

Ergänzende Informationen zum Verkehrsangebot

**im Rahmen der Vorabbekanntmachung
des Landkreises Harz und der Stadt Halberstadt als Gruppe von Behörden
zur Direktvergabe von ÖPNV-Leistungen an einen internen Betreiber
nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**

1. Präambel

Der Landkreis Harz und die Stadt Halberstadt nehmen beide nach § 4 ÖPNVG LSA Aufgaben bzw. Teilaufgaben im straßengebundenen ÖPNV im Stadtverkehr Halberstadt wahr und können dabei beide auch als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 agieren. Zum Zwecke der gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung haben sich der Landkreis Harz und die Stadt Halberstadt als Arbeitsgemeinschaft im Sinne des § 2 Abs. 2 GKG-LSA zusammengeschlossen. Damit bilden der Landkreis Harz und die Stadt Halberstadt zugleich eine Gruppe von Behörden i.S.d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Als Gruppe haben der Landkreis Harz und die Stadt Halberstadt gemeinsam die Absicht, das Linienbündel „Stadtverkehr Halberstadt“ zur Betriebsaufnahme 01.01.2019 an einen internen Betreiber (Halberstädter Verkehrs-GmbH) zu vergeben, gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie § 8a Abs. 2 PBefG im Amtsblatt der EU bekannt gemacht.

Nachstehend werden hierzu die gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 i.V.m § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG maßgeblichen Anforderungen festgelegt, die mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden und die nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a PBefG Sätze 2 ff. zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags führen können.

2. Umfasste Verkehrsleistung und Anforderungen an die Angebotsgestaltung

Der vom Landkreis Harz und der Stadt Halberstadt als Gruppe von Behörden gemeinsam beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag umfasst sämtliche Verkehrsleistungen des im Nahverkehrsplan des Landkreises (vgl. Kap. 5.7.4) ausgewiesenen Linienbündels „Stadtverkehr Halberstadt“.

Einen Überblick über die im Linienbündel „Stadtverkehr Halberstadt“ zusammengefassten Verkehrsdienste gibt folgende Tabelle:

Kategorie ¹	Linie	Linienbezeichnung in Anlehnung an den NVP ²	Linienweg ³	Knoteneinbindung ⁴	Bemerkungen
S	1	101	Friedhof-Holzmarkt-Hbf	Hbf: 00	Tram werktags im 15-Min-Takt, ggf. Ausdünnung bei Überlagerung/Taktverdichtung mit Bus möglich
S	2	102	Sargstedter Weg-Holzmarkt-Herbigstraße (-Klus)-Hbf	Hbf: 00	Tram werktags im 15-Min-Takt, optional Taktversatz bei Integration des Abschnitts zur Klus
S	3	103	Verdichterlinie		Optionale, nachfrageorientierte Verdichterlinie, auch an touristischer Nachfrage orientierter Verkehr mit historischen Fahrzeugen möglich.
S	A	104	(Athenstedt-Aspenstedt-) Sargstedt-Sargstedter Siedlung-Holzmarkt	Holzmarkt	Werktags ist ein stündliches Angebot von Sargstedt, ein halbstündliches Angebot von der Sargstedter Siedlung ins Stadtgebiet zu gewährleisten. Der Abschnitt Sargstedt-Aspenstedt-Athenstedt kann, z.B. im Ausbildungsverkehr, nachfrageorientiert angeboten werden.
S	B	104	Holzmarkt-Hbf (-Landgraben/Wehrstedt)	Holzmarkt	Werktags ist ein halbstündliches Angebot mit optionaler Verlängerung zum Landgraben und/oder nach Wehrstedt vorzusehen.
S	C	107	Klein Quenstedt-Friedhof (-Holzmarkt)	Friedhof (Tram)	Bedienung ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, ggf. angebotsorientierte Verdichtung, Sa/So Angebot ggf. in flexibler Bedienform möglich.
S	D	106	Ströbeck-Mahndorf-Holzmarkt(-Langenstein)	Holzmarkt	Bedienung ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs mit nachfragegesteuerter Verdichtung, voraussichtlich 5 – 8 Fahrtenpaare werktags. Sa/So Angebot ggf. in flexibler Bedienform möglich.

¹ A = Grundliniennetz, B = Nebelinienetz, C = Ergänzungsnetz, S = Stadtverkehr

² Die Linienbezeichnung folgt einer Planungssystematik, sie stellt keine Vorgabe für die spätere Benennung dar, da diese unter Marketingaspekten zu wählen ist.

