen Zahl von Fahrten und der bisherigen Erfahrungen des Landkreises der Betrag von 100 000 € angemessen.

43. Die 21 000 € für die Mobilitätszentrale reichen nach Ansicht des Landkreises nicht aus, um alle Gehälter und Unterhaltungskosten abzudecken, so dass der Restbetrag von den Busunternehmen gezahlt werden muss, die indirekten Vorteil (bessere Information der Bürger und Touristen und daher mehr Fahrgäste) aus dem Bestehen der Zentrale ziehen. Diese Argumentation ist nach Ansicht der Kommission überzeugend.

44. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass der Ausgleich für die Beförderung von Schülern und die Mobilitätszentrale nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken.

3.1.3.2 Unterstützung je Fahrgast

45. Hinsichtlich des Parameters von € 0,90/€ 0,40 für jede beförderte Person stellt sich die Frage, ob dieser Ausgleichsparameter den Kosten der Busbeförderung entspricht. Die Kommission stellt fest, dass die Differenzierung zwischen den ländlichen Linien (0,90 €) und den innerstädtischen Linien Wittenbergs (0,40 €) sowie die Zuschläge für Nacht- und Wochenendfahrten die unterschiedlichen Fahrgastzahlen und Kosten zwischen einer ländlichen und einer innerstädtischen Linie sowie den Unterschied zwischen Hauptverkehrszeiten und Zeiten geringer Verkehrsnachfrage widerspiegeln.

46. Die Kommission stellt weiter fest, dass eine staatliche Unterstützung nach Anzahl der Fahrgäste, wie der Landkreis ganz richtig erklärt, für die Busbetreiber einen stärkeren Anreiz darstellt, die Häufigkeit der Nutzung ihrer Busse durch die Bürger zu optimieren.

47. Die Kommission stellt jedoch ebenfalls fest, dass die Zahlung eines Pauschalbetrags je Fahrgast die Gefahr einer Unterkompensation (wenn das Fahrgastaufkommen geringer als vom Busbetreiber erwartet ist) oder einer Überkompensation (wenn das Fahrgastaufkommen größer als vom Busbetreiber erwartet ist) birgt.
48. Unter mikroökonomischen Gesichtspunkten gleicht die Gefahr einer Unterkompensation die Gefahr einer Überkompensation aus.
49. Unter rechtlichen Gesichtspunkten kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass der Busbetreiber einen Ausgleich erhält, der seine Kosten und einen angemessenen Gewinn übersteigt, wenn sein Linienbündel erfolgreicher ist als erwartet.

Deutscher Standpunkt

50. Deutschland vertritt die Auffassung, dass eine Überkompensation aus folgenden Gründen ausgeschlossen ist:
51. **Durchführung einer Ausschreibung.** Nach Ansicht der Bundesrepublik Deutschland gewährleistet die Ausschreibung, dass der Unternehmen nur den im Ausschreibungsverfahren ermittelten Marktpreis erhält.
52. **Anstieg der Fahrgastzahlen ist unwahrscheinlich.** Wie nachstehend erläutert rechnet der Landkreis angesichts der in der Region zu erwartenden demografischen Entwicklung mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen. Selbst wenn der Busbetreiber sehr erfolgreich ist, kann er daher die Fahrgastzahlen nicht erheblich steigern.
53. **Möglichkeit einer ex-post-Kontrolle.** Schließlich ist Deutschland der Ansicht, dass es zwei Möglichkeiten der ex-post-Kontrolle gibt, durch die eine Überkompensation vermieden werden kann. Wie in Teil 2 erläutert, muss der Landkreis jede Tarifierhöhung genehmigen und er kann eine Tarifsenkung verlangen, wenn seiner Ansicht nach der Busbetreiber unangemessenen Gewinn erzielt. Schließlich hat der Landkreis gemäß Punkt 9 der Satzung die Möglichkeit, den Zuschussbetrag um maximal 20 % zu senken, wenn sich eine Überkompensation des Busbetreibers herausstellt.

