



Ergänzende Informationen zur Vorabbekanntmachung

Vergabe von Buslinienverkehren der Teilnetze 12 Wittingen - Hankensbüttel und 13 Meinersen im Landkreis Gifhorn

Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 8a Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 2a PBefG insbesondere betreffend die Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Verkehrsdienste.

Aufgabenträger

Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Str. 2
38122 Braunschweig

0. Vorbemerkung

Der Regionalverband Großraum Braunschweig beabsichtigt eine wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge über Verkehrsleistungen im Linien- und Linienbedarfsverkehr mit Kraftomnibussen und Kraftfahrzeugen (im Folgenden wird nur der Begriff „Kraftfahrzeuge“ verwendet).

Gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat er eine Vorabinformation über das geplante Verfahren sowie die betroffenen Dienste und Gebiete im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Gemäß § 8a Abs. 2 PBefG sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden sowie Aussagen zur Vergabe als Gesamtleistung getroffen werden, wobei diese Angaben auch durch Verweis auf andere, öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden kann.

Dazu dient das hier vorliegende ergänzende Dokument; es ergänzt die Vorabbekanntmachung vom 17.05.2023 um die mit den beabsichtigten Dienstleistungsaufträgen verbundenen wesentlichen Anforderungen und Standards.

Das vorliegende Dokument definiert insoweit die wesentlichen Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 – 5 PBefG, die für die Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge maßgeblich sind.

1. Zuständige Behörde

Gemäß § 4 Abs. 1 Buchstabe b) des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist der Regionalverband Großraum Braunschweig in seinem Verbandsbereich Träger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Aufgabenträger).

Gemäß § 4 Abs. 4 NNVG sind die Aufgabenträger zugleich zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹ und § 8a PBefG und können die nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen Marktzugangsverfahren für die Vergabe von öffentlichen Personenbeförderungsdiensten initiieren.

Genehmigungsbehörde für die Erteilung der für die Personenbeförderung erforderlichen Liniengenehmigungen ist hingegen die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5 30159 Hannover. Dort müssen sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste nach § 8 Abs. 4 PBefG als auch für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags vergeben werden, die für die Aufnahme der Beförderungsleistung erforderlichen Genehmigungsanträge gestellt werden.

2. Art des geplanten Vergabeverfahrens

Der Regionalverband beabsichtigt eine Ausschreibung der Personenbeförderungsleistungen im offenen Verfahren nach § 119 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB).

Er wird zu den Einzelheiten dieses Verfahrens nach Ablauf eines Jahres nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung eine ausführliche Vergabebekanntmachung im EU-Amtsblatt veröffentlichen. Darin werden alle interessierten Unternehmen zur Abgabe von Angeboten aufgefordert und die vollständigen Vergabeunterlagen zur Verfügung gestellt werden.

Bis zur Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung bittet der Regionalverband Großraum Braunschweig von Rückfragen zum Verfahren abzusehen.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates 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 (ABl. EU Nr. L 315 S. 1).

3. Von der Vergabe betroffene Gebiete

Die geplanten öffentlichen Dienstleistungsaufträge werden sämtliche im gültigen Nahverkehrsplan des Regionalverbandes Großraum Braunschweig zu den folgenden Teilnetzen zusammengefassten Verkehrslinien, einschließlich der Bedienungsgebiete der flexiblen Verkehrsangebote in den

- Teilnetz 12 Wittingen - Hankensbüttel
- Teilnetz 13 Meinersen

umfassen.

Der aktuelle Nahverkehrsplan ist unter dem Link <https://www.regionalverband-braunschweig.de/nvp/> im Internet abrufbar.

4. Von der Vergabe betroffene Dienste

Die geplanten öffentlichen Dienstleistungsaufträge werden sowohl öffentliche Personennahverkehrsdienste mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr einschließlich Bedarfslinien nach § 42 PBefG als auch im Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG (novellierte Fassung) erfassen.

5. Von den Betreibern einzuhaltende Anforderungen und Standards für den Betrieb der Verkehrsdienste

5.1. Zusammenfassung der Leistungen als Gesamtleistung

Der Regionalverband Großraum Braunschweig wird beide Teilnetze im Rahmen eines Vergabeverfahrens ausschreiben, wobei er sich – insbesondere unter Berücksichtigung mittelständischer Interessen - vorbehält, die Leistung in eigenständige Lose aufzuteilen.

