



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

30 Rechtsamt

Betreff:

Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste an die Hagener
Straßenbahn AG
hier: Erteilung eines öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsauftrags (öDA)

Beratungsfolge:

17.03.2022 Haupt- und Finanzausschuss
22.03.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität
31.03.2022 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hagen betraut die Hagener Straßenbahn AG nach Maßgabe dieses Ratsbeschlusses sowie der dazugehörigen Anlagen ab dem 01.01.2023 bis zum 31.12.2032 im Wege der Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die Erbringung
a) von Personenverkehrsdiensten im Gebiet der Stadt Hagen
b) von ausbrechenden Verkehren in die Gebiete der Stadt Dortmund, des Märkischen Kreises und des Ennepe-Ruhr-Kreises
nach Maßgabe des als Anlage beigefügten öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA).

2. Der Oberbürgermeister der Stadt Hagen wird angewiesen, in der Gesellschafterversammlung der Hagener Versorgungs- und Verkehrs-GmbH oder im schriftlichen Verfahren gem. § 48 Abs. 2 GmbHG unmittelbar nach dem 24.06.2022 den Geschäftsführer der Hagener Versorgungs- und Verkehrs-GmbH anzuweisen, den Vorstand der Hagener Straßenbahn AG über den bestehenden Beherrschungsvertrag anzuweisen, diesen Ratsbeschluss sowie die Inhalte der Anlagen zu diesem Ratsbeschluss ab dem 01.01.2023 verbindlich zu beachten.



Kurzfassung
entfällt

Begründung

Ausgangslage:

Mit Grundsatzbeschluss vom 01.10.2020 (Vorlage - 0791/2020) hat der Rat der Stadt Hagen beschlossen, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) über die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste für den Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2032 gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an die Hagener Straßenbahn AG (HST) als internen Betreiber zu vergeben und die Verwaltung beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen für die Durchführung der Direktvergabe in Abstimmung mit der HST zu prüfen und umzusetzen. Nach Maßgabe des öDA wird die Finanzierung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten durch die HST EU-beihilferechtsskonform auch für die Zukunft abgesichert; er ersetzt mit seiner Wirksamkeit insoweit den zum 31.12.2022 auslaufenden bisherigen öDA. Die Vorgaben des öDA basieren auf dem für das Gebiet der Stadt Hagen geltenden Nahverkehrsplan 2020 und dem darauf basierenden Angebotskonzept „Hagen 2022+“. Er sieht zudem Anpassungsmöglichkeiten vor, die unter anderem auch die zukünftige Erfüllung und Ausgestaltung der im Rahmen des Angebotskonzepts „Hagen 2025+“ vorgesehenen Verbesserungen umfassen. Die Inhalte des öDA sind dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) vorgelegt und mit abgestimmt worden.

Entsprechend der Vorgabe des Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 sowie seiner Zweckverbandssatzung hat der VRR am 25.06.2021, „vertreten durch die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, handelnd als Gruppe von Behörden nach Art. 2 lit. b) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dabei zugleich handelnd für die Stadt Hagen [...]“ die Absicht zur Direktvergabe des öDA an die HST im Amtsblatt der Europäischen Union (Bekanntmachungsnummer: 2021/S 121-322010) bekannt gemacht. Anträge von Verkehrsunternehmen, die darauf abzielen, die in dem öDA vorgesehenen Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen, sind in der dafür gesetzlich vorgesehenen Drei-Monats-Frist nicht eingegangen.

Die vorgesehenen Verkehrsleistungen betreffen neben den Gebieten der VRR-Mitglieder Stadt Dortmund und des Ennepe-Ruhr-Kreises auch das Gebiet des Märkischen Kreises, der im Gegensatz zu den übrigen Nachbarkommunen nicht Teil der im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr verfassten „Gruppe von Behörden“ ist. Aus diesem Grund hat der Rat der Stadt Hagen mit Beschluss vom 18.11.2021 dem Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zugestimmt, die die zuständigkeitsrechtliche Grundlage für die Fahrleistungen der HST auf dem Gebiet des Märkischen Kreises bildet. Der Kreistag des Märkischen Kreises hat dieser Vereinbarung mit Beschluss vom 09.12.2021 ebenfalls zugestimmt.

Im Hinblick auf das bevorstehende Auslaufen der gemäß der VO 1370/2007 vorgeschriebenen einjährigen Wartefrist wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag dem Rat bereits jetzt zur Beschlussfassung vorgelegt, damit die zu seiner



Umsetzung erforderlichen Maßnahmen unmittelbar nach Ablauf der Wartefrist durchgeführt werden können.

Umsetzung des öDA:

Der öDA wird nicht in Form eines Vertrages, sondern per Ratsbeschluss mit anschließender Gesellschafterweisung und einem entsprechenden Finanzierungsbescheid des VRR erteilt. Um dem Ratsbeschluss der Stadt Hagen die Wirkung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung der HST i. S. d. Beihilferechts zu verschaffen, bedarf es einer gesellschaftsrechtlichen Weisung, die erst nach Ablauf der Jahresfrist nach der oben genannten Vorabbekanntmachung erfolgen darf (vgl. Ziffer 2 des Beschlussvorschlags). Um dem grundsätzlich weisungsfrei agierenden Vorstand einer Aktiengesellschaft wie der HST auf diese Weise verpflichten zu können, wird auf den zwischen der HVG und der HST geschlossenen Beherrschungsvertrag zurückgegriffen. Zudem erlässt der VRR – auch dies wieder gemäß dem VRR-Finanzierungssystem – einen entsprechenden Bescheid über die Einhaltung des EU-konformen Finanzierungsrahmens. Diese Maßnahmen verschaffen dem öDA mit seinen „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ die zwingend notwendige Außenwirkung gegenüber der HST.

