

**Vorinformation gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007
zur Vergabe von Busverkehrsleistungen
im Landkreis Stade 2027**

Ergänzendes Dokument

I. Präambel

Gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 hat der Landkreis Stade im EU-Amtsblatt seine Absicht bekannt gemacht, Busverkehrsleistungen 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.

Die Vorabbekanntmachung beinhaltet gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 PBefG zugleich die Angabe der mit dem beabsichtigten ÖDA verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards sowie der zur Gesamtleistung gehörenden öffentlichen Personenverkehrsdienste. Die Vorabbekanntmachung verweist diesbezüglich gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG auf das hiesige ergänzende Dokument.

In diesem Dokument werden daher gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 PBefG Anforderungen angegeben, die mit dem ÖDA verbunden sein werden, um eine ausreichende Verkehrsbedien-
nung im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG sicherzustellen. Abweichungen von diesen Anforderungen führen nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG zur Ablehnung eines eigenwirtschaftlichen Antrags. Die nachstehenden Angaben enthalten auch Anforderungen, bezüglich derer eine etwaige Abweichung als wesentlich im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3-5 PBefG gilt.

Gemeinsame Betriebsaufnahme für alle nachfolgend genannten Verkehrsleistungen ist der 01.01.2027. Der ÖDA endet am 31.07.2036 zum Ende des Betriebstages.

Es ist vorgesehen, die Leistung in drei Losen zu vergeben:

- **Los 1:** Teilnetz 1 (Hansestadt Stade) und Teilnetz 5 (Fredenbeck / Harsefeld)
- **Los 2:** Teilnetz 2 (Hansestadt Buxtehude) und Teilnetz 3 (Apensen)¹
- **Los 3:** Teilnetz 6 (Oldend. / Himmelpforten) und Teilnetz 7 (Kehdingen)

Die heutigen Teilnetze 4 (Altes Land) und 8 (Airbus) werden aufgelöst; die zugehörigen Leistungen werden auf die o. g. Teilnetze aufgeteilt. Die drei Lose bilden dabei jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind insbesondere die nachfolgend genannten Anforderungen an die zu erbringenden Verkehrsleistungen verbunden.

¹ neue Bezeichnung TN 3: „Buxtehude Land“

II. Verkehrlicher Leistungsumfang

II.a Umfasste Linien und Leistungsvolumen

Los 1: Hansestadt Stade und Fredenbeck / Harsefeld	
Linie	Linienführung
2001	Hagen – Bahnhof – Hahle – Haddorf – Mittelsdorf
2002	Bahnhof – Schölisch – Bockhorster Weg
2004	Pferdemarkt – Bahnhof – Sachsenstr.
2005	Pferdemarkt – Bahnhof – Tannenbergsstr.
2007	Agathenburg – Bahnhof – Hahle – Wiepenkathen
2009	Pferdemarkt – Hahle – Haddorf – Wiepenkathen – Pferdemarkt
2010	Pferdemarkt – Riensförde – Ottenbeck – Pferdemarkt
2011	Bahnhof – Berufsschulen / Vincent-Lübeck-Gymnasium
2012	Wiepenkathen – Hahle – Bildungscampus Riensförde
2013	Haddorf – Hahle – Vincent-Lübeck-Gymnasium
2017	Bützfleth – Hörne – Bockhorster Weg
2050	Stade – Hollern – Steinkirchen – Jork
2051	Stade – Hollern – Steinkirchen – Jork
2052	Twielenfleth – Bassenfleth – Hollern – Steinkirchen
2054	Bassenfleth – Twielenfleth – Hollern
2055	Stade – Bassenfleth – Twielenfleth – Hollern – Stade
2058	Beethovenstr. – Bahnhof – Altländer Viertel
2060	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Zeven
2061	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Wiemark
2066	Ahlerstedt – Wangersen – Ahrensmoor
2365	Stade – Fredenbeck – Bargstedt – Harsefeld – Ahlerstedt
2368	Harsefeld – Ahlerstedt – Kakerbeck – Brest – Bargstedt
2369	Harsefeld – Issendorf – Bargstedt – Ahlerstedt
2370	Stade – Deinste – Fredenbeck – Mulsum – Kutenholz
2371	Fredenbeck – Mulsum – Kutenholz – Groß Aspe – Brest
2372	Stade – Mulsum – Kutenholz – Groß Aspe – Brest
2373	Harsefeld – Groß Aspe – Kutenholz – Mulsum
2375	Horneburg – Deinste – Fredenbeck – Wedel
2376	Stade – Helmste – Deinste – Fredenbeck
2377	Agathenburg – Dollern
2620	Elbe-Radwanderbus: Balje – Freiburg – Drochtersen – Stade
2650	Elbe-Radwanderbus: Stade – Grünendeich – Jork – Buxteh. / HH-Finkenw.
2720	Stade – Grünendeich – HH-Finkenwerder
2721	Gräpel – Stade – HH-Finkenwerder
2722	Hemmoor – Himmelpforten – Stade – HH-Finkenwerder

