

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Leitbild</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Wesentliche Anforderungen an die zu vergebende Verkehrsleistung</b> .....	<b>4</b>
2.1	Gesamtleistung .....	4
2.2	Zielvorgaben und Angebotskonzept .....	5
2.3	Qualitätskonzept – Konkretisierung der Ziele und Qualitätsstandards .....	6
2.3.1	Haltstellen .....	6
2.3.2	Linienverläufe und Vermeidung paralleler Verkehre .....	6
2.3.3	Betriebsdauer, Linienkategorien, Bedienungshäufigkeit .....	7
2.3.4	Beförderungsgeschwindigkeit und Umsteigehäufigkeit .....	7
2.3.5	Eingesetzte Fahrzeuge .....	8
2.3.6	Tarif .....	8
2.3.7	Vertriebssystem .....	9
2.3.8	Anforderungen an Qualifikation und Auftreten des Fahrpersonals .....	9
2.3.9	Transparenz von Angebot und Fahrgastinformation .....	10
2.3.10	Sicherheits- und Assistenzsysteme .....	10
2.3.11	Fahrgastinformation Service .....	10
2.3.12	Leitstelle und Betriebssystem .....	10
2.3.13	Störungsmanagement .....	11
2.4	Sozialstandards und Tariftreue .....	12
<b>3</b>	<b>Sonstige Hinweise</b> .....	<b>13</b>
3.1	Wesentliche Anforderungen gemäß § 8 Abs. 2 S. 3 i.V.m. § 13 Abs. 2a S. 3 bis 6 PBefG .....	13
3.2	Vergabe von drei Linienbündeln durch drei Direktvergaben .....	13
3.3	Ausschließliches Recht .....	13
3.4	Sicherstellung der Auskömmlichkeit der Verkehrserbringung .....	14
3.5	Voraussetzungen für die Entbindung von der Betriebspflicht für eigenwirtschaftlich genehmigte Verkehre .....	15
3.6	Änderung der Vergabeabsicht .....	15
	<b>Anlagen</b> .....	<b>16</b>
	<b>Anlage 1: Fahrplankonzepte und Kategorisierung</b>	
	<b>Anlage 2: Fahrzeuganforderungen</b>	

# 1 Leitbild

Der Landkreis Graftschaft Bentheim bekennt sich zur Weiterentwicklung seines Mobilitätsangebots im Sinne eines für Stadt und Land umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems. Gemäß des Grundgedankens der Daseinsvorsorge sollen Städte und Gemeinden des Kreises umfassend in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden sein.

Die Sicherstellung einer städtebaulich und verkehrlich verträglichen Mobilität und eine Verlagerung von Verkehren vom motorisierten Individualverkehr auf den übrigen ÖPNV ist ein wichtiges Ziel des Landkreises Graftschaft Bentheim. Der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV (SPNV, Reaktivierung RB56 sowie grenzüberschreitende Angebotserweiterung RB61) und dessen Vernetzung mit dem straßengebundenen übrigen ÖPNV ist wichtiger Bestandteil der Nahverkehrsstrategie des Landkreises Graftschaft Bentheim.

Der Landkreis Graftschaft Bentheim beabsichtigt zum 1. März 2021 die Personenverkehrsleistungen in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Absatz 2; 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als Direktvergabe an den internen Betreiber und zwei öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Art. 5 Abs. 4; 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als KMU-Vergabe zu vergeben.

Die geplanten Direktvergaben dienen der Sicherstellung der nachfolgenden festgelegten wesentlichen Anforderungen im Hinblick auf die im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsleistungen. Diese ergeben sich in Übereinstimmung mit den geltenden europarechtlichen und nationalen Bestimmungen sowie den geltenden Beschlüssen und Regelungen des Landkreises Graftschaft Bentheim aus den Anforderungen an ein qualitativ, wie quantitativ gleichermaßen hochwertiges Verkehrsangebot. Der Landkreis Graftschaft Bentheim geht davon aus, dass das geforderte Verkehrsangebot nicht ohne öffentliche Zuschüsse erbracht werden kann. Die Bewertung des Verkehrsangebotes hat an Hand der vom Landkreis Graftschaft Bentheim vorgegebenen Anforderungen nach dem Nahverkehrsplan 2019 (NVP) als auch der mit der Vorabbekanntmachung definierten wesentlichen Anforderungen zu erfolgen, wobei die Wertung des Leitbildes für den ÖPNV zu berücksichtigen ist. Das Leitbild setzt die gesetzlichen Wertungen des Personenbeförderungsrechts transparent und diskriminierungsfrei um und ist Ausdruck der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie.

Die quantitativen Mindeststandards ergeben sich aus dem geforderten Gesamtleistungsumfang (Ziffer 2.1) und dem geforderten Angebotskonzept (Ziffer 2.2), die qualitativen aus dem geforderten Qualitätskonzept (Ziffer 2.3).

**Darüber hinaus gehende Standards ergeben sich insbesondere aus Kapitel 2.4 des Nahverkehrsplans 2019, auf den zur Konkretisierung der Anforderungen ausdrücklich verwiesen wird.**

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages können durch den Landkreis Graftschaft Bentheim zusätzliche Anforderungen unter Berücksichtigung von Effizienz Gesichtspunkten an das betreibende Verkehrsunternehmen gestellt werden. Dies betrifft insbesondere die im NVP 2019 genannten Soll-, Wahlstandards sowie nach verbindlich vorgegebenen Standards. Das Angebots- und Qualitätskonzept ist insoweit gleich zu gewichten. Die im Nahverkehrsplan genannten Soll- und Wahlstandards für quantitative Anforderungen nach Kapitel 2, Kapitel 5 und Anlage 5 sind jeweils gleichwertig. Die Erfüllung der Standards nach Kapitel 2 und 5 zur Absicherung eines qualitativen Verkehrsangebotes sind aus Sicht des Landkreises Graftschaft Bentheim grundsätzlich vergleichbar.