Gleichwohl betrachtet der Regionalverband Großraum Braunschweig die in den Teilnetzen zusammengefassten Verkehrsleistungen als Gesamtleistung i.S.d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i.V.m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG.

Die Gesamtleistung umfasst dabei aufgrund der gegenseitigen Ergänzungsfunktion, der Wirtschaftlichkeit und der verkehrlichen Abhängigkeit der Angebotsbestandteile sämtliche Fahrten auf den von den Teilnetzen umfassten Linien einschließlich Bedarfsfahrten und Linienbedarfsverkehren (flexible Verkehre).

5.2. Anforderungen an den Angebotsumfang und die Angebotsqualität

Zur Vergabe kommt ein gegenüber der heutigen Nahverkehrsplanung und dem heutigen Genehmigungsstand verändertes Angebot. Dieses umfasst im Teilnetz 12 Wittingen - Hankensbüttel überschlägig ca. 1,2 Millionen Fahrplankilometer und im Teilnetz 13 Meinersen überschlägig ebenfalls ca. 1,2 Millionen Fahrplankilometer.

5.2.1. Teilnetz 12 Wittingen - Hankensbüttel

Das Teilnetz 12 umfasst folgende Orte:

Allersehl	Gannerwinkel	Lüben	Sprakensehl
Alt-Isenhagen	Glüsing	Lüsch	Steimke
Behren	Groß Oesingen	Mahnburg	Steinhorst
Blickwedel	Hagen	Mahrenholz	Stöcken
Boitzenhagen	Hankensbüttel	Masel	Teschendorf
Bokel	Kakerbeck	Oerrel	Weddersehl
Bottendorf	Klein Oesingen	Rade	Wentorf
Darrigstorf	Küstorf	Räderloh	Wettendorf
Dedelstorf	Langwedel	Repke	Wierstorf
Ehra	Lessien	Schneflingen	Wittingen
Erpensen	Lingwedel	Schweimke	Wollerstorf

Es ist werktags mindestens eine stündliche Bedienung und sonntags mindestens eine zweistündliche Bedienung durch Kombination von Linien- und Bedarfsverkehren in den im Nahverkehrsplan 2020 (Kapitel D2.2; S. 93) vorgegebenen Bedienzeiträumen vorzusehen.

Sämtliche Orte sind an das verkehrlich zugeordnete Grundzentrum bzw. Mittelzentrum anzubinden. Dies gilt vorbehaltlich einer durch Schienenverkehr bedienten Verbindung. Darüber hinaus gelten die im integrierten Verkehrskonzept (**siehe Anlage 1**) dargestellten Relationen als Mindestbedienungsstandard.

An folgenden wichtigen Netzknoten (die Vorgaben bezüglich der im NVP in Kapitel D2.3; S. 95 definierten Netzknoten sind einzuhalten) sind im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes systematische Anschlüsse planmäßig zwischen den Verkehren herzustellen:

- Wittingen, Bahnhof
- Hankensbüttel, Schulzentrum
- Groß Oesingen, Schule und ggf. Sprakensehl, Schule

Am Bahnhof Wittingen sind gesicherte Umsteigebeziehungen von/zur Regionalbahn 47 (erixx) zu gewährleisten. Anschlüsse sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit einer angestrebten Wegezeit von maximal 5 Minuten (vom Ausstiegsort zum Einstiegsort) und einer maximalen Wartezeit von 10 Minuten herzustellen (gemäß NVP D2.3; S.96).

Die Festlegung hat dabei im Sinne des Fahrgastes (Minimierung der Gesamtreisezeit bei bestmöglicher Sicherung des Anschlusses) zu erfolgen.

Zwischen Wittingen und Hankensbüttel ist eine starke RegioBus-Linie vorzusehen. Am Schulzentrum Hankensbüttel sind die RegioBus-Linie und die von/nach Westen in und aus Richtung Sprakensehl, Steinhorst und Groß Oesingen aus-/einbrechenden Verkehre miteinander zu verknüpfen.

Für die Bedarfsverkehre muss eine Dispositionszentrale vorgehalten werden. Diese ist entsprechend der Angebotszeiten der Bedarfsverkehre einschließlich der notwendigen Vor- und Nachlaufzeiten zu besetzen.