³ von – über – nach (es werden hier nicht sämtliche notwendigen/möglichen Unterwegshalte genannt, vgl. für die zu bedienenden Haltestellen Kap. 2.1.1 des ergänzenden Dokuments; u.U. nicht regelmäßig oder eingeschränkt zu bedienende Abschnitte: *grau/kursiv*)

⁴ "00" bezieht sich auf den ITF-Taktknoten zur vollen Stunde.

S	E	105	Kuckucksfeld/Hinter dem Sportplatz-Holzmarkt	Holzmarkt	Werktags ist zwischen Holzmarkt und Kuckucksfeld mindestens ein stündliches Angebot zu gewährleisten. Sa/So Angebot ggf. in flexibler Bedienform möglich.
S	F	105	Holzmarkt-Bhf Spiegelsberge-Klusberge/ZASSt	Holzmarkt	Werktags ist mindestens ein stündliches Angebot vorzusehen, das in Abhängigkeit von der Potenzialentwicklung (Belegung ZASSt) angebotsorientiert zu verdichten ist.
S	G	104	Holzmarkt-Dieselstraße-Sülzegraben/Diakonie	Holzmarkt	Werktags ist mindestens ein stündliches Angebot vorzusehen, das in Abhängigkeit von der Potenzialentwicklung angebotsorientiert zu verdichten ist.
S	Spätverkehr	108	(Zusammengesetzt aus Linienabschnitten des Busnetzes	Hbf 00	Nachfrageorientierte Bedienung unter Berücksichtigung der im Spätverkehr markanten Ziele/Quellen (Hbf, ZASSt, Zuckerfabrik etc.)

2.1 Erschließungsqualität

2.1.1 Zu bedienen sind im Grundsatz die heutigen Haltestellen (vgl. aktuelle Fahrpläne und Haltestellenverzeichnis im Nahverkehrsplan Kap. 9.3), wobei Linienabschnitte in Knoten auch anders als heute kombiniert werden können. Der Aufgabenträger legt darüber hinaus fest, dass und wo in den Linienverläufen, soweit technisch realisierbar, neue Haltestellen derart eingerichtet werden, dass sich kurze Fußwege von/zu den markanten Zielen und Quellen ergeben. Wo i.S.d. Erschließungsqualität zusätzliche Halte wünschenswert sind, sollen diese nur insoweit eingerichtet werden, soweit dadurch Umlauf- und Anschlusszeiten nicht gefährdet werden.

2.1.2 Siedlungsgebiete mit weniger als 200 Einwohnern sowie im Außenbereich liegende Standorte werden nur vom straßengebundenen ÖPNV bedient, wenn sie ohne Mehraufwand integriert werden können.

2.1.3 Gewerbegebiete, herausgehobene Einzelhandelsstandorte und Ziele des Freizeitverkehrs sind attraktiv und unter Berücksichtigung der Nachfragepotenziale an den ÖPNV anzubinden. Kindertagesstätten, Horte, soziale Beratungsstellen, Gesundheitseinrichtungen, Behörden und vergleichbare Ziele sollen bis auf unumgängliche Ausnahmen mit dem ÖPNV erreichbar sein.

2.1.4 In klassischen Nebenverkehrszeiten, im Spätverkehr und Sa/So/F sind Ziele zumutbar anzubinden, die außerhalb der ortsüblichen Geschäftszeiten des Einzelhandels im Freizeit- und Pendlerverkehr relevante Nachfragepotenziale erwarten lassen.

2.2 Verbindungsqualität

2.2.1 Ortsteile außerhalb des Kernstadtgebiets sind Mo – Fr auch in Ferienzeiten zwischen 06.00 und 19.00 Uhr mindestens nachfrageorientiert anzubinden.

2.2.2 Im Stadtgebiet sind Bus- und Straßenbahnverkehre so zu verknüpfen, dass sich i.d.R. keine Parallelangebote, stattdessen aber attraktive Anschlussverbindungen herstellen lassen. Dabei sind Angebote des Regionalbusverkehrs und des SPNV sinnvoll einzubeziehen. Linienabschnitte können dabei auch ganz oder teilweise anders kombiniert werden als in der Tabelle ausgewiesen – entscheidend ist die beabsichtigte Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität.

2.2.3 Bei der Gewährleistung von Anschlüssen zum Regionalbusverkehr und SPNV soll die Übergangszeit nicht unter 5 und nicht über 15 Minuten betragen. Ein Unterschreiten der Mindestübergangszeit in der Fahrplangestaltung ist unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse möglich. Innerhalb des Stadtverkehrs soll die Übergangszeit i.d.R. 10 Minuten nicht übersteigen.