Die Erbringung des gesamten Verkehrsangebotes einschließlich möglicher Ausweitungen muss möglichst umweltneutral erfolgen und geeignet sein, den Modal Split im Landkreis Graftschaft Bentheim nachhaltig zugunsten des ÖPNV zu verbessern. Der Übererfüllung von Mindestbedingungen von Umweltschutzanforderungen kommt daher eine hervorgehobene Bedeutung zu. Dies betrifft alle Maßnahmen, die geeignet sind, um die Emissionen im Verkehr nachhaltig zu senken (Feinstaub, Stickoxide, CO<sub>2</sub>, etc.)

## **2 Wesentliche Anforderungen an die zu vergebende Verkehrsleistung**

Die wesentlichen Anforderungen sind nachfolgend dargestellt zu folgenden Punkten:

- Gesamtleistung
- Zielvorgaben und Angebotskonzept
- Qualitätskonzept
- Regieaufgaben und Infrastruktur
- Sozialstandards

### **2.1 Gesamtleistung**

Es werden folgende Anforderungen an das fahrplanmäßige Bedienungsangebot (Gesamtleistung) gestellt.

Vom 01.03.2021 an hat das verkehrliche Angebot für die Dauer der Direktvergabe grundsätzlich dem in Anlage 1 festgelegten Fahrplan-Angebot (Referenz-Fahrplan) zu entsprechen (zwingender Standard).

Die Fahrplankilometer betragen pro Jahr für das Linienbündel 2 ca. 275.000 Fahrplankilometer (zzgl. ca. 1.500 Fahrplankilometer Ruftaxi-Fahrten)

Den Prognosen des Nahverkehrsplans 2019 (Kapitel 2.4, 3.1 und 3.2 NVP) wird durch entsprechende Angebotsausweitungen Rechnung getragen.

- Das mindestens vorgeschriebene Fahrplanangebot für die folgenden Anwendungsjahre ist in Anlage 1 dieses Ergänzungsdokumentes festgelegt. Die dort dokumentierten Fahrtzeiten, das Fahrtenangebot sowie die Linienverläufe sind verbindlich und entsprechend durchzuführen und dürfen nicht unterschritten werden.
- Das Verkehrsangebot ist vom Landkreis Grafschaft Bentheim in drei Linienbündel unterteilt (Ziffer 6 NVP). Jedes Linienbündel ist für sich gemäß § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG als Gesamtleistung definiert und wird als solches als Gesamtleistung vergeben. Genehmigungen nach dem PBefG können nur für die Gesamtleistung erfolgen.

- Weiterhin umfassen die zu vergebenden Gesamtleistungen das den konventionellen Linienverkehr ergänzende Angebot an alternativen/flexiblen Bedienformen im Landkreis Grafschaft Bentheim wie Bedarfsverkehre in Form von Ruftaxis.

Leistungsänderungen werden im Rahmen des vergaberechtlich Zulässigen möglich sein. Diese dienen dazu, das Angebot an den tatsächlichen Bedarf auszurichten. Solche Leistungsänderungen können sich insbesondere beziehen auf zusätzliche Fahrten, Einsatz weiterer oder größerer Fahrzeuge, Einrichtung neuer Linien, Einrichtung neuer Haltestellen, Änderung der Tarifstrukturen. Ebenso können einzelne Fahrten, ganze Linien oder Haltestellen entfallen. Die Änderungen werden durch den Aufgabenträger fortgeschrieben. Geänderte oder neu hinzukommende Leistungen werden Bestandteil der jeweiligen Gesamtleistung gemäß § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG. Dies gilt insbesondere für die absehbaren Anpassungsbedarfe zur Verbesserung des Verkehrsangebotes als auch zur Erschließung neuer Baugebiete (Ziffer 2 NVP).

## **2.2 Zielvorgaben und Angebotskonzept**

Die Ziele der weiteren ÖPNV-Entwicklung finden sich im Nahverkehrsplan des Landkreises Grafschaft Bentheim auf Grundlage des Regionalen Raumordnungsprogramms (RRÖP) des Landkreises und den Vorgaben des Landesraumordnungsprogramms (LRÖP); zusätzliche Anforderungen auf die Leistungserbringung im ÖPNV ergeben sich unter anderem aus dem Klimaschutzkonzept (Kapitel 2.1 NVP).

Weiterhin sind zur Gewährleistung einer Mindestbedienung für verkehrsarme Tageszeiten und an den Wochenenden flexible Bedienungsangebote wie Ruftaxi oder Bürgerbus vorzusehen bzw. zu sichern (Kapitel 5.2.1 NVP).

Bei Haltestellen mit einem großen Einzugsraum ist Einrichtung und Ausbau von Bike-and-Ride und Park-and-Ride-Stationen zu Mobilitätsstationen mit ergänzenden Serviceangeboten wie Sharing-Angeboten (Car-, Bike-Sharing, W-LAN-Hotspot, E-Tankstellen etc.) von den kreisangehörigen Kommunen und/oder dem Landkreis vorzusehen, Haltestellenmast und -schilder sind entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen von den Verkehrsunternehmen aufzustellen und zu unterhalten.