Los 2: Hansestadt Buxtehude und Buxtehude Land

Linie	Linienführung
257	Jork – HH-Neuenfelde – HH-Neugraben
457	Königreich – HH-Cranz – HH-Neuenfelde
2030	Buxtehude – Dammhausen – Jork – Wisch
2033	Horneburg – Nottensdorf – Apensen
2034	Wiegensen – Revenahe – Sauensiek
2035	Buxtehude – Beckdorf – Revenahe – Apensen
2036	Buxtehude – Apensen – Harsefeld
2038	Buxtehude – Moisburg – Hollenstedt
2040	Buxtehude – Estebrügge – Jork – Borstel – HH-Finkenwerder
2043	Höhen / Borstel – Gehrden – Hinterdeich – Ladekop – Jork
2044	Borstel – HH-Cranz – Estebrügge – Jork – Ladekop
2045	Moorende – Groß Hove – Estebrügge – Jork
2053	Horneburg – Neuenkirchen – Steinkirchen
2056	Mittelnkirchen – Guderhandviertel
2062	Harsefeld – Revenahe – Sauensiek
2063	Harsefeld – Bliedersdorf – Nottensdorf – Horneburg
2064	Horneburg – Bliedersdorf – Nottensdorf – Horneburg
2067	Beckdorf – Nindorf – Apensen
2101	ZOB – Im Obstgarten – Bahnhof – Kellerkuhle – Torfweg
2102	ZOB – Bahnhof – Krankenhaus – Torfweg – Ottensen
2103	ZOB – Bahnhof – Neukloster – Hedendorf – Nottensdorf
2104	Bahnhof – Ostmoorweg – Immenbeck – Ketzendorf
2105	ZOB – Kellerkuhle – Ottensen – Krankenhaus – ZOB
2111	Abzw. Rübke – Bahnhof – Berliner Str. (SZ Süd)
2113	Hedendorf – Berliner Str. (SZ Süd)
2114	Ketzendorf – Immenbeck – Torfweg (SZ Süd)
2115	Pippensen – Torfweg (SZ Süd)
2723	Buxtehude – Hove – HH-Finkenwerder
2724	Sauensiek – Buxtehude – HH-Finkenwerder
2725	Kutenholz – Fredenbeck – Horneburg – Buxtehude
2726	Ahlerstedt – Harsefeld – Hedendorf – Jork

Los 3: Oldendorf / Himmelpforten und Kehdingen	
Linie	Linienführung
1041	Hemmoor – Wischhafen – Oederquart – Freiburg
2014	Drochtersen – Assel – Barnkrug
2015	Assel – Drochtersen – Aschhorn – Bützfleth
2016	Bützflethermoor – Bützfleth
2019	Stade – Aschhorn – Hüll – Wolfsbruchermoor
2020	Freiburg – Oederquart – Balje – Cadenberge
2022	Dornbusch – Drochtersen – Aschhorn – Hüll
2023	Dornbusch – Drochtersen – Krautsand
2024	Drochtersen – Aschhorn – Oederquart – Freiburg
2025	Stade – Drochtersen – Wischhafen – Freiburg
2026	Stade – Drochtersen – Wischhafen – Freiburg – Balje
2080	Stade – Düdenbüttel – Hagenah – Elm – Bremervörde
2081	Stade – Mittelsdorf – Hammah – Stade
2082	Stade – Düdenbüttel – Himmelpforten – Oldendorf
2086	Himmelpforten – Hammah – Groß Sterneberg
2087	Hammah – Groß Sterneberg
2088	Himmelpforten – Düdenbüttel – Mittelsdorf
2089	Hammah – Düdenbüttel – Weißenmoor
2090	Stade – Düdenbüttel – Himmelpforten – Oldendorf – Gräpel
2091	Oldendorf – Heinbockel – Hagenah
2092	Himmelpforten – Engelschoff – Neuland am Moor
2093	Himmelpforten – Oldendorf – Burweg – Gräpel
2095	Himmelpforten – Großenwörden
2096	Oldendorf – Gräpel – Behrste
2097	Oldendorf – Gräpel – Kranenburg
2099	Stade – Düdenbüttel – Heinbockel – Oldendorf
2127	Freiburg – Oederquart – Krummendeich – Freiburg
2128	Oederquart – Balje
2129	Wischhafen – Wolfsbruchermoor – Wischhafen