Weiterer Verfahrensverlauf:

Unmittelbar im Anschluss an die Umsetzung des öDA am 25.06.2022 wird die HST die Erteilung der für die Erbringung der Personenverkehrsdienste notwendigen Linienverkehrsgenehmigungen bei der Bezirksregierung Arnsberg beantragen. Die gesetzliche Vorgabe, entsprechende Anträge sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer ab dem 01.01.2023 zu stellen, kann somit eingehalten werden. Zudem wird der VRR nach der Umsetzung des öDA – seinen satzungsmäßigen Aufgaben entsprechend – die Erteilung des öDA im EU-Amtsblatt bekanntmachen. Nach Ablauf der gesetzlichen 30-Tages-Frist für eine etwaige gerichtliche Überprüfung der erteilten Direktvergabe (§ 135 Abs. 2 Satz 1 GWB) folgt eine Anhörung der im Gebiet der Stadt Hagen tätigen Verkehrsunternehmen, nach der wiederum die Verwaltung der Stadt der HST zur Absicherung des öDA durch entsprechenden Verwaltungsakt formell das ausschließliche Recht zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen in ihrem Gebiet erteilen wird (vgl. § 5 öDA).

Der öDA ist dieser Vorlage als Anlage beigelegt; die weiteren Anlagen zum öDA sind aufgrund ihres teils erheblichen Umfangs über die angegebenen Links abrufbar.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ keine Auswirkungen (o)



Finanzielle Auswirkungen

☒ Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez. Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez. Henning Keune
Technischer Beigeordneter

gez. Sebastian Arlt
Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

Anlage 1 - 4 zu DS-Nr. 0225/2022 – „Direktvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste an die Hagerer Straßenbahn AG“

Die über folgende Links einsehbaren Anlagen sind Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags:

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag nebst Anlagen

(Anlagen 1 und 2 (inkl. 2.1 – 2.5) abrufbar unter <https://www.hagen.de/irj/portal/FB-61-1004>):

Anlage 1: Nahverkehrsplan der Stadt Hagen

Anlage 2: Anforderung an die Leistungserbringung (Ergänzendes Dokument zur Vorabbekanntmachung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Stadt Hagen)

Anlage 2.1: Von HST zu erbringendes Leistungsangebot

Anlage 2.2: Aufgaben der HST und qualitative Anforderungen

Anlage 2.3: Aktualisierung des Leistungsangebotes durch bereits erfolgte Umsetzung des Buskonzeptes „Hagen 2022+“

Anlage 2.4: Qualitätskriterien und ihre Messung für eine angemessene ÖPNV-Qualität nach dem ÖPNVG NRW

Anlage 2.5: Liniennetzplan der Stadt Hagen (Tag/Nacht)

(Anlagen 3 und 4 abrufbar unter <https://www.vrr.de/de/der-vrr/der-verbund>

Anlage 3: Satzungen, Geschäftsordnungen, Verträge und Richtlinien des VRR

Anlage 4: Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag der Stadt Hagen
zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007
durch die Hagener Straßenbahn AG als internen Betreiber

Präambel

Die Stadt Hagen (Stadt) ist in ihrem Zuständigkeitsgebiet gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den ÖPNV und zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹ (VO 1370/07).

Die Stadt ist als Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auch Mitglied der Behördengruppe des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) aufgrund Beschlussfassung gem. § 5a VRR-Zweckverbandsatzung.

Die Stadt vergibt in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) über die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/07 an die Hagener Straßenbahn AG (HST). Der VRR führt sowohl als Gruppe von Behörden als auch im Namen und im Auftrag der Stadt Hagen das Verfahren der Direktvergabe durch. In diesem Rahmen stellt der VRR gegenüber der HST fest, dass eine Betrauung vorliegt und erlässt einen Finanzierungsbescheid gemäß der Finanzierungsrichtlinie des VRR. Die Direktvergabe stellt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des ÖPNV sicher. Sie umfasst auch Verkehrsleistungen auf ausbrechenden Linien der HST auf die Gebiete benachbarter, mitbedienter Aufgabenträger. Grundlage der Einbeziehung dieser Verkehrsleistungen in die Direktvergabe der Stadt sind Beschlüsse der mitbedienten Aufgabenträger und/oder entsprechende Vereinbarungen mit ihnen.

In Vorbereitung auf diese Direktvergabe hat der VRR am 25.06.2021 die Absicht zur Direktvergabe gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370/07 im EU-Amtsblatt veröffentlicht (TED-Nr.: 2021/S 121-322010).

Die Stadt übt als örtlich zuständige Behörde auf gesellschaftsrechtlichem Wege eine Kontrolle über die HST wie über eine eigene Dienststelle aus. Die Stadt hält unmittelbar 8,333 % der Anteile an der HST. Sie bedient sich bei der Kontrolle auch der Hagener Versorgungs- und Verkehrs GmbH (HVG), die die HST über einen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag kontrolliert. Die HVG ist eine 100 %-ige Tochter der Stadt und hält 91,667 % der Anteile der HST. Die Stadt hält somit unmittelbar und mittelbar alle Anteile an der HST. Die Einhaltung

¹Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

der übrigen Voraussetzungen i.S.d. Art. 5 Abs. 2 VO 1370/07 (Reziprozität und Eigenleistung/Selbsterbringung) ist aktuell gewährleistet. Die Stadt wird die Erfüllung aller Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 VO 1370/07 für die Laufzeit des öDA sicherstellen.

Die Stadt verzichtet mit der Direktvergabe bewusst auf die Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens zur Vergabe von Verkehrsleistungen. Vorrangige Ziele der Direktvergabe sind der Erhalt und die Stärkung der Qualität des Nahverkehrs sowie die Sicherung der Arbeitsplätze.