Die Anforderungen für das Angebotskonzept bezieht sich auf die Gesamtleistung nach Ziffer 2.1 dieses Ergänzungsdokumentes. Die dort definierten Standards sind Bestandteil der zu

vergebenden Verkehrsleistung. Den Anforderungen an eine Weiterentwicklung des Angebots ist ebenfalls Rechnung zu tragen (Kapitel 5 NVP).

Die Takte und die Merkfähigkeit des Fahrplans haben sich an die Vorgaben zu halten (Kapitel 5.2 und Anlage 5 des NVP). Die im Referenz-Fahrplan abgebildeten Takte und Bedienzeiten sind grundsätzlich für die gesamte Laufzeit einzuhalten.

## **2.3 Qualitätskonzept – Konkretisierung der Ziele und Qualitätsstandards**

Die qualitativen Mindestanforderungen für das Qualitätskonzept ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan (Kapitel 2.4 und 5 NVP). Darüber hinaus sind die nachfolgend aufgeführten Anforderungen an die Qualität der Leistungen zu erbringen.

### **2.3.1 Haltestellen**

Für die Haltestellen sind die definierten Standards des Nahverkehrsplans einzuhalten (Kapitel 2.4 NVP). Für die Länge des Weges von der Start- bzw. Zieladresse zur nächsten Haltestelle sollten die Grenzwerte eingehalten werden (Tabelle 2-1 NVP). Die Haltestellen sind gem. den Vorgaben auszustatten (Tabelle 2-5 NVP). Die in dieser Tabelle genannten Haltestellen der Kategorie 3 sollen durch die jeweiligen Straßenbaulastträger bis zum 01.01.2022 barrierefrei ausgebaut sein.

Im Übrigen gelten Kapitel 4.5 und bzgl. der weiteren Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur Kapitel 5 des Nahverkehrsplans.

### **2.3.2 Linienverläufe und Vermeidung paralleler Verkehre**

Bei der Festlegung der Linienwege sollte darauf geachtet werden, mit dem Verlauf der Linien den stärksten Verkehrsbeziehungen zu folgen, um die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge zu minimieren (Kapitel 2.4 NVP).

Busrelationen sind auf die Schienenstrecke auszurichten. Zur Vermeidung von Parallelverkehren sind Umsteigevorgänge in Kauf zu nehmen. Bei Relationen mit Schienenverkehr hat dieser Vorrang (Kapitel 2.4 NVP).

### **2.3.3 Betriebsdauer, Linienkategorien, Bedienungshäufigkeit**

Das Verkehrsunternehmen hat die Vorgaben zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einzuhalten. Für das Verkehrsunternehmen ergeben sich Betriebsdauer und Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linie aus der Linienkategorisierung, welche in den Liniensteckbriefen im Anhang des NVP konkret definiert werden. Diese beschreiben den einzuhaltenden Mindeststandard. Die Bedienungszeiten sind in den Liniensteckbriefen im Anhang des NVP festgelegt. Weitere Einzelheiten zu den Bedienungsmustern und Zeitfenstern finden sich in Kapitel 2.4. und Kapitel 5 des NVP.

Montags bis samstags muss die Betriebsdauer auf den regionalen Hauptlinien (Linienkategorie 1) nach gleicher Systematik erfolgen. Auf den Linien der Kategorie 2 sind Wochenendverkehr linienspezifisch und bedarfsorientiert vorzuhalten. Die Bedarfsverkehre der Kategorie 3 weisen je nach Linienfunktion Wochenendbedienungen auf. Die flächendeckenden Ruftaxiverkehre in der Niedergrafschaft müssen ein Grundangebot über das gesamte Wochenende anbieten. Sonstige Ruftaxiverkehr verkehren dem örtlichen Bedarf entsprechend.

Die Betriebsformen und weitere geltende Bestimmungen sind im Nahverkehrsplan aufgeführt (Kapitel 5 NVP), detaillierte Angebotsvorgaben sind in den Liniensteckbriefen (Anlage 5 NVP) enthalten. Darüber hinaus wird die Anforderung an das ausführende Verkehrsunternehmen gestellt, dem Landkreis halbjährlich linienbezogene Statistiken über die Pünktlichkeit anzufertigen und in elektronischer Form gem. den Festlegungen der Qualitätssicherungsvereinbarung und zum Jahresbericht zur Verfügung zu stellen.

### **2.3.4 Beförderungsgeschwindigkeit und Umsteigehäufigkeit**

Anzustrebende Mindestbeförderungszeiten im ÖPNV zwischen den Siedlungseinheiten und den zentralen Orten sind definiert (Tabelle 2-3 NVP). Das Verkehrsunternehmen hat Umsteigevorgänge zu minimieren. Orientierungsgrößen zu Umsteigezeiten ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan (Tabelle 2-4 NVP).

Ein Umstieg innerhalb einer Linie darf nur dann planmäßig vorgesehen werden, wenn ein Wechsel der Fahrzeugkapazität an einer Zwischenhaltestelle erforderlich ist. In allen anderen Fällen sind die Linien durchgängig zu betreiben (vgl. Kapitel 2.4. NVP).