In der nachfolgenden Tabelle werden die mindestens einzuhaltenden Bedienzeiträume und Takte für das lokale ÖPNV-Angebot (Linien- und Linienbedarfsverkehr) dargestellt. Der Taktverkehr ist im Taktraster je nach Angebotsdichte in einem 30-, 60-, oder 120-Min-Takt durchzuführen. Im Linienbedarfsverkehr können parallel zum Taktverkehr auch Fahrten vollflexibel in der Fläche ohne Taktvorgabe durchgeführt werden.

	Verkehrstage		
	Mo-Fr	Sa	So
	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
Früheste Fahrt	6-7 Uhr	8-9 Uhr	9-10 Uhr
Späteste Fahrt	20-21 Uhr	20-21 Uhr	20-21 Uhr

Für RegioBus-Verbindungen gelten die Vorgaben des NVP im Kapitel 2.2; S. 94-95.

Das entwickelte Verkehrskonzept befindet sich in **Anlage 1**. Dieses ist noch nicht abschließend verbindlich, sollte aber exemplarisch aufzeigen, was für die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes berücksichtigt werden muss.

Darin vorgesehen ist eine umlaufbedingte Durchbindung der RegioBus-Linie 120 mit der lokalen Linie 121. Diese sollte ebenfalls bei der Entwicklung des integrierten Verkehrskonzeptes berücksichtigt werden.

Im Vergabeverfahren behält sich der Regionalverband Großraum Braunschweig eine Konkretisierung des Verkehrskonzeptes vor. In der Ausschreibung werden konkrete Fahrpläne und präzise Konzepte für flexible Bedarfsverkehre im Bediengebiet vorgegeben.

Ergänzend sind die im nachstehenden Kapitel 5.2.3 für die Schülerbeförderung im Linienverkehr getroffenen Festlegungen verbindlich zu beachten.

Die mit der Vorabbekanntmachung angekündigten Verkehrsleistungen sind ab dem 14.07.2023 (Tag der Betriebsaufnahme) aufzunehmen; der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit einer Laufzeit von 10 Jahren vergeben.

5.2.2. Teilnetz 13 Meinersen

Das Teilnetz 13 umfasst folgende Orte:

Ahnsen	Gerstenbüttel	Leiferde	Seershausen
Böckelse	Gilde	Meinersen	Volkse
Dalldorf	Hahnenhorn	Müden (Aller)	Warmse
Ettenbüttel	Hillerse	Ohof	bis Gifhorn einbrechend
Flettmar	Höfen	Päse	aus Gifhorn ausbrechend

Es ist werktags mindestens eine stündliche Bedienung und sonntags mindestens eine zweistündliche Bedienung durch Kombination von Linien- und Bedarfsverkehren in den im Nahverkehrsplan 2020 (Kapitel D2.2; S. 93) vorgegebenen Bedienzeiträumen vorzusehen.

Sämtliche Orte sind an das verkehrlich zugeordnete Grundzentrum bzw. Mittelzentrum anzubinden. Dies gilt vorbehaltlich einer durch Schienenverkehr bedienten Verbindung. Darüber hinaus gelten die im integrierten Verkehrskonzept (**siehe Anlage 2**) dargestellten Relationen als Mindestbedienungsstandard.

An folgenden wichtigen Netzknoten (die Vorgaben bezüglich der im NVP in Kapitel D2.3; S. 95 definierten Netzknoten sind einzuhalten) sind im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes systematische Anschlüsse planmäßig zwischen den Verkehren herzustellen:

- Ohof, Bahnhof (Bahnhof Meinersen)
- Gifhorn, Bahnhof Stadt
- Meinersen, Schulzentrum und Meinersen, Uhlenkamp
- Müden (Aller), Schule
- Leiferde, Unter den Eichen
- ggf. Gifhorn, Bahnhof (Süd) und ggf. Leiferde, Bahnhof

An den Bahnhöfen Meinersen (Haltestelle „Ohof, Bahnhof“) und ggf. Gifhorn (Süd) und Leiferde sind gesicherte Umsteigebeziehungen vom/zum Regional-Express 30 (enno) zu gewährleisten. Am Bahnhof Gifhorn Stadt sind gesicherte Umsteigebeziehungen von/zur Regionalbahn 47 (erixx) zu gewährleisten. Anschlüsse sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten mit einer angestrebten Wegezeit von maximal 5 Minuten (vom Ausstiegsort zum Einstiegsort) und einer maximalen Wartezeit von 10 Minuten herzustellen (gemäß NVP D2.3; S.96).