2.2.4 Der Ausbildungsverkehr ist unter den betrieblichen Vorgaben im höchst möglichen Umfang in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren. Bei der Ausgestaltung sind neben den Vorgaben des NVP die in der jeweils aktuellen Schülerverkehrssatzung⁵ festgelegten Regelungen zur Zumutbarkeit zu berücksichtigen. Abweichungen vom Takt und/oder vom vorgegebenen Linienweg sind (außer im Straßenbahn-Netz) vor 08.00 sowie zwischen 12.00 und 14.00 Uhr möglich, wenn ansonsten die Vorgaben der Schülerverkehrssatzung nicht einzuhalten sind und/oder der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich wird. Für jede Schule sind bis zu zwei Schulanfangs- und bis zu vier Schulendzeiten zu bedienen. Wo eine zumutbare und wirtschaftlich vertretbare Integration des Ausbildungs- in den regulären öffentlichen Linienverkehr im Ausnahmefall nicht möglich ist, sind Sonderlinienverkehre (§ 43 PBefG) einzurichten. Freistellungsverkehre sind nur in Ausnahmefällen und nur mit Zustimmung des Landkreises und der dafür zuständigen Stelle zulässig. Letzteres gilt insbesondere für Schüler und Auszubildende, die den öffentlichen Linienverkehr aufgrund persönlicher Voraussetzungen nicht nutzen können. Bei der Umlauf- und Fahrzeugeinsatzplanung ist eine Auslastung von maximal 50% der zulässigen Stehplätze je Fahrzeug schon durch Auszubildende regelmäßig zu unterschreiten.

2.2.5 Kindertagesstätten, Horte, soziale Beratungsstellen, Gesundheitseinrichtungen, Behörden und vergleichbare Ziele im zugeordneten Grundzentrum müssen i.d.R. direkt oder mit höchstens einem Umstieg erreichbar sein.

2.3 Bedienungsqualität

2.3.1 Im Stadtverkehr sind folgende Mindeststandards der Bedienungsqualität einzuhalten (nachfrageorientierte Verdichtung ganz oder abschnittsweise sinnvoll):

⁵ Link: http://www.kreis-hz.de/media/dokumente_pdf/1_landkreis/politik_und_wissenswertes/kreisrecht/soziales_gesundheit_und_bildung/lesefassung-schuelerbefoerderungssatzung.pdf

Linien- katego- rie	Mo – Fr 7 – 19 Uhr	Mo – Fr 5 – 7 und 19 -20 Uhr	Sa/So/F 8 – 18 Uhr	Bemerkungen
Tram	15 Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt	Tram 1, Tram 2, auch durch Überlagerung mit Verdichter Tram 3 möglich
Haupt- buslinien	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	Bus 104
ergän- zende Buslinien	60/120-Min-Takt, auch abschnittsweise Abweichungen möglich, im Vordergrund steht eine nachfrageorientierte Bedienung (Ausbildungs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr). Ganz oder abschnittsweise sind hier auch nachfragegesteuerte Angebote möglich.			Bus 105, Bus 106, Bus 107, Bus 108

2.3.2 Die Bedienungsstandards können abschnittsweise auch durch Überlagerung verschiedener Linien gewährleistet werden.

2.3.3 Ausdünnungen des Angebots in Ferienzeiten sind möglich und sinnvoll, dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die dargestellten Mindeststandards unterschritten werden.

3 Anforderungen an Fahrzeugeinsatz und Betrieb

3.1 Alle eingesetzten Fahrzeuge haben verkehrssicher zu sein. Sie sind regelmäßig vor dem Einsatz innen wie außen zu reinigen. Beschädigungen, insbesondere solche, die Fahrgäste gefährden oder bei der Beförderung sonst belästigen können, sind zeitnah zu beheben. Der im Status quo gegebene Anteil von antriebsbedingt emissionsarmen Fahrzeugen (Elektro-, Erdgas- oder sonstige alternative Antriebe bzw. Diesel mit höchster Abgasnorm) ist mindestens beizubehalten, bei Neubeschaffung zu erhöhen.

3.2 Der Einsatz von Fahrzeugen, die einen barrierefreien Betrieb ermöglichen, ist mindestens auf gegebenem Niveau beizubehalten. Beim Einsatz nicht niederfluriger und/oder historischer Fahrzeuge ist zu gewährleisten, dass i.d.R. das Folgefahrzeug einen barrierefreien Zugang ermöglicht.

3.3 Es ist regelmäßig eine dem Verkehrsvolumen des Stadtverkehrs Halberstadt angemessene Personal- und Fahrzeugreserve vorzuhalten.