Die Fahrpläne zu allen aufgeführten Linien sind unter www.vno-stade.de/downloads abrufbar. Die in den Fahrplänen enthaltenen Fahrplanleistungen stellen das Mindestangebot dar, welches vom Betreiber ohne Abweichungen umgesetzt werden muss und in keinem Fall unterschritten werden darf.

Einzelne Fahrten des gesamten Verkehrsangebotes können als Bedarfsfahrten (z. B. Rufbusleistungen) erbracht werden. Die entsprechenden Fahrten sind in den Fahrplänen gekennzeichnet.

Sämtliche Fahrten sind als allgemeine Linienverkehre nach § 42 PBefG zu erbringen und bei der Genehmigungsbehörde entsprechend zu beantragen.

Bis zur Betriebsaufnahme sowie während des Leistungserbringungszeitraumes werden Fahrplananpassungen erforderlich werden, die vom jeweiligen Betreiber zwingend umzusetzen sind. Dies kann unter anderem Mehr- / Minderleistungen, Verstärkerfahrten, Änderungen der Fahrtage sowie eine Umbestellung von Permanentfahrten in Bedarfsfahrten (und umgekehrt) beinhalten.

Vor der Betriebsaufnahme werden die Fahrplananpassungen voraussichtlich vor allem den schulbezogenen Verkehr betreffen, der stetig an sich ändernde Rahmenbedingungen (z. B. durch steigende / sinkende Schülerzahlen) angepasst werden muss.

Während des Leistungserbringungszeitraumes sind weitere Fahrplanänderungen zu erwarten: Im schulbezogenen Verkehr werden Anpassungen u. a. durch das Ganztagsangebot an Grundschulen erforderlich werden, wodurch in einzelnen Gemeinden Schülerinnen und Schüler zu anderen Schulstandorten befördert werden müssen. Im übrigen Regionalbusverkehr können Anpassungen notwendig werden infolge veränderter Verkehrsbedürfnisse und SPNV-Fahrpläne, durch Straßenbaumaßnahmen sowie ggf. durch eine teilweise Umstellung von heutigen Permanentfahrten in Bedarfsfahrten.

Grundsätzlich strebt der Landkreis über den Leistungserbringungszeitraum einen weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebotes an.

Im Landkreis Stade gibt es ergänzende Mobilitätsangebote (derzeit Anruf-Sammel-Taxi- und Bürgerbus-Verkehre), die nicht Bestandteil dieser Vergabe sind. Die AST-Verkehre sind vom Betreiber zu tolerieren, bei den Bürgerbus-Verkehren hat der Betreiber die Bürgerbus-Vereine durch Beantragung der Liniengenehmigungen sowie in betrieblicher und technischer Hinsicht zu unterstützen.

II.b Verknüpfungspunkte, Anschlusssicherung

Viele Buslinien im Landkreis, insbesondere die primären und sekundären Hauptlinien, 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 Stade liegt.

Auch innerhalb des Landkreises sind nicht alle Ziele durch Direktverbindungen erreichbar. Dementsprechend kann an bestimmten Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Buslinien umgestiegen werden. Dies betrifft auch Anschlüsse im Rahmen der Schülerbeförderung. In den Fahrplänen sind an Haltestellen, die als Verknüpfungspunkt dienen, die Umsteigemöglichkeiten in Form von Anschlussleisten dargestellt. Die Sicherstellung dieser Anschlüsse hat hohe Priorität und ist vom Betreiber nach Möglichkeit auch bei Betriebsstörungen und / oder Verspätungen zu gewährleisten.

III. Verbundbedingte Vorgaben

Im gesamten Landkreis Stade, 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 Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (Brooktorkai 18, 20457 Hamburg) zu erhalten.