Die Festlegung hat dabei im Sinne des Fahrgastes (Minimierung der Gesamtreisezeit bei bestmöglicher Sicherung des Anschlusses) zu erfolgen.

Zwischen Gifhorn, Meinersen und Ohof ist eine starke RegioBus-Linie mit halbstündlicher Bedienung vorzusehen. In Meinersen sind an der Haltestelle Uhlenkamp die RegioBus-Linie und die von/nach Norden, Westen und Süden in und aus Richtung Müden (Aller), Böckelse, Warme und Volkse aus-/einbrechenden Verkehre miteinander zu verknüpfen.

Zwischen Gifhorn und Müden (Aller)/Flettmar ist eine starke lokale Linie einzurichten. In Müden (Aller) ist an der Haltestelle Schule diese Linie mit den Verkehren von und nach Meinersen, Böckelse/Päse etc. und Hahnenhorn zu verknüpfen.

Zwischen Volkse/Dalldorf und Leiferde ist ebenfalls eine lokale Linie vorzusehen, welche in Leiferde mit der bestehenden Linie 111 des Teilnetzes 15 Braunschweig – Meine/Schwülper zu verknüpfen ist.

Für die Bedarfsverkehre muss eine Dispositionszentrale vorgehalten werden. Diese ist entsprechend der Angebotszeiten der Bedarfsverkehre einschließlich der notwendigen Vor- und Nachlaufzeiten zu besetzen.

In der nachfolgenden Tabelle werden die mindestens einzuhaltenden Bedienzeiträume und Takte für das lokale ÖPNV-Angebot (Linien- und Linienbedarfsverkehr) dargestellt. Der Taktverkehr ist im Taktraster je nach Angebotsdichte in einem 30-, 60-, oder 120-Min-Takt durchzuführen. Im Linienbedarfsverkehr können parallel zum Taktverkehr auch Fahrten vollflexibel in der Fläche ohne Taktvorgabe durchgeführt werden.

	Verkehrstage		
	Mo-Fr	Sa	So
	60-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt
Früheste Fahrt	6-7 Uhr	8-9 Uhr	9-10 Uhr
Späteste Fahrt	20-21 Uhr	20-21 Uhr	20-21 Uhr

Für RegioBus-Verbindungen gelten die Vorgaben des NVP im Kapitel 2.2; S. 94-95.

Das entwickelte Verkehrskonzept befindet sich in **Anlage 2**. Diese ist noch nicht abschließend verbindlich, sollte aber exemplarisch aufzeigen, was für die Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes berücksichtigt werden muss.

Im Vergabeverfahren bleibt eine Konkretisierung des Verkehrskonzepts vorbehalten. Zur Ausschreibung kommen konkrete Fahrpläne und präzise Konzepte für flexible Bedarfsverkehre im Bediengebiet.

Ergänzend sind die im nachstehenden Kapitel 5.2.3 für die Schülerbeförderung im Linienverkehr getroffenen Festlegungen verbindlich zu beachten.

Die mit der Vorabbekanntmachung angekündigten Verkehrsleistungen sind ab dem 28.07.2024 (Tag der Betriebsaufnahme) aufzunehmen; der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit einer Laufzeit von 10 Jahren vergeben.

5.2.3. Anforderungen an die Schülerbeförderung

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass es im Schülerverkehr nicht zu Kapazitätsproblemen kommt. Sollten diese in der Praxis dennoch auftreten, z. B. aufgrund einer fehlerhaften Fahrzeugeinsatzplanung hinsichtlich der Gefäßgrößen oder aufgrund von Veränderungen der Schülerzahlen und -ströme (auch saisonale Schwankungen), hat das Verkehrsunternehmen eigenverantwortlich Abhilfe zu schaffen. Das damit verbundene finanzielle Risiko trägt im eigenwirtschaftlichen Fall das Verkehrsunternehmen selbst. Ein finanzielles Eintreten des Landkreises oder des Regionalverbandes Großraum Braunschweig ist bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ausgeschlossen.

Die vorhandenen Schülerströme und die zu bedienenden Haltestellen gehen aus den derzeit gültigen Fahrplänen in den Teilnetzen 12 und 13, die im Internet unter ÖPNV und

Mobilität/Fahrpläne/Bus und Tram/100 Landkreis Gifhorn und zukünftig gegebenenfalls auf der Internetseite des Verkehrsverbundes Region Braunschweig (VRB) unter www.vrb-online.de abrufbar sind, hervor. Diese sind gemäß Nahverkehrsplan 2020 uneingeschränkt sicherzustellen.