Standpunkt der Kommission

54. Nach Ansicht der Kommission sind die Argumente der deutschen Behörden nicht überzeugend. In einem Ausschreibungsverfahren kann tatsächlich in den meisten Fällen ein Marktpreis ermittelt und damit eine Überkompensation vermieden werden.⁴ Die Kommission stellt jedoch stets Überlegungen

⁴ Siehe unter anderem die Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, ABl. C 209 vom 10. Juli 1997, S. 3-5; Bericht der Europäischen Kommission zur Wettbewerbspolitik, 1993, Absätze 402 und 403.

dahingehend an, ob unter gewissen Umständen – vor allem bei atypischen und/oder komplexen Dienstleistungen – durch die Übertragung von Befugnissen für öffentliche Dienste auf der Grundlage des besten am Markt verfügbaren Angebots, d.h. an den Bewerber, der den Dienst zu den niedrigsten Kosten für die Gebietskörperschaft anbietet, gleichwohl eine Überkompensation des Betreibers nicht ausgeschlossen werden kann.⁵

55. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Ausschreibung, in der für den Ausgleich je beförderten Fahrgast nicht – wie für die Beförderung von Schülern bzw. die Mobilitätszentrale – ein vorab bekannter Gesamtbetrag festgesetzt ist, sondern ein erfolgsabhängiger, d.h. von der Zahl der beförderten Personen abhängiger Ausgleich. Nach Ansicht der Kommission ist die Gefahr einer Überkompensation bei einer solchen Ausschreibung aus folgendem Grund systemimmanent: es gibt keine Verbindung zwischen den Kosten, die dem Busbetreiber entstehen, d.h. Personalkosten, Fahrzeugkosten und Kraftstoffkosten, und den Zuschüssen, die der Busbetreiber erhält. Darin unterscheidet sich die notifizierte Regelung von den „klassischen“ Ausgleichsregelungen für öffentliche Dienstleistungen, die auf den Kosten beruhen, die dem Busbetreiber durch die Erbringung seiner Dienstleistung entstehen. Im vorliegenden Fall hängt dagegen die Höhe des Zuschusses von der Zahl der beförderten Fahrgäste ab und steigt, wenn die Zahl der Fahrgäste zunimmt (und wenn der Zuschussbedarf abnimmt, da der Busbetreiber durch den Fahrscheinverkauf einen höheren Gewinn erzielen kann).
56. Diese Gefahr wird durch die beiden anderen von Deutschland vorgebrachten Argumente nicht ausgeräumt. Die Kommission erkennt an, dass durch die demografische Entwicklung eine bestimmte Grenze beim Anstieg der Fahrgastzahlen gegeben ist. Doch nutzt offensichtlich derzeit nur ein geringer Prozentsatz der Bevölkerung den öffentlichen Personennahverkehr in der betreffenden Region. Ein attraktives Personennahverkehrsangebot in Kombination mit einem Anstieg des Benzinpreises könnte daher sehr wohl zu einer gesteigerten Nutzung der Busse führen.
57. Was das letzte Argument der Bundesrepublik Deutschland angeht (die in der Satzung vorgesehene Möglichkeit einer Änderung, wenn ein Unternehmen eine Überkompensation erhält), so ist die ex-post-Kontrolle nach Ansicht der Kommission ein positives Element, durch das eine eventuelle Überkompensation begrenzt werden kann. Die deutschen Behörden haben der Kommission jedoch mitgeteilt, dass diese Änderung nicht rückwirkend gilt, und dass eine Überkompensation auch nicht durch eine Unterkompensation für den folgenden Zeitraum ausgeglichen werden kann. Nach Ansicht der Kommission kann daher durch den Änderungsmechanismus auch eine

Siehe auch Entscheidung der Kommission N 234/96 Eisenbahnverbindung zum Ärmelkanaltunnel; Entscheidung der Kommission N 462/99 Flughafenautobahn Elefsina, Stavros, Spata; Entscheidung der Kommission N 617/98 Container-Terminal Utrecht; Entscheidung der Kommission N 264/2002 Öffentlich-private Partnerschaft für die Londoner U-Bahn. Siehe in der akademischen Literatur Martinez und van Kerckhove, 'EC State Aid Rules and the financing of inland transport infrastructure', in: European Transport Law 2004, p. 357.

