

**Vorinformation gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007
zur Vergabe von Busverkehrsleistungen
im Landkreis Harburg in den Teilnetzen 1, 2 und 3**

Ergänzendes Dokument

I. Präambel

Der Landkreis Harburg hat im EU-Amtsblatt seine Absicht bekannt gemacht, Busverkehrsleistungen auf dem Gebiet des Landkreises Harburg als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) über öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen i. S. d. Art. 3 VO (EG) 1370/2007 in einem wettbewerblichen Verfahren nach Maßgabe des Vergaberechts zu vergeben.

Gemeinsame Betriebsaufnahme für alle im Folgenden genannten Verkehrsleistungen ist der 01.12.2019. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag endet am ersten Ferientag der Sommerferien 2029.

Es ist vorgesehen, die Leistung in drei Losen zu vergeben. Die drei Teilnetze bilden dabei jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind insbesondere die nachstehend dargestellten Anforderungen an die zu erbringenden Verkehrsleistungen verbunden.

II. Verkehrlicher Leistungsumfang

Die beabsichtigte Vergabe umfasst alle Linien der nachfolgend beschriebenen Teilnetze 1 bis 3.

Teilnetz 1: Winsen (L.) / Stelle / Elbmarsch / Salzhausen / Hanstedt	
Linie	Linienführung
149	HH-Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Winsen (L.)
4404	Winsen (L.) – Laßrönne – Oldershausen – Niedermarschacht
4405	Winsen (L.) – Drage – Stove – Rönne - Niedermarschacht
4406	Evendorf – Egestorf – Salzhausen – Toppenstedt – Winsen (L.)
4407	Hanstedt – Brackel – Tangendorf – Pattensen – Winsen (L.)
4409	Bahlburg – Pattensen – Scharmbeck – Grevelau – Luhdorf – Winsen (L.)
4410	Winsen (L.) – Luhdorf – Grevelau – Pattensen – Vierhöfen (– Putensen)
4611	Schülerverkehr Samtgemeinde Hanstedt
4613	Buchholz i.d.N. – Hanstedt – Jesteburg

Teilnetz 1: Winsen (L.) / Stelle / Elbmarsch / Salzhausen / Hanstedt
(Fortsetzung)

Linie	Linienführung
4615	Hanstedt – Egestorf – Salzhausen
4618	Garstedt – Vierhöfen – Lübberstedt – Salzhausen
4661	Hittfeld – Maschen – Stelle – Winsen (L.)
4662	Rottorf – Borstel – Winsen (L.) – Roydorf
4663	Wuhlenburg – Stelle – Ashausen – Winsen (L.) – Roydorf
4665	Bahlburg – Pattensen – Scharmbeck – Stelle

Teilnetz 2: Rosengarten / Seevetal

Linie	Linienführung
247	Emmelndorf – Fleestedt – Meckelfeld
248	Holtorfsloh – Ohlendorf – Ramelsloh – Maschen – Meckelfeld
343	Fleestedt – Maschen
347	Jehrden – Maschen – Meckelfeld
348	Horst – Maschen – Hittfeld
447	Meckelfeld – Fleestedt – Emmelndorf – Hittfeld
448	Holtorfsloh – Ohlendorf – Marxen – Ramelsloh – Maschen – Hittfeld
548	Horst – Maschen – Hörsten
4148 ⁽¹⁾	Jesteburg – Bendestorf – Hittfeld – HH-Harburg
4602	Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Hittfeld
4603	Eckel – Klecken – Hittfeld
4604	Ehestorf – Tötensen – Hittfeld
4605	Ehestorf – Nenndorf – Hittfeld
4606	Sottorf – Ehestorf – Vahrendorf
4608	Sieversen – Tötensen – Nenndorf
4609	Klecken – Eckel – Nenndorf
4633	Maschen – Hittfeld – Bendestorf – Jesteburg

- (1) Die Linie 4148 wird ab dem 01.12.2019 die Leistungen der heutigen Linie 148 umfassen, da letztere zum 30.11.2019 eingestellt werden wird.
Zusätzlich wird auf der Linie 4148 der heutige Linienabschnitt Hanstedt - Jesteburg zum 30.11.2019 eingestellt; die Leistungen auf diesem Abschnitt werden ab dem 01.12.2019 in die Linie 4207 integriert.