Daneben sind auch die generellen Aussagen zum Schülerverkehr im Nahverkehrsplan 2020 zu beachten.

Es gelten die Festlegungen der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Gifhorn in der gültigen Fassung.

https://www.gifhorn.de/fileadmin/eigene_Dateien/Formulare/FB_6/1._Aenderung_zur_Schuelerbefoerderungssatzung_vom_26.04.2017.pdf

https://www.gifhorn.de/fileadmin/eigene_Dateien/Formulare/FB_6/2._Aenderungssatzung_Schuelerbefoerderung.pdf

Die für die im Linienverkehr integrierten Schülerströme relevanten Unterrichtsbeginn- und -endzeiten sind in der in der **Anlage 3** beigefügten Übersicht gelb hinterlegt.

Die nach Schulen und Wohnorten geordneten Schüleranzahlen, aus denen sich notwendige Linienverläufe und Fahrzeuggrößen ableiten lassen, sind in **Anlage 4** dargestellt.

Im eigenwirtschaftlichen Fall sind die **Anlagen 3 und 4** in der Fahrplanung zu berücksichtigen. Bei der Integration der Schülerströme in das integrierte Verkehrskonzept sind Abweichungen von den darin vorgesehenen Taktminuten so gering wie möglich zu halten.

Im Vergabeverfahren bleibt eine Aktualisierung der Unterrichtszeiten und Schüleranzahlen vorbehalten. Die konkretisierten Fahrpläne, die im Vergabeverfahren ausgeschrieben werden, werden die Schülerströme enthalten.

Sämtliche eben beschriebenen Daten (**Anlagen 3 und 4**) über die Schülerbeförderung werden dem Unternehmen direkt vom Landkreis zur Verfügung gestellt.

5.3. Anforderungen an die Fahrzeuge

5.3.1. Anforderungen an die Antriebstechnologie

Die Vergabe der geplanten öffentlichen Dienstleistungsaufträge fällt in den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 09. Juni 2021, welches am 02. August 2021 in Kraft getreten ist.

Dieses regelt Mindestziele und deren Sicherstellung bei der Beschaffung bestimmter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.

Das Gesetz gilt insbesondere auch für die Beschaffung öffentlicher Personenverkehrsdienste durch öffentliche Auftraggeber im Sinne von Art. 2 Buchstabe i) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Nach § 5 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG haben öffentliche Auftraggeber u.a. bei der Beschaffung von Dienstleistungen die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten. Für den ÖPNV-Sektor beträgt der Anteil zu beschaffender sauberer Fahrzeuge innerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 vergeben werden, 45 Prozent. Die Hälfte des Mindestziels muss zusätzlich durch die Beschaffung emissionsfreier Busse im Sinne des § 2 Nummer 6 SaubFahrzeugBeschG erfüllt werden.

Der Regionalverband wird unter Berücksichtigung von Erfahrungen der Verkehrsunternehmen sowie aus Forschungsprojekten prüfen, ob eine gesamthafte regionale Elektromobilitätsstrategie sinnvoll und umsetzbar ist. (Siehe auch Kapitel E6.3, S. 406, NVP.)

Der Regionalverband Großraum Braunschweig geht vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die in § 1a PBefG neu vom Gesetzgeber eingeführte Zielbestimmung, wonach „bei Anwendung dieses Gesetzes ... die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen“ sind (so auch Kapitel A, S. 38-39 NVP), davon aus, dass es sich bei den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG an die Antriebstechnologien, die in einer Vorabbekanntmachung oder einer diese ergänzenden Dokument festgelegt werden, ebenfalls um wesentliche Anforderungen im Sinne des § 13 Abs. 2a PBefG handeln muss, die zur Versagung von Genehmigungsanträgen führt, welche die Vorgaben gemäß SaubFahrzeugBeschG und deren Zielerreichung unterlaufen.

Deswegen legt der Aufgabenträger hiermit als wesentliche Anforderung für die Erfüllung der Beförderungsleistung fest, dass die für die Beförderung eingesetzten Fahrzeuge während der Genehmigungsdauer bezüglich deren Antriebstechnologie den Mindestzielen und -Quoten des SaubFahrzeugBeschG entsprechen müssen.

Die Vergabeverfahren und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge werden ebenfalls entsprechende Vorgaben für die Einhaltung der Zielvorgaben durch die betrauten Betreiber enthalten.

