



# HALLE ★ Die Stadt

Beschlussvorlage

Nummer III/2000/01160  
TOP:  
Datum: 28.11.2000  
Wiedervorlage . . .  
Aktz.  
Bezug-Nr:  
Abteilung/Am Stadtplanungsamt  
t t

Beratungsfolge	Termin	Status	Zustimmung	Veränderung	Ablehnung
Beigeordnetenkonferenz	19.12.2000	nichtöffentlich vorberatend	x		
Ausschuss f. Planungs- u. Umweltangelegenheiten (Planungsausschuss)	09.01.2001	öffentlich vorberatend	x		
Ausschuss für Finanzen und städtische Beteiligungsverwaltung	16.01.2001	öffentlich beschließen		x	
Hauptausschuss	14.02.2001	öffentlich beschließen		x	
Stadtrat	21.02.2001	öffentlich beschließen		x	
Stadtrat	21.03.2001	öffentlich beschließen			

**Betreff:**

Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des in der Anlage beigefügten Entwurfes, mit der HAVAG einen Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag abzuschließen.
2. Der Vertrag darf erst dann unterschrieben werden, wenn zuvor die Steuerrechtsfrage bezüglich der Nichtbelastung mit Mehrwertsteuer für die städtische Leistungserstellung und die zu leistenden Zahlungen gegenüber der HAVAG auf der Grundlage des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages mit dem zuständigen Finanzamt rechtsverbindlich geklärt ist.

**Beraten mit:**

Dezernat II

Ingrid Häußler  
Oberbürgermeisterin

### **Begleitblatt Dezernatsbeteiligung**

**Art der Vorlage:** Beschlussvorlage

**Gegenstand:** : Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag zwischen der Stadt Halle (Saale), der Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der Stadt Halle (Saale) und der Halleschen Verkehrs-AG

**Einreichendes Dezernat:** Planen und Bauen

### **Stellungnahme zur Endfassung der Vorlage**

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Dezernat/ Amt</b>	<b>Übergeben am</b>	<b>Rückgabe am</b>	<b>Rückgabe nicht fristgerecht</b>	<b>Zugestimmt ohne Änderungs- vorschläge</b>	<b>Änderung- vorschläge die berück- sichtigt wurden</b>	<b>Änder- ungsvor- schläge, die nicht berück- sichtigt wurden</b>
Dez. I						
Dez. II	30.11.2000				X	
Dez. III						
Dez. IV						
Dez V						
Dez VI						
Dez VII						
Sonstige zu betei- ligente Stellen:						

Erläuterungen zu den Spalten 6 und 7:

Sowohl die Stellungnahme des zur Stellungnahme aufgeforderten Dezernates oder Amtes als auch die darauffolgende Stellungnahme des einreichenden Dezernates ist der Endfassung der Vorlage beizulegen.

**Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertr  
ag**  
zwischen der  
**Stadt Halle (Saale),**  
der  
**Verwaltungsgesellschaft für die  
Versorgungs- und Verkehrsbetriebe  
der Stadt Halle (Saale)**  
und der  
**Halleschen Verkehrs-AG**

Stand: 23.01.2001

## INHALT

<b>BEGRÜNDUNG .....</b>	<b>5</b>
<b>VERTRAGSENTWURF.....</b>	<b>8</b>
Präambel.....	8
§ 1.....Vertragsgegenstand	9
§ 2..... Infrastruktur	9
§ 3..... Betriebskostenfinanzierung	10
§ 4..... Rationalisierungskonzept	11
§ 5..... Zahlungsweise	11
§ 6..... Grundsätze der Finanzierung	12
§ 7..... Nahverkehrs- und Finanzierungsplanung	13
§ 8..... Datenschutz	13
§ 9..... Salvatorische Klausel	14
§ 10..... Vertragsänderungen und Kündigung	14
§ 11 Schlussformel.....	15
Anlage 1 zum Verkehrsbedienungsvertrag.....	17
Anlage 2 zum Verkehrsbedienungsvertrag.....	22
Anlage 3 zum Verkehrsbedienungsvertrag.....	24
Anlage 4 zum Verkehrsbedienungsvertrag.....	25

## BEGRÜNDUNG

- Der zukünftige **Wettbewerb** im straßengebundenen ÖPNV führt zu einer neuen Situation für die kommunalen Verkehrsunternehmen in Deutschland. Der Verlustausgleich über von der öffentlichen Hand zu leistende Erträge wird künftig in der gegenwärtigen Form nicht mehr möglich sein. Die Mittel werden im Wettbewerb vergeben. Für die kommunalen Unternehmen bedeutet dies, dass sie innerhalb einer mehrjährigen Übergangsfrist wettbewerbsfähig gemacht werden müssen. Die Vorarbeiten dazu sind heute schon aufzunehmen.
- Die Stadt Halle (Saale) hat sich entschlossen, künftig über einen **Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag** die Leistungserstellung und die zu leistenden Zahlungen gegenüber der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG) zu regeln.
- Bei der Erstellung des Vertragsentwurfes wurde zwischen den Beteiligten ausführlich die Vereinbarkeit des Vertragsentwurfes mit dem **EU-Recht** erörtert. Kernpunkt der gesamten Rechtsproblematik und zugleich Auslöser für die notwendigen Umstellungen bei fast allen kommunalen Unternehmen ist das im EU-Recht verankerte Verbot von Wettbewerbseinschränkungen jeder Art. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass hierunter auch die städtischen Zuschüsse an die HAVAG fallen, in dem diese als Beihilfen für gemeinwirtschaftliche Leistungen anzusehen sind und nicht etwa - wie bisher angenommen - als eigenwirtschaftliche Einnahmen im handelsrechtlichen Sinne. Das aber bedeutet, dass die Stadt Halle (als zuständiger Aufgabenträger für den ÖPNV) künftig die von ihr gewünschten Nahverkehrsleistungen ausschreiben muss, sofern diese nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Die städtischen Zuschüsse gehen dann an den preisgünstigsten Anbieter und nicht mehr automatisch an die HAVAG. Schon wegen dieser neuen, in Deutschland noch kaum erprobten Situation ist die diesbezügliche Rechtslage komplex. Sehr wesentliche Sachverhalte werden von verschiedenen Autoren, Gerichten und Beteiligten zur Zeit noch gegensätzlich ausgelegt. Eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zur Frage der Eigenwirtschaftlichkeit von Einnahmen im handelsrechtlichen Sinne steht noch aus.  
Der Ausgleich der Mindereinnahmen der HAVAG der auf Grundlage des Halle-Passes (A) (vgl. Stadtratsbeschluss 93/I-37/789) erfolgt, wird durch diesen Vertrag nicht berührt.  
Im Juli 2000 hat die zuständige EU-Kommission den Entwurf der neuen Verordnung zum Wettbewerb im ÖPNV vorgelegt. Er sieht eine dreijährige Übergangszeit vor. Danach muss im Regelfall sowohl der Vergabe einer Konzession als auch der Vergabe öffentlicher Mittel im ÖPNV eine Ausschreibung vorangehen.  
Der Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag soll den Übergang auf die neue rechtliche und wirtschaftliche Situation erleichtern. Er enthält nicht mehr (juristische) Risiken als die Beibehaltung des jetzigen Finanzierungssystems der HAVAG, hat aber dabei den Vorteil, dass künftigen Entwicklungen besser entsprochen wird. So ist beispielsweise die beabsichtigte rechnerische Trennung von Infrastruktur und Betrieb und die einzuführende Linienerfolgsrechnung eine wesentliche Wettbewerbsvoraussetzung bei der HAVAG.
- Wiederholt wurde in der Vorbereitung des Vertrages auch die Frage einer möglichen Umsatzsteuerpflichtigkeit der Zahlungen der Stadt an die HAVAG diskutiert. Der Vertragsentwurf enthält keine umsatzsteuerrelevanten Leistungsbeziehungen. Eine abschließende Klärung dieser Frage ist jedoch erst mit der zuständigen Oberfinanzdirektion zu erreichen. Der Vertrag steht insofern unter Vorbehalt.
- Der Vertrag regelt, dass die HAVAG für die nachgewiesenen Kosten der Instandhaltung der **Infrastruktur** eine Finanzierung erhält. Die HAVAG verpflichtet sich zugleich, rechnerisch zwischen Infrastruktur und Betrieb zu trennen und den diskriminierungsfreien Zugang Dritter zum

Netz zu gewährleisten. Damit wird einer Forderung des EU-Rechtes entsprochen.