⁵ Entscheidung der Kommission N 382/2004 Breitbandnetz in der Region Limousin (DORSAL); Entscheidung der Kommission N 381/2004 Breitbandnetz in der Region Pyrénées-Atlantiques.

Überkompensation im Zeitraum vor der Änderung der Regelung nicht ausgeschlossen werden.

58. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass das dritte *Altmark*-Kriterium in Bezug auf die finanzielle Unterstützung je Fahrgast nicht erfüllt ist.

3.1.4 Bestimmung der Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Ausschreibung

59. Wie nachstehend unter 3.2.3 erläutert wird die Höhe des erforderlichen Ausgleichs anhand einer Ausschreibung, im vorliegenden Fall einer Ausschreibung mit zuvor festgelegtem Preis (Genehmigungswettbewerb) ermittelt. Eine solche Ausschreibung ist mit dem Gemeinschaftsrecht für die Vergabe öffentlicher Aufträge vereinbar. Da das Auswahlverfahren im vorliegenden Fall die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der die Verkehrsdienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, ist es nach Ansicht der Kommission mit dem vierten *Altmark*-Kriterium konform.

3.1.5 Schlussfolgerung

60. Da das dritte *Altmark*-Kriterium für die Unterstützung je Fahrgast nicht erfüllt ist, stellt die Unterstützung je Fahrgast nach Ansicht der Kommission eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Dagegen stellt die Maßnahme hinsichtlich der Beförderung von Schülern und der Mobilitätszentrale keine staatliche Beihilfe dar, da für diese beiden Bestandteile der notifizierten Maßnahme die vier *Altmark*-Kriterien erfüllt sind.

3.2 Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 73 EG-Vertrag

61. Artikel 73 EG-Vertrag sieht für den Landverkehr vor: *„Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.“*

3.2.1 Die Altmark-Rechtsprechung zur Anwendbarkeit von Artikel 73

62. Nach einem Urteil des EuGH sind *„nach Artikel 77 (nunmehr Artikel 73) EG-Vertrag (...) Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem EG-Vertrag vereinbar.[...] Aus der Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr folgt, dass die Mitgliedstaaten nicht mehr befugt sind, sich außerhalb der im abgeleiteten Gemeinschaftsrecht genannten Fälle auf Artikel 77 EG-Vertrag zu berufen, der vorsieht, dass die Beihilfen für Verkehrskoordinierungsmaßnahmen oder für die Erstattung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundener Belastungen mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Soweit die*

Verordnung Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die im Ausgangsverfahren fraglichen Zuschüsse unter Artikel 92 Absatz 1 (nach der Änderung Artikel 87 Absatz 1) EG-Vertrag fallen, legt die Verordnung Nr. 1107/70 infolgedessen abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen im Sinne von Artikel 77 EG-Vertrag gewähren können.⁶

63. Es stellt sich also die Frage, ob die Verordnung 1191/69 oder die Verordnung 1107/70 im vorliegenden Fall anwendbar ist.

3.2.2 Anwendbarkeit der Verordnung 1191/69

64. Die deutschen Behörden haben der Kommission mitgeteilt, dass sie hinsichtlich der eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste implizit von der in Artikel 1 dieser Verordnung vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, „*Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen*“. Nach Angaben der deutschen Behörden ergibt sich diese Ausnahme aus § 8 Absatz 4 des Personenbeförderungsgesetzes (nachstehend „PBefG“).

65. Gemäß § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG sind diejenigen Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn.

66. Gemäß § 8 Absatz 4 Satz 3 PBefG ist, soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich, d.h. durch den Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, nicht möglich ist, die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der jeweils geltenden Fassung maßgeblich.

67. Nach Ansicht der deutschen Behörden ist durch diesen Verweis auf die Verordnung 1191/69, die nur die nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste betrifft, die Anwendung der Verordnung 1191/69 auf eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste implizit ausgeschlossen.

68. Im vorliegenden Fall wendet sich der Landkreis Wittenberg an Busbetreiber, die die Verkehrsdienste eigenwirtschaftlich erbringen, da es sich bei den in der Satzung vorgesehenen Zuschüssen nach deutschem Recht um Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich handelt.