5.3.2. Typen und Alter der einzusetzenden Fahrzeuge

Die Vergabeverfahren und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge werden entsprechende Vorgaben für Typen und Alter der einzusetzenden Fahrzeuge enthalten.

5.3.3. Sonstige Anforderungen an Ausstattung der Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge sind entsprechend der Teilnetze dem Regionalverkehr zuzuordnen und in der folgenden Tabelle wie im Nahverkehrsplan (Kapitel D6.3 des NVP) aufgeführt:

Ausstattungsvorgaben für einzusetzende Fahrzeuge	Regio Busse	Weitere Busse
Niederflurtechnik, mindestens LowEntry	X	X
Zugangsmöglichkeit für Rollstühle	X	X
Ausstattung von Türen mit Zugang zu Flächen für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren mit Anforderungstastern für die Türöffnung durch Fahrgäste von außen	X	X
Ausreichende Zahl von Flächen für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder. Bei Standard- und Gelenkbussen: zusätzlicher Stellplatz für Kinderwagen oder Rollatoren gegenüber soweit möglich	X	X
Fläche für einen ausgewiesenen Rollstuhlplatz im Bereich Tür 2	X	X
Kennzeichnung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen gemäß BOKraft	X	X
Ausreichende Anzahl von Haltemöglichkeiten in unterschiedlichen Höhen, um allen Fahrgästen eine sichere Haltemöglichkeit zu geben. Die Farbgebung der Stangen sollte kontraststark sein, um den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht zu werden	X	X
Die Farbgestaltung des Innenraumes sollte den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht werden	X	X
Ausreichende Fahrzeuginnenbeleuchtung	X	X
Ausreichende Anzahl gepolsterter Sitzplätze	X	X
Abstellflächen für Taschen	X	X
Ausreichende Anzahl von Haltewunschtastern	X	X
Klimaanlage, Verglasung in getönter Ausführung	X	X
Ausstattung mit einem integrierten Bordinformationssystem (IBIS), um die Verbindung zum Rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL) herzustellen sowie die unternehmensübergreifende Kommunikation zu gewährleisten	X	X
Deutlich lesbare elektronische Linien- und Fahrtzielanzeigen gemäß BOKraft	X	X
Gut sichtbare Anordnung der Innenanzeige(n) für jeden Wagenkasten, Darstellung der nächsten 3 - 5 Haltestellen mit Verknüpfungsoptionen wünschenswert (z. B. über TFT-Monitore), und digitale Haltestellenansage	X	
Mindestens Fahrgastinformation im Innenraum durch digitale Haltestellenansage und -ansage		X
Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen	X	X
Elektronische Fahrscheindrucker und -entwerter	X	X
Bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge mit einer Lichtsignalbeeinflussung	X	X

Kleinbusse, die im Bedarfsverkehr eingesetzt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen (Kapitel D6.3; S. 111 NVP):

Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit Stellplatz für manuelle oder elektronische Mobilitätshilfen, wie Rollatoren, E-Scooter und ähnlichem Gerät zur Fortbewegung wird auch bei flexibler Bedienungsweise angestrebt.

Die Unterlagen im Vergabeverfahren und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge werden ggf. weitere detaillierte Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeuge enthalten.

Alle Fahrzeuge, die im regulären Linienverkehr eingesetzt werden, müssen die oben aufgeführten Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge erfüllen. Für eine Übergangszeit von zwei Jahren gilt eine Ausnahme davon für ausschließlich an Schultagen eingesetzte Fahrzeuge bei Verstärker- und Verdichterfahrten.

5.4. Anforderungen an den Beförderungstarif und die Beförderungsbedingungen sowie die Mitwirkung im Verkehrsverbund Region Braunschweig

Verkehrsunternehmen haben den Tarif des Verkehrsverbundes Region Braunschweig (VRB) anzuwenden; Dies umfasst:

- Verkauf und Anerkennung (Vertrieb Verbundpartner, digitaler Vertrieb) des VRB-Tarifes
- Anbindung an die Tarif- und Vertriebsdatenbank des VRB
- Anwendung der geltenden Fahrpreise, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
- Verwendung des VRB-Fahrscheinlayouts
- Beratung und Information der Fahrgäste hinsichtlich des aktuellen VRB-Tarifs und über Tarifänderungen

Des Weiteren sind folgende Tarife zu vertreiben bzw. anzuerkennen:

- Verkauf des Niedersachsentarifs und des Niedersachsentickets und Anerkennung in zugelassenen Relationen

Verkehrsunternehmen erhalten nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einen Ausgleich für die Einhaltung des Höchsttarifs. Eine allgemeine Vorschrift zum Ausgleich von Höchsttarifen kommt nicht zur Anwendung.