III.a Weitergabe von Fahrplandaten und Übermittlung von Echtzeitinformationen

Zur Gewährleistung einer umfassenden Fahrgastinformation unterhält der hvv ein elektronisches Fahrplanauskunftssystem, Apps für Smartphones sowie eine zentrale Telefonauskunft. Zusätzlich wird derzeit mit Unterstützung des Landkreises ein DFI-System an ausgewählten Haltestellen aufgebaut.

Der Betreiber ist verpflichtet, hierfür – sowie auch für etwaige weitere/andere zukünftige Auskunfts- und Informationssysteme auf Verbund und/oder Kreisebene – alle Fahrplandaten (Soll- und Echtzeit-Daten) aus seinem Betriebsleitsystem (ITCS) dem hvv sowie dem Landkreis ohne Entgelt auf elektronischem Weg zur Verfügung stellen.

III.b Tarif / Vertrieb

Der Betreiber ist verpflichtet, den hvv Tarif und die jeweils gültigen gemeinsamen Tarifbestimmungen (inkl. der tariflichen Sonderangebote) und Beförderungsbedingungen des hvv anzuwenden (siehe <https://www.hvv.de/de/gemeinschaftstarif>).

Der Betreiber ist bezüglich des hvv Tarifs ausschließlich für den Vertrieb im Fahrzeug zuständig. Soweit die jeweils geltenden Vorgaben des hvv dies vorsehen, ist das komplette Fahrkartensortiment im hvv Bartarif zu verkaufen.

Im hvv ist das eTicketing auf Basis der VDV-Kernapplikation eingeführt worden. Auf dieser Grundlage muss der Betreiber die entsprechende Infrastruktur ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme am 01.01.2027 bereitstellen. Der Betreiber unterstützt das eTicketing im hvv derart, dass die Anforderungen an die notwendige Hard- und Software abgedeckt werden.

Der hvv führt Account Based Ticketing (ABT) ein, zunächst mit einer wieder aufladbaren Guthaben-Karte (hvv Prepaid Card). Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sind ab Vertragsbeginn umzusetzen. Die hvv Prepaid Card gilt dabei als Identifier für die im Backend abgelegte Fahrkarte. Die Prüfgeräte müssen daher onlinefähig sein.

Mit hvv Any betreibt der hvv ein Check-in/Be-out-Verfahren über die hvv switch App. Für dieses Verfahren müssen Busse mit Bluetooth Beacons ausgestattet werden.

Im Übrigen sind die Anforderungen aus dem hvv Vertriebskonzept und die Layoutvorgaben zu beachten. Sofern Kontrollpersonal eingesetzt wird, sind hvv-Chipkarten (hvv-Cards) und Fahrkarten auf dem Smartphone auch elektronisch zu prüfen.

Einen Überblick zu den vorgenannten vertrieblichen Aspekten bietet die Rahmeninformation hvv Vertrieb, die bei der hvv Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH zu erhalten ist.

Im hvv wurde eine verbundweite Datenplattform (DIVA) zur automatisierten Datenübermittlung zeitnaher Datenauswertungen sowie von Reporting-Prozessen beschlossen. Die zu übermittelten Daten durch die Verkehrsunternehmen werden im Kontext der hvv Gremienprozesse im Rahmen von Datenanforderungen beschlossen. Die Verkehrsunternehmen haben dementsprechend die automatische Umsetzung dieser Datenanforderungen sicherzustellen.

Während des Leistungserbringungszeitraumes kann es zu Änderungen bei den Fahrausweisen und / oder den Beförderungsentgelten kommen.

IV. Fahrzeuge

Alle Fahrzeuge müssen sich in einem verkehrssicheren Zustand befinden und den rechtlichen Bestimmungen (insbes. PBefG, BOKraft, StVZO etc.) entsprechen.