69. Die deutschen Behörden vertreten daher die Auffassung, dass die Verordnung 1191/69 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist. Der EuGH hat jedoch in seinem vorstehend genannten Urteil *Altmark Trans* Zweifel daran geäußert, ob

⁶ Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003, Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans*, Randnr. 101, 106, 107.

der implizit im deutschen Recht vorgesehene Ausschluss der Anwendung der Verordnung 1191/69 auf eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste im Hinblick auf die Einhaltung des Grundsatzes der Rechtssicherheit hinreichend klar als Ausnahme von der Anwendung einer Verordnung zu erkennen war. Nach Auffassung des EuGH ist es „*Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob die Anwendung der Ausnahmebefugnis des Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung 1191/69 durch den deutschen Gesetzgeber den nach dem Grundsatz der Rechtssicherheit gebotenen Erfordernissen der Bestimmtheit und Klarheit genügt.*“

70. Da das vorliegende Gericht nie abschließend über die Angelegenheit entschieden hat, ist die Frage bis heute ungeklärt. Nach gängiger Praxis der deutschen Verwaltung sowie der deutschen Verwaltungsgerichtsbarkeit genügt die Anwendung der Ausnahmebefugnis des Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung 1191/69 durch den deutschen Gesetzgeber den nach dem Grundsatz der Rechtssicherheit gebotenen Erfordernissen der Bestimmtheit und Klarheit, doch sind noch einige Beschwerdeverfahren gegen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte anhängig. Angesichts dieses Sachverhalts geht die Kommission mit Wirkung für diese Notifizierung von einem implizit in Artikel 8 Absatz 4 Satz 3 PBefG vorgesehenen Ausschluss der Anwendung der Verordnung 1191/69 auf eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsdienste aus.⁷

71. Um die Vereinbarkeit der vom Landkreis Wittenberg gewährten Beihilfen für Busbetreiber mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Artikel 73 zu prüfen, kann daher einzig die Verordnung 1107/70 herangezogen werden.

3.2.3 Anwendbarkeit der Verordnung 1107/70

72. Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung 1107/70 können Beihilfen gemäß Artikel 73 gewährt werden:

„Für die Abgeltung von Leistungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängen:

bis zum Inkrafttreten entsprechender gemeinschaftlicher Regelungen, sofern die Zahlungen an Unternehmen des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs zum Ausgleich der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfolgen, die diesen Unternehmen vom Staat oder von öffentlich-rechtlichen Körperschaften auferlegt werden und

- entweder Tarifpflichten, die in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht enthalten sind,

- oder aber Verkehrsunternehmen oder Verkehrstätigkeiten betreffen, die vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen sind.“

73. Im vorliegenden Fall sind die lokalen und regionalen Busverkehrstätigkeiten vom Anwendungsbereich der Verordnung 1191/69 ausgenommen. Daher

⁷ Hierdurch wird nicht der Frage vorgegriffen, ob der deutsche Ausschluss dem Grundsatz der Rechtssicherheit genügt oder nicht; die Kommission behält sich die Möglichkeit vor, ein Vertragsverletzungsverfahren zu den betreffenden deutschen Rechtsvorschriften einzuleiten.

können die Zahlungen des Landkreises Wittenberg gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung 1107/70 für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden, wenn es sich dabei um die Abgeltung von Leistungen handelt, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängen, sofern die Zahlungen zum Ausgleich der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfolgen, die von öffentlich-rechtlichen Körperschaften auferlegt werden.

