

# Ergänzende Informationen zum Verkehrsangebot

Im Rahmen der Vorabbekanntmachung des Landkreises Harz  
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 als Aufgabenträger des ÖPNV und zuständige Behörde i.S.d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat seine Absicht, die Linienbündel „Regionalverkehr“ und „Stadtverkehr Wernigerode“ zur Betriebsaufnahme 31.10.2017 an einen internen Betreiber (Harzer Verkehrsbetriebe GmbH) zu vergeben, im Amtsblatt der EU bekannt gemacht gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Nachstehend werden hierzu die gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 i.V.m § 13 Abs. 2a PBefG maßgeblichen Anforderungen festgelegt, die mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden und die nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a PBefG zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags führen.

## 2. Umfasste Verkehrsleistung

Der vom Landkreis Harz beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag umfasst den Regionalverkehr sowie den Stadtverkehr Wernigerode.

Linienbündel „Regionalverkehr“

Kategorie <sup>1</sup>	Linie <sup>2</sup>	entspricht Linie alt <sup>3</sup>	Linienweg <sup>4</sup>	Knoteneinbindung	Bemerkungen
A	1	203	Halberstadt-Ströbeck- Athenstedt-Dardesheim- Deersheim-Osterwieck (-Vienenburg)	Halberstadt: 00 Athenstedt: 30 Osterwieck: 00 Vienenburg: 30	Linie des Landesnetzes: Linie hat Qualitätsparameter der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) zu erfüllen <sup>5</sup>

<sup>1</sup> A = Grundliniennetz, B = Nebenliniennetz, C = Ergänzungsnetz, S = Stadtverkehr, LB = Linienbandbetrieb

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

<sup>3</sup> Linienbezeichnung angelehnt an das zum Planungszeitpunkt gegebene Bestandsnetz

<sup>4</sup> Abschnitt in Klammern = hier ggf. ausgedünnte Bedienung, Abschnitt *grau/kursiv*: im Linienbandbetrieb nachfragegesteuerte Bedienung

<sup>5</sup> Qualitätsvorgaben im Landesnetz Sachsen-Anhalts finden sich unter

[https://www.nasa.de/fileadmin/content/03\\_infra\\_foerderung/03\\_form\\_vorschriften/pdf/antragsformulare/Antrag\\_Landesnetz\\_2011\\_Qualitaet\\_022016.pdf](https://www.nasa.de/fileadmin/content/03_infra_foerderung/03_form_vorschriften/pdf/antragsformulare/Antrag_Landesnetz_2011_Qualitaet_022016.pdf)

A	2	214	Wernigerode-Heudeber-Athenstedt-Badersleben-Dedeleben(-Hessen-Osterwieck) <sup>6</sup>	Wernigerode: RA <sup>7</sup> Athenstedt: 30 Dedeleben: 00 Osterwieck: 00	Nach Möglichkeit Verlängerung um Stichfahrt nach Mattierzoll (Wendeschleife) oder Hessendamm (neue Hst.)
A	3	206	Halberstadt-Dingelstedt (-Eilsdorf/Eilenstedt)-Schlanstedt-Dedeleben	Halberstadt: 00 Dedeleben: 00	Zwischen Dingelstedt und Schlanstedt Bedienung zweier Äste im 2-Std-Takt
A	4	218	Halberstadt-Emersleben-Schwanebeck	Halberstadt: 00 Schwanebeck: 30	Ast Schwanebeck-Oschersleben optional
A	5	23	Quedlinburg-Ditfurt-Hedersleben (-Gatersleben/Heteborn)	Quedlinburg: 30 Hedersleben: 00	Ab Hedersleben anschlussorientierte Verknüpfung mit Linie 20
A	6	6	Quedlinburg-Badeborn-Ballenstedt	Quedlinburg: 30 Ballenstedt: 00	Integration der bisherigen Stadterschließungsschleife nach Operode in die Linie 7
A	7	318	Quedlinburg-Bad Suderode-Ballenstedt-Meisdorf-Ermsleben-Aschersleben	Quedlinburg: 00 Ballenstedt: 30 Ermleben: 00 Aschersleben: 30	Führung durch Ballenstedt (Stadterschließung) und über Meisdorf/Ermleben unter Aufgabe des Astes über Radisleben (Bedienung über Linie 22). Linie des Landesnetzes: Beachtung der Qualitätsparameter der NASA
A	8	32	Quedlinburg-Bad Suderode-Harzgerode(-Königerode-Wippra)	Quedlinburg: 30 Gernrode A.d.R.: RA Alexisbad: RA Königerode: 30 Wippra: 00	Richtungsanschlüsse von/nach Thale bzw. Aschersleben
A	9	31	Quedlinburg-Gernrode-Allrode-Güntersberge (-Auerberg/Stolberg)	Quedlinburg: 30 Gernrode A.d.R.: RA Güntersberge: 30	Richtungsanschlüsse von/nach Thale bzw. Aschersleben. Die Durchbindung des Abschnitts Stolberg-Kelbra ist optional
A	10	21	Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg	Wernigerode: 00/RA Blankenburg: 30 Quedlinburg: 00	Linie des Landesnetzes, Beachtung der Qualitätsparameter der NASA
A	11	9	Quedlinburg(-Warnstedt/Weddersleben/Neinstedt) – Thale(-Westerhausen)	Quedlinburg: 30 Thale: 00	Zwischen Weddersleben und Thale Bedienung zweier Äste, Anschluss von Westerhausen über Stichfahrten
A	12	253	Wernigerode-Blankenburg-Thale	Wernigerode: 30/RA Blankenburg: 00 Thale: 30 <sup>8</sup>	Linie des Landesnetzes, Beachtung der Qualitätsparameter der NASA. Eine Durchbindung auf die Linie 24 wäre zu prüfen.
A	13	265	Wernigerode-Elbingerode-Hasselfelde-Allrode-Güntersberge	Wernigerode: 00 Elbingerode: 30 Hasselfelde: 00 Güntersberge: 30	Statt Hasselfelde-Allrode-Güntersberge ist auch, ein funktionierender Richtungsanschluss vorausgesetzt, ein Linienende in Allrode oder ein Linienweg über Albrechtshaus grundsätzlich möglich