- Das **Rationalisierungskonzept** bzw. Sanierungskonzept der HAVAG, mit dem die Wettbewerbsfähigkeit erreicht werden soll, ist dieser Begründung angefügt. Ein Sanierungskonzept ist grundsätzliche Vorbedingung dafür, dass der HAVAG ausnahmsweise während einer Übergangszeit noch Beihilfen gezahlt werden können. Zugleich wird einem Auftrag des Stadtrates der Stadt Halle (Saale) entsprochen, in dem dieser im April 1999 forderte, noch 1999 "in Abstimmung mit der HAVAG ein konkretes Konzept zur Rationalisierung vorzulegen mit dem Ziel, die bisher prognostizierten Zuwendungen der Stadt möglichst zu reduzieren".
- Insofern erfüllt der vorliegende Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrag zwei wesentliche Aufgaben: Er ist ein Beitrag zur Kosteneinsparung, indem er das vom Stadtrat geforderte Rationalisierungskonzept mit dem Leistungsprinzip verbindet. Leistungsprinzip bedeutet, dass die im Nahverkehrsplan definierte Qualität der Nahverkehrsleistungen nicht abgebaut, sondern transparent und messbar gemacht wird. Er stellt ebenso eine rechtliche Absicherung des gesamten Finanzierungssystems der HAVAG dar im Sinne einer Übergangsregelung.

Durch die HAVAG wurden die folgenden Maßnahmen für das Rationalisierungskonzept konzipiert. Sie sind Berechnungsgrundlage für die Betriebskostenhilfe und werden im folgenden nachrichtlich dargestellt:

Durch die HAVAG sind in den Jahren 2001 bis 2005 die nachfolgend aufgeführten Wirtschaftskennziffern zu erreichen oder im Sinne der Wirtschaftlichkeit zu übertreffen:

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Einnahmen</b>	77.900	77.600	78.100	79.200	80.500	83.300
<i>Personalkosten</i>	79.100	78.700	78.500	78.200	77.900	77.700
<i>Übrige Kosten</i>	76.400	73.100	72.200	71.400	70.300	70.900
<b>Kosten gesamt</b>	155.500	151.800	150.700	149.600	148.200	148.600
<b>Betriebskostenhilfe insgesamt</b>	<b>77.600</b>	<b>74.200</b>	<b>72.600</b>	<b>70.400</b>	<b>67.700</b>	<b>65.300</b>

Wirtschaftskennziffern der HAVAG für die Jahre 2000 bis 2005 (alle Angaben in TDM)

Diesen Wirtschaftskennziffern liegen folgende Voraussetzungen zugrunde:

1. Die Personalkosten pro Arbeitnehmer steigen um nicht mehr als 1,5 % pro Jahr. Dazu ist gegebenenfalls der Austritt aus dem Arbeitgeberverband zu vollziehen.
2. Der Personalbestand bei der HAVAG sinkt jährlich um 2 %. Um dies zu realisieren, bedarf es einer Angebotsanpassung zum Abbau von Fahrdienstkapazitäten. Sie führt im Ergebnis zu einem um 4 Millionen DM geringeren Jahresaufwand. Zudem müssen durch Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV Fahrzeuge eingespart werden. Die Fahrzeugeinsparung und die daraus folgende Einsparung an Werkstattkapazitäten führen zu einem um 2 Millionen DM geringeren Jahresaufwand.
3. Es gibt keine signifikanten Einnahmeverluste.
4. Der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege an allen Wegen in der Stadt Halle steigt um drei Prozentpunkte gegenüber dem Stand von 1998.
5. Die Einwohnerzahl der Stadt Halle auf dem 1999 bestehenden Stadtgebiet sinkt bis zum Jahr 2005 auf nicht weniger als 232.000 Personen.
6. Die Fahrpreise werden ab 2001 jährlich um durchschnittlich 3 % angehoben.

7. Die HAVAG gründet eine Fahrdiensttochter und realisiert notwendige Neueinstellungen nur noch bei dieser zum Tarif privater Verkehrsunternehmen.
8. Die HAVAG gründet eine Werkstattochter und realisiert mit dieser durch Ausweitung der Geschäftsfelder zusätzliche Einnahmen.  
Der Nahverkehrsplan ist bezüglich der Qualitätsstandards gegebenenfalls anzupassen.

Gegenüber den Planungen des Investitions- und Finanzierungsplanes der Stadt Halle für das Jahr 2000 (Stadtratsbeschuß vom 28.04.99: 80.700 TDM) sinkt der Umfang der jährlich für die HAVAG notwendigen Betriebskostenbeihilfe bis zum Jahr 2005 somit um 15,4 Millionen DM. Die im Zeitraum 2000 - 2005 insgesamt für den Stadthaushalt anfallende Ersparnis beträgt 55,8 Mio. DM, bezogen auf den im Investitions- und Finanzierungsplan für das Jahr 2000 ausgewiesenen Zuschusswert.

Die HAVAG soll verpflichtet werden, dieses Rationalisierungskonzept kurzfristig zu überprüfen und ggf. ergänzen zu lassen durch ein von der Stadt zu be-  
nennenden Wirtschaftsprüfer.

## **VERTRAGSENTWURF**

Der Entwurf dient der inhaltlichen Diskussion. Die juristisch exakten Formulierungen sind ggf. noch zu finden.  
Die Fußnoten dienen der Erläuterung bzw. sollen offene Fragen aufzeigen.  
Sie sollen nicht im endgültigen Vertragstext enthalten sein.

# **Vertrag**

**zwischen der  
Stadt Halle (Saale),**

**der Halleschen Verkehrs-AG**

**und der Verwaltungsgesellschaft für die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe  
der Stadt Halle (Saale) mbH (VVV)**

**über die finanzielle Absicherung der Bedienung des Stadtgebietes Halle  
mit Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs**

## **Präambel**

Die Stadt Halle (Saale) ist im Rahmen der Daseinsvorsorge für ihre Einwohner gewillt, den Mobilitätsbedarf der Bevölkerung in Einklang zu bringen mit den Erfordernissen, die der Umweltschutz, begrenzte Ressourcen und Flächenknappheit an den Nahverkehr richten. Daher sieht sie sich in einer besonderen Verantwortung für die Finanzierung des ÖPNV. Die Stadt Halle (Saale) ist bestrebt, allgemein eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Insbesondere beabsichtigt sie, die Grundmobilität derjenigen Bürger zu sichern, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen.

Die Stadt Halle (Saale) unterstützt die HAVAG insbesondere bei der Umsetzung des Rationalisierungskonzeptes, speziell bei

- der Umsetzung der Personalkostenpläne,
- den Beschleunigungsmaßnahmen,
- der Steigerung der Einnahmen.