### **2.3.5 Eingesetzte Fahrzeuge**

Für die eingesetzten Fahrzeuge unterscheidet der Landkreis Grafschaft Bentheim zwischen folgenden Anforderungen:

- an Fahrzeuge auf den Hauptbus- und regionalen Verbindungslinien (Linienkategorien 1 und 2)
- an Fahrzeuge der Stadtbus- und Bürgerbuslinien (Linienkategorien 4a, 4b)
- an Fahrzeuge der Ergänzungs- und Schülerlinien, die nur zu bestimmten Verkehrszeiten im Einsatz sind sowie Fahrzeuge für Verstärkungsfahrten in Ergänzung zum in der Regel vertakteten Grundfahrplan (Linienkategorie 5)
- an Fahrzeuge des Linienbedarfsverkehrs (Linienkategorie 3)
- an Fahrzeuge, die im Ersatz für ausgefallene Regelfahrzeuge eingesetzt werden

Die Fahrzeuge werden von den Verkehrsunternehmen angeschafft. Für die Neubeschaffung von Bussen werden die bestehenden Standards fortgeschrieben. Zu berücksichtigen sind dabei die in Kapitel 2.4 und Tabelle 2-2 und 2-6 des NVP genannten Anforderungen sowie die Vorgaben in Kapitel 4.6 NVP.

Die Fahrzeugausstattung ist der Anlage 2 dieses Ergänzungsdokuments zu entnehmen und zwingend zu erfüllen.

### **2.3.6 Tarif**

Aufgrund seiner besonderen Bedeutung für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Landkreises ist die Anwendung eines einheitlichen Tarifs ein zentraler und maßgeblicher Beitrag zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG. Derzeit werden die Standards für den Tarif, Vertrieb und die Einnahmenaufteilung im Rahmen der Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB) entwickelt und fortgeschrieben. Das Verkehrsunternehmen hat über die gesamte Konzessionslaufzeit für seine Verkehrsleistungen den VGB-Tarif (oder einen vom Landkreis alternativ verbindlich vorgegebenen Tarif einschließlich der Tarifbestimmungen) in seiner jeweils gültigen Form anzuerkennen und anzuwenden (NVP Kapitel 4.8 und 7). Für den Tarif gelten die definierten Qualitätsstandards (Kapitel 2.4 NVP). Das im Landkreis Grafschaft Bentheim geltende Tarifsystem muss diese Vorgaben im Hinblick auf die Tarifsystematik erfüllen. Das Verkehrsunternehmen



ist zur Anwendung der VGB-Standards verpflichtet. Es kann als Gesellschafter oder Kooperationspartner auf die Standards Einfluss nehmen.

### **2.3.7 Vertriebssystem**

Für den Vertrieb gelten die vorgegebenen Standards und Anmerkungen (Kapitel 2.4, 4.3 und 8 NVP).

### **2.3.8 Anforderungen an Qualifikation und Auftreten des Fahrpersonals**

An die Verkehrsleistung wird die wesentliche Anforderung gestellt, dass das Verkehrsunternehmen dafür Sorge trägt, die Mindeststandards zum Auftreten und der Qualifikation des Fahrpersonals zu erfüllen (Kapitel 2.4 NVP).

Weiterhin hat das Verkehrsunternehmen Fachpersonal entsprechend dem Bedarf auszubilden.

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des BKrFQG regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden.

Schulungsinhalte sollen u.a. die Themen Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan, sensibler Umgang mit mobilitäts- und/oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen, Bordtechnik, rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise, Sicherheit sowie Stress-Situationen und Konfliktbewältigung umfassen.

Beschäftigte mit Kundenkontakt, die nicht im Fahrdienst eingesetzt werden, sind regelmäßig für ein kundenorientiertes Auftreten zu schulen, insbesondere in Sachen Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan, Stress-Situationen und Konfliktbewältigung.

### **2.3.9 Transparenz von Angebot und Fahrgastinformation**

Für Übersichtlichkeit des Fahrplans und Angebots gelten die genannten Vorgaben (Kapitel 2.4.)

### **2.3.10 Sicherheits- und Assistenzsysteme**

Gem. der Vorgaben sind die Einsatzmöglichkeiten neuer Technik- und Kommunikationsmittel, welche der Steigerung von Sicherheit des ÖPNV-Systems dienen, sind intensiv zu prüfen und von den Verkehrsunternehmen einzuführen (Kapitel 2.4 NVP).

### **2.3.11 Fahrgastinformation Service**

Alle potentiellen Kunden müssen sich über das ÖPNV-Angebot und die Fahrtmöglichkeiten zu Hause vor Beginn der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt informieren können. Es sind daher zwingend die im Nahverkehrsplan genannten Standards zum Fahrgastinformation Service einzuhalten (Kapitel 2.4 NVP).

### **2.3.12 Leitstelle und Betriebssystem**

Das Verkehrsunternehmen hat eine Betriebsleitzentrale vorzuhalten (vgl. Kapitel 5.2.3 NVP). Die Beteiligung an einer Betriebsleitzentrale eines anderen Verkehrsunternehmens im Gebiet des Landkreises oder die Gründung einer gemeinsamen Betriebsleitzentrale sind möglich. Eine reibungslose Zusammenarbeit im Bereich RBL/ITCS muss sichergestellt sein.

Die Betriebsleitzentrale muss jeden Tag und zu jeder Uhrzeit besetzt und in der Lage sein, bei Bedarf im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon zu stehen. Um eine kurzfristige Behebung von Betriebsstörungen zu gewährleisten, sind detaillierte Ortskenntnisse nachzuweisen.

In der Zeit, während der dem Verkehrsunternehmen die Betriebs- und Beförderungspflicht nach §§ 21 und 22 PBefG obliegt, muss die kurzfristige Erreichbarkeit einer Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens zum normalen Tarif gewährleistet sein.

