



Ergänzende Informationen zur Vorabbekanntmachung

Vergabe von Buslinienverkehren des Teilnetzes 61 Baddeckenstedt

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.

Anlagen:

1. Schülerströme
2. Schulrelevante Zeiten
3. Fahrpläne

Aufgabenträger

Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Str. 2
38122 Braunschweig

0. Vorbemerkung

Der Regionalverband Großraum Braunschweig beabsichtigt eine wettbewerbliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages 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 unter dem Aktenzeichen ENOTICES-ECAS_nitschla/2023-082228 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 können.

Dazu dient das hier vorliegende ergänzende Dokument; es ergänzt die Vorabbekanntmachung vom 26.05.2023, 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. Gemäß § 8a PBefG initiiert die nach Landesrecht zuständige Behörde das nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderliche Marktzugangsverfahren für die Vergabe von öffentlichen Personenbeförderungsdiensten.

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 es werden die vollständigen Vergabeunterlagen zur Verfügung gestellt.

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

Der geplante öffentliche Dienstleistungsauftrag wird sämtliche im gültigen Nahverkehrsplan des Regionalverbandes Großraum Braunschweig im folgenden Teilnetz zusammengefassten Verkehrslinien, einschließlich bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote umfassen:

- Teilnetz 61 Baddeckenstedt
 - Linie 656 Salzgitter-Bad – Sehlde – Heere - Baddeckenstedt
 - Linie 658 Groß Elbe – Baddeckenstedt – Hohenassel – Berel
 - Linie 660 Baddeckenstedt – Groß Elbe – Steinlah – Salzgitter-Bad

Der aktuelle Nahverkehrsplan ist unter dem Link

<https://www.regionalverband-braunschweig.de/nvp/>

im Internet abrufbar.

4. Von der Vergabe betroffene Dienste

Der geplante öffentliche Dienstleistungsauftrag wird öffentliche Personennahverkehrsdienste mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr einschließlich Bedarfslinien nach § 42 PBefG sowie ggf. 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 betrachtet die in dem Teilnetz 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

in den vom Teilnetz 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 nur leicht verändertes Angebot. Dieses umfasst im Teilnetz 61 Baddeckenstedt überschlägig ca. 420 Tausend Fahrplankilometer pro Jahr.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig erstellt derzeit eine ÖPSV-Gesamtstrategie für sein Verbandsgebiet. Sich daraus ergebende Änderungen gegenüber dem bestehenden bzw. im Rahmen der Vergabe erweiterten Verkehrsangebot im Teilnetz 61 können ggf. – soweit bereits absehbar – während der Vertragslaufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages optional hinzubestellt werden. Darüber hinaus wird geprüft, inwiefern flexible Bedienformen in den Teilnetz 61 lokalen Linienverkehr und bestehenden Anruflinienverkehr ersetzen oder ergänzen können.

Für das Vergabeverfahren behält sich der Regionalverband Großraum Braunschweig daher eine Konkretisierung des Verkehrskonzeptes und des Anforderungsprofils vor.

Die mit der Vorabbekanntmachung angekündigten Verkehrsleistungen sind ab dem 10.08.2025 (Tag der Betriebsaufnahme) aufzunehmen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird bis zum 31.12.2031 vergeben.

5.2.1. Teilnetz 61 Baddeckenstedt

Das Teilnetz 61 umfasst folgende Orte:

Samtgemeinde Baddeckenstedt:

Baddeckenstedt	Klein Elbe
Berel	Nordassel
Binder	Oelber am weißen Wege
Burgdorf	Rhene
Groß Elbe	Sehlde
Heere	Steinlah
Gustedt	Wartjenstedt
Haverlah	Westerlinde
Hohenassel	

Es sind die Qualitätsanforderungen zur Ausgestaltung des ÖPNV laut Nahverkehrsplan 2020 (Kap. D2 und D3) zu erfüllen.

Auf der regionalen Verbindung Baddeckenstedt – Salzgitter-Bad (RegioBus-Linie 660) sind die im Nahverkehrsplan 2020 (Kapitel D2.2) vorgesehenen Mindestbedienungsstandards und Bedienungszeiträume vorzusehen.

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.

Es sind die Qualitätsanforderungen zur Ausgestaltung des ÖPNV laut Nahverkehrsplan 2020 (Kap. D3) zu erfüllen.

Für die lokalen Verbindungen im Bereich der Ortschaften zwischen Berel und Sehlde sind die für die Erschließung des ländlichen Raumes angestrebten Mindestbedienungsangebote zu beachten. Für die Kernzeiten gelten dabei die Mindestbedienungsangebote der Tabelle D 3.1/5 des NVP:

	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

Ergänzend sind frühere, spätere oder ergänzende Fahrten je nach Anforderung zusätzlich vorzusehen.