74. Vorstehend wurde dargelegt, dass die Bustreiber, die die Beihilfen erhalten, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllen, die ihnen von der öffentlich-rechtlichen Körperschaft Wittenberg auferlegt wurden. Es stellt sich die Frage, ob es sich bei den Zahlungen, die sie erhalten, um die Abgeltung zum Ausgleich dieser Verpflichtungen handelt.
75. Wie sich aus dem Wortlaut der Satzung ergibt, dienen die Zahlungen an die Busbetreiber der Abgeltung der ihnen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
76. Vorstehend (Punkte 45 bis 58) wurde jedoch dargelegt, dass ein Busbetreiber, der die Fahrgastzahlen stärker als vorgesehen erhöhen kann, eventuell einen Ausgleich erhalten könnte, der seine Kosten sowie einen angemessenen Gewinn übersteigt. Ein Ausgleichsmechanismus kann zwar Anreize zur Steigerung der Dienstqualität vorsehen, doch muss er, um mit der Verordnung 1107/70 konform zu sein, auch einen Schutz gegen eine eventuelle Überkompensation enthalten. In der notifizierten Regelung ist jedoch kein solcher Schutz vorgesehen.
77. Daher kann die Beihilfe auf der Grundlage der Verordnung 1107/70 nicht für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden.

3.3 Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag

78. Da die Beihilfen, die die Bundesrepublik Deutschland den Busbetreibern im Landkreis Wittenberg gewähren will, als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, ist zu untersuchen, ob sie gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag als Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, die den Busbetreibern einen Anreiz zur Verbesserung ihrer Leistungen bieten. Gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag können „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen in der Gemeinschaft nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Dazu muss die Kommission beurteilen, ob die Beihilfe zum Erreichen eines Gemeinschaftsziels beiträgt, ob sie erforderlich ist und einen Anreizeffekt für das Erreichen dieses Ziels bietet, und ob sie im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig ist und damit keine ungerechtfertigte Verfälschung des Wettbewerbs bewirkt oder Auswirkungen auf den Handel hat.
79. **Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse.** In ihrem Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die

*Zukunft*⁸ erläutert die Kommission in Teil IV mit dem Titel „*Rationalisierung des Stadtverkehrs*“, dass die Förderung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs erforderlich ist, um die negativen Auswirkungen der extensiven Nutzung von Pkw, beispielsweise Luftverschmutzung und Unfälle, zu verringern.⁹

80. Die deutschen Behörden haben in ihrer Antwort vom 3. März 2006 erklärt, dass dem neuen Entgeltsystem für Busbetreiber im Landkreis Wittenberg dieser Gedanke zugrunde liegt. Der Landkreis hat erkannt, dass das Entgelt für Unternehmen je geleisteten Kilometer den Unternehmen keinen Anreiz für einen qualitativ hochwertigen Dienst unter Berücksichtigung des Bedarfs der Nutzer bot. Vom neuen System des Entgelts nach der Zahl der beförderten Fahrgäste erwartet sich der Landkreis, dass die Busbetreiber eine bessere Dienstqualität liefern und den Bedarf der Nutzer stärker berücksichtigen. Der Landkreis hat der Kommission mitgeteilt, dass diese Analyse durch die ersten Reaktionen der Busunternehmen gestützt wird. Eine große Zahl von Unternehmen hat bereits die Unterlagen zur Angebotseinreichung angefordert.
81. Nach Ansicht der Kommission zeigen die vorgelegten Angaben, dass der Landkreis umfassende Überlegungen dazu angestellt hat, wie echte Anreize für die Busbetreiber im Hinblick auf die Verbesserung der Qualität ihrer Dienste geschaffen werden können.
82. Daher trägt nach Ansicht der Kommission das vom Landkreis Wittenberg vorgeschlagene System zur Förderung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs bei. Die betreffende Maßnahme trägt somit zum Erreichen eines im Weißbuch „*Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*“ genannten Zieles von gemeinsamem Interesse bei.
83. **Notwendigkeit der Beihilfe und Anreizeffekt.** Der Landkreis hatte die Wahl zwischen zwei unterschiedlichen Systemen zur Gewährung einer finanziellen Unterstützung für die Busbetreiber: entweder die Gewährung eines festen Zuschusses je geleisteten Buskilometer oder die Gewährung einer Unterstützung nach der Zahl der beförderten Fahrgäste. Er hat sich für die zweite Lösung entschieden, da sie für die Busbetreiber einen Anreiz bietet, dauerhaft einen qualitativ hochwertigen Dienst anzubieten, der eine Vielzahl von Nutzern anzieht. Daher hat die Beihilfe einen Anreizeffekt.
84. Da die Analyse der Kommission ergeben hat, dass die Gefahr einer Überkompensation von besonders erfolgreichen Busunternehmen besteht, stellt sich jedoch die Frage, ob die Beihilfe insgesamt erforderlich ist.
85. Im Gemeinschaftsrahmen 2005 für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden, ist festgelegt, dass der Mitgliedstaat im Hinblick auf den korrekten Ausgleichsbetrag

⁸ Annahme durch die Kommission am 12. September 2001, KOM(2001) 370 endg..