Über den Betrieb der Zentrale hinaus, muss die Leitstelle auch über Außendienstmitarbeiter verfügen, die vor Ort die Steuerung von Verkehren übernehmen. Dies ist bei Verkehrsstö-

rungen, Veranstaltungen oder auch zur Abfertigung an aufkommensstarken Verkehrsknoten erforderlich. Hierfür ist an allen Werks-, Sonn und Feiertagen mindestens ein Mitarbeiter vorzuhalten.

Das Verkehrsunternehmen hat zudem bedarfsgesteuerte Verkehre vollständig in rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) zu integrieren.

### **2.3.13 Störungsmanagement**

Das Verkehrsunternehmen hat die Anforderung zu erfüllen, Störungen schnellstmöglich zu beseitigen. Das Verkehrsunternehmen hat für die auftrags- und ordnungsmäße Durchführung des Fahrbetriebs zu sorgen. Es ist darüber hinaus für die Behebung von Betriebsstörungen sowie die Information von Fahrgästen direkt zuständig. Hinsichtlich der konkreten Pflichten des Verkehrsunternehmen im Störfall ist zu unterscheiden:

- Planbare Betriebsstörungen treten z.B. bei Baustellenumleitungen oder Veranstaltungen auf. Hier ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich, Betriebsänderungen zu planen und je nach Umfang und Dauer mit den zu beteiligenden Behörden abzustimmen sowie betroffene Fahrgäste über Veränderungen und deren Dauer frühzeitig und umfassend zu informieren.
- Nicht-planbare Betriebsstörungen treten z.B. bei Unfällen, Notfällen oder technischen Störungen auf. Zur Sicherung der auftragsgemäßen Erbringung der Verkehrsdienstleistungen hat das Verkehrsunternehmen ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall auch den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht. Hierzu ist u.a. auch ein Bereitschaftsdienst mit Bus einzusetzen, der täglich innerhalb von 20 Minuten einsatzbereit vom Betriebshof abfährt. Für Fahrzeugausfälle und kurzfristige Zusatzverkehre ist eine Reserve an sofort verfügbaren Bussen im Verhältnis des Gesamtbedarfes vorzuhalten.

Störungen sind unter Angabe der Linien, der ausgefallenen Fahrten, der Ersatzverkehre, des Zeitpunkts und der Dauer des Ausfalls sowie des Grundes des Ausfalls zu dokumentieren und auf Verlangen dem Aufgabenträger ist gem. der Vorgaben zu dokumentieren (Kapitel 5.2.3 NVP).

## **2.4 Sozialstandards und Tariftreue**

Das Verkehrsunternehmen hat gemäß Art. 4 Abs. 4a und 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jederzeit alle geltenden Arbeits- und Sozialvorschriften einzuhalten.

Der Landkreis bekennt sich im Rahmen der geplanten Direktvergaben zu den im Niedersächsisches Gesetz zur Sicherung von Tariftreue und Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (NTVergG) beschriebenen Anforderungen zur Einhaltung von Sozial- und Tarifstandards.

Der Landkreis wird im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge die Verkehrsunternehmen verpflichten, einen nach dem NTVergG als repräsentativ anerkannten Tarif anzuwenden oder – sofern das NTVergG nicht für Direktvergabe auf der Grundlage einer Dienstleistungskonzessionen nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 gilt – die Anwendung eines vergleichbaren Tarif sicherzustellen.

Darüber hinaus soll der Betreiber für die in seinem Verkehrsunternehmen beschäftigten Arbeitnehmer sowie für Arbeitnehmer in 100%-igen Tochterunternehmen – vorbehaltlich der zukünftigen Verhandlungsergebnisse der jeweiligen Tarifparteien – im Wesentlichen mindestens die tariflichen Rahmenbedingungen für Arbeitnehmer aufrecht erhalten, wie sie zum Stichtag 01.04.2020 bestehen. Näheres wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag regeln.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich die gültigen Bestimmungen des Landes Niedersachsen zur Tariftreue einzuhalten. Hierzu gehört insbesondere, dass das Unternehmen seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Niedersachsen für diese Leistung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflich vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren. Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung müssen bei der Ausführung der Leistung für die gleiche Tätigkeit ebenso entlohnt werden wie die regulären Beschäftigten des Unternehmens. Während der Ausführungslaufzeit sind tarifliche Änderungen nachzuvollziehen.

Für die Vergabe von Unteraufträgen sind für das Verkehrsunternehmen die zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden vergaberechtlichen Bestimmungen (insbesondere NTVergG und MiLOG) inklusive Nachfolgeregelungen verpflichtend.

### **3 Sonstige Hinweise**

#### **3.1 Wesentliche Anforderungen gemäß § 8 Abs. 2 S. 3 i.V.m. § 13 Abs. 2a S. 3 bis 6 PBefG**

Mit den beabsichtigten Direktvergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind insbesondere die unter Ziffer 2 dieses Ergänzungsdokumentes dargestellten wesentlichen Anforderungen, etwa zu Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, im Sinne von § 13 Abs. 2a S. 3 bis 6 PBefG, § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG verbunden.

Diese Anforderungen sind für die Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Anträge maßgeblich, da Abweichungen hiervon gemäß § 13 Abs. 2a S. 2ff. PBefG eine Ablehnung eigenwirtschaftlicher Anträge zur Folge haben. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist nur dann genehmigungsfähig, wenn die im Ergänzungsdokument definierten wesentlichen Anforderungen verbindlich gemäß §12 Abs. 1a PBefG zugesichert werden und der zuständigen Behörde ein eigener justizialer und sanktionsbewehrter vertraglicher Anspruch auf die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen aus dieser Vorabbekanntmachung samt Ergänzungsdokument und Anlagen eingeräumt wird. Diese Qualitätssicherungsvereinbarung wird auf Anfrage von der zuständigen Behörde zur Verfügung gestellt.