§ 1 Gegenstand der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

- (1) Die HST hat nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/07 öffentliche Personenverkehrsdienste im Linienverkehr gemäß dem derzeit gültigen Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt (**Anlage 1**) und den in dem „Ergänzenden Dokument“ (**Anlage 2**) und dessen Anlagen definierten Vorgaben für das Fahrplanangebot und die Qualitätsstandards zu erbringen. Die Einzelpflichten nach § 2 sind zu beachten. Die hierdurch definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung i.S. von Art. 2 lit. e) VO 1370/07 bezieht sich auf das Gebiet der Stadt sowie im Hinblick auf die ausbrechenden Verkehre auf das Gebiet der Aufgabenträger Stadt Dortmund, Ennepe-Ruhr-Kreis und Märkischer Kreis. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung wird nachfolgend auch als Anforderungsprofil bezeichnet.

Die HST erbringt das Verkehrsangebot entsprechend dem Anforderungsprofil mit Bussen sowie sonstigen Kraftfahrzeugen auf der Grundlage der ihr zum 01.01.2023 als Gesamtleistung zu erteilenden Liniengenehmigungen nach §§ 42 und 43 PBefG sowie der während der Laufzeit dieses Dienstleistungsauftrags entsprechend neu erteilten Liniengenehmigungen.

- (2) Die HST entwickelt aus dem Anforderungsprofil nach Abs. 1 den Fahrplan. Das Fahrplanangebot zum 01.01.2023 entspricht diesem Anforderungsprofil.
- (3) Zusatzverkehre wie Verstärkerfahrten im Rahmen von Linienverkehren gem. § 42 PBefG oder Sonderformen des Linienverkehrs gem. § 43 PBefG auf der Grundlage bestehender Liniengenehmigungen sind Bestandteil des Anforderungsprofils. Jahreszeit- und ferienbedingte Leistungsänderungen nach bisheriger Übung sind zulässig. Das Reagieren auf wiederkehrende Großveranstaltungen, Störungen, Nachfrageschwankungen oder die Organisation umleitungsbedingter Angebotsänderungen liegt in der unternehmerischen Verantwortung der HST.

Verkehrsleistungen, die keine Verkehrsleistungen nach dem PBefG sind (z.B. freigestellte Verkehre oder Gelegenheitsverkehre), sind nicht Gegenstand dieses öDA.

- (4) Die HST darf ÖPNV-Leistungen für Dritte über das Anforderungsprofil hinaus im Gebiet der Stadt und benachbarter Aufgabenträger, die der Behördengruppe VRR angehören, erbringen, wenn deren Aufwendungen durch Fahrgeldeinnahmen und/oder Ausgleichsleistungen Dritter rechtskonform gedeckt werden. Wenn diese Leistungen für benachbarte Aufgabenträger erbracht werden, muss dies zuvor mit diesen abgestimmt werden. Ist die vorgenannte Aufwanddeckung nicht zu erreichen, die ÖPNV-Leistung aber nach Auffassung der HST erforderlich oder im Interesse der Stadt, legt die HST eine Kalkulation der

für die ÖPNV-Leistung entstehenden Zusatzaufwendungen und der prognostizierten Zusatzerträge zur Anerkennung vor. Sagt die Stadt einen Ausgleich des prognostizierten Fehlbetrags zu, wird die ÖPNV-Leistung durch die HST erbracht; auszugleichen ist der nachgewiesene Ist-Fehlbetrag nach den Regeln der §§ 6 und 7.

- (5) Der personenbeförderungsrechtliche Status der HST im Verhältnis zu den Fahrgästen und den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden bleibt hiervon unberührt. Die HST erbringt die Verkehrsleistungen im eigenen Namen und für eigene Rechnung; sie trägt die notwendigen Aufwendungen und ihr stehen entsprechend die Einnahmen aus den Fahr-scheinverkäufen des von ihr vorgehaltenen Verkehrsangebotes im Rahmen des VRR nach Maßgabe des jeweils gültigen Einnahmenaufteilungsvertrages zu. Ihr stehen auch die entsprechenden Fahrgeldersatzeinnahmen zu.
- (6) Die in den vorstehenden Absätzen beschriebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen stehen in Einklang mit den politischen Zielen des NVP der Stadt.

§ 2 Einzelpflichten der HST

- (1) Zur ordnungsgemäßen Erbringung des ÖPNV-Leistungsangebotes hat die HST unter Beachtung des Anforderungsprofils insbesondere folgende Einzelpflichten:
 - a. Durchführung des Fahrbetriebes im Linienverkehr mit Bussen und sonstigen Kraftfahrzeugen (Erbringung der Beförderungsleistungen, Störungsmanagement) einschließlich Fahrzeugvorhaltung (Anschaffung und Instandhaltung), Organisation von bedarfsorientierten Angeboten.
 - b. Betreiben und Vorhalten (Eigentum oder Anpachtung) der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb (Betriebshöfe, Abstellanlagen, Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme und sonstige Einrichtungen gemäß **Anlage 2.2**) einschließlich der Durchführung geplanter und im Wirtschaftsplan genehmigter Investitionen auf der Grundlage von Planungs- und Baurecht sowie gesicherter Finanzierung.
 - c. Verkehrsmanagement (insbesondere Angebots- und Betriebsplanung, Marktanalysen, Betriebsüberwachung, Erlössicherung, Marketing und Vertrieb, Fahrgastinformation, Beschwerdemanagement).
 - d. Organisation integrierter Mobilitätsangebote (intra- und intermodaler Vor- und Nachlauf der Nutzung des ÖPNV-Angebotes der HST) durch Schaffung einer einheitlichen Benutzeroberfläche (Information, Vertrieb, Erlösmanagement) unter Einbindung anderer Mobilitätsdienstleister oder Mitwirkung bei der Umsetzung eines verbundweiten intermodalen Informations- und Vertriebssystems unter Einbindung anderer Mobilitätsanbieter.
 - e. Entwicklung und Einsatz innovativer Fahrzeugtechnologien einschließlich Infrastruktur in Projekten oder im Regelbetrieb, ggf. gegen gesonderten Ausgleich eines in der Trennungsrechnung ausgewiesenen Ist-Fehlbetrags (gegenüber herkömm-

