

Der Magistrat

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Vorlagennummer: **STV/2646/2025**
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
 Datum: 27.05.2025

Amt: Lokale Nahverkehrsorganisation
 Aktenzeichen/Telefon:
 Verfasser/-in: Patrik Jacob
 -05- Büro für Nahverkehr und Mobilitätsmanagement

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Magistrat	02.06.2025	Entscheidung
Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz, Stadtentwicklung, Energie und Verkehr		Beratung
Haupt-, Finanz-, Wirtschafts-, Rechts-, Digitalisierungs- und Europaausschuss		Beratung
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung

Betreff:
Änderungen Nahverkehrsplan 2023 sowie Änderungen öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die MIT.BUS

Antrag:

„I. In Abänderung der Ziffern 1 und 2 des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung STV/1375/2023 vom 13.07.2023 wird der Nahverkehrsplan 2023 zum 01.01.2026 wirksam.

1. Die Stufe 1 des im Nahverkehrsplan enthaltenen Zielkonzepts Stadtbus 2023+ soll zum 01.01.2026 in angepasster Form wie in Anlage 1 dargestellt umgesetzt werden. Die Umsetzung dieser Änderungen ist mit einer Steigerung des Leistungsumfangs für 2026 in Höhe von 130.000 Nutzwagenkilometern gegenüber dem Regelfahrplan 2025 verbunden. Es werden bei der MIT.BUS GmbH ca. 9 zusätzliche Mitarbeiter im Fahrpersonal benötigt. Das zusätzliche Angebot kann mit der bestehenden Busflotte der MIT.BUS GmbH gefahren werden. Für das Jahr 2026 werden gegenüber dem Regelfahrplan 2025 Mehrkosten in Höhe von ca. 672 T€ prognostiziert.

2. Die Stufe 2 des Zielkonzepts Stadtbus 2023+ soll zum Fahrplanwechsel am 13.12.2026 (vorbehaltlich der Beendigung der notwendigen Umleitungen aufgrund der Baumaßnahme Rödgener Straße) in angepasster Form wie in Anlage 2 dargestellt

umgesetzt werden. Die Umsetzung dieser Änderungen ist mit einer Steigerung des Leistungsumfangs um weitere 200.000 Nutzwagenkilometer verbunden. Es werden bei der MIT.BUS GmbH ca. 12 zusätzliche Mitarbeiter im Fahrpersonal sowie zwei zusätzliche Gelenkbusse im bestehenden Standard (Erdgasbus) benötigt. Für das Jahr 2027 werden für die Stufe 2 Mehrkosten in Höhe von ca. 1.100 T€ prognostiziert.

II. Folgende Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zur Durchführung des öffentlichen Nahverkehrs werden aufgrund neu zu bewertender rechtlicher Risiken angepasst und wie folgt formuliert:

1. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung STV 1556/2023 vom 13.07.2023

a. In Abänderung des Eckpunktes Ziffer 1 des Beschlusses STV/1556/2023 ergibt sich der Umfang der Verkehrsleistung aus dem zum Zeitpunkt der Umsetzung des öDA gültigen NVP und dem zu diesem Zeitpunkt beschlossenen Umsetzungsstand.

b. In Abänderung des Eckpunktes Ziffer 4. des Beschlusses STV/1556/2023 vom 13.07.2023 kommt der als Finanzierungsverfahren genannte „Verlustausgleich der SWG AG“ bis auf Weiteres nicht zur Anwendung und dafür die als Bedarfsfall genannte „Ausgleichsleistung der Stadt Gießen in ihrer Eigenschaft als (mittelbare) Gesellschafterin der MIT.BUS GmbH“ bis auf Weiteres als Regelfall. Die Mittel hierfür sind im jeweiligen Haushalt einzuplanen.

2. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung STV/2132/2024 vom 11.07.2024

Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung STV/2132/2024 vom 11.07.2024 wird durch folgenden Beschluss ersetzt:

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, eine Kooperationsvereinbarung mit der MIT.BUS GmbH und der SWG AG gemäß dem als Anlage 3 beigefügten neuen Entwurf zu schließen. Gegenstand der Vereinbarung ist die finanzielle Absicherung der von der MIT.BUS GmbH auf der Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) erbrachten Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr der Stadt Gießen. Sie dient dazu, eine hohe Transparenz der Kostenentwicklung zu schaffen, um schnelle Anpassungen bei Fehlentwicklungen zu ermöglichen sowie die Parameter für die Finanzierung zur Sicherstellung des ÖPNV ergänzend zum öDA festzulegen.“

Begründung:

Zu I. (Wirksamkeit NVP):

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss vom 13.07.2023 STV/1556/2023 den Nahverkehrsplan 2023 vorbehaltlich der Direktvergabe an die MIT.BUS GmbH

beschlossen.

Die Direktvergabe ist nun für den 01.01.2026 vorgesehen, gleichzeitig soll der Nahverkehrsplan in angepasster Form wirksam werden.

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen in Gießen erfolgte bislang unter Nutzung der Vorteile eines steuerlichen Querverbands innerhalb des Stadtwerke-Konzerns. Diese Finanzierungsform sollte grundsätzlich auch im Rahmen der Direktvergabe beibehalten werden. Das gewählte Modell wurde mittlerweile im Rahmen einer steuerlichen Prüfung auch bestätigt.

Ungeklärt ist aufgrund eines Verfahrens der EU-Kommission, ob die Verlustübernahme über einen Gewinnabführungsvertrag mit der Muttergesellschaft europarechtlich als unzulässige Beihilfe einzustufen ist. Derzeit ist ein Prüfverfahren der EU-Kommission zu dieser Fragestellung anhängig.

Wegen der mit der Prüfung der EU-Kommission verbundenen Rechtsrisiken wird von einer spezialisierten Kanzlei bis zur Klärung dieser Frage von der Finanzierung im Querverbund abgeraten. Insofern sollen nun die entstehenden Defizite aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des öDA bis zur Klärung auf EU-Ebene aus Haushaltsmitteln der Stadt finanziert werden (s.a. detailliert unter II.)

Die Inanspruchnahme des bestehenden Verkehrsangebots sowie die siedlungsstrukturellen Entwicklungen im Stadtgebiet erfordern eine Ausweitung des Verkehrsangebots und Änderungen der Linienwege.

Die im Zielkonzept des Nahverkehrsplans 2023+ (Stand Juli 2023) vorgesehenen Stufen 1 und 2 wurden zwischenzeitlich detailliert geplant. Durch Optimierung des Bus- und Personaleinsatzes können Synergien (u.a. verbesserte Umlaufplanung und Fahrzeugnutzung) gehoben werden. Die nun modifizierten Stufen 1 und 2 ermöglichen eine Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Gießen unter Berücksichtigung der finanziellen Situation und der Möglichkeit, ausreichend Fahrpersonal zu akquirieren.

Das angepasste Zielkonzept der Stufen 1 und 2 beinhaltet gegenüber dem Fahrplan 2025 weiterhin erforderliche Angebotsverdichtungen und -erweiterungen, optimierte und gestraffte Linienführungen mit kürzeren Fahrtzeiten und vereinfachte Fahrpläne. Auch werden wichtige Bereiche (Philosophikum, Musikerviertel, Schlangenzahl, Schiffenberg, Alter Flughafen) und Verkehrsachsen (Ludwigstraße, Schiffenberger Weg, Grünberger Straße) deutlich besser durch den ÖPNV erschlossen.

Die Möglichkeit zur Realisierung der ursprünglichen Konzeption des Zielkonzeptes Nahverkehrsplan 2023+ bleibt weiterhin bestehen.

Die Umsetzung der weiteren vorgesehenen Stufen wird insbesondere unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Rahmenbedingungen sowie der zu beschaffenden Fahrzeuge geplant und der Stadtverordnetenversammlung rechtzeitig zur Beschlussfassung vorgelegt.