Teilnetz 3: Neu Wulmstorf / Hollenstedt / Buchholz i.d.N. / Tostedt / Jesteburg

Linie	Linienführung
440	Neu Wulmstorf, Freibad – S Neu Wulmstorf
540	S Neu Wulmstorf – S Neu Wulmstorf (Ringlinie)
4037	Buchholz i.d.N. – Sprötze – Trelde – Kakenstorf – Hollenstedt
4038	Neu Wulmstorf – Elstorf – Eversen – Mienenbüttel – Buchholz i.d.N.
4039	Regesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Elstorf – Neu Wulmstorf
4207	Evendorf – Egestorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz i.d.N.
4208	Bendestorf – Buchholz i.d.N.
4200	Buchholz i.d.N. – Nenndorf – Tötensen – HH-Harburg
4210	(Buchholz i.d.N. /) Klecken – Nenndorf – Sieversen – HH-Harburg
4408 ⁽²⁾	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Marxen – Brackel
4620	Buchholz i.d.N. – Steinbeck – Dibbersen – Rosengarten
4621	Buchholz i.d.N. – Welle – Tostedt – Königsmoor – Wistedt
4623	Buchholz i.d.N. – Trelde – Hollenstedt
4624	Buchholz i.d.N. – Eckel – Hittfeld – Meckelfeld
4630	Buchholz i.d.N. – Lüllau – Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf– Beckedorf
4631	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Hanstedt – Evendorf / Salzhausen
4632	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Ramelsloh – Maschen – Winsen (L.) – Laßrönne
4640	Todtshorn – Otter – Königsmoor – Wistedt – Tostedt
4641	Inzmühlen – Büsenbachtal – Handeloh – Welle – Tostedt – Kakenstorf
4642	Drestedt – Kakenstorf – Todtglüsingern – Tostedt
4643	Halvesbostel – Heidenau – Tostedt
4644	Hollenstedt – Dohren – Tostedt – Wistedt
4650	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Kakenstorf
4664 ⁽³⁾	Buchholz i.d.N. – Schierhorn – Jesteburg – Ohlendorf – Stelle
4681	Halvesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Neu Wulmstorf
4682	Rübke – Neu Wulmstorf
4683	Moisburg / Rahmstorf / Eversen / Wennerstorf / Drestedt – Hollenstedt
4684	Moisburg – Rahmstorf – Regesbostel – Holtorfsbostel – Hollenstedt
4801	Tostedt – Tostedt (Töster Ring)

Teilnetz 3: Neu Wulmstorf / Hollenstedt / Buchholz i.d.N. / Tostedt / Jesteburg
(Fortsetzung)

Linie	Linienführung
4860 ⁽⁴⁾	Halvesbostel – Heidenau – Dohren – Tostedt
4870 ⁽⁵⁾	Königsmoor - Otter - Tostedt
4887	Vaerloh / Riepshof / Quellen – Wistedt – Tostedt
4888	Langeloh / Todtglüsing / Drestedt – Tostedt
4889	Lohbergen – Trelde – Kakenstorf (– Tostedt)

- (2) Auf der Linie 4408 wird der heutige Linienabschnitt Hanstedt - Winsen zum 30.11.2019 eingestellt; die Leistungen auf diesem Abschnitt werden ab 01.12.2019 in die Linie 4407 integriert.
- (3) Auf der Linie 4664 wird der heutige Linienabschnitt Stelle - Winsen (L.) zum 30.11.2019 eingestellt; die Leistungen auf diesem Abschnitt werden in die Linie 4661 (TN 1) integriert.
- (4) Die Linie 4860 wird ab dem 01.12.2019 die Anbindung von Dohren übernehmen. Diese Anbindung ist heute Bestandteil der Linie 4890, die zum 30.11.2019 eingestellt werden wird.
- (5) Die Linie 4870 wird ab dem 01.12.2019 die Anbindung von Todtglüsing übernehmen. Diese Anbindung ist heute Bestandteil der Linie 4890, die zum 30.11.2019 eingestellt werden wird.