lichen Fahrzeugtechnologien wie Verbrennungsmotoren) durch die Stadt. Insbesondere hat die HST bei der Fahrzeugbeschaffung die jeweils geltenden Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG zu beachten und dessen Einhaltung auch durch ihre Auftragsunternehmen sicherzustellen, soweit sich die Beschaffung auf die Leistungen nach diesem öDA bezieht.

- f. Anwendung und Weiterentwicklung des Beförderungstarifs des VRR sowie weiterer im Bedienungsgebiet der HST geltender Tarife, wie des Westfalentarifs sowie des NRW-Tarifs, jeweils einschließlich der jeweiligen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Dies gilt ausdrücklich auch für neue Tarifmodelle im eTarif sowie für Tarife zu innovativen Bedienungsangeboten, wie z.B. On-demand-Angebote und intermodale Verknüpfungen.
 - g. Anwendung von Tarifvorgaben der Stadt Hagen (z.B. unentgeltliche Beförderung von Fahrgästen an Adventswochenenden).
 - h. Mitwirkung im VRR gemäß den vertraglichen Regelungen und Übungen im VRR unter Beachtung von Vorgaben des VRR für den Verbundverkehr. Die von der HST zu beachtenden Satzungen, Geschäftsordnungen, Verträge und Richtlinien des VRR sind in der **Anlage 3** dokumentiert.
 - i. Schutz von Fahrgästen, Betriebspersonal und Anlagen.
- (2) Die HST darf sich zur Leistungserstellung im Innenverhältnis anderer Verkehrsunternehmen bedienen. Die HST trägt für eine nach Maßgabe dieses öDA ordnungsgemäße Leistungserstellung durch die Unterauftragnehmer Sorge. Die HST muss stets entsprechend der Vorgaben des Art. 5 Abs. 2 VO 1370/07 den überwiegenden Teil der Leistung nach diesem öDA selbst erbringen. Bei der Beauftragung von Unterauftragnehmern sind die für die HST geltenden vergaberechtlichen Bestimmungen sowie das TVgG NRW und das MiLoG zu beachten.
- (3) Die HST hat gemeinsam mit der Stadt dafür Sorge zu tragen, dass während der gesamten Laufzeit des öDA die Voraussetzungen gem. Art. 5 Abs. 2 VO 1370/07 erfüllt und sichergestellt werden.

§ 3 Sozial- und arbeitsrechtliche Pflichten

- (1) Bei der Ausführung dieses öDA hält die HST die nach dem Unionsrecht, dem nationalen Recht oder Tarifverträgen geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen ein.
- (2) Die HST zahlt ihren mit der Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags befassten Beschäftigten (ohne Auszubildenden) wenigstens das in Nordrhein-Westfalen für diese Leistung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten und vollzieht während der Ausführungslaufzeit Änderungen nach.

- (3) Diese Pflicht gilt entsprechend für sämtliche Nachunternehmen der HST. Die HST stellt sicher, dass die Nachunternehmen die in Absatz 2 auferlegten Pflichten ebenfalls einhalten.

§ 4 Fortschreibung des Anforderungsprofils

- (1) Das Anforderungsprofil gem. § 1 sowie die Einzelpflichten nach § 2 werden fortgeschrieben. Die Fortschreibungen werden Bestandteil dieses öDA. Sie beziehen sich in der Regel auf Angebotsanpassungen wie die Erweiterung und Veränderung des im Nahverkehrsplan festgelegten Liniennetzes, die Neubestimmung der einzusetzenden Verkehrsmittel und deren Dimensionierung einschließlich Infrastruktur oder sonstige Änderungen der Einzelpflichten gemäß § 2 Abs. 1.
- (2) Die Fortschreibungen kommen insbesondere zur Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse und an sonstige Rahmenbedingungen zur Herstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 PBefG, § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW) in Betracht. Hierzu zählen bereits in dem Nahverkehrsplan ausgewiesene Planungsziele für einen höherwertigen ÖPNV, insbesondere das mittelfristige Maßnahmenkonzept 2025+. Fortschreibungen beziehen sich aber auch auf konkrete Fälle, insbesondere die Veränderung von Schulstandorten oder Schularten, die Schaffung neuer oder die Veränderung vorhandener Bildungseinrichtungen, die Veränderungen der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur (z.B. Ausweis neuer Industrie- und Gewerbegebiete, Neubau oder Rückbau von Wohnungsbauten), Großveranstaltungen mit erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrsbedürfnisse, die demografische Entwicklung, die Anpassung des Verkehrsangebots an Nachfrageentwicklungen, die Einführung von Linienbedarfsverkehren, das Entstehen bzw. Entfallen anderer Verkehrsträger mit Auswirkungen auf die Nachfrage des nach diesem öDA betrauten Verkehrsangebots (z.B. SPNV, motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr) oder die Änderungen gesetzlicher und untergesetzlicher Vorgaben einschließlich öffentlicher Finanzierungen auf Bundes- und Landesebene.
- (3) Die Fortschreibungen erfolgen nachfolgenden Maßgaben:
- a. Eine Fortschreibung des Anforderungsprofils durch die Stadt erfolgt
 - im Fall der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und
 - im Fall von Beschlüssen des Rates der Stadt jeweils mit Bezugnahme auf diesen öDA und seine Anlagen; gleiches gilt für Maßnahmen der Verwaltung mit Bezugnahme auf diesen öDA und seine Anlagen, die dem Rat mitzuteilen sind.
 - b. Eine Fortschreibung des Anforderungsprofils kann auf Initiative der HST erfolgen:
 - Die HST erstellt im Falle eines von ihr initiierten Fahrplanwechsels einen Fahrplanentwurf und legt ihn der Stadt rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel und unter Beachtung der Fristen für mögliche Genehmigungsverfahren zur Prüfung