Zu I.1 (Stufe 1):

Die Linien 3, 13 und 14 werden wie in Stufe 1 (Stand Juli 2023) vorgesehen gefahren. Durch die Straffung der Fahrwege im südlichen Abschnitt und der Umwandlung eines Einsatzwagens auf den Linien 3 (Endhaltestelle Schwarzacker) und 13 (Endhaltestelle Schlangenzahl) zu einem Regelfahrzeug kann die Linie 14 (Endhaltestelle Dialysezentrum) ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz gefahren werden.

Durch Einbezug der Linien 801 und 802 in die neue Stufe 1 können die Linienführung sowie die Endpunkte beider Linien am Philosophikum vereinheitlicht und eine Umlaufverknüpfung ermöglicht werden. Dies verringert unproduktive Standzeiten. Am Sonntag können beide Linien zum Schiffenberg verlängert werden und der Bedienungszeitraum ausgeweitet werden. Dies ersetzt die Linie 6, die in Stufe 1 (Stand Juli 2023) einzeln gefahren worden wäre. Der Schiffenberger Weg erhält dadurch erstmals in der Normalverkehrszeit an Werktagen eine Anbindung im Viertel-Stunden-Takt, eine Stadtbusverbindung an Sonntagen sowie Verbesserungen in den Abendstunden. Die Linie 800 wird – bis auf drei Schulfahrten – in die bestehenden Linien 801 und 802 integriert.

Die Linie 14 ersetzt zwischen dem Sandfeld und dem Berliner Platz die bisherige Linie 12. Die Linie 12 wird von Gewerbegebiet West kommend ab Berliner Platz bis auf weiteres statt – wie ursprünglich geplant – zum Europaviertel über die Ostschule und das Philosophikum bis zur Pistorstraße geführt. Auf der Licher Straße reicht nach den vorliegenden Erhebungen das Angebot der unveränderten Linie 2 und der Umland-Buslinie GI-22 aus. Auch das Fahrgastaufkommen zur Automeile und ins Europaviertel wird durch die Linie GI-22 sowie das weiterhin bestehende Linientaxi LT2 ebenfalls ausreichend abgedeckt. Sofern die Baustelle im Alten Steinbacher Weg bis Jahresende noch nicht fertig gestellt sein sollte, wird die Linie 12 vorübergehend über den Schiffenberger Weg umgeleitet.

Auf die Erweiterung der Linientaxis LT9 zur nicht mehr bedienten Haltestelle Ebelstraße wird bis auf weiteres verzichtet. Das hierfür erforderliche Fahrzeug wird weiterhin für das Linientaxi LT2 zur Andienung Automeile und Europaviertel benötigt. Die Haltestelle Ebelstraße ist eine der geringst frequentierten Haltestellen der Linien 3 und 13, die künftige Haltestelle Riegelpfad liegt ca. 240 m Fußweg entfernt. Eine Linienenerweiterung eigens zur Bedienung dieser Haltestelle erscheint wirtschaftlich nicht tragfähig, auch nicht mit einem Linientaxi. Zudem wird die Liebigstraße vrsl. innerhalb des nächsten Jahres längerfristig wegen Fernwärmeverlegung gesperrt.

Durch die Straffung des Linienwegs der Linie 14 werden die Haltestellen Finanzamt bzw. Georg-Hass-Straße nicht mehr bedient, mit den Haltestellen Haydnstraße bzw. Siegmund-Heichelheim-Straße stehen jedoch Alternativen in unmittelbarer fußläufiger Entfernung zur Verfügung. Die entfallenden Haltestellen gehören ebenfalls zu den wenig genutzten Haltestellen auf den beiden Linien.

Auf den geänderten oder neuen Linienwegen muss die Busbeschleunigung angepasst oder soll neu eingerichtet werden (z.B. LSA Aulweg/Wilhelmstraße).