Die Fahrpläne zu allen aufgeführten Linien sind unter www.vno-stade.de/html/vergaben.html abrufbar. Die in den Fahrplänen enthaltenen Fahrplanleistungen stellen das Mindestangebot dar, welches vom Verkehrsunternehmen ohne Abweichungen umgesetzt werden muss und in keinem Fall unterschritten werden darf. Darüber hinaus sind die je Fahrt vorgegebenen Fahrzeugtypen zwingend zu berücksichtigen (wobei der Einsatz mehrerer Fahrzeuge oder größerer Fahrzeuge, soweit es die Straßenverhältnisse zulassen, gestattet ist). Sämtliche Fahrten sind als allgemeine Linienverkehre nach § 42 PBefG zu erbringen und bei der Genehmigungsbehörde entsprechend zu beantragen.

Die Fahrplanleistung pro Normjahr beträgt:

- im Teilnetz 1 ca. 1.628.020 Fahrplankilometer
- im Teilnetz 2 ca. 1.117.045 Fahrplankilometer und
- im Teilnetz 3 ca. 2.621.363 Fahrplankilometer.

Bis zur Betriebsaufnahme sowie während des Leistungserbringungszeitraums können Fahrplanänderungen erforderlich werden, die vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zwingend umzusetzen sind; dies kann auch zusätzliche Fahrten, den Einsatz größerer Fahrzeuge sowie Verstärkerfahrten und Änderungen der Fahrtage beinhalten. Diese Fahrplanänderungen werden voraussichtlich vor allem den schulbezogenen Verkehr betreffen (z. B. aufgrund steigender / sinkender Schülerzahlen, anderer Schulanfangs- und -endzeiten sowie neuer Schulformen / -standorte), wie auch die regionalen Hauptlinien (durch Angebotsverbesserungen).

Auf den Hauptlinien können sich größere Veränderungen vor allem durch zwei Planungsprojekte ergeben, die im aktuellen Nahverkehrsplan verankert sind:

1. Umsetzung des so genannten Elbmarschsterns

Ziel des "Elbmarschsterns" ist es, die vorhandenen Regionalbuslinien, die die Elbmarsch durchqueren und teilweise in benachbarte (Land-)Kreise sowie nach Hamburg fahren, stärker miteinander zu vernetzen. Dazu soll in Niedermarschacht ein zentraler Verknüpfungspunkt eingerichtet werden. Darüber hinaus soll das ÖPNV-Angebot in der Binnenmarsch deutlich verbessert werden und in diesem Zuge eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Geesthacht und der Hansestadt Lüneburg geschaffen werden.

Grundsätzlich soll im Bereich des Landkreises Harburg die bestehende Angebotsstruktur beibehalten werden; die größten Veränderungen sind auf der Achse Geesthacht - Niedermarschacht - Oldershausen - Handorf - Lüneburg zu erwarten.

2. Erweiterung des Fahrplanangebotes auf der Linie 4038

Die Linie 4038 dient derzeit vor allem der Erschließung der Gewerbegebiete im Bereich Mienenbüttel / Rade an Neu Wulmstorf. Gleichzeitig werden mit dieser Linie auch die am Linienweg liegenden kleineren Ortschaften der Gemeinde Neu Wulmstorf an ihr Grundzentrum, den Kernort Neu Wulmstorf, angebunden. Durchgehende Verbindungen von Neu Wulmstorf über Rade / Mienenbüttel hinaus bis nach Buchholz i.d.N. sind aktuell nur im schulbezogenen Verkehr vorhanden.

Der Aufgabenträger ist jedoch bestrebt, die Angebotsqualität auf der gesamten Linie, insbesondere auf dem Abschnitt Rade / Mienenbüttel - Buchholz i.d.N. weiter auszubauen. Ziel ist es, Neu Wulmstorf, Rade / Mienenbüttel und Buchholz i.d.N. möglichst direkt und regelmäßig (in der HVZ: 60min-Takt) miteinander zu verbinden. Die heute teilweise in die Linie 4038 integrierten schulbezogenen Fahrten, die auch abseits der Strecke gelegene Orte bedienen, sollen voraussichtlich in eine neu einzurichtende schulbezogene Regionalbuslinie ausgelagert werden.

Beschlüsse zur Umsetzung beider Maßnahmen sind im Herbst 2018 zu erwarten.