und Zustimmung vor. Nach erfolgter Zustimmung übersendet die HST die Fahrpläne zur Genehmigung an die Genehmigungsbehörde.

- Falls dies im Hinblick auf einzuhaltende Fristen erforderlich ist, kann die Zustimmung der Stadt auch im Nachgang zur Beantragung der Genehmigungen durch die HST erteilt werden. Wird die Zustimmung verweigert, ist die HST verpflichtet, den Genehmigungsantrag unverzüglich zurückzunehmen.
 - c) Als Fortschreibung des Anforderungsprofils gilt der Fall einer geringfügigen Änderung: Die HST darf, vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigungen, Angebotsanpassungen unter Einhaltung der Qualitätsstandards von insgesamt bis zu +/- 5 % des geltenden Fahrplans pro Jahr einschließlich geringfügiger Änderungen des Linienverlaufs nach eigenem Ermessen vornehmen, um das Verkehrsangebot an die Nachfrage anzupassen.
- (4) Die HST wird die Wirkungen von Fortschreibungen gem. Abs. 3 auf den Ausgleichsbedarf kurzfristig nachvollziehbar auf Basis der §§ 6 und 7 kalkulieren und der Stadt zur Kenntnis bringen. Bestätigt die Stadt ihr Verlangen in Kenntnis dieser Kalkulation, wird sie die Mehrbedarfe ausgleichen.
 - (5) Sofern die Stadt eine Fortschreibung gemäß Abs. 3 verlangt, die bei der HST zusätzliche Investitionen erforderlich macht, wird der Investitions- und Zeitbedarf für die Anschaffung oder Herstellung zwischen der Stadt und der HST auf der Grundlage einer prüffähigen Kalkulation der HST verbindlich abgestimmt. Die Stadt sichert die Finanzierung des durch die Fortschreibung verursachten und mit ihr abgestimmten zusätzlichen Ausgleichs im Rahmen der §§ 6 und 7 zu.
 - (6) Verlangt die Stadt Leistungsanpassungen nach den vorstehenden Bestimmungen, die zu einem Unterschreiten der Fahrplankilometer des jeweils im Zeitpunkt eines Änderungsbegehrens geltenden Fahrplans um mehr als 2 % führen, wird die HST eine Kalkulation mit den prognostizierten Auswirkungen auf die Aufwendungen und Erträge vorlegen. Bestätigt die Stadt ihr Verlangen in Kenntnis dieser Kalkulation, trägt sie die durch die Leistungsanpassungen verursachten und von der HST auch bei Entfaltung aller unternehmerischen Energien nachweisbar unvermeidlichen Remanenzkosten.
 - (7) Bestätigungen oder Abstimmungen im Sinne der Abs. 4 bis 6 bedürfen eines Beschlusses des Rates der Stadt.
 - (8) Fortschreibungen, die nach der Entscheidung über diesen öDA und vor dessen Inkrafttreten am 01.01.2023 vorgenommen werden, gelten als solche im Sinne der vorstehenden Bestimmungen.

§ 5 Gewährung eines ausschließlichen Rechts

- (1) Die Stadt wird der HST gemäß § 8a Abs. 8 PBefG zum Schutz des betrauten Verkehrsangebots das ausschließliche Recht gewähren, auf dem Stadtgebiet Personenbeförderung im Linienverkehr mit Bussen sowie sonstigen Kraftfahrzeugen (§§ 2 Abs. 1 Nr. 3, 9 Abs. 1, 42 PBefG; § 43 PBefG, sofern für die Allgemeinheit geöffnet) für die Laufzeit dieses Dienstleistungsauftrags nach folgenden Maßgaben durchzuführen:
 - a. Der räumliche Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts ist begrenzt auf das Gebiet der Stadt.
 - b. Der sachliche Geltungsbereich des ausschließlichen Rechts ist begrenzt auf die Linienverkehre und ergänzende Angebote der HST gemäß dem jeweiligen Leistungsangebot.
- (2) Die Ausschließlichkeit beinhaltet das Verbot für andere Verkehrsunternehmen, Linienverkehre im ÖPNV mit Bussen sowie sonstigen Kraftfahrzeugen als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer gemäß PBefG durchzuführen. Von dem Verbot sind folgende Verkehre ausgenommen:

Beispiele:

 - a. Linienverkehre anderer Verkehrsunternehmen, die das Liniennetz gemäß **Anlage 2.5** berühren und Bestandteil des NVP eines Nachbaraufgabenträgers sind, mit der dort vorgesehenen Bedienungsfunktion (Linienführung, Takt) für die Restlaufzeit ihrer Liniengenehmigungen
 - b. Linienverkehre anderer Verkehrsunternehmen mit Bussen gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3, § 9, § 42, § 43 (die für die Allgemeinheit geöffnet sind) PBefG, einschließlich Bürgerbusse bis maximal neun Personen Kapazität, mit einem Fahrgastpotential unter 50 Fahrgäste pro Tag und Linie.
 - c. Veranstaltungsverkehre anderer Verkehrsunternehmen ungeachtet des genehmigungsrechtlichen Status (Genehmigung gemäß §§ 42, 43, einstweilige Erlaubnis gemäß § 20 PBefG).
- (3) Die Stadt wird weitere (eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche) Linienverkehre vom ausschließlichen Recht ausnehmen (z. B. durch Fortschreibung des NVP oder in Form von Einzelgenehmigungen), sofern diese die geschützten Verkehrsleistungen nicht beeinträchtigen.
- (4) Die Stadtverwaltung wird beauftragt, möglichst bis zum 01.01.2023 zur Umsetzung einen Verwaltungsakt über die Gewährung des ausschließlichen Rechts mit Drittwirkung zu erlassen. Die Stadtverwaltung teilt der Genehmigungsbehörde und den betroffenen anderen Verkehrsunternehmen das gewährte ausschließliche Recht und die Ausnahmen von dem Verbot mit. Die Stadt veröffentlicht das ausschließliche Recht auf ihrer Internetseite.

§ 6 Finanzierung und Ausgleichsverfahren

(1) Die Finanzierung der der HST aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Aufwendungen erfolgt durch Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzentnahmen, sonstige im Zusammenhang mit der Durchführung des Fahrbetriebs erzielte Erträge sowie durch Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand. Als solche Ausgleichsleistungen kommen in Betracht:

- a. Ausgleichsleistungen der Stadt und mitbedienter Aufgabenträger nach dem VRR-Finanzierungssystem, die der HST derzeit über Gesellschaftereinlagen und/oder unternehmens- und konzerninterne Mitteltransfers zugeführt werden
- b. die kostenlose oder verbilligte Zurverfügungstellung von Wirtschaftsgütern durch die Stadt oder ihrer Gesellschaften zugunsten der HST
- c. die Ausreichung von Bürgschaften, Gesellschafterdarlehen sowie das Abgeben von Patronatserklärungen durch die Stadt zu Gunsten der HST
- d. Ausgleichsleistungen auf Grundlage bundes- oder landesrechtlicher Vorschriften (derzeit sind dies insbesondere § 231 SGB IX bzw. §§ 11 Abs. 2 und 11a ÖPNVG NRW)
- e. Ausgleichsleistungen für außergewöhnliche Sondersituationen (z.B. Billigkeitsleistungen nach dem Corona-Rettungsschirm)
- f. Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften, z.B. „Sozialticket“
- g. Investitionszuschüsse der Stadt, des VRR, des Landes oder des Bundes sowie
- h. 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 b) sind begrenzt auf das Ergebnis der Ist-Trennungsrechnung (entsprechend der VRR-Ergebnisrechnung- und Anhangsabrechnung nach der jeweils gültigen „Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ (**Anlage 4**) – nachfolgend kurz „Finanzierungsrichtlinie“) vor diesen Ausgleichsleistungen (zuzüglich eines angemessenen Gewinns nach den Regelungen in Ziffer 3.7 der Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie). Die Höhe der übrigen in der Trennungsrechnung auszuweisenden Ausgleichsleistungen ergibt sich aus Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien, Verträgen etc..

(2) Die Stadt Hagen hat die Durchführung der Finanzierung auf den Zweckverband VRR übertragen. Der VRR ermittelt ausgehend von der Finanzierungsrichtlinie den unternehmensspezifischen EU-konformen Finanzierungsrahmen für den von der HST erbrachten Verkehr. Basis für die Berechnung sind die jährlich gemäß Anlage 2 der Finanzierungsrichtlinie festzulegenden Parameter je Baustein, Betriebszweig und Bedienungsgebiet. Die Höhe des Ausgleichsbetrages wird gemäß Ziffer 5.4.5 der Finanzierungsrichtlinie anhand der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens unter Berücksichtigung der

erzielten Erlöse aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung bestimmt. Hieraus werden für das jeweilige Antragsjahr Parameter je Baustein gebildet. Die Fortschreibung dieser Parameter ist in Anlage 9 der Finanzierungsrichtlinie geregelt. Die entsprechend ermittelten Finanzierungsbeträge werden im Verbundetat ausgewiesen. Der Ausgleichsbetrag der HST wird in einem Finanzierungsbescheid gemäß **Anlage 4** der Finanzierungsrichtlinie festgesetzt (Parameter).

- (3) Auf der Grundlage der Trennungsrechnung/von Verwendungsnachweisen (gemäß Anlage 11 der Finanzierungsrichtlinie) sowie der Anhangsabrechnung (gemäß Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie) der HST ermittelt der VRR jährlich nachgängig den endgültigen EU-konformen Finanzierungsrahmen sowie den tatsächlichen Finanzierungsbedarf als Ist-Werte.
- (4) Ein gesonderter Zahlungsanspruch erwächst der HST aus diesem öDA nicht.