Zu I.2 (Stufe 2):

Die in Stufe 2 (Stand Juli 2023) vorgesehene Verbesserung des Angebots auf der Grünberger Straße und im Bereich des Alten Flughafens mit den Linien 1, 16 und 17 wird vollumfänglich umgesetzt. Die bislang umwegig durch den Bereich Am Alten Flughafen fahrende Linie 17 wird dort im Linienweg gestrafft und dafür über die Albert-Schweitzer-Schule geführt, womit auch das dortige Studentendorf besser erschlossen wird. Sie wird durch die neue Linie 16 zur Colemanstraße ergänzt. Die Linie 16 wird täglich fahren, die Linie 17 montags bis freitags von ca. 6:30 Uhr bis 20:00 Uhr.

Aufgrund der Bauarbeiten in der „Rödgener Straße“ ab dem 3. Quartal 2025 und den damit verbundenen notwendigen Umleitungen des Linienverkehrs kann die Stufe 2 frühestens zum Fahrplanwechsel am 13.12.2026 umgesetzt werden. Verzögerungen der Baumaßnahme oder Schwierigkeiten bei der Personalakquise oder Busbeschaffung können diesen Umsetzungszeitpunkt noch verschieben.

Grundsätzlich ist es denkbar, die zusätzlichen Verkehrsleistungen für diese oder andere Linien von der MIT.BUS GmbH an Subunternehmer unter zu vergeben.

Die Einführung der neuen Linie 4 (Kleinlinden – Badezentrum/THM) wird mit Rücksicht auf die finanzielle und personelle Situation vorerst ausgesetzt. Die Kapazitäten im südlichen Abschnitt der Linie 1 sind im Gegensatz zum nördlichen Abschnitt noch ausreichend. Die Linie 4 wird in die Überlegungen zur Umsetzung der weiteren Stufen mit einbezogen, ggf. auch mit Änderungen der Linienführung.

Zu II.1 (öDA):

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss vom 13.07.2023 STV/1556/2023 den Magistrat beauftragt, die Busverkehrsleistungen an die MIT.BUS GmbH zu vergeben. Darin hat sie Eckpunkte für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag formuliert.

a) Als Eckpunkt 1 hatte die Stadtverordnetenversammlung zu STV/1556/2023 folgendes beschlossen:

1. Umfang der Verkehrsleistung: siehe Anlage Linienbündel Stadtverkehr, basierend auf den bisher im Stadtverkehr eingesetzten Buslinien.

Der öDA soll mit Wirkung zum 01.01.2026 durch den Magistrat an die MIT.BUS GmbH erteilt werden. Der Nahverkehrsplan 2023 soll vorbehaltlich des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung (s. I.) ebenso mit der Umsetzung der abgeänderten Stufe 1 des Zielkonzepts Stadtbus 2023 + zum 01.01.2026 umgesetzt werden. Insofern ist eine Anpassung an den beschlossenen Umsetzungsstand zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des öDA notwendig.

b) Wie in der Vorlage STV/1556/2023 beschrieben, sollte die Finanzierung vorrangig durch Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzleistungen (Ausgleichsleistungen) sonstiger Dritter sowie durch Verlustausgleich der SWG AG an die MIT.BUS GmbH erfolgen. Bei

Bedarf sind Ausgleichsleistungen der Stadt Gießen in ihrer Eigenschaft als (mittelbare) Gesellschafterin der MIT.BUS GmbH an die SWG AG zu leisten, um deren Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Die Beauftragung des Magistrats zum Abschluss des Dienstleistungsauftrags stand unter dem Vorbehalt, dass die verbindliche Auskunft des Finanzamts zur Bewertung der steuerlichen Fragestellungen vorliegt. Mit Schreiben vom 07.11.2024 hat das Finanzamt Gießen eine positive verbindliche Auskunft zur geplanten Umstrukturierung aus ertrags- und umsatzsteuerlicher Sicht erteilt.

Zwischenzeitlich hat jedoch die Europäische Kommission ein Verfahren eingeleitet, um die Beihilferechtskonformität von vier „Beihilfemaßnahmen“ im Kreis Heinsberg zugunsten des dortigen kommunalen Verkehrsunternehmens zu überprüfen. Der Eröffnungsbeschluss wurde am 30.07.2024 im EU-Amtsblatt veröffentlicht (C/2024/2781). Dem Eröffnungsbeschluss lässt sich die vorläufige Einschätzung der Kommission entnehmen, dass sowohl die Finanzierung der Verkehrsverluste über einen Gewinnabführungsvertrag als auch bereits der reine Abschluss eines Gewinnabführungsvertrags mit einem dauerdefizitären kommunalen Verkehrsunternehmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV darstellen könnte.