Ein Anpassungsbedarf kann sich darüber hinaus durch geänderte SPNV-Fahrpläne ergeben, auf der Busverkehr abgestimmt ist und bleiben muss. Des Weiteren sind Änderungen wegen Straßenbaumaßnahmen u. ä. umzusetzen.

In den drei Teilnetzen gibt es ergänzende Mobilitätsangebote auf kommunaler Ebene (derzeit Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre, Anruf-Sammel-Mobil-Verkehre, Rufbus-Verkehre), die nicht Bestandteil dieser Vergabe sind und vom Betreiber lediglich toleriert werden müssen.

III. Allgemeine Beschreibung der Raumstrukturen und des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Harburg

Der Landkreis Harburg mit insgesamt knapp 250.000 Einwohnern ist geprägt durch eine heterogene Raumstruktur und seine Lage in der südlichen Metropolregion Hamburgs. Er weist ländlich strukturierte Gebiete auf, besitzt aber auch verdichtete Räume, insbesondere in den an Hamburg angrenzenden Gemeinden. Im Landkreis selbst bilden die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) die beiden größten Zentren. Durch die Lage in der

Metropolregion gibt es eine hohe Anzahl an auspendelnden Erwerbstätigen in Richtung Hamburg. Weitere Erläuterungen zur zentralörtlichen Struktur und zu den Pendlerbeziehungen finden sich im aktuellen NVP des Landkreises.

III.1 Strukturelle Differenzierung des ÖPNV-Angebotes

Der ÖPNV im Landkreis wird geprägt durch die Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Kursbuchstrecken 110 und 120 sowie im geringeren Maße auf der Strecke 123. Der SPNV bildet - insbesondere für die Verbindungen in die Metropolregionen Hamburg, Hannover und Bremen - damit das Rückgrat im ÖPNV. Im Landkreis selbst gibt es einen umfangreichen straßengebundenen Nahverkehr, der in verschiedene Kategorien eingeteilt werden kann:

a. Regionalverkehr

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. Regionallinien, die ganztägig über ein gutes Fahrtenangebot verfügen, werden als **regionale Hauptlinien** bezeichnet.

b. schulbezogener Regionalverkehr

Der schulbezogene Regionalverkehr ist für jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an den Bedürfnissen der Hauptnutzergruppe (Schülerinnen und Schüler) orientiert. Zudem verkehren derartige Linien nur an Schultagen.

c. Stadtbusverkehr / Ortsbusverkehr

Stadtbusverkehr bzw. Ortsbusverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Im Landkreis Harburg gibt es derartige Verkehre in den Städten Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie in den Gemeinden Neu Wulmstorf und Tostedt. Sie sind gekennzeichnet durch einen klaren Taktfahrplan, eine Verknüpfung der Linien untereinander sowie ein gutes Fahrtenangebot.

Eine ähnliche Angebotsqualität weisen die stadtbusartigen Linien auf, die in den nördlichen Randbereichen des Landkreises bis nach Hamburg-Harburg hineinführen.

d. bedarfsorientierte Bedienungsformen

Bedarfsorientierte Bedienungsformen (AST, ASM, Rufbus) ergänzen im Landkreis den klassischen Linienverkehr dort, wo es Lücken im Busangebot gibt bzw. wo ein geringes Fahrgastaufkommen die Einrichtung einer Buslinie nicht rechtfertigt. Allen Angeboten ist gemein, dass die Fahrten nur bei tatsächlicher Nachfrage durchgeführt werden, um die Kosten möglichst niedrig zu halten.

Die unter Punkt II. genannten Linien gehören ausschließlich zu den Kategorien a bis c; die Stadtverkehre in Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie die bedarfsorientierten Bedienungsformen sind nicht Bestandteil der Ausschreibung.

III.2 Verknüpfungspunkte im ÖPNV, Anschlussicherung

Viele Buslinien im Landkreis, insbesondere die regionalen Hauptlinien und die Stadtbus- bzw. Ortsbuslinien, binden nicht nur die einzelnen Orte und Ortsteile an ihre jeweiligen Zentren an, sondern haben auch eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV. Optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn sind insbesondere für diejenigen Fahrgäste wichtig, deren Fahrtziel außerhalb des Landkreises liegt. Hier sind an erster Stelle die Verbindungen nach Hamburg zu nennen, die eine sehr hohe Nachfrage aufweisen. Der Aufgabenträger setzt sich daher nachdrücklich für die Beibehaltung bzw. den Ausbau von Bus-/Bahn-Anschlüssen ein.