Es ist davon auszugehen, dass sich während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags die Linienwege sowie der Leistungsumfang sowie die Bedienungsqualität verändern können. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird Regelungen enthalten, wie der Auftrag an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse angepasst werden kann.

Gemäß Nahverkehrsplan sind die Anschlussbeziehungen zum SPNV in den Netzknoten Baddeckenstedt, Bahnhof; Salzgitter-Bad, Bahnhof und Salzgitter-Ringelheim, Bahnhof einzuhalten oder zu verbessern.

Sämtliche Ortsteile sind mit dem Grundzentrum Baddeckenstedt zu verbinden. Weitere Maßnahmen sind dem Nahverkehrsplan zu entnehmen bzw. ergeben sich aus den Ergebnissen der oben genannten ÖSPV-Strategie.

5.2.2. 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 der Verbandsglieder oder des Regionalverbandes Großraum Braunschweig ist bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ausgeschlossen.

Die vorhandenen Schülerströme sind der **Anlage 1** zu entnehmen. Die zu bedienenden Haltestellen gehen aus den derzeit gültigen Fahrplänen des Teilnetzes 61 hervor, welche auf den Internetseiten des Verkehrsverbundes Region Braunschweig (VRB) unter www.vrb-online.de abrufbar sind.

Daneben sind auch die generellen Aussagen zum Schülerverkehr im Nahverkehrsplan 2020 (Kap. E14.4) zu beachten.

Es gelten die Festlegungen der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Wolfenbüttel in der gültigen Fassung:

[Schule / Landkreis Wolfenbüttel \(lkwf.de\)](http://Schule/LandkreisWolfenbuettel.lkwf.de)

Die für die im Linienverkehr integrierten Schülerströme relevanten Unterrichtsbeginn- und -endzeiten sind der **Anlage 2** zu entnehmen.

Die nach Schulen und Wohnorten geordneten Schülerzahlen, aus denen sich notwendige Linienverläufe und Fahrzeuggrößen ableiten lassen, sind in **Anlage 1** dargestellt.

Im eigenwirtschaftlichen Fall sind die **Anlagen 1 und 2** 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 Fahrpläne der Linien im Teilnetz 61, die im Vergabeverfahren ausgeschrieben werden, müssen die Schülerströme berücksichtigen.

Sämtliche beschriebenen Daten (**Anlagen 1 und 2**) über die Schülerbeförderung werden während der Laufzeit der Vergabe 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.

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, wobei der RGB sich vorbehält diese Quoten insgesamt in seinem Verbandsgebiet, also über sämtliche seiner Verkehrsverträge zu erfüllen.

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 davon aus (so auch Kapitel A, S. 38-39 NVP), dass es sich bei den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG, die in einer Vorabbekanntmachung oder in einem 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.

Das Vergabeverfahren und der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird entsprechende Vorgaben für die Einhaltung der Zielvorgaben durch die betrauten Betreiber enthalten.

Im Rahmen der ÖSPV-Strategie wird ebenfalls eine CVD-Strategie im Regionalverband entwickelt. Sich daraus ergebende Anforderungen, die ggf. über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, behält sich der Regionalverband im Rahmen des Vergabeverfahrens vor.

5.3.2. Typen und Alter der einzusetzenden Fahrzeuge

Das Vergabeverfahren und der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird 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 dem Regionalverkehr zugeordnet und wie in Kapitel D6.3 im Nahverkehrsplan 2020 beschrieben und aufgelistet (Kapitel D6.3 des NVP).

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 soll 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):

Für das Angebot flexibler Bedienungsweisen kommen Kleinbusse zum Einsatz. Auch für dieses Angebot wird der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge mit Stellplatz für manuelle oder elektrische Mobilitätshilfen, wie z. B. Rollatoren und Rollstühle, und ähnlichem Gerät zur Fortbewegung angestrebt.

Die Unterlagen im Vergabeverfahren und der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird 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.

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-Tarif
- Anbindung an die Tarif- und Vertriebsdatenbank des VRB
- Anwendung der jeweils aktuell 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
- Anerkennung gültiger Tarifangebote in zugelassenen Relationen und weiterer zukünftiger Tickets für das Verbundgebiet.

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/download/179887/Liste_der_representativen_Tarifvertrge_PV_Stand_02.02.2022.pdf

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/152388/Erklaerung_Tariftreue_5_NTVergG_ausfuellbar.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-braunschweig.de).

Ein Ausgleich von Höchsttarifen über eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 ist 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 im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags 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 ihm 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.