#### **3.2 Vergabe von drei Linienbündeln durch drei Direktvergaben**

Das in dieser Vorabbekanntmachung sowie dem Ergänzungsdokument und allen Anlagen beschriebene Verkehrsangebot wird durch drei Linienbündel jeweils als Gesamtleistung nach § 13 Abs. 2a S. 2 PBefG, § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG definiert. Eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teilleistungen beziehen, sind gemäß § 13 Abs. 2a S. 2 PBefG zu versagen.

Das genannte Verkehrsangebot besteht aus drei Linienbündeln und stellt jeweils ein Verkehrsnetz nach § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 d) PBefG dar (Ziffer 6 NVP). Ein Antrag, der einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus diesen Verkehrsangeboten zum Gegenstand hat, ist zu versagen.

#### **3.3 Ausschließliches Recht**

Der Aufgabenträger gewährt dem VU auf der Grundlage von § 8a Abs. 8 PBefG ein ausschließliches Recht zum Schutz der zu vergebenden Verkehrsdienste. Das ausschließliche Recht gilt in dem in Anlage 1 des Ergänzungsdokumentes beschriebenen räumlichen Gel-

tungsbereich für den gesamten Korridor, der sich aus der entsprechenden Linienführung unter Berücksichtigung sämtlicher verkehrlich sachgerechter Verläufe (mögliche Fahrtstrecken) ergibt, und für die gesamte Dauer der geplanten Direktvergabe. Es gilt für die beschriebenen Verkehrsdienste sowie für alle geänderten und zukünftigen Verkehrsdienste, die zur Umsetzung des geplanten öDA erforderlich sind. Zulässig bleiben Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehrsdienste nur unerheblich beeinträchtigen. Der zeitliche Umfang ist beschränkt auf den Zeitraum der Leistungserbringung zuzüglich einer Stunde vor und nach den Betriebszeiten des jeweiligen Verkehrsangebots.

### **3.4 Sicherstellung der Auskömmlichkeit der Verkehrserbringung**

Eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG „[...] sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 [...] und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.“

Das BVerwG zählt die Beständigkeit des Verkehrs zu den sonstigen öffentlichen Verkehrsinteressen i.S.d. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG. Es darf daher gemäß § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG keine eigenwirtschaftliche Liniengenehmigung erteilt werden, wenn konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Kostendeckung der Verkehrserbringung für die gesamte Linienlaufzeit in dem beantragten Umfang bestehen. Dem Antragsteller einer eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigung obliegt es diese Zweifel an der Beständigkeit auszuräumen.

Nach Auffassung des Landkreises Grafschaft Bentheim als zuständiger Behörde ist eine eigenwirtschaftliche kostendeckende Verkehrserbringung und damit eine Gewährleistung der Beständigkeit des Linienbetriebes nicht möglich. Hingewiesen sei hierbei darauf, dass der Landkreis Grafschaft Bentheim keinen Ausgleich wegen der Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen durch eine allgemeine Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsieht.

### **3.5 Voraussetzungen für die Entbindung von der Betriebspflicht für eigenwirtschaftlich genehmigte Verkehre**

Gemäß § 21 Abs. 4 Satz 3 PBefG bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht für Bestandteile des Genehmigungsantrages (Standards), die nach § 12 Abs. 1a PBefG verbindlich zugesichert wurden, in der Regel zumutbar. Zumutbar sind daher alle wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus Änderungen anderer Verkehre (v.a. Schienenverkehr, 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 von der Betriebspflicht kommt des Weiteren gemäß § 21 Abs. 4 Satz 2 PBefG nur für die Gesamtleistung in Betracht (keine Teilentbindung).

### **3.6 Änderung der Vergabeabsicht**

Durch diese Veröffentlichung begründet der Auftraggeber keine rechtliche Bindung. Bei etwaigen Änderungen veröffentlicht er nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2009 so rasch wie möglich eine Berichtigung.

## **Anlagen**

Anlage 1: Fahrplankonzepte und Kategorisierung

Anlage 2: Fahrzeuganforderung



## **Anlage 1: Fahrplankonzepte und Kategorisierung**

Die Kategorisierung der ÖPNV-Linien ergibt sich aus Tabelle 2-2 des ÖPNV-Nahverkehrsplans. Der Nahverkehrsplan steht unter [https://www.grafschaft-bentheim.de/pics/medien/1\\_1391612150/Nahverkehrsplan\\_Grafschaft\\_Bentheim.pdf](https://www.grafschaft-bentheim.de/pics/medien/1_1391612150/Nahverkehrsplan_Grafschaft_Bentheim.pdf) zur Verfügung.





## **Anlage 2: Fahrzeuganforderungen**

Das Verkehrsunternehmen hat zur Ausstattung der einzusetzenden Fahrzeuge folgende Anforderungen als Mindeststandard zu erfüllen (siehe NVP Kapitel 2.4 und Tabelle 2-6).