Da auch innerhalb des Landkreises nicht alle Ziele durch Direktverbindungen erreichbar sind, sind für einige Buslinien Umsteigemöglichkeiten an bestimmten Verknüpfungspunkten eingerichtet. Als Verknüpfungspunkte werden Haltestellen im ÖPNV-Netz bezeichnet, an denen fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien bestehen.

Besonders für umsteigende Fahrgäste ist die Verlässlichkeit der jeweiligen Verbindungen von elementarer Bedeutung. Daher hat aus Sicht des Aufgabenträgers die Sicherstellung der Anschlüsse, insbesondere bei Betriebsstörungen oder Verspätungen höchste Priorität. Dies gilt insbesondere für die nachfolgend aufgeführten Verknüpfungspunkte, bei denen der Anschluss wie nachfolgend beschrieben zwingend zu sichern ist:

1. Verknüpfungspunkte Bahn/Bus

Bahnhof / Haltepunkt	Verknüpfung		Anschlussicherung* Anschlüsse vom SPNV aus Richtung Hamburg sind sicherzustellen bis zu einer verspäteten Zugankunft am Bahnhof von maximal ...
	Bahn	Bus	
KBS 110			
Meckelfeld	RB 31	248, 343	10 min
Winsen (L.)	RE 3, RB 31	149, 4404, 4405, 4406, 4407	10 min
KBS 120			
Hittfeld	RB 41	348	15 min
Klecken	RB 41	4210	10 min
Buchholz i.d.N.	RE 4, RB 41	4207, 4208, 4408, 4037	10 min
		4200	5 min
Tostedt	RE 4, RB 41	4801, 4860, 4870 (Ri. Tostedt, Am Sande)	10 min
		4870 (Ri. Wistedt)	15 min
KBS 121			
Neu Wulmstorf	S3	440, 540	3 min
		4038, 4039, 4682	10 min

2. Verknüpfungspunkte Bus/Bus

Haltestelle	Verknüpfung		Anschlusssicherung* Anschlüsse zwischen den Buslinien sind in beiden Richtungen sicherzustellen bis zu einer verspäteten Busankunft an der Haltestelle von maximal ...
	Bus	Bus	
Brackel, Hauptstraße	4407	4408	5 min (in beiden Richtungen)
Fleestedt	MetroBus 14	343	10 min (nur Ri. Maschen)
Hanstedt, Kirche	4207	5200	5 min (in beiden Richtungen)
	4207	4407	5 min (in beiden Richtungen)
Jesteburg, Seevebrücke	4207	4148	5 min (in beiden Richtungen)
Nenndorf, Rathaus	4200	4210	3 min (bei Rendezvous Anschluss in alle Richtungen)
Niedermarsch., Grundschule	4405	5405	5 min (in beiden Richtungen)
	4400	4404	5 min (in beiden Richtungen)
Rönne, Brücke	4400	4405	5 min (in beiden Richtungen)
	4400	539	5 min (in beiden Richtungen)
Salzhausen, ZOB	4406	5200	5 min (in beiden Richtungen)

Zwischen den schulbezogenen Linien (Liniennummern 46XX) bestehen teilweise weitere Anschlüsse, die zu beachten sind. Nähere Auskünfte können beim Aufgabenträger angefordert werden.

* Ein Anschluss zwischen Bahn/Bus oder Bus/Bus ist immer dann gegeben, wenn der den Anschluss herstellende Bus maximal 20 Minuten nach Ankunft des Zuges bzw. des anderen Busses fahrplanmäßig abfährt.

IV. Verbundbedingte Vorgaben

Im gesamten Landkreis Harburg, der zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV) gehört, gilt der HVV-Tarif. Unternehmen, die im Landkreis Leistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr übernehmen, müssen den HVV-Kooperationsvertrag unterzeichnen und neben dem Tarif weitere Vorgaben des HVV erfüllen (z. B. Qualitätsstandards, Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren, Vertrieb, Marketing, etc.). Weitere Informationen sind bei der HVV GmbH (Steindamm 94, 20099 Hamburg) zu erhalten.