Die HAVAG unterstützt das Bestreben der Stadt Halle (Saale) nach einer geordneten Stadtentwicklung. Insbesondere berücksichtigt sie bei ihrer Tätigkeit das "Verkehrspolitische Leitbild der Stadt Halle (Saale)" und die in der Bauleitplanung und im Nahverkehrsplan festgelegten Ziele und Grundsätze. Die HAVAG wird durch Optimierung ihrer Leistung, Anpassung ihres Angebotes an die Nachfrage und Steigerung ihrer Produktivität den Nutzen ihrer Kunden erhöhen und die Kosten des ÖPNV reduzieren. Sanktionen unterbleiben in den Fällen, wo die HAVAG keine Beeinflussungsmöglichkeit hat.

Die Stadt Halle (Saale) und die HAVAG unterstützen die auf die Koordinierung des ÖPNV-Angebotes und Einführung eines Verbundtarifes gerichteten Bestrebungen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes MDV. An den hierzu separat abzuschließenden Vertragswerken werden sie sich beteiligen.

Mit dem Ziel

- die ausreichende Verkehrsbedienung der Stadt Halle (Saale) mit Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs dauerhaft zu gewährleisten,
- die Umsetzung der diesbezüglichen Festlegungen des Nahverkehrsplanes der Stadt Halle (Saale) zu fördern,
- den Einsatz der öffentlichen Mittel für diesen Zweck jetzt und zukünftig so effektiv wie möglich zu gestalten,
- die für den ÖPNV benötigte Infrastruktur bereitzustellen,
- der HAVAG einen klaren Entwicklungsrahmen für die Vorbereitung auf den künftigen Wettbewerb im ÖPNV zu setzen,



- diesen Wettbewerb für das Stadtgebiet von Halle (Saale) zu realisieren und
  - die Leistungsorientierung der HAVAG zu erreichen
- haben die Stadt Halle (Saale), die HAVAG und die VVV folgenden Vertrag geschlossen:

## **§ 1 Vertragsgegenstand**

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die finanzielle Absicherung der HAVAG bei der Leistungserbringung im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs gemäß den in der Anlage 1 dieses Vertrages normierten Leistungsstandards. Die Anlage 1 ist Vertragsbestandteil. Die finanzielle Absicherung dient nur dem Verlustausgleich. Sie darf nicht zu Gewinnen bei der HAVAG führen.
- (2) Die finanzielle Absicherung der HAVAG erfolgt im Wege der Einlage durch die Stadt Halle (Saale) und die VVV. Die von der VVV zu erbringenden Beträge werden jährlich im voraus festgelegt. Sie dürfen nicht die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der VVV übersteigen oder die Unternehmenssubstanz antasten.
- (3) Die Stadt Halle (Saale) und die VVV legen die Zuschüsse zweckgebunden ein. Sie dienen der Erhaltung und dem Ausbau der von der HAVAG unterhaltenen Infrastruktur, der Betriebskostenfinanzierung und der Verwirklichung eines Rationalisierungskonzeptes.

## **§ 2 Infrastruktur**

- (1) Die Stadt Halle (Saale) finanziert ab Vertragsbeginn die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur bis zu einer Höhe von jährlich DM 59.200.000. Die Kosten sind jährlich nachzuweisen.
- (2) Im Einzelnen werden Kosten für folgende Aufgaben finanziert:
  1. Instandhaltung des Gleisnetzes und der Stromversorgung der Straßenbahn sowie stationärer Komponenten des rechnergestützten Betriebsleitsystems
  2. Instandhaltung und Bedarfsanpassung des Fahrzeugparks für den Straßenbahn- und Busverkehr und der zugehörigen stationären Einrichtungen
  3. Instandhaltung eigener ÖPNV-Haltestellenanlagen inklusive Park-and-Ride und Bike-and-Ride
  4. Instandhaltung der Betriebswerkstätten Rosengarten und Freimfelder Straße
- (3) Die HAVAG gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang Dritter zum Netz. Sie sorgt für eine rechnerische Trennung der Infrastrukturkosten von den übrigen Geschäftsbereichen. Quersubventionierungen sind nicht zulässig. Die rechnerische Trennung und die Zuordnung der Komponenten zur Infrastruktur werden durch ein von der Stadt Halle (Saale) zu benennendes

Wirtschaftsprüfungsunternehmen auf Kosten der HAVAG jährlich überprüft.

### § 3 Betriebskostenfinanzierung

- (1) Die HAVAG erhält, beginnend im Jahr 2000, einen jährlichen Betriebskostenzuschuss in Höhe von 0,0154 DM<sup>1</sup> für jeden nachgewiesenen Personenkilometer in ihren Verkehrsmitteln. Veränderungen der Einwohnerdichte der Stadt Halle (Saale) und der daraus folgende veränderte Aufwand werden durch eine Veränderung dieses Zuschusssatzes entsprechend Anlage 3 ausgeglichen. Sofern die in Anlage 1 dargelegten Qualitätsstandards durch die Vertragspartner nicht eingehalten werden, treten die in Anlage 1 differenziert benannten Sanktionen<sup>2</sup> in Kraft. Beziehen sich diese Sanktionen auf einen Prozentsatz der nach diesem Absatz auszureichenden Mittel, sind diese Prozentsätze bis zur Sanktionsobergrenze von 100 % additiv zu verstehen.
- (2) Die Betriebskostenfinanzierung ist von der Einhaltung folgender Auflagen abhängig:
  1. Die HAVAG hat den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr in der Stadt Halle (Saale) entsprechend den Festlegungen der Anlage 1 durchzuführen und dabei insbesondere
    - a) die Qualitätsstandards der Anlage 1 zu verwirklichen sowie diesbezügliche Überprüfungen zu ermöglichen bzw. zu den definierten Zeitpunkten selbst durchzuführen und nachzuweisen,
    - b) den Fahrplan an den Umsteigepunkten der Stadt Halle auf Umsteigebeziehungen auszurichten sowie
    - c) ihr Liniennetz (Bus/Straßenbahn) auf eigene Kosten durch ein von der Stadt Halle (Saale) zu benennendes, qualifiziertes Verkehrsplanungsbüro mit dem Ziel der Optimierung überprüfen zu lassen.
  2. Die HAVAG betreibt die Linienverkehre auf der Basis eigener personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen nach § 13 des PBefG im eigenen Namen, mit eigenem Risiko und auf eigene Rechnung.
  3. Die HAVAG hat im Straßenpersonennahverkehr den vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) in Kraft gesetzten Tarif einschließlich seiner Beförderungsbestimmungen anzuwenden. Dies gilt, solange der MDV oder eine gleichrangige Nachfolgeeinrichtung existiert. Die HAVAG hat zur Einführung des MDV-Tarifes die entsprechenden Anträge an die Behörden zu stellen.
- (3) Die HAVAG meldet der Stadt Halle (Saale) jeweils zum 30. Januar das Ergebnis
  - der beförderten Personen, getrennt für Straßenbahn und Bus
  - der Personenkilometer, getrennt für Straßenbahn und Bus

---

<sup>1</sup> Leistungsabhängiger Betriebskostenzuschuss 6,1 Mio DM, diese geteilt durch die 396,1 Mio Personenkilometer (1998).

<sup>2</sup> Die Nichteinhaltung der Qualitätsstandards wird mit Sanktionen bestraft (Malus-System), um zu verhindern, dass Wirtschaftlichkeit auf Kosten der langfristigen Brauchbarkeit des ÖPNV-Systems erreicht wird. Auf ein zusätzliches Bonus-System bezüglich der Qualitätsstandards wurde verzichtet, weil bessere Qualität ausschließlich kundenorientiert erreicht werden soll, und nicht ausgleichszahlungsorientiert. Mehr Kunden bringen dann auch mehr Einnahmen.

für das vorangehende Kalenderjahr.