3.4 Zur Sicherstellung der Betriebsstabilität ist Betriebsfunk sowie eine mit einem ortskundigen Disponenten in der Betriebszeit besetzte Leitstelle vorzuhalten.

3.5 Das landesweite Auskunftssystem INSA ist mit entsprechenden Informationen für eine zentrale elektronische Fahrplanauskunft und darüber hinaus mit Echtzeitdaten über die Fahrplantreue zu versorgen.

3.6 Der Betreiber hat in geeigneter Weise sicherzustellen, dass betriebliche und fahrzeugtechnische Vorgaben auch von etwaigen Subunternehmern jederzeit eingehalten werden.

4 Serviceorientierung

4.1 Es ist geeignetes System des Beschwerdemanagements vorzuhalten und kontinuierlich zu pflegen. Drei Tage nach Beschwerdeeingang ist eine Eingangsbestätigung zu versenden, spätestens nach zwei Wochen eine sachkompetente Antwort zu übermitteln und dem Aufgabenträger auf Verlangen Auskunft zu erteilen.

4.2 Im Bhf Halberstadt ist eine Mobilitätszentrale (ggf. in Zusammenarbeit mit Dritten) mit einzelhandelsüblichen Öffnungszeiten vorzuhalten, die mindestens den Ticketverkauf und eine zeitgemäße Mobilitätsberatung sicherstellt.

4.3 Das Ticketsortiment (mindestens Einzel-, Mehrfahrten-, Tages- und Bonuskarten) ist in den Fahrzeugen anzubieten. Der Vertrieb von Zeitkarten, Abo-Verträgen u.ä. kann darüber hinaus über Serviceeinrichtungen und Vertriebspartner gewährleistet werden.

4.4 Eine zeitgemäße Fahrgastinformation ist über Linien- und Fahrpläne, Internet sowie Handy sicherzustellen. Dabei soll die Barrierefreiheit (einfache Sprache, größere Schrift, 2-Sinne-Prinzip etc.) künftig verstärkt Beachtung finden.

4.5 Bei Verkehrsstörungen, Umleitungen und sonstigen vorübergehenden Einschränkungen ist dafür Sorge zu tragen, dass Beeinträchtigungen auf ein zumutbares und unter den gegebenen Umständen unvermeidliches Maß beschränkt bleiben. Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass Fahrgäste rechtzeitig und umfassend über Angebotsveränderungen informiert werden. Dies schließt neben ortsüblichen Bekanntmachungen in den Medien leicht nachvollziehbare Ankündigungen in elektronischer Form sowie an den betroffenen Haltestellen ein.

4.6 Das im Fahrdienst eingesetzte Personal muss in der Lage sein, Fahrgästen Auskünfte zum Fahrplan, zu Anschlüssen, zu Betriebsstörungen und zum Tarif (im während des Betriebs möglichen Umfang) verlässlich zu geben.

4.7 Der Betreiber erarbeitet und installiert ein Qualitätsleitbild als Marketinginstrument und setzt dieses in geeigneter Form betrieblich um.

4.8 Die Mitwirkung in den ÖPNV-Beiräten der Stadt und des Landkreises ist für den Betreiber obligatorisch.

5 Anforderungen an Tarife

5.1 Anzuwenden ist der Tarif der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO). Es handelt sich um einen Flächenzonentarif, der Vorgaben in Form von rabattierten Tarifen für den Ausbildungsverkehr, diverse Sondertickets und Sozialtarife beinhaltet.

5.2 Während der vorgesehenen Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages soll der Flächenzonentarif derart umgestaltet werden, dass die Tarifzonen jeweils weitestgehend die politischen Gemeindestrukturen abbilden und der Preis nicht mehr anhand durchfahrener sondern entsprechend aneinander grenzender Zonen (fahrtstreckenunabhängig) gebildet wird. Die Entwicklung und Umsetzung des modifizierten Tarifmodells ist aktiv zu unterstützen.

5.3 Die Tarife bereits bestehender regionaler und überregionaler Tarifkooperationen sind fortzuführen (HarzMobilCard, HarzTourCard, etc.). Weiterer sich in der Entwicklung befindliche Tarifkooperationen („Harzticket“, Überlappungstarif HZ/MSH etc.) sind im Falle ihrer Umsetzung anzuwenden.

5.4 Mit HATIX wird aktuell eine Fahrtberechtigung für Kurkarteninhaber angeboten. Entsprechend den Vorgaben des NVP wird der Betreiber an einer Modifizierung der tariflichen und vertraglichen Vorgaben für HATIX mit dem Ziel einer wirtschaftlich nachhaltigen Entwicklung beteiligt und wirkt daran mit.