### **Beförderungskomfort, Erscheinungsbild und Service im Bus**

- Während die auf den Haupt- und Stadtbuslinien eingesetzten Busse zum Zeitpunkt der Anschaffung Neufahrzeuge sein müssen, können auf den übrigen Linien sowie auf den Verstärkungsfahrten auch ältere Fahrzeuge eingesetzt werden. Das Alter der Busse soll 12 Jahre bei Linienbussen und 8 Jahre bei 8-sitzigen Minibussen nicht überschreiten.
- Das Erscheinungsbild von den einzelnen Verkehrsunternehmen eingesetzten Fahrzeuge ist jeweils einheitlich mit neutralem Design. Die Fahrzeuge können mit Design-Elementen ausgestattet sein, die den Wiedererkennungseffekt als ÖPNV-Angebot im Landkreis Graftschaft Bentheim verstärken.
- Neu zu beschaffende Busse müssen über Einzelsitze mit Vollpolsterung von mindestens 0,40 m Breite verfügen. Ausreichende Beinfreiheit muss sichergestellt werden (Sitzabstand mindestens 0,72 m, bei gegenüberliegenden Sitzen mindestens 1,42 m).
- Ein ausreichendes Sitzplatzangebot ist im Linienbusverkehr außerhalb des Schülerverkehrs in der Regel vorhanden. Die Mindestsitzplatzanzahl bei einem Standardlinienbus beträgt 34 Plätze, bei einem 15-Meter-Bus 45 und bei einem Standard-Gelenkbus 50 Sitzplätze.
- Neu anzuschaffende Busse müssen mit einer Klimaanlage für den Fahrerarbeitsplatz sowie für den Fahrgastraum ausgestattet sein.
- Neu anzuschaffende Busse müssen über eine ausreichende Anzahl Haltewunschtaasten verfügen, so dass von jedem Sitzplatz in unmittelbarer Reichweite Zugriffsmöglichkeit gewährleistet werden kann.
- Bis 2021 ist im Bereich aller Haupt- und Stadtverkehrslinien die Ausstattung und der Betrieb mit W-LAN-Technik anzustreben, Neufahrzeuge sollen W-LAN-Technik enthalten.

- In den Bussen des Regionalverkehrs muss ausreichend Stauraum für den Gepäcktransport vorhanden sein. Die Busse müssen über hinreichend dimensionierte Mehrzweckbereiche verfügen.
- Für den Fahrradtransport sind die Mehrzweckbereiche in den Fahrzeugen zu verwenden. Die Fahrradbeförderung ist auf allen Buslinien zulässig, soweit die entsprechenden Stellflächen nicht von Fahrgästen mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen u.a. beansprucht werden. Ausschlusszeiten für die Fahrradbeförderung sind montags bis freitags an Schultagen bis 9:00 Uhr sowie zwischen 12:00 Uhr und 16:30 Uhr.
- Für größere Mengen von Fahrrädern werden am Wochenende sowie in den Schulferien (April bis Oktober) „Fietsenbusse“ eingesetzt. Dies sind Buslinien, deren Fahrzeuge spezielle Anhänger für den Fahrradtransport mit mindestens 15 Fahrradstellplätzen mitführen. Fietsenbusse fahren im Anschluss an den SPNV zwischen Neuenhaus und Emlichheim (60-Minuten-Takt) sowie auf der Strecke Nordhorn – Wietmarschen – Lohne – Lingen (120-Minuten-Takt). In den Triebzügen des SPNV ist die Fahrradmitnahme sichergestellt.
- Im Linien- und Bedarfsverkehr eingesetzte Großraumtaxi sollten über eine Stehhöhe von mindestens 1,80 m verfügen. Je nach Bedarf werden auch Pkw eingesetzt. Um die Fahrzeuge als Bestandteil des ÖPNV-Systems erkennbar zu machen, ist eine einheitliche und deutlich sichtbare Kennzeichnung der Fahrzeuge vorzusehen. Die eingesetzten Fahrzeuge sind in das rechnergestützte Betriebsleitsystem technisch zu integrieren. Damit ist die durchgängige Fahrgastinformation und Anschlussicherung für alle ÖPNV-Angebote im Landkreisgebiet zu realisieren.

### **Barrierefreiheit**

Zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen müssen die Fahrzeuge über definierte Ausstattungselemente verfügen:

- In der Regel werden ausschließlich stufenfrei zugängliche Niederflurbusse bzw. sogenannte Low-Entry-Busse eingesetzt. Diese erlauben niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Mittelgeländer an den Türen. Auf schwächer nachgefragten Linien werden auch Niederflur-Kleinbusse oder Busse mit Niederflur-Heck eingesetzt.

- Der Einstieg wird durch das hydraulische Absenken des Fahrzeugbodens („Kneeling“) um ca. 70 mm unterstützt. Für den Transport von Rollstühlen und Kinderwagen müssen die Busse mit einer manuell bedienbaren oder elektrischen Rampe an der zweiten Tür ausgerüstet sein. In ausgeklapptem Zustand befindet sich diese in Verbindung mit einer Anfahrsperrung.
- Bei Neubeschaffung der Busse muss in Abstimmung mit den Behindertenverbänden genügend Aufstellfläche für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren usw. im Bereich der hinteren Tür gemäß EU-Richtlinie 2001/85/EG vorgesehen werden (Mehrzweckbereich). Es sollen mindestens zwei Rollstühle Platz finden.
- An den Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen befindet sich in Sitzhöhe sowie im Bereich der Stellfläche an der zweiten Tür eine separate Kinderwagen- und separate Rollstuhlfahrtaste. Nach Betätigen der Haltewunschaste erfolgt ein akustisches und optisches Signal im Fahrgastraum.
- Neuanzuschaffende Busse müssen für die Beförderung von E-Scootern (Elektromobile) zugelassen sein. Für die zu befördernden E-Scooter (Elektromobile) ist eine Typenzulassung zu definieren und zu kommunizieren. Die einzelnen Ausstattungsmerkmale zur Erreichung der Barrierefreiheit werden in Tabelle 2-6 des NVP dargestellt.
- Der Einsatz von Hochflurbussen ist auf Verstärkerfahrten sowie auf Fahrten für den zusätzlichen Schülerverkehr zu beschränken. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem Landkreis. Bei Fahrzeugen für diese Zwecke sind die Einrichtungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ebenfalls nicht zwingend erforderlich. Ergeben sich jedoch besondere Anforderungen aufgrund der Nachfrage, so muss eine barrierefreie Beförderung auch für diese Relationen sichergestellt werden. Auf den Einsatz dieser Fahrzeuge ist im Rahmen der Fahrgastinformation explizit hinzuweisen.
- Kleinbusse sollten nach Möglichkeit ebenfalls niederflurig und mit einer manuellen Klapprampe ausgestattet sein.
- Im Bedarfsverkehr sind bei der Fahrtanmeldung besondere Anforderungen im Falle der Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Spezifische Regelungen hierzu werden zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgestimmt getroffen.