- (4) Die beförderten Personen und die Personenkilometer sind nach dem in Anlage 2 dargelegten Verfahren für jedes Kalenderjahr durch die HAVAG zu ermitteln.
- (5) Die Stadt Halle (Saale) erklärt, den Nahverkehrsplan gegebenenfalls anzupassen in Abhängigkeit von den tatsächlichen Entwicklungen der Einnahmen und Fahrgäste auf den einzelnen, von der HAVAG betriebenen Linien. Die HAVAG verpflichtet sich, eine entsprechende linienbezogene Darstellung zu erbringen.

#### **§ 4 Rationalisierungskonzept**

- (1) Der HAVAG wird erstmalig im Jahr 2001 im Rahmen der Gesamtbetriebskostenbeihilfen von 74,2 Millionen DM zur Umsetzung eines Rationalisierungskonzeptes ein Zuschuss von  
8,9 Millionen DM  
gewährt.
- (2) Dieser Zuschuss verringert sich in den folgenden Jahren. Es werden folgende Zuschusssummen gewährt:

Jahr	maximale Gesamtzuschüsse	Zuschuss
2001	74,2 Millionen DM	8,9 Millionen DM
2002	72,6 Millionen DM	7,3 Millionen DM
2003	70,2 Millionen DM	4,9 Millionen DM
2004	67,7 Millionen DM	2,4 Millionen DM
2005	65,3 Millionen DM	0,0 Millionen DM

- (3) Im Rahmen der Umsetzung des Rationalisierungskonzeptes hat die HAVAG alle Anstrengungen zu unternehmen, um unverzüglich die Wettbewerbsfähigkeit entsprechend der Rahmenbedingungen des Gemeinschaftsrechtes zu erreichen.
- (4) Die HAVAG verpflichtet sich, ihr Rationalisierungskonzept auf eigene Kosten unverzüglich durch ein von der Stadt Halle (Saale) zu benennendes Wirtschaftsprüfungsunternehmen zu überprüfen und gegebenenfalls ergänzen zu lassen.

#### **§ 5 Zahlungsweise**

- (1) Die Stadt Halle (Saale) legt die Beträge nach §§ 2, 3 und 4, soweit diese nicht von der VVV aufgebracht werden, als Gesellschafterin in die VVV ein mit der Maßgabe, diese an die HAVAG weiterzuleiten. Die VVV legt die Beträge nach §§ 2, 3 und 4 als Aktionärin in die HAVAG ein.
- (2) Die VVV überweist jeweils zum 20. Tag jedes Monats den nach § 2 notwendigen Aufwendersatz des Vormonats für die Instandhaltung der Infrastruktur. Bis spätestens zwei Wochen vor diesem Zeitpunkt hat die HAVAG eine prüffähige Rechnung über diesen zu stellen.

- (3) Der vereinbarte Jahreszuschuss entsprechend dem Rationalisierungskonzept wird jeweils zu einem Zwölftel am Anfang jedes Monats überwiesen.
- (4) Die VVV überweist jeweils zum 20. Tag jedes Monats den nach § 3 zu zahlenden Betriebskostenzuschuss zu jeweils einem Zwölftel. Mit der Aprilzahlung werden die Differenzen zwischen den Vorjahreszahlungen und dem sich nach den Kennziffern des § 3 Abs. 4 und Abs. 5 und den Regelungen des § 3 Abs. 1 ergebenden Ergebnis festgestellt und innerhalb einer jeweils zu vereinbarenden Zahl von Monaten ausgeglichen.
- (5) Die HAVAG stellt der Stadt Halle (Saale) die zur Abrechnung der Leistungen nach diesem Vertrag notwendigen Unterlagen zur Verfügung, soweit sie den laufenden Aufzeichnungen und dem bei der HAVAG üblichen Rechenwerk zu entnehmen sind. Die Stadt Halle (Saale) behält sich die Wahrnehmung ihrer Prüfrechte gemäß den §§ 53 und 54 des Haushaltsgrundsätzegesetzes ausdrücklich vor. Die Stadt Halle (Saale) kann in diesem Zusammenhang das Rechnungsprüfungsamt oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragen.

## **§ 6 Grundsätze der Finanzierung**

- (1) Die Stadt Halle (Saale) achtet bei der Flächennutzungs- und Verkehrsplanung, bei Konzeptionen zur Ordnung des Verkehrs, bei Bauleitplänen und ähnlichen städtischen Grundsatzdokumenten auf eine angemessene Berücksichtigung der Erfordernisse und Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs.
- (2) Seitens der Stadt Halle (Saale) gebührt dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bei der Entlastung des Straßenverkehrs in der Stadt Halle (Saale) der Vorrang gemäß den Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle (Saale).
- (3) Die Stadt Halle (Saale) und die HAVAG sorgen im städtischen Netz des öffentlichem Personennahverkehrs dafür, dass dem Schienenverkehr (SPNV und Straßenbahn) gegenüber dem Omnibusverkehr der Vorzug, soweit wirtschaftlich sinnvoll, eingeräumt werden soll. Parallele Linienführungen von Omnibus- und Schienenverkehren vergleichbarer Erschließungsqualität und Verkehrsaufgabe sind zu vermeiden. Geeignete Umsteigepunkte zur Bündelung des Personenverkehrs auf die Schiene sind innerhalb der Stadt Halle (Saale) auszubauen.
- (4) Soweit durch die HAVAG zum Erbringen der Verkehrsleistung Subunternehmer eingesetzt werden, wird die Stadt Halle (Saale) darüber unverzüglich informiert.
- (5) Mehrkosten, die im Fahrbetrieb der HAVAG durch ausschließlich städtebauliche Maßnahmen verursacht werden, sind nach Darlegung des Kostenumfanges und der Feststellung der fehlenden Refinanzierungsmöglichkeit der HAVAG durch die Stadt Halle (Saale) zu ersetzen.

- (6) Die Stadt Halle (Saale), die VVV und die HAVAG sind bereit, sich bei der Durchführung des Straßenpersonennahverkehrs in der Stadt Halle (Saale) gegenseitig zu fördern. Sie werden sich bei der Durchführung des Straßenpersonennahverkehrs in der Stadt Halle (Saale) nach besten Kräften gegenseitig unterstützen, einander in diesem Sinne rechtzeitig unterrichten sowie gegebenenfalls gemeinsam beraten.
- (7) Verkehrsrechtliche Genehmigungsanträge der HAVAG für neue Linien oder Linienführungen auf dem Gebiet der Stadt Halle (Saale), soweit sie nicht ganz oder teilweise durch die Aussagen des bestätigten Nahverkehrsplanes der Stadt Halle (Saale) in seiner jeweils gültigen Fassung gedeckt sind, bedürfen der Abstimmung mit der Stadt Halle (Saale). Die im Vertragswerk des MDV dazu getroffenen Regelungen sind einzuhalten.

## **§ 7 Nahverkehrs- und Finanzierungsplanung**

- (1) Die Stadt Halle (Saale) bestimmt im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung im vom Stadtrat beschlossenen Nahverkehrsplan
1. die Grundsätze der Mindestbedienung auf den Achsen im Stadtgebiet der Stadt Halle (Saale)
  2. die Grundsätze zu Haltestellen und zu Umsteigepunkten zwischen den Verkehrslinien
  3. die Grundsätze zu P+R und B+R-Anlagen
  4. Qualitätsstandards für die Verkehrsanlagen und die Fahrzeuge
  5. Qualitätsstandards für die Verkehrsbedienung
  6. den Mindestumfang der Verkehrsleistung
  7. bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes ist die Anlage 1 dieses Vertrages zu berücksichtigen.
- (2) Die Stadt Halle (Saale) und die HAVAG stimmen in jährlichen Plänen Beschleunigungsmaßnahmen zum Straßenpersonennahverkehr und die Einordnung von Infrastrukturmaßnahmen einschließlich ihrer Darstellung im Investitions- und Finanzierungsplan für die Folgejahre ab.