Die daraufhin eingeholte rechtliche Beratung einer auf die Bereiche ÖPNV und Beihilferecht spezialisierten Kanzlei empfiehlt, das auch für Gießen geplante Modell eines Gewinnabführungsvertrages zwischen SWG AG und MIT.BUS GmbH aufgrund des Beihilferisikos aktuell nicht umzusetzen und den Ausgang des EU-Beihilfeprüfverfahrens abzuwarten.

Ergebniszusammenfassung der Beihilferechtliche Bewertung der Direktvergabe des Stadtverkehrs Gießen i.Z.m. dem Abschluss eines Gewinnabführungsvertrags

- *Der Abschluss des Gewinnabführungsvertrags zwischen der SWG und der MIT.BUS zur Finanzierung der auf Basis des von der Stadt zur Vergabe anstehenden öDA zu erwartenden Verkehrsverluste birgt derzeit ein beihilferechtliches Risiko, da eine solche Ausgestaltung u.U. nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sein könnte.*
- *Um die Direktvergabe der Stadt Gießen an die MIT.BUS vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsunsicherheiten insgesamt risikofrei zu gestalten, sollte zunächst - bis zum Abschluss des EU-Kommissionsverfahrens in Sachen „Direktvergabe Heinsberg“ – auf den Abschluss des Gewinnabführungsvertrags verzichtet und die Finanzierung der Verkehrsverluste zunächst aus städtischen Haushaltsmitteln vorgenommen werden.*
- *Sollte die EU-Kommission zu einem späteren Zeitpunkt in Sachen „Direktvergabe Heinsberg“ feststellen, dass ihre erste vorläufige Einschätzung unzutreffend und die Finanzierung von betrauten Verkehrsverlusten auf Basis eines Gewinnabführungsvertrags (ggf. unter der Vorgabe bestimmter Voraussetzungen)*

mit dem Binnenmarkt vereinbar sein sollte, könnte sodann zwischen der SWG und der MIT.BUS ein Gewinnabführungsvertrag geschlossen und ab diesem Zeitpunkt der steuerliche Querverbund zur ÖPNV-Finanzierung auf Basis der bereits erteilten positiven Finanzamtsauskunft nutzbar gemacht werden.

Der entstehende Fehlbetrag bei der MIT.BUS GmbH aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach dem öDA („Fehlbetrag aus dem Nahverkehr“) soll daher von der Stadt über einen Verlustausgleich aus dem städtischen Haushalt ausgeglichen werden. Diese wird maximal in Höhe des sich aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ergebenden Defizits (d.h. ohne rechnerischen Gewinnzuschlag gemäß öDA) der MIT.BUS GmbH gemäß Ist-Trennungsrechnung geleistet. Das bedeutet, dass nur Defizite übernommen werden, die durch die auf der Grundlage des öDA zu erbringenden Leistungen entstehen. Die Soll-Trennungsrechnung geht für das Jahr 2026 – ausgehend davon, dass die angepasste Umsetzung der Stufe 1 des Zielkonzepts Stadtbuss 2023+ von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wird (s. I.) – von einem prognostizierten Defizit der MIT.BUS GmbH in Höhe von ca. 4,8 Mio. Euro aus. Der aus dem städtischen Haushalt notwendige Ausgleichsbetrag reduziert sich jedoch grundsätzlich noch um Mittel, die der Stadt im Gegenzug – teilweise allerdings periodenfremd, wie z.B. Gewinnausschüttungen – zufließen. Durch den Verzicht auf einen Gewinnabführungsvertrag mit der MIT.BUS GmbH erhöht sich prognostisch der Gewinn der SWG AG. Dieser muss von der SWG AG versteuert werden. Die von der SWG AG zahlende höhere Gewerbesteuer erhöht anteilig die Gewerbesteuereinnahmen der Stadt. Durch die ersparten Aufwendungen der SWG AG kommen höhere Gewinnausschüttungen der SWG AG an die Stadt in Betracht. Von den Ausschüttungen muss die Stadt Kapitalertragssteuer abführen.