IV.1 Weitergabe von Fahrplandaten und Übermittlung von Echtzeitinformationen

Dem Aufgabenträger sind die jeweils aktuellen Soll-Fahrplandaten kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Seit 2014 erfolgt im HVV-Bedienungsgebiet die Information der Fahrgäste zum Betriebsablauf auf der Basis von Echtzeitdaten. Die stufenweise Umsetzung erfolgt zunächst im SPNV und wird zur Zeit auf den gesamten Busverkehr ausgedehnt. Das Verkehrsunternehmen wird hierfür die Echtzeitdaten (Ist-Fahrplandaten) aus einem Betriebsleitsystem dem Landkreis Harburg als Aufgabenträger sowie dem HVV kostenfrei auf elektronischem Weg zur Verfügung stellen, sowohl für die Nutzung in elektronischen Fahrplanauskunftssystemen wie ggf. auch für die Weiterleitung an ein noch einzurichtendes DFI-System.

Eine Beschreibung der einzurichtenden Schnittstelle und des Datenformats, in dem die Daten für die VBN-Plattform bereitzustellen sind, ist bei der HVV GmbH zu erhalten.

Die Nutzung der Daten ist ausschließlich für Zwecke der Reisendeninformation und zur Sicherung der Anschlüsse vorgesehen. Letzteres bedeutet, dass zur Sicherung unternehmensübergreifender Anschlüsse die Echtzeitdaten auch anderen Verkehrsunternehmen im HVV zur Verfügung stehen müssen. Das Verkehrsunternehmen hat diese Nutzung seiner Daten kostenfrei zu gestatten und verpflichtet sich, zu gegebener Zeit eine entsprechende Vereinbarung zur Datennutzung zu unterzeichnen.

IV.2 Vertrieb / eTicketing

Das Verkehrsunternehmen ist bzgl. des HVV-Tarifs für den Vertrieb im Fahrzeug sowie für die Betreuung der im Landkreis Harburg bestehenden HVV-Verkaufsstellen zuständig. Der Verkauf im Bus erfolgt bar durch den Fahrer über elektronische Fahrscheindrucker. Es ist das komplette Fahrkartensortiment im HVV-Bartarif sowie Ergänzungskarten zu Zeitkarten zu verkaufen.

Im HVV wurde die verbundweite Einführung von eTicketing auf Basis der VDV-Kernapplikation beschlossen. Das Verkehrsunternehmen unterstützt die Einführung des eTicketings im HVV derart, dass die Anforderungen an die notwendige Hard- und Software abgedeckt werden. Dies beinhaltet insbesondere Schreib-/Leseeinheiten für kontaktlose Chipkarten gemäß ISO 14443 sowie die Software-Komponenten für das Lesen und Beschreiben von Chipkarten auf Basis der Multiberechtigung nach dem aktuellen Standard der VDV-Kernapplikation (Version 1.109) und zur Kommunikation mit der regionalen Vermittlungsstelle (HVV-ESB).

An der rechten Einstiegsspur (dem Fahrer zugeordnet) muss eine Schreib-/Leseinheit vorhanden sein, die sämtliche Produkte des HVV-Bartarifs auf elektronische Kundenkarten (HVV-Cards) ausgeben können muss. Bei Fahrzeugen mit zweiter Einstiegsspur muss in Ergänzung dazu an der linken Einstiegsspur eine Lese-/Prüfeinheit installiert sein, an der eine Prüfung von auf HVV-Cards gespeicherten elektronischen Fahrtberechtigungen erfolgen können muss.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind sich darüber einig, dass es sich bei der Einführung des eTicketings um einen Schritt mit experimentellem Charakter handelt. Sollte sich nach der Einführung eines entsprechenden eTicketing-Systems zeigen, dass die Bereitschaft der Fahrgäste, das neue System anzunehmen und zu nutzen hinter den Erwartungen zurückbleibt, werden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen Gespräche über mögliche Anpassung am System aufnehmen.