## **§ 8 Datenschutz**

- (1) Die Vertragsparteien sichern sich gegenseitig zu, dass sie die ihnen aus dieser Vertragsbeziehung bekannt gewordenen Daten und Informationen nur vertragsgemäß verwenden und die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt in der jeweilig gültigen Fassung beachten.
- (2) Anderweitige Verwendung von Daten und Informationen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der anderen Vertragsparteien.

## **§ 9 Salvatorische Klausel**

- (1) Falls einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein sollten oder dieser Vertrag Lücken enthalten sollte, wird dadurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmungen gilt diejenige wirksame Bestimmung als vereinbart, welche dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten am ehesten entspricht. Im Falle von Lücken gilt diejenige Bestimmung als vereinbart, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieses Vertrages vernünftigerweise vereinbart worden wäre, hätte man die Lücke erkannt.

## **§ 10 Vertragsänderungen und Kündigung**

- (1) Ändern sich wesentliche Rahmenbedingungen für diesen Vertrag, so ist zunächst zu versuchen, im Wege der Vertragsänderung eine den geänderten Bedingungen angepasste Regelung zu finden. Ist dies nicht möglich, wird über den Vertrag neu verhandelt.
- (2) Als wesentliche Rahmenbedingungen nach Absatz 1 gelten alle Regelungen, die für die wirtschaftliche und kundenfreundliche Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet Halle (Saale) grundlegend sind. Insbesondere zählen dazu , in der jeweils geltenden Fassung, das Personenbeförderungsgesetz, das ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt, der Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) sowie die durch das Gemeinschaftsrecht gesetzten Rahmenbedingungen des ÖPNV einschließlich der Infrastrukturdefinition des Gemeinschaftsrechtes. Als wesentliche Rahmenbedingung gilt auch der etwaige Beitritt weiterer Verkehrsunternehmen - nach Maßgabe der Entscheidung des Stadtrates - zu diesem Vertrag.
- (3) Die Vertragspartner vereinbaren die Neufassung der Sanktionsmöglichkeiten nach Anlage 1 zu diesem Vertrag, wenn sich eine Regelung als unpraktikabel oder nicht zum Ziel führend erweist. Der Ausgleich von infolge der Anwendung des MDV-Tarifes entstehenden Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlusten wird durch gesonderte Vereinbarung geregelt. Für die Finanzierung verbundbedingter Investitionen wird eine gesonderte Vereinbarung geschlossen.
- (4) Nebenabreden und Änderungen des Vertrages bedürfen der Schriftform.
- (5) Der Vertrag gilt bis zum 31.12.2005 und verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn er nicht zuvor gekündigt wird. Die Kündigungsfrist beträgt sechs Monate.
- (6) Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes kann dieser Vertrag ohne Einhaltung einer Frist gekündigt werden. Die Kündigung bedarf der Schriftform unter Angabe des wichtigen Grundes.

**§ 11 Schlussformel**

- (1) Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag ist Halle (Saale).
- (2) Der Vertrag tritt zum .03.2001 in Kraft.
- (3) Jeder Partner erhält den Vertrag in zweifacher Ausfertigung.

Für die  
Stadt Halle/Saale Hallesche Verkehrs AG

Für die

Für die  
VVV

Halle, den

Halle, den

Halle, den

Häußler  
Oberbürgermeisterin

Girard  
Vorstand

Pietsch  
Vorstand

Hennig  
Geschäftsführer

**Verzeichnis der Anlagen zum Verkehrsbedienungsvertrag**

- Anlage 1** Qualitätsstandards zur Gewährleistung einer hochwertigen ÖPNV-Bedienung in der Stadt Halle
- Anlage 2** Verfahren zur Ermittlung der jährlichen Personenkilometer der HAVAG
- Anlage 3** Veränderung der Zuschusssätze entsprechend der Einwohnerdichte
- Anlage 4** Differenzierung der Erschließungsqualität nach Stadtgebieten (Karte)





## **Anlage 1 zum Verkehrsbedienungsvertrag**

### **Qualitätsstandards zur Gewährleistung einer hochwertigen ÖPNV-Bedienung in der Stadt Halle (Saale)<sup>3</sup>**

*(Hinweis: Kursiver Text soll in den Nahverkehrsplan integriert werden)*

#### **1. Gleichzeitigkeit der Gültigkeit**

Die nachfolgend aufgeführten Qualitätsstandards gelten räumlich, zeitlich und sachlich gleichzeitig für das gesamte Angebot. So gilt beispielsweise die Gewährleistung der maximalen Luftlinienentfernung nach Punkt 2 nur als erfüllt, wenn die betrachteten Haltestellen gleichzeitig eine Bedienungsqualität nach den Punkten 4 und 5 aufweisen.

#### **2. Erschließungsqualität und Erreichbarkeit der Haltestellen**

Die Luftlinienentfernung zur nächsten bedienten Haltestelle soll für mindestens 95 % des in Anlage 4 zu diesem Vertrag dargestellten bebauten Gebietes nicht mehr als

- 300 m im Stadtzentrum
- 500 m in den zentrumsnahen verdichteten Wohngebieten sowie in den Großwohnsiedlungen
- 800 m in den schwach verdichteten Außenbereichen, in den Ortsteilen sowie in monofunktionalen Gewerbe- und Industriegebieten

betragen. Der Ende 1999 in der Erschließung erreichte Standard soll nach Möglichkeit nicht unterschritten werden.

**Nachweis:** Bei jedem großen Fahrplanwechsel durch die HAVAG

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Kürzung der Zuschüsse nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages um 25 % für die Zeitdauer der Unterschreitung, sofern die Luftlinienentfernungen nur für 80 % des Gebietes gewährleistet werden. Keine Zuschüsse für die Dauer der Unterschreitung, wenn dieser Wert bei unter 80 % liegt.

#### **3. Beförderungsqualität**

Wenn das Platzangebot nach einem bestimmten Verkehrsaufkommen bemessen wird, so ist sicherzustellen,

- dass der Besetzungsgrad (Auslastung der Sitz- und Stehplätze) der Fahrzeuge in der Spitzenstunde in Lastrichtung am maßgebenden Querschnitt 65 % nicht übersteigt
- dass der Besetzungsgrad der Fahrzeuge in der Normalverkehrszeit in Lastrichtung am maßgebenden Querschnitt 50 % nicht übersteigt
- dass im Spätverkehr in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Als maßgebender Querschnitt gilt der regelmäßig am stärksten belastete Querschnitt.

**Nachweis:** Stichprobenartige Erhebungen (Teilstichprobe in jedem Quartal) nach einem Stichprobenplan durch Dritte (max. Stichprobenfehler 10 %).

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Keine direkten Sanktionen. Gespräche über Leistungsverbesserungen bei wiederholter Überschreitung des Besetzungsgrades zwischen Stadt Halle (Saale) und Verkehrsunternehmen.