§ 7 Trennungsrechnung und Anhangsberechnung

- (1) Die HST erstellt gemäß Ziffer 6 und Anlage 7 der Finanzierungsrichtlinie eine Trennungsrechnung gemäß den Anforderungen der VO 1370/07. Die Trennungsrechnung umfasst eine Plan-Rechnung jeweils für das folgende Geschäftsjahr, abgeleitet aus der Erfolgsplanung (Plan-Trennungsrechnung), und eine Ist-Rechnung für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr, abgeleitet aus der testierten Gewinn- und Verlustrechnung (Ist-Trennungsrechnung). Dabei sind die der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Abs. 1 zuzurechnenden Aufwendungen und Erträge, die durch das ÖPNV-Leistungsangebot des Anforderungsprofils verursacht werden bzw. diesem nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zuzurechnen sind, nach Abgrenzung anderer Aktivitäten (z.B. Gelegenheitsverkehr, Freistellungsverkehr) auszuweisen.
- (2) Tätigkeiten außerhalb des Anforderungsprofils nach § 1 Abs. 1 sind mit den zuzurechnenden Aufwendungen und Erträgen abzugrenzen. In der Anhangsabrechnung, die auf Basis der Angaben der Trennungsrechnung erstellt wird, ist gemäß Ziffer 3.7 der Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie der angemessene Gewinn auszuweisen.
- (3) Für die Zuordnung der Aufwendungen und Erträge zu den betrauten Verkehren und abzugrenzenden Tätigkeiten gelten die Vorgaben der Anlage 7 der Finanzierungsrichtlinie.
- (4) In der jeweiligen Anhangsabrechnung gemäß Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie sind unmittelbare oder mittelbare wirtschaftliche Vorteile, die der HST von der öffentlichen Hand gewährt werden und die sich aufwandsmindernd auswirken (z.B. anschaffungskostenmindernde Investitionszuschüsse oder zinsmindernde Darlehen oder 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 die HST über den Gemeingebrauch hinaus bedarf keiner Bewertung.
- (5) Die Trennungsrechnung, der Verwendungsnachweis sowie die Anhangsabrechnung sind nach Vorlage des Jahresabschlusses zu erstellen und von einer branchenerfahrenen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft entsprechend der Prüferrichtlinie des VRR (Anlage 13 der Finanzierungsrichtlinie) bis zum 31. Juli für das zurückliegende Jahr zu prüfen. Die HST legt

nach Erhalt durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft den Prüfungsbericht innerhalb von 4 Wochen der Stadt zur vertraulichen Kenntnisnahme vor.

§ 8 Vermeidung einer Überkompensation

- (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 (zuzüglich eines angemessenen Gewinnzuschlags) andererseits (sog. finanzieller Nettoeffekt nach Maßgabe des Anhangs der VO 1370/07). Diese Begrenzung des zulässigen Ausgleichs zur Verhinderung einer Überkompensation wird durch die Vorgaben der VRR-Finanzierungsrichtlinie (s.a. § 6 Abs. 2 und Abs. 3) sichergestellt.
- (2) Die HST wird im Rahmen des VRR-Finanzierungssystems den Nachweis erbringen, dass die gewährten Ausgleichsleistungen zu keiner Überkompensation führen. Zu diesem Zweck sind Verwendungsnachweise zu führen, auf deren Grundlage ein Abgleich zwischen EU-konformem Finanzierungsrahmen und tatsächlichem Finanzierungsbedarf erfolgt.
- (3) Für den Fall, dass sich im Rahmen der Prüfung der Verwendungsnachweise oder durch Berücksichtigung sonstiger Mittelzuflüsse aus nicht betrauten Bereichen eine Überschreitung des EU-konformen Finanzierungsrahmens in einem Jahr ergeben sollte, hat die HST die Überschreitung innerhalb eines zusammenhängenden vierjährigen Betrachtungszeitraums zu kompensieren (vgl. Ziff. 8.4. Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR). Der vierjährige Betrachtungszeitraum beginnt mit dem Jahr der Überschreitung. Bezogen auf den Betrachtungszeitraum dürfen dann die kumulierten Ist-Ausgleiche die kumulierten beihilferechtlich maximal zulässigen Ausgleichsbeträge nicht überschreiten. Die Stadt stellt sicher, dass die HST alle Maßnahmen ergreifen kann, um Überschreitungen der kumulierten maximal zulässigen Ausgleichsbeträge zu vermeiden.
- (4) Misslingt die Kompensation nach Absatz 3 und kommt es zu einer Überschreitung der kumulierten maximal zulässigen Ausgleichsbeträge gemäß der Prüfung der kumulierten Verwendungsnachweise, hat die HST den beihilferechtswidrigen Tatbestand zu beseitigen. Die Stadt und die HST werden einvernehmlich festlegen, auf welchem Weg dies erfolgt.

§ 9 Anreizregelung

- (1) Entsprechend der Nr. 7 des Anhangs zur VO 1370/07 ist ein Anreiz zur Aufrechterhaltung und Entwicklung
 - a. einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
 - b. der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität

vorzusehen.

- (2) Zur nachhaltigen Sicherung der Wirtschaftlichkeit und Qualität bei der Erbringung des be-
trauten Verkehrsangebots gemäß Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/07 gilt das Anreizsys-
tem gemäß **Anlage 2.4**. Es wird einschließlich künftiger Änderungen Bestandteil dieses
öDA.
- (3) Die für diesen öDA und im VRR geltenden Qualitätsstandards sowie eine ausreichende
Anreizsetzung zur Qualitätssicherung müssen dem Anreizsystem zugrunde gelegt werden
und bei jeder Änderung gewahrt bleiben.
- (4) Die monetären Regelungen des Anreizsystems dürfen die Durchführung des mit der HVG
bestehenden Ergebnisabführungsvertrages nicht berühren.

§ 10 Berichtspflicht

Die HST hat jährlich einen Bericht über die nach Maßgabe dieses öDA erbrachten gemeinwirt-
schaftlichen Verpflichtungen und gewährten Ausgleichsleistungen zu erstellen und diesen der
Stadt spätestens bis zum 30 September des Folgejahres vorzulegen. In dem Bericht sind ins-
besondere folgende Angaben gesondert auszuweisen:

- a. Betriebsleistungen in Fahrplankilometern,
- b. beförderte Personen,
- c. gewährte Ausgleichsleistungen,
- d. ausschließliche Rechte

soweit diese im Zusammenhang mit der Erbringung von Verkehrsleistungen nach Maßgabe
dieses öDA stehen.