- Fahrzeugwerbung ist grundsätzlich zugelassen, Seitenfenster- und Türen sind aus Gründen der Barrierefreiheit werbefrei zu halten, Heckbeklebung ist zulässig, Innenwerbung ist ebenfalls zulässig, Monitore dürfen jedoch grundsätzlich nur zur Fahrgastinformation eingesetzt werden. Aufkleber in Fensterbereichen oder Trennscheiben dürfen die freie Sicht sitzender und stehender Fahrgäste nach außen nicht beeinträchtigen und sollten möglichst oberhalb der Fensterbereiche angebracht werden.
- Neufahrzeuge sollen aus Gründen der besseren Erkennbarkeit mit Außenanzeigen für Liniennummer und Fahrziel mit weißer Schrift ausgestattet sein, Außen- wie Innenanzeigen für Fahrziel bzw. Haltestellen dürfen keine Lauftexte enthalten, um die Barrierefreiheit sicherzustellen. Es ist anzustreben, dass die Innenanzeigen als TFT-Bildschirme (mindestens 19 Zoll) ausgebildet werden. Damit wäre den Anforderungen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) genüge getan.
- Digitale Haltestellenansagen müssen in Fahrzeugen der Linienkategorien 1, 2 und 4a klar verständlich und in der Form „Nächste Haltestelle: <Gemeindenname, Name der Haltestelle>“ erfolgen. Der jeweilige Gemeindename ist an allen Haltestellen, am Bahnhof Nordhorn, jedoch nicht an den sonstigen Haltestellen im Nordhorner Stadtgebiet mit anzusagen.

### **Ausstattung und betriebliche Aspekte**

- Eingesetzt werden die Fahrzeugarten Standardlinienbus, Standardgelenkbus, 15-Meter-Bus sowie Mini- und Kleinbusse und Pkw im Bedarfsverkehr. Die Mindestgrößen für die einzusetzenden Fahrzeuge werden in den Liniensteckbriefen (s. Anlage 5 des NVP) angegeben.
- Beim nachfragegesteuerten Betrieb wird die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge online an die Nachfrage angepasst, so dass auch hier ein ausreichendes Angebot unterstellt werden kann.

### **Umweltauswirkungen, insbesondere im Bereich Antriebs- und Abgastechnik**

- Im Hinblick auf die Umweltstandards wird bei Neubeschaffungen mittel- bis langfristig Klimaneutralität angestrebt.

- Emissionsarme und emissionsfreie Betriebsformen sind – auch im Hinblick auf Lärminderung – anzustreben. Dies können Hybridfahrzeuge, Elektrobusse oder Busse mit Brennstoffzellenantrieb sein.
- Im Jahr 2025 sollen 25% der Fahrplankilometer des Stadtverkehrs Nordhorn mit emissionsarmen oder emissionsfreien Betriebsformen erbracht werden.
- Mindestens 80 % der Fahrplankilometer werden mit Bussen erbracht, die den EURO 6-Standard einhalten oder mit Fahrzeugen, die emissionsarm oder emissionsfrei sind. Alle Dieselbus-Neuanschaffungen müssen den Standard EURO 6 einhalten. Tabelle 2-6 spezifiziert die Anforderungen an die im Landkreis Graftschaft Bentheim eingesetzten ÖPNV-Fahrzeuge und fasst diese – differenziert nach drei Fahrzeugkategorien – zusammen, die für die jeweiligen Linienkategorien vorgesehen sind.
- **Fahrzeugkategorie 1:** Einsatz auf regionalen Haupt-, Verbindungs- und Stadtbuslinien
- **Fahrzeugkategorie 2:** Einsatz auf Schüler- und Ergänzungslinien sowie Verstärkungsfahrten
- **Fahrzeugkategorie 3:** Kleinfahrzeuge für ergänzende Bedarfsverkehre, für den Einsatz auf schwach nachgefragten Relationen in Festbedienung sowie Bürgerbuslinien

Die nachfolgende Aufstellung umfasst sieben Merkmalgruppen, denen jeweils verschiedene Einzelkriterien zugeordnet sind. Für die genannten Fahrzeugkategorien werden die spezifischen Anforderungen formuliert.

Die Einhaltung der Standards muss vom Aufgabenträger regelmäßig überprüft werden können. Die im ÖPNV des Landkreises Graftschaft Bentheim eingesetzten Fahrzeuge müssen nach Aufforderung dem Aufgabenträger zugänglich gemacht werden