⁹ a.a.O., S. 93 und 94.

Anreizkriterien zugrundelegen kann, die sich unter anderem auf die Qualität der zu erbringenden Dienstleistungen und die Produktivitätsgewinne beziehen. Entsprechend ist daher im Verkehrssektor ein Ausgleich, der einen Anreiz zur Verbesserung der Dienstqualität bietet, grundsätzlich möglich. Darüber hinaus heißt es in Erwägung 14 der Mitteilung:

„Die angemessene Rendite kann ganz oder teilweise die Produktivitätsgewinne mit einschließen, die von den betreffenden Unternehmen über einen ganz bestimmten, zuvor festgelegten Zeitraum ohne Reduzierung der vom Staat vorgegebenen Qualität erzielt wurden“.

86. Nach Ansicht der Kommission kann diese Argumentation analog auf den vorliegenden Fall angewandt werden. Die Möglichkeit einer Überkompensation ist erforderlich, um den Anreizeffekt zu erreichen.
87. Daher ist die Beihilfe nach Ansicht der Kommission im Hinblick auf das Erreichen des vom Landkreis angestrebten Ziels erforderlich.
88. **Verhältnismäßigkeit der Beihilfe.** Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Beihilfe aus folgenden drei Gründen zum angestrebten Ziel im Verhältnis steht:
- Der Busbetreiber geht mit der Annahme der Genehmigung für den Busbetrieb in einem oder mehreren der drei Linienbündel im Landkreis Wittenberg das Risiko ein, dass er weniger Fahrgäste als erwartet befördert, in welchem Fall er geringere Zuschüsse als erwartet erhalten würde. Dieses wirtschaftliche Risiko ist der Gegensatz zur Möglichkeit, eine Überkompensation zu erzielen.
 - Die Betreiber der Buslinien wurden auf der Grundlage einer europaweiten, offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibung ausgewählt. Daher hatten alle an dieser Beihilfe interessierten Betreiber die Möglichkeit, sich zu beteiligen.
 - Die Möglichkeit des Landkreises, die örtliche Satzung zu ändern, falls eine Überkompensation festgestellt wird, ist ein zusätzliches positives Element, aufgrund dessen die Maßnahme als verhältnismäßig in Bezug auf das Ziel angesehen werden kann.
89. Aus diesen drei Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass das vom Landkreis Wittenberg vorgeschlagene System in Bezug auf das mit der Beihilfe angestrebte Ziel verhältnismäßig ist.
90. Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Beihilfe für das Erreichen eines Gemeinschaftsziels erforderlich und der mit der Beihilfe gewährte Vorteil in Bezug auf Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Gemeinschaftshandel, die dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderlaufen, nicht unverhältnismäßig ist. Die Kommission erachtet daher die Beihilfe als vereinbar mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag.

4. Entscheidung

Die Kommission erachtet daher die staatliche Unterstützung für die Busbetreiber im Landkreis Wittenberg als eine mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare Beihilfe. Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht veröffentlicht werden sollen, werden Sie gebeten, die Kommission hiervon innerhalb von fünfzehn Arbeitstagen nach dessen Eingang unter Angabe von Gründen in Kenntnis zu setzen. Geht der Kommission innerhalb dieser Frist kein begründeter Antrag zu, wird von Ihrer Zustimmung zur Offenbarung gegenüber Dritten und zur Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts des Schreibens in der verbindlichen Sprachfassung auf der Internetseite http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/ ausgegangen. Ihr Antrag ist per Einschreiben oder Telefax an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A, Referat A.4
Gebäude DM 24/Büro 109
B-1049 BRÜSSEL
Fax 0032 2 29 64104

Mit vorzüglicher Hochachtung

Für die Kommission

Jacques Barrot

Vizepräsident der Kommission