Nähere Erläuterungen zum VRB-Tarif, dessen Bestimmungen sowie Beförderungsbedingungen finden sich unter www.vrb-online.de.

5.4.1. Aufnahme in den Verkehrsverbund

Jedes Verkehrsunternehmen kann einen Antrag auf Aufnahme als Gesellschafter in den vorgenannten Verkehrsverbund stellen, sofern es noch kein Gesellschafter ist.

Bei Aufnahme in den Verkehrsverbund wird das Verkehrsunternehmen Gesellschafter und nimmt die aus den im Verbund gültigen Verträgen resultierenden Rechte und Pflichten im Verkehrsverbund wahr.

Wird das Verkehrsunternehmen von dem Verbund nicht als Gesellschafter aufgenommen, kann es dem Verbund nach der Ablehnung eine Kooperation anbieten und bei Zustimmung des Verbundes einen entsprechenden Vertrag abschließen. Das Verkehrsunternehmen nimmt die aus dem Kooperationsvertrag resultierenden Rechte und Pflichten wahr.

Die aus der Mitgliedschaft bzw. Kooperation im VRB entstehenden Kosten trägt das Verkehrsunternehmen.

Unabhängig von der Form der Zusammenarbeit (VRB-Gesellschafter oder Kooperationspartner) wird auf jeden Fall der Verbundtarif angewendet. Damit verbunden ist die Anerkennung der Einnahmenaufteilungsverfahren. Hierzu muss das Verkehrsunternehmen dem bestehenden Einnahmenaufteilungsvertrag als Vertragspartner beitreten.

Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass für die Zwecke der Einnahmenaufteilung im Verbund Vertriebsdaten (aus den Verkäufen) sowie ggf. Fahrgastzahlen und Befragungsdaten in einer Qualität bereitgestellt werden, die den Anforderungen des Einnahmenaufteilungsvertrags genügen.

5.4.2. Verbundmarketing

Verkehrsunternehmen haben sich am Verbundmarketing zu beteiligen und dem Kooperationsvertrag beizutreten.

Innerhalb des Angebots- und Unternehmensmarketings (s. Kap. 9) wird das Corporate Design des VRB verbindlich eingebunden. Dies schließt ein:

- Verwendung des VRB-Partner-Logos auf der Homepage und auf Werbematerialien
- Verwendung von VRB-Verkehrsmittel-Piktogrammen
- Verbreitung von VRB-Werbung in Fahrzeugen, an Haltestellen, auf der Homepage und auf Social-Media-Kanälen

- Infos zu Tarif und Angebot auf der VU-Homepage / auf Social-Media-Kanälen müssen via Verlinkung auf die VRB-Homepage / auf Social-Media-Kanälen angeboten werden

5.4.3. Einnahmeaufteilung

Fahrgeldeinnahmen werden verbundweit zwischen den Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Hierfür

- ist das Einnahmeaufteilungsverfahren des VRB gemäß geltendem Vertrag (EA-Vertrag, Durchführungsrichtlinie, s. **Anlage 5**) verpflichtend anzuwenden,
- ist das Meldeformat für die Vertriebsdaten zu verwenden und diese monatlich fristgerecht zu liefern,
- sind die Einnahmemeldungen zu testieren und ein Jahrestestat vorzulegen.

5.5. Anforderungen an die Einhaltung von Sozialstandards

Verkehrsunternehmen haben ihre für die Durchführung der Personenbeförderungsleistungen eingesetzten Personale nach einem gemäß der Verordnung über die Repräsentativität von Tarifverträgen und die Mindestentgeltkommission festgestellten repräsentativen Tarifvertrag zu vergüten.

Eine Liste der für Aufträge über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene nach § 2 Abs. 4 NTVergG repräsentativen Tarifverträge kann auf der Homepage des Niedersächsisches Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung unter

https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/aufsicht_und_recht/servicestelle_zum_niedersaechsischen_tariftreue_und_vergabegesetz_ntvergg/tariftreue_und_mindestentgelte/tariftreue-u-mindestentgelte-144704.html

abgerufen werden.