#### **4. Bedienungsqualität im Straßenbahnnetz**

- Bedienungshäufigkeit auf den wichtigsten Ästen (außer Seebener Straße - Burgstraße) mindestens 6 Fahrten pro Stunde und Richtung an Werktagen und mindestens 4 Fahrten pro Stunde und Richtung an Wochenenden (jeweils im Tagesverkehr)
- Beibehaltung des leicht merkbaren 10-Minuten-Grundtaktes an Werktagen

---

<sup>3</sup> Die Qualitätsstandards sollen im Nahverkehrsplan verankert werden. Für die HAVAG ist insbesondere wichtig, nicht von unbeeinflussbaren Randbedingungen wirtschaftliche Nachteile zu haben.

- *Stündliche Bedienung ausgewählter Relationen im Nachtverkehr zu Sonnabend und zu Sonntag*

**Nachweis:** Bei jedem großen Fahrplanwechsel durch die HAVAG

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Kürzung der Zuschüsse nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages um 25 % für die Zeitdauer der Unterschreitung, wenn die Bedienungshäufigkeit auf mehr als 3 Ästen bis maximal 5 Ästen (definiert als Strecke zwischen 2 Verzweigungen des Straßenbahn- bzw. Busnetzes) unter einen der geforderten Werte sinkt.

Wird die Bedienungshäufigkeit darüber hinaus unterschritten, so werden für die Zeitdauer der Unterschreitung keine Zuschüsse nach § 3 (1) ausgereicht.

#### **5. Bedienungsqualität im Stadtbusnetz**

- *Bedienungshäufigkeit in Abhängigkeit des Fahrgastaufkommens, jedoch an Werktagen auf den Ästen mindestens 2 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit und 1 Fahrt pro Stunde in der Nebenverkehrszeit (gilt nicht für Linien, bei denen alle Fahrten nur an Schultagen stattfinden)*
- *Bedienungshäufigkeit auf Ästen mit Haupterschließungsfunktion innerhalb dicht bebauter Wohngebiete (Halle-Neustadt, Heide-Nord, vergl. Anlage 4 des Verkehrsbedienungsvertrages) analog derjenigen im Straßenbahnnetz (einschließlich Spätverkehr)*
- *In den Nächten zu Montag - Freitag durchgehende Bedienung ausgewählter Relationen*

**Nachweis:** Bei jedem großen Fahrplanwechsel durch die HAVAG

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Kürzung der Zuschüsse nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages um 25 % für die Zeitdauer der Unterschreitung, wenn die Bedienungshäufigkeit auf mehr als 3 Ästen bis maximal 5 Ästen (definiert als Strecke zwischen 2 Verzweigungen des Straßenbahn- bzw. Busnetzes) unter einen der geforderten Werte sinkt.

Wird die Bedienungshäufigkeit darüber hinaus unterschritten, so werden für die Zeitdauer der Unterschreitung keine Zuschüsse nach § 3 (1) ausgereicht.<sup>4</sup>

#### **6. Verbindungsqualität**

- *Im Tagesverkehr unter Einschluss des S-Bahn-Angebotes Gewährleistung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und des Hauptbahnhofes von allen Teilen des Stadtgebietes in höchstens 30, wenn aus dem Zubringerbus umgestiegen werden muss in höchstens 45 Minuten Beförderungszeit<sup>5</sup>.*
- *Gewährleistung der direkten (umsteigefreien) Erreichbarkeit des Stadtzentrums von mindestens 95 % der Haltestellen des Straßenbahnnetzes im Stadtgebiet<sup>6</sup>. Das Stadtzentrum gilt als direkt erreichbar, wenn zu mindestens zwei Haltestellen innerhalb oder auf dem Altstadtring eine Direktverbindung besteht.*
- *Gewährleistung der direkten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes (bzw. Riebeckplatzes) von mindestens 70 % der Haltestellen im Straßenbahnnetz<sup>7</sup>.*
- *Gewährleistung einer optimalen räumlichen Verknüpfung der einzelnen Linien und Verkehrsträger des ÖPNV an den Verknüpfungspunkten und möglichst kurzer, direkter Umsteigewege*
- *Gewährleistung geringer Übergangszeiten sowie der Anschlusssicherheit an Verknüpfungspunkten zwischen Straßenbahn/S-Bahn und*

---

<sup>4</sup> Die Mindestbedienungsqualität ist eher niedrig definiert und gibt dem Unternehmen Spielraum.

<sup>5</sup> Ist-Stand November 1999: Von fast allen Punkten gewährleistet (nicht von Nietleben und Kröllwitz).

<sup>6</sup> Ist-Stand November 1999: 97 %

<sup>7</sup> Ist-Stand November 1999: 73 %

*Zubringerbuslinien in der Relation Stadtzentrum bzw. Hauptbahnhof - Außenbezirk bzw. Ortsteil (einschl. Heide-Nord)*

- *im Spätverkehr Gewährleistung geringer Übergangszeiten sowie der Anschlusssicherheit auch zwischen den Straßenbahnlinien untereinander*

**Nachweis:** Bei jedem großen Fahrplanwechsel durch die HAVAG

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Kürzung der Zuschüsse nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages um 25 % Prozent für die Zeitdauer der Unterschreitung, wenn

- die genannten Beförderungszeiten für die Erreichbarkeit von Hauptbahnhof oder Stadtzentrum für maximal 10 % der Haltestellen auf maximal 45 bzw. 60 Minuten steigen oder
- das Stadtzentrum nur von mindestens 80 % der Haltestellen des Straßenbahnnetzes umsteigefrei erreichbar ist oder
- der Hauptbahnhof nur von mindestens 50 % der Haltestellen des Straßenbahnnetzes umsteigefrei erreichbar ist.

Werden die Werte noch stärker unterschritten, werden keine Zuschüsse nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages für die Zeitdauer der Unterschreitung gezahlt.

## **7. Betriebsablauf**

- *Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel*
- *Reduzierung der Behinderungszeiten an LSA, beim Ausfahren aus Haltestellenbuchten usw.*
- *Abbau von Verkehrsbehinderungen*

**Nachweis:** Stichprobenartige Erhebungen (Teilstichprobe in jedem Quartal) nach Stichprobenplan durch Dritte

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Keine direkten Sanktionen gegenüber der HAVAG. Gespräche über Leistungsverbesserungen bei wiederholt festgestellten Mängeln zwischen Stadt Halle (Saale) und Verkehrsunternehmen.

Werden die für die HAVAG durch Verkehrsbehinderungen und fehlende Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen entstehenden Kosten nicht in der Vertragslaufzeit um im Durchschnitt jährlich mindestens 10 % gesenkt, sind die Ursachen dieser Entwicklung aufzudecken und nach Abstimmung mit den Entscheidungsträgern der Stadt Halle (Saale), ist über evtl. Erhöhung des Betriebskostenzuschuss um die nachgewiesenen Behinderungskosten zu verhandeln. Die HAVAG hat den Ausgangswert dieser Behinderungskosten im ersten Vertragsjahr nachvollziehbar auszuweisen.

## **8. Haltestellenbau**

- *Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger*
- *Gewährleistung bzw. Erleichterung des Zuganges zum ÖPNV für Mobilitätsbehinderte durch schrittweise Herstellung der Einheit zwischen behindertengerechter Fahrzeugtechnik und behindertengerechter Haltestellen- bzw. Haltestellenumfeldgestaltung entsprechend einer Prioritätenliste*
- *Verbesserung der Ausrüstung bzw. Ausstattung der Haltestellen, insbesondere bezüglich der Fahrgastinformation, entsprechend einer Prioritätenliste*
- *Verringerung des Anteils der Straßenbahnhaltestellen mit Einstieg von der Fahrbahn*
- *Verbesserung der Sicherheit des Fahrgastwechsels an den verbleibenden Straßenbahnhaltestellen mit Einstieg von der Fahrbahn*

**Nachweis:** Für jede Baumaßnahme durch den Baulastträger gegenüber dem Stadtplanungsamt bei Aufstellung bzw. Fortschreibung des Investitions- und Finanzierungsplanes nach § 8 ÖPNVG LSA

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Keine Aufnahme in den Investitions- und Finanzierungsplan.