In der Fahrplanvorgabe wird für jede Fahrt ein bestimmter Fahrzeugtyp vorgegeben. Für die genannten Fahrzeugtypen gelten nachfolgende Spezifikationen:

Kürzel	Bauart	Länge	Sitzplätze (min.) *
PKW	Pkw/Bürgerbus bis 3,5t		8
KLB	Kleinbus bis 7,5t	< 8m	13
KLX	KleinbusXL bis 7,5t	< 9m	20
MIB	Midibus	< 11m	24
NFB	Niederflurbus	< 13m	38
NFL	Niederflurbus lang	< 15m	50
NGS	Niederflurgelenkbus	< 19m	44
NGÜ	Niederflurgelenkbus	< 19m	50
FZB	Freizeitbus mit Fahrradanhänger für mindestens 16 Räder	< 19m	38

* ohne Berücksichtigung von Klappsitzen

Die Größe des je Fahrt vorgegebenen Fahrzeugtyps darf nicht unterschritten werden. Der Einsatz eines größeren Fahrzeugtyps (z. B. NGS anstelle NFB) ist zulässig, sofern Linienweg und Straßenverhältnisse dies ermöglichen.

Alle Fahrzeuge, die für die Erbringung der Fahrplanleistung im Regelbetrieb erforderlich sind, müssen u. a. folgende Vorgaben erfüllen *[Abweichungen in Klammern]*:

- Niederflur- oder LowEntry-Bauweise mit Rampe, Kneeling-Funktion sowie einer ausreichend großen Sondernutzungsfläche zur Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen *[Ausnahme: PKW]*.
- In Fahrzeugen mit einer Länge von mehr als 10 Metern
 - muss die Sondernutzungsfläche mindestens 2,00 x 0,75 m messen oder sich aus zwei Sondernutzungsflächen zusammensetzen, von denen mindestens eine die Maße 1,30 x 0,75 m aufweist.

- muss mindestens ein Rollstuhlplatz gemäß der Richtlinie UN ECE 107 Rev. 8 vorhanden sein.
- Fahrzeuge in Heckniederflurbauweise sind nicht zulässig [*Ausnahme: KLX*].
- Klimatisierung des Innenraumes
- Ausstattung von 25 % aller im Regelbetrieb benötigten Fahrzeuge mit AFZ-Komponenten
- Durchschnittsalter aller im Regelbetrieb benötigten Fahrzeuge: max. 9,0 Jahre während des gesamten Leistungserbringungszeitraumes
- Abgasnorm bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren: mindestens EURO V
- Ab dem 01.01.2027 müssen in jedem Los emissionsfrei betriebene Busse mit mehr als 10 Metern Länge zum Einsatz kommen:
 - ab 01.01.2027: mind. 6 Busse in Los 1
 - ab 01.01.2030: mind. 15 % der rechnerisch benötigten Fahrzeuge je Los

V. Haltestellen

Die Haltestellenmasten und -schilder (inkl. Aushangkästen) befinden sich im Eigentum des Landkreises Stade und werden dem Betreiber für die Dauer des Leistungserbringungszeitraumes unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Der Betreiber ist für die ordnungsgemäße Instandhaltung der bedienten Haltestellen gem. § 40 PBefG und § 32 Abs. 2 BOKraft verantwortlich. Das VNO-Haltestellen-Konzept, welches Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Stade 2024-2028 ist, ist umzusetzen.

VI. Anforderungen an das Fahrpersonal und Anwendung NTVergG

Der Betreiber stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird. Das Fahrpersonal muss deshalb folgende Anforderungen erfüllen:

- alle gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Anforderungen gemäß PBefG, BOKraft, StVO, StVZO, StVG
- Erfüllung aller erforderlichen Qualifikationen zum Führen von Bussen im Linienverkehr
- hinreichende Kenntnisse zum Fahrplan und Tarif sowie zu Anschlüssen
- freundliches, hilfsbereites Verhalten gegenüber den Fahrgästen
- sichere und rücksichtsvolle Fahrweise

Der Betreiber ist verpflichtet, seinen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für die jeweilige Ausführung der hier betroffenen Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene mindestens das im Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N Niedersachsen) vom 14.09.2001 i.d.F. des 8. Änderungsstarifvertrages vom 16.10.2023 mit der jeweils dazugehörigen Entgelttabelle vorgesehene Entgelt unter den dort jeweils vorgesehenen Bedingungen zu zahlen und Änderungen während der Ausführungslaufzeit des jeweiligen Dienstleistungsauftrages nachzuvollziehen. Soweit der Betreiber bei der Leistungserbringung Subunternehmer oder Verleihunternehmen einsetzt, ist er verpflichtet, den eingesetzten Subunternehmern oder Verleihunternehmen entsprechende Erklärungen abzuverlangen und dem Landkreis vorzulegen.