V. Qualitätsstandards

V.1 Fahrzeuganforderungen und einzusetzende Fahrzeuge

Bezüglich der Fahrzeugqualität gilt zwingend der "HVV-Umlandstandard". Abweichend davon legt der Aufgabenträger für alle drei Teilnetze folgende Zusatzerfordernisse von diesem Standard fest, die das zukünftige Verkehrsunternehmen über den gesamten Leistungserbringungszeitraum zu berücksichtigen hat:

1. Standardfahrzeuge (12m-Wagen o. größer, einschließlich Gelenkbus)

- Das Durchschnittsalter aller eingesetzten*** Fahrzeuge (gemessen an den Jahresfahrplankilometern) darf in jedem Jahr der Laufzeit maximal 8,00 Jahre betragen; während des neunten und zehnten Jahres der Laufzeit erhöht sich dieses Alter um jeweils 1,00 Jahre.
- Das Höchstalter* der eingesetzten*** Fahrzeuge wird - in Anlehnung an den HVV-Umlandstandard - auf 15,00 Jahre begrenzt. Davon abweichend darf in jedem Teilnetz zeitgleich maximal die nachfolgend genannte Anzahl an Fahrzeugen eingesetzt werden, die bis 18,00 Jahre alt sein dürfen:
 - im Teilnetz 1: 5 Fahrzeuge
 - im Teilnetz 2: 3 Fahrzeuge
 - im Teilnetz 3: 6 Fahrzeuge

Diese Fahrzeuge sind schwerpunktmäßig für Verstärkerleistungen in der Verkehrsspitze einzusetzen. Zudem ist jedes Fahrzeug mit den entsprechenden Angaben (Baujahr, Kennzeichen, Umlauf) dem Aufgabenträger vorab anzuzeigen. Bei der Berechnung des Durchschnittsalters sind diese Fahrzeuge mit zu berücksichtigen.

Zusätzlich ist zur Betriebsaufnahme am 01.12.2019 eine Neufahrzeugquote** von 30 %*** (gemessen an den Jahresfahrplankilometern) einzuhalten.

Diese Neufahrzeuge müssen mindestens über folgende Qualitäten verfügen:

- leistungsfähige Klimaanlage
- WLAN
- dynamische Haltestellenanzeige im Innenraum (mindestens mit Anzeige der nächsten 3 Haltestellen)
- Videoüberwachung
- mindestens 38 (12m Standardbus) bzw. 54 Sitzplätze (Gelenkbus), jeweils inkl. Klappsitzen
- Regionalbusbestuhlung mit hoher Rückenlehne und komfortablerer Polsterung
- niederfluriger Fahrzeugboden und podestfreie Sitze zwischen der ersten und zweiten Tür
- Rampe an der zweiten Tür (inkl. Kneeling-Funktion) und Rollstuhlplatz gem. ECE-Norm R 107
- zusätzlich zum Rollstuhlplatz eine Mehrzweckfläche zur Beförderung eines zweiten Rollstuhls oder eines Kinderwagen / Rollators
- Abgasnorm Euro 6 (oder höher)

Zur weiteren Verbesserung der Fahrzeugqualität während der Laufzeit muss der Anteil an Fahrzeugen, die diese 10 "Neufahrzeug-Qualitätsanforderungen" erfüllen (ohne dass es sich um Neufahrzeuge handeln muss), ab dem 01.12.2024 60 %*** betragen (gemessen an den Jahresfahrplankilometern).

Alle übrigen Fahrzeuge, die zum Einsatz kommen, müssen mindestens über folgende Qualitäten verfügen:

- dynamische Haltestellenanzeige (s. o., sofern vorhanden bzw. technisch nachrüstbar)
- mindestens 38 (12m Standardbus) bzw. 54 Sitzplätze (Gelenkbus), jeweils inkl. Klappsitzen
- niederfluriger Fahrzeugboden zwischen der ersten und zweiten Tür
- Rampe an der zweiten Tür (inkl. Kneeling-Funktion) und Rollstuhlplatz gem. ECE-Norm R 107
- mindestens Abgasnorm Euro 4

2. Kleinbusse

Für Kleinbusse gelten folgende Mindestanforderungen:

- ausschließlich Einsatz von Neufahrzeugen** zulässig
- mindestens 17 Sitzplätze (inkl. Klappsitze)
- mindestens 1 Niederflureinstieg
- maximale Fahrzeughöhe: 2,80 Meter (Achtung: Unterführung der Bahnbrücke Quellen 3,00 Meter hoch)
- mindestens Abgasnorm Euro 6

Bei allen Linien mit 46XX und 48XX-Nummern sind zusätzlich zur Liniennummer Steckschilder an der Frontscheibe mit gut sichtbaren umlaufbezogenen Nummern zu verwenden. Diese sind dem Aufgabenträger vor Betriebsbeginn und bei Veränderungen unaufgefordert mitzuteilen.