### 9. **Bestehende HAVAG-eigene Haltestellen**

- *Forderung Zustand: keine Beanstandungen bei 90 % der Haltestellen (Beanstandung: mindestens ein großer Mangel oder mindestens drei kleinere Mängel)*
- *Definition: Kleine Mängel sind: offensichtliche Verschmutzungen an Sichtflächen, keine erkennbare regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten der Haltestellenanlage, überfüllte Abfallkörbe, herumliegender Abfall in der Haltestellenumgebung.  
Große Mängel sind: offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, negativer Gesamteindruck der Haltestelle, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, herumliegender Abfall auf den Fahrgastwarteflächen, Geruchsbelästigungen, undichte Dächer der Unterstände, Zerstörungen an den Haltestelleneinrichtungen, nicht funktionierende Beleuchtung*

**Nachweis:** Regelmäßige Stichprobenkontrollen (Teilstichprobe in jedem Quartal) durch unabhängige Dritte. Stichprobe: 10 % aller Richtungshaltestellen, Zufallsauswahl<sup>8</sup>.

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Gespräche mit den für die konkrete Haltestelle / Wartehalle Verantwortlichen (Anlieger, Stadtverwaltung, DSR ...). Weitergehende Sanktionsmöglichkeiten richten sich nach den satzungsgemäßen bzw. vertraglichen Regelungen mit den Verantwortlichen. Die Möglichkeiten sind nötigenfalls auszubauen.

### 10. **Fahrzeuge**

- *Forderung Zustand: keine Beanstandungen bezüglich des Zustandes bei 90 % der Fahrzeuge (Beanstandung: mindestens ein großer Mangel oder mindestens drei kleinere Mängel)*
- *Definition: Kleine Mängel sind: offensichtlichen Verschmutzungen an Sichtflächen und Fenstern, leichte Verschmutzungen am Boden, eine defekte Tür, kleine Verschleißerscheinungen, Abgasgeruch im Fahrzeug.*

*Große Mängel sind: offensichtlichen Verschmutzungen an Sitzen, Haltegriffen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, keine erkennbare regelmäßige Reinigung der anderen Komponenten des Fahrgastraumes, herumliegender Abfall, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, Zerstörungen im Fahrzeug, ungenügende Beleuchtung, Unbrauchbarkeit der Haltewunsch- und Notruftasten, Nichteignung des Fahrzeuges für die Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Behinderte, alte Menschen, Kinder, Fahrgäste mit viel Gepäck oder Fahrrädern ...).*

- *Forderung Komfort: Niederflureinstieg bei einer ständig wachsenden Anzahl des eingesetzten Fahrzeugparks (nach sechs Jahren: 50 %<sup>9</sup>); 60 % der Busse nicht älter als 12 Jahre*

**Nachweis:** Regelmäßige Stichprobenkontrollen (Teilstichprobe in jedem Quartal) durch unabhängige Dritte. Stichprobe: 15 % aller im Jahresverlauf eingesetzten Wagen, Zufallsauswahl im laufenden Betrieb<sup>10</sup>.

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Verminderung der Zuschusssätze nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages um 2,5 % für das entsprechende Quartal.

---

<sup>8</sup> Die statistische Sicherheit beträgt dabei 95 % bei einem relativen Fehler von 5 %.

<sup>9</sup> Bus Ende 1998: 85 % Niederflur im eigenen Fahrzeugpark, Straßenbahn bei Umsetzung IFP und Bau der Wendeschleife Soltauer Straße nach 2002: 52 % Niederflur). Sollte in Halle-Neustadt weiterhin nur eine Kopfendstelle bestehen, kann der geforderte Niederfluranteil nicht gesichert werden.

<sup>10</sup> Die statistische Sicherheit beträgt dabei 95 % bei einem relativen Fehler von 5 %.

### **11. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**

- Erschließung neuen Kundenpotentials für den ÖPNV durch Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit PKW bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride)

**Nachweis:** Im Zuge der Erstellung des Investitionsplanes bezüglich der baulichen Anlagen.

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Keine direkten Sanktionen.

### **12. Information und Marketing<sup>11</sup>**

- Gewährleistung einer breiten Kenntnis des Angebotes der HAVAG bei der Einwohnerschaft der Stadt Halle (40 % der Einwohner älter als 14 Jahre sollen nächste Haltestelle, Linien zu Stadtzentrum und zu Hauptbahnhof bzw. für ihre täglichen Wege kennen)
- der Zielwert soll spätestens nach sechs Jahren erreicht werden

**Nachweis:** Stichprobenbefragung in den Haushalten bezüglich dieser Kenntnisse aller zwei Jahre durch unabhängige Dritte. Fragestellung: "Kennen Sie die Bus- oder Bahnlinien, welche Sie benutzen müssen, um von Ihrer Wohnung zum Bahnhof (Stadtzentrum) zu gelangen? Welche sind das? Wie häufig und zu welcher Tageszeit verkehren diese?"<sup>12</sup>

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Verminderung der Zuschusssätze nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages frühestens sechs Jahre nach Vertragsbeginn um 5 % für zwei Jahre.

### **13. Kundenzufriedenheit**

Der Wert (Durchschnittswert über alle Fragen) der in einer Folgebefragung geäußerten Zufriedenheit der Kunden mit den Leistungen der HAVAG bezüglich

- Fahrplanangebot,
- Preis-Leistungs-Verhältnis,
- Zuverlässigkeit,
- Sauberkeit an Haltestellen und in den Fahrzeugen,
- Sicherheit im Fahrzeug, an den Haltestellen und auf den Wegen dahin
- Serviceleistungen

auf einer Zensurenskala von 1 (sehr gut) über 2 (gut), 3 (eher gut), 4 (eher schlecht), 5 (schlecht) bis 6 (sehr schlecht) darf nicht schlechter sein als der Wert der ersten Befragung nach Vertragsbeginn.

**Nachweis:** Stichprobenbefragung in den Verkehrsmitteln aller sechs Jahre durch unabhängige Dritte.

**Sanktionen bei Nichtgewährleistung:** Verminderung der Zuschusssätze nach § 3 (1) des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages für zwei Jahre um 1 % für jeden Zehntelpunkt, den das Ergebnis unter dem der ersten Befragung liegt. Die beiden ersten Zehntelpunkte werden nicht sanktioniert, sondern gelten als Fehlerspanne der Befragung.

Über Qualitätsstandards, die bei Fahrplanwechsel nachzuweisen sind, wird durch die Stadt Halle (Saale) nach Vorlage und Prüfung des Nachweises eine schriftliche Bestätigung erstellt, die dem Verkehrsunternehmen Sicherheit gibt.

---

<sup>11</sup> Die Information der Fahrgäste während der Fahrt wird nicht speziell als Qualitätskriterium erfaßt. Sie hat aber direkt Einfluß auf die Fahrgastzahlen, an welche wiederum die leistungsbezogenen Betriebskostenzuschüsse gebunden sind.

<sup>12</sup> Alternativ: Sofern nach den täglichen Wegen gefragt wird, sind folgende Fragen zu verwenden: "Kennen Sie die Bus- oder Bahnlinien, welche Sie auf ihren täglichen oder mehrmals in der Woche zurückgelegten Wegen benutzen müssen? Welche sind das für welche Wege? Wie häufig und zu welcher Tageszeit verkehren diese?"