Verkehrsunternehmen, die die hier gegenständlichen Verkehrsleistungen erbringen möchten, haben sich über eine Erklärung zur Einhaltung der Tariftreue- und Mindestentgeltvorgaben in § 5 NTVergG zu verpflichten. Eine Mustervorlage für die Verpflichtungserklärung kann unter

https://www.mw.niedersachsen.de/download/162776/Erklaerung_Tariftreue_4_NTVerG_ab_01.01.2021_ausfuellbar.pdf.pdf

abgerufen werden.

6. Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung

Der Aufgabenträger geht auf der Grundlage der ihm vorliegenden Einnahme-Daten davon aus, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung der zur Vergabe anstehenden Verkehrsleistung auf dem geforderten qualitativen und quantitativen Niveau ausgeschlossen ist.

Weitere Informationen dazu sind dem im Internet veröffentlichten Gesamtbericht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 1370 / 2007 zu entnehmen

([Regionalverband Großraum Braunschweig: Bericht VO 1370 \(regionalverband-braunschweig.de\)](http://regionalverband-groebraum-braunschweig.de)).

Ein Ausgleich von Höchsttarifen im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird nicht vorgesehen.

7. Hinweis auf besondere Berichtspflichten

Der Regionalverband Großraum Braunschweig macht darauf aufmerksam, dass nach den neuen § 3a ff. PBefG jeder Unternehmer und Vermittler von Personenbeförderungsdiensten besonderen Berichtspflichten hinsichtlich der Bereitstellung von spezifischen Mobilitätsdaten unterliegt. Die im Linienverkehr bereit zu stellenden Daten und deren Aufbereitung werden in § 3a Abs. 1 Nr. 1 und 2 PBefG vorgegeben.

Von den Bereitstellungsverpflichtungen sind gemäß § 3a Abs. 3 PBefG nur natürliche oder juristische Personen ausgenommen, die als Einzelunternehmer firmieren.

8. Verbindliche Zusicherung

Eigenwirtschaftliche Anträge dürfen gemäß § 13 Abs. 2a Satz 3 - 6 PBefG von den in dem vorliegenden Dokument definierten Anforderungen und Standards nicht wesentlich abweichen.

Der Aufgabenträger betrachtet die Angaben eines Verkehrsunternehmens nur dann als belastbar und insofern den hier vorgegebenen Anforderungen entsprechend, wenn diese in Form einer Zusicherung nach § 12 Abs. 1a PBefG gegeben werden. Derartige verbindliche Zusicherungen werden insbesondere zur Einhaltung der Anforderungen in den **Kapiteln 3, 4 und 5, einschließlich der dortigen Unterkapitel erwartet.**

Das Verkehrsunternehmen muss dazu bereit sein, die Zusicherungen über einen Qualitätssicherungsvertrag auch mit dem Aufgabenträger zu vereinbaren und diesem Kontrollbefugnisse und entsprechende Sanktionsmöglichkeiten einzuräumen. Es wird diesbezüglich auf § 15 Abs. 3 Satz 2 PBefG hingewiesen.

Eine spätere Unwirtschaftlichkeit des Betriebs berechtigt nicht zur Reduzierung des Leistungsangebotes oder sonstigen Rücknahme von Zusicherungen. Es wird auf § 21 Abs. 4 Satz 3 PBefG hingewiesen.

Zumutbar sind daher alle wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus Änderungen anderer Verkehre (v. a. Zugverkehr, Stadtverkehre), der Schülerzahlen und Schulstandorte, der Tarifentwicklung im Verbundtarif, der allgemeinen Nachfrageentwicklung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ergeben.

Das Verkehrsunternehmen ist insoweit gehalten, die Chancen und Risiken hieraus für die beantragte Laufzeit abzuschätzen. Eine Entbindung der Betriebspflicht kommt nur für die Gesamtleistung in Betracht, da auch nur eine Genehmigung für die Gesamtleistung in Frage kommt, vgl. § 21 Abs. 4 Satz 2 PBefG.

Soweit ausnahmsweise wegen nicht vorhersehbarer Umstände eine Entbindung von der gesamten Betriebspflicht angezeigt ist, kommt diese nach Auffassung des Aufgabenträgers nur mit einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf in Frage, der erforderlich ist, um eine lückenlose Weiterbedienung sicherzustellen. Dies sind mindestens 24 Monate.