Zur Sicherung der Liquidität der MIT.BUS GmbH sind auf Basis der Soll-Trennungsrechnung regelmäßige Abschlagszahlungen durch die Stadt zu leisten. Für die Stadt ist es wichtig, einen verlässliche ÖPNV sicherzustellen und gleichzeitig einen Anreiz für sparsames und wirtschaftliches Verhalten zu setzen.

Zu II.2 (Kooperationsvereinbarung):

Zur Regelung der näheren Modalitäten des Zusammenwirkens zwischen SWG AG, MIT.BUS GmbH und Stadt sowie der Finanzierung wurde der Magistrat mit Beschluss vom 11.07.2024 STV/2132/2024 beauftragt, eine Kooperationsvereinbarung zwischen Stadt, SWG AG und MIT.BUS GmbH abzuschließen.

Auch diese Kooperationsvereinbarung ist aufgrund der unter II.1.b beschriebenen geänderten Finanzierungsstruktur anzupassen. Die geänderte Fassung ist als Anlage 3 beigefügt.

Die Kooperationsvereinbarung regelt die Aufstellung des Wirtschaftsplans der MIT.BUS GmbH, die Zusammenarbeit und die gegenseitigen Informationspflichten, die Finanzierungsmodalitäten sowie die Liquiditätssicherung und verpflichtet die MIT.BUS GmbH zu einer wirtschaftlichen Geschäftsführung. Hierdurch sollen u.a. Änderungen und

Abweichungen von der Wirtschaftsplanung frühzeitig aufgezeigt werden, so dass die Vertragspartner Maßnahmen ergreifen können, um Verluste zu vermeiden oder zu beschränken.

Die Kooperationsvereinbarung berücksichtigt die EU-beihilferechtlichen Anforderungen, die sich aus der Rechtslage und der gutachterlichen Stellungnahme ergeben, mit dem Ziel der Risikominimierung für die Stadt Gießen und die Vertragsparteien.

Bei der Erfüllung der genannten bzw. möglichen Zahlungsverpflichtungen der Stadt Gießen werden entsprechende haushaltsrechtliche und ggf. aufsichtsbehördliche Auflagen und Anforderungen beachtet.

Der Stadtverordnetenversammlung dient zur Kenntnis, dass gemäß § 5 ÖPNVG i.V.m. § 4a der Hessischen Gemeindeordnung die Stadt Gießen Aufgabenträger ist und die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahrnimmt. Sie stellt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 ÖPNVG sicher. Als zuständige Behörde ist sie insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben. Dies wird sie im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die MIT.BUS GmbH auch entsprechend umsetzen.

Es ist vorgesehen, dass für den Fall, dass die künftige Rechtsprechung- oder Lage einen Gewinnabführungsvertrag oder eine anderweitige Nutzung des steuerlichen Querverbands innerhalb des Stadtwerke-Konzern ermöglicht, eine entsprechende Lösung zur Finanzierung des Stadtbusverkehrs in der Stadt Gießen genutzt werden soll.

Anlagen:

Anlage 1 Umsetzung Angebotsverbesserungen Zielkonzept 2023+
(Stufe 1 und Stufe 2)

Anlage 2 Auswirkungen Maßnahmen Angebotsverbesserungen Zielkonzept 2023+ (Stufe 1 und Stufe 2)

Anlage 3 Entwurf Kooperationsvereinbarung

W r i g h t (Bürgermeister)

Beschluss des Magistrats vom ____ . ____ . ____

Nr. der Niederschrift _____ TOP _____

- beschlossen
- ergänzt/geändert beschlossen
- abgelehnt
- zur Kenntnis genommen
- zurückgestellt/-gezogen

Beglaubigt:

Unterschrift