## Anlage 2 zum Verkehrsbedienungsvertrag

### Verfahren zur Bestimmung der jährlichen Personenkilometer der HAVAG

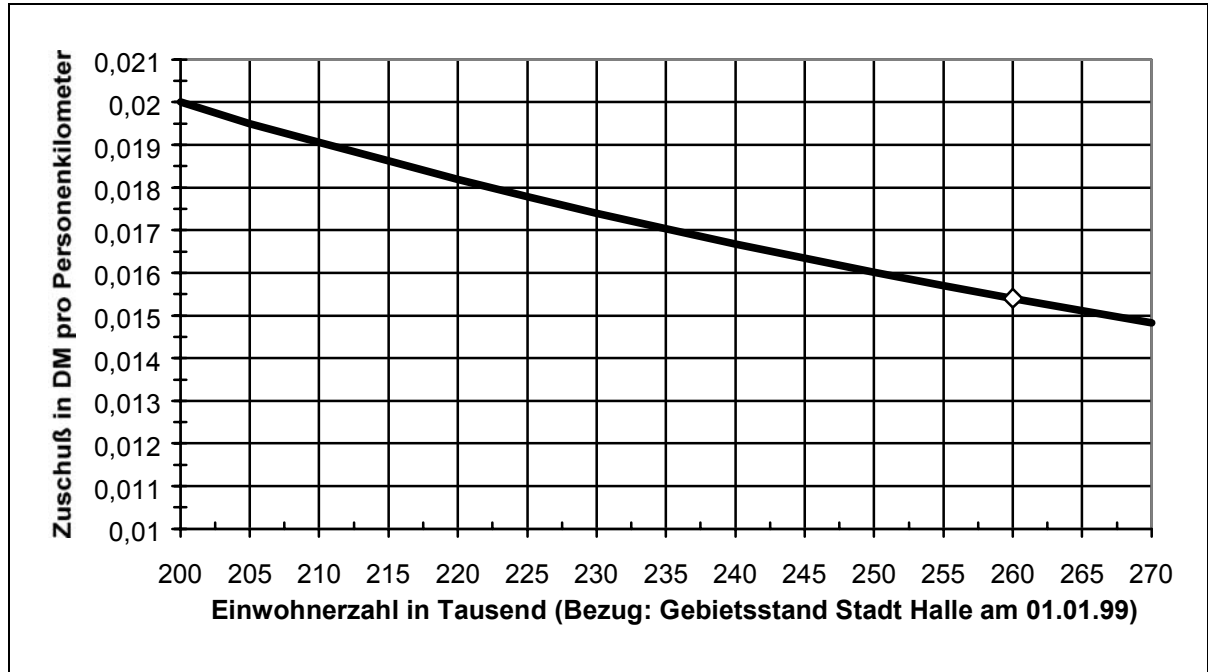
1. Der Begriff "Beförderte Personen" bezeichnet die Zahl der in die relevanten Verkehrsmittel eingestiegenen Fahrgäste während des Bezugszeitraumes. Der Begriff "Personenkilometer" bezeichnet das Produkt aus den beförderten Personen und ihrer Reiseweite während des Bezugszeitraumes.
2. Die Personenkilometer sind auf der Grundlage der in den Streckenprotokollen festgelegten Entfernungen eines Abschnittes und den beförderten Personen je Abschnitt, die durch automatische Zähleinrichtungen erfasst und hochgerechnet werden, zu ermitteln.
3. Die Einsteiger und Aussteiger sind getrennt nach den Tagesgruppen
  - Montag bis Freitag Schultage (MFS)
  - Montag bis Freitag Ferientage (MFF)
  - Sonnabend (Sa)
  - Sonntag und Feiertag (SF)je Linie, Abschnitt und Richtung zu erheben.
4. Die Auswahl der je Linie und Tagesgruppe bezüglich der Einsteiger und Aussteiger zu erhebenden Fahrplanfahrten (Stichprobe) erfolgt zufällig aus allen in Frage kommenden Fahrten des Fahrplanjahres. Die Zufallsauswahl kann sich auf Fahrzeugeinsätze beziehen, wenn diese Verfahrensweise einheitlich beibehalten wird. Das Verfahren der Zufallsauswahl ist nachzuweisen.
5. Es sind Stichprobengrößen zu wählen, die
  - für die Tagesgruppe MFS bei einer statistischen Sicherheit von 97 % einen relativen Fehler von unter 3 %
  - für die Tagesgruppen MFF, Sa und SF bei einer statistischen Sicherheit von 95 % einen relativen Fehler von unter 5 % bezogen auf das Gesamtunternehmen gewährleisten.
6. Die Berechnungen beziehen sich auf das Gebiet der Stadt Halle (Saale). Bei grenzüberschreitenden Linien bezieht sich das auf die erste Haltestelle auf Stadtgebiet.
7. Aus den erhobenen Ein- und Aussteigern ist die Besetzung je Abschnitt zu ermitteln. Die Hochrechnung auf ein Fahrplanjahr erfolgt für die nach Linie, Tagesgruppe, Abschnitt und Richtung differenzierten Personenmengen (Besetzung) nach dem Verhältnis von erhobenen Fahrplanfahrten zu Fahrplanfahrten im Fahrplanjahr insgesamt. Die Eingangsdaten sind vor der Hochrechnung bezüglich ihrer Plausibilität zu prüfen.
8. Die so hochgerechneten differenzierten Personenmengen sind mit der jeweiligen Länge des Abschnittes zu multiplizieren. Aus der Summe dieser Produkte ergibt sich die Personenkilometerleistung der HAVAG pro Fahrplanjahr.
9. Die technische Durchführung der Einsteiger- und Aussteigerzählung ist zu dokumentieren. Die Ausgangsdaten sind der Stadt Halle (Saale) zugänglich zu machen. Die Hochrechnung hat nachprüfbar zu erfolgen.
10. Das einmal gewählte Verfahren der Zählung und Hochrechnung ist beizubehalten. Soll davon abgewichen werden, so ist mindestens ein Fahrplanjahr lang das alte und das neue Verfahren parallel anzuwenden, um Ergebnisunterschiede beurteilen zu können. Die Stadt Halle (Saale) behält sich vor, aufgrund dieser Ergebnisunterschiede den je Personenkilometer zu leistenden Betrag nach § 3 Absatz 1 des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrages entsprechend anzupassen.
11. Es ist gestattet, für maximal 2 % der Fahrplanmasse (Subunternehmer) zur Erhebung der Ein- und Aussteiger abweichende Erhebungsmethoden (z.B. Zählung von Hand) zu verwenden.
12. Es ist anzustreben, dass die Verkehrserhebungen nach diesem Vertrag und die für die Einnahmeaufteilung des MDV durchzuführenden Erhebungen identisch sind.



### Anlage 3 zum Verkehrsbedienungsvertrag

#### Veränderung der Zuschusssätze entsprechend der Einwohnerdichte

Die in § 3 (1) genannten Zuschusssätze verändern sich wie folgt bei einer Veränderung der Einwohnerzahl in dem am 01.01.99 zur Stadt Halle (Saale) zählenden Gebiet:



Die Höhe der Veränderung der Zuschusssätze ist so bemessen, dass die Zuschusssumme auch bei einer Veränderung der Einwohnerdichte gleich bleibt, sofern die je Einwohner und Jahr mit der HAVAG zurückgelegten Personenkilometer sich nicht verändern.

### Anlage 4 zum Verkehrsbedienungsvertrag

#### Differenzierung der Erschließungsqualität nach Stadtgebieten (Karte)

vgl. Karte