Darüber hinaus ist es denkbar, dass der Aufgabenträger während des Leistungserbringungszeitraums ein Modellprojekt zur E-Mobilität anstreben wird. Es wird vom Verkehrs-

unternehmen erwartet, sich daran zu beteiligen, wenn es von damit verbundenen Aufwendungen freigestellt wird.

- * Das Fahrzeugalter berechnet sich ausgehend vom Datum der Erstzulassung des Fahrzeuges.
- ** Ein Fahrzeug gilt dann als Neufahrzeug, wenn die Erstzulassung maximal ein halbes Jahr vor dem ersten Einsatz im betroffenen Teilnetz liegt.
- *** Bezogen auf ein Teilnetz; betreibt ein Verkehrsunternehmen den Verkehr in mehr als einem Teilnetz, so werden die o. g. Vorgaben teilnetzübergreifend betrachtet.

V.2 Anforderungen an das Fahrpersonal

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die im Fahrdienst notwendigen allgemeinen Kenntnisse der im Linienverkehr bestehenden Vorschriften besitzt. Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Personal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- freundliches und hilfsbereites Verhalten, auch in Stress- und Konfliktsituationen
- detaillierte Orts-, Strecken- und Tarifkenntnisse
- gute Kenntnisse der deutschen Sprache, um neben dem Fahrkartenverkauf Informationen und Auskünfte erteilen zu können
- angemessenes, gepflegtes Erscheinungsbild, ggf. Dienstbekleidung
- sichere und rücksichtsvolle Fahrweise

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich darüber hinaus gegenüber dem Aufgabenträger, sein Fahrpersonal regelmäßig zu schulen und weiterzubilden. Zu jedem Schuljahresbeginn sind die Fahrerinnen und Fahrer ausführlich in die neuen Fahrpläne einzuweisen. Der Aufgabenträger hat das Recht, an Schulungen und Einweisungen teilzunehmen bzw. sich auf Anforderung entsprechende Nachweise vorlegen zu lassen.

Insbesondere ist das Fahrpersonal zur Einhaltung von Anschlüssen zu sensibilisieren. Hierzu zählt auch die Pflicht, bei verspäteten Zügen oder Bussen die Leitstelle zu kontaktieren, um nähere Informationen zu bekommen. Im Sinne der Fahrgäste sind auch bei Verspätungen die Anschlüsse sicherzustellen (nach den Vorgaben unter Pkt III, "Verknüpfungspunkte im ÖPNV, Anschlusssicherung").

Des Weiteren sind auf Verlangen des Aufgabenträgers vom Fahrpersonal händische Fahrgastzählungen unentgeltlich durchzuführen. Vom Aufgabenträger beauftragte oder durchgeführte Zählungen und Befragungen hat das Verkehrsunternehmen zu tolerieren. Der Auftragnehmer gewährt hierbei dem Erhebungspersonal jederzeit unentgeltlichen Zugang zu seinen Fahrzeugen.

V.3 Haltstellen

Die vom Verkehrsunternehmen bereitzustellenden Haltstellenmasten und -schilder (inkl. Aushangkästen) müssen dem HVV-Umlandstandard entsprechen.

Änderungen der örtlichen Lage einer Haltestelle erfolgen auf Anordnung und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

V.4 Qualitätsmanagement

Das Verkehrsunternehmen hat den Aufgabenträger bei besonderen betrieblichen Vorkommnissen (z. B. Fahrtausfälle, Verspätungen über 30 Minuten, Konflikte zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen) unverzüglich zu informieren. Es ist verantwortlich für die Aufnahme und die serviceorientierte Beantwortung von Beschwerden.

Zur Sicherstellung einer zufriedenstellenden Qualität wird der Aufgabenträger im Verkehrsvertrag ein Qualitätssteuerungsverfahren verankern.