Die Stadt kann die in diesem Bericht enthaltenen Angaben zur Erfüllung der Verpflichtungen
des VRR zur Veröffentlichung eines Jahresberichtes gem. Art. 7 Abs. 1 VO 1370/07 verwen-
den.

Die Stadt kann darüber hinaus weitergehende Informationen – unter Beachtung der Daten-
schutzgrundverordnung (DSGVO) sowie von Betriebs-/Geschäftsgeheimnissen der HST – zur
vertraulichen Kenntnis bei der HST anfordern.

§ 11 Vorhalten von Unterlagen

Die HST ist verpflichtet - unabhängig von anderen Aufbewahrungspflichten - sämtliche Unter-
lagen, anhand derer sich feststellen lässt, ob die Ausgleichszahlungen mit den Bestimmungen
der VO 1370/07 vereinbar sind, während der Laufzeit dieses öDA und darüber hinaus mindes-
tens für einen Zeitraum von weiteren 10 Jahren aufzubewahren.

§ 12 Laufzeit und Salvatorische Klausel

- (1) Der öDA hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Er beginnt am 01.01.2023 und endet am 31.12.2032. Die Stadt wird bis zum 31.12.2029 über eine Anschlussregelung befinden.
- (2) Der öDA endet, wenn die Stadt Einzelpflichten oder Rechte der HST, die Gegenstand dieses öDA sind, aus zwingenden Gründen (z.B. Gesetz, Rechtsprechung) nach anderen, mit diesem öDA unvereinbaren Rechtsvorschriften regeln muss. Gilt dies nur für Einzelbestandteile dieses öDA oder Teile von Einzelpflichten, so wird der öDA im Übrigen fortgesetzt, sofern dies den Zielen des öDA dient und für die Stadt und die HST zumutbar ist.
- (3) Sollte eine Bestimmung dieses öDA unwirksam oder undurchführbar sein oder werden oder sollte der öDA eine an sich notwendige Regelung nicht enthalten, so berührt dies die Wirksamkeit des öDA im Übrigen nicht. Die Stadt trägt dafür Sorge, dass zur Ersetzung einer unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke eine rechtlich zulässige Bestimmung gefunden wird, die soweit wie möglich dem entspricht, was die Stadt gewollt hat oder nach dem Sinn und Zweck des öDA gewollt hätte, wenn sie die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit der betreffenden Bestimmung bzw. die Regelungslücke erkannt hätte.
- (4) Sollte sich während der Laufzeit des öDA herausstellen, dass die Gewährung des ausschließlichen Rechts nach § 5 unwirksam ist, so berührt dies nicht die Wirksamkeit des öDA im Übrigen. Sollte ein eventueller Unwirksamkeitsgrund während der Laufzeit des öDA insbesondere durch Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen entfallen, so gilt die Gewährung des ausschließlichen Rechts als auf den Zeitpunkt des Wegfalls des Unwirksamkeitsgrundes erneut vorgenommen. Kommt auch dies nicht in Betracht, so wird die Stadt das in diesem öDA gewährte ausschließliche Recht durch erneute Handlungen bestätigen.

Anlagen:

- Anlage 1: Nahverkehrsplan der Stadt Hagen
- Anlage 2: Ergänzendes Dokument nebst Anlagen
 - Anlage 2.1: Von HST zu erbringendes Leistungsangebot
 - Anlage 2.2: Aufgaben der HST und qualitative Anforderungen
 - Anlage 2.3: Aktualisierung des Leistungsangebotes durch bereits erfolgte Umsetzung des Buskonzeptes „Hagen 2022+“
 - Anlage 2.4: Qualitätskriterien und ihre Messung für eine angemessene ÖPNV-Qualität nach dem ÖPNVG NRW
 - Anlage 2.5: Liniennetzplan der Stadt Hagen (Tag/Nacht)
- Anlage 3: Satzungen, Geschäftsordnungen, Verträge und Richtlinien des VRR
- Anlage 4: „Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“

Anlage 1

Nahverkehrsplan der Stadt Hagen

Der Nahverkehrsplan der Stadt Hagen ist unter folgendem Link abrufbar:

https://www.hagen.de/FIRSTspiritWeb/hagen/media/files/fb/fb_61/verkehrsplanung/oepnv/NVP_2020_f.pdf

Anlage 2

Ergänzendes Dokument nebst Anlagen

Das Ergänzende Dokument ist nebst den Anlagen

- Anlage 2.1: Von HST zu erbringendes Leistungsangebot
- Anlage 2.2: Aufgaben der HST und qualitative Anforderungen
- Anlage 2.3: Aktualisierung des Leistungsangebotes durch bereits erfolgte Umsetzung des Buskonzeptes „Hagen 2022+“
- Anlage 2.4: Qualitätskriterien und ihre Messung für eine angemessene ÖPNV-Qualität nach dem ÖPNVG NRW
- Anlage 2.5: Liniennetzplan der Stadt Hagen (Tag/Nacht)

unter folgendem Link abrufbar:

https://www.hagen.de/FIRSTspiritWeb/hagen/media/files/fb/fb_61/verkehrsplanung/oepnv/Anforderungen_an_die_Leistungserbringung.pdf

Anlage 3

Satzungen, Geschäftsordnungen, Verträge und Richtlinien des VRR

Die Unterlagen sind unter folgendem Link abrufbar:

[\(https://www.vrr.de/de/der-vrr/der-verbund/\)](https://www.vrr.de/de/der-vrr/der-verbund/)

Anlage 4

„Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“

Die Unterlagen sind unter folgendem Link abrufbar:

(<https://www.vrr.de/de/der-vrr/der-verbund/>)