<sup>6</sup> Sofern ein alternierender Betrieb Wernigerode-Athenstedt über Heudeber bzw. Langeln eingebunden in den Integralen Taktfahrplan (ITF) möglich wird, kann der Abschnitt Wernigerode-Athenstedt der Linie 2 u.U. zweistündlich bedient werden.

<sup>7</sup> RA = Richtungsanschluss

<sup>8</sup> Falls nicht anders realisierbar: Richtungsanschluss Kahlenbergstraße gewährleisten.

A	14	258	Blankenburg-Elbingerode (-Königshütte-Schierke)	Blankenburg: 30 Elbingerode: 00	Der Ast Blankenburg-Elbingerode kann grundsätzlich gegen Wernigerode-Elbingerode getauscht werden - entscheidend ist der Systemanschluss in Elbingerode
A	15	262	Wernigerode-Elbingerode-Benneckenstein(-Hohegeiß)	Elbingerode: 00 Benneckenstein: 30	Der Ast Wernigerode-Elbingerode kann grundsätzlich gegen Blankenburg-Elbingerode getauscht werden. Wird der Knoten Benneckenstein verfehlt, ist eine Durchbindung nach Hasselfelde sinnvoll
A	16	260	Wernigerode-Ilseburg-Stapelburg(-Bad Harzburg/Abbenrode)	Wernigerode: RA Ilseburg: 00 Bad Harzburg: 30	Unter Reisezeitkriterien keine zusätzliche Bedienung des OT Öhrenfeld möglich, bei Realisierung eines neuen Bahn-Hp Drübeck ist die Kategorie zu prüfen, ggf. anzupassen
A	17	252	Wernigerode-Derenburg-Bönnshausen-Langenstein-Halberstadt	Wernigerode: 30 Halberstadt: 30	
B	20	217	Halberstadt-Harsleben-Wegeleben(-Gröningen-Kroppenstedt-Heteborn-Hedersleben-Gatersleben)	Halberstadt: 00 Gröningen: RA Hedersleben: 00/RA	Bis Wegeleben mit anderen Linien gemeinsam 1-Std-Takt, weitere Bedienung anschlussoptimiert auf Linie 5
B	21	227	Halberstadt-Harsleben-Quedlinburg	Quedlinburg: 00	Bis Harsleben Ersatz für Stadtverkehr, ggf. als Stadtverkehr bis Quedlinburg zu verlängern
B	22	35	Ballenstedt-Ermsleben(-Reinstedt-)-Pansfelde(-Königerode-Harzgerode)	Ballenstedt: 00 Königerode: 00	
B	23	10	Thale-Bad Suderode-Gernrode-Quedlinburg	Thale: 00 Gernrode A.d.R.: RA Quedlinburg: 00	Im Abschnitt Thale-Gernrode nach Möglichkeit 1-Std-Takt gemeinsam mit Linie 24 <sup>9</sup>
B	24	17	Thale-Bad Suderode-Gernrode-Ballenstedt	Thale: 00 Gernrode A.d.R.: RA Ballenstedt: 00	Im Abschnitt Thale-Gernrode nach Möglichkeit 1-Std-Takt gemeinsam mit Linie 23. Eine Durchbindung auf Linie 12 wäre zu prüfen.
B	25	33	Güntersberge-Straßberg-Alexisbad-Dankerode-Harzgerode	Güntersberge: 30 Alexisbad: RA Harzgerode: RA	Führung über „Treue Nachbarteich“ wäre nur bei Gewährleistung des Richtungsanschlusses in Alexisbad optional möglich
B	26	18	Thale-Hexentanzplatz-Friedrichsbrunn(-Allrode-Treseburg)	Treseburg: 00	Nach Möglichkeit (Winterdienst!) ganzjährige Bedienung des Hexentanzplatzes
B	27	263	Blankenburg-Almsfeld-Treseburg(-Rosstrappe-Thale)	Blankenburg: 30 Treseburg: 00	Bis Wendefurth 1-Std-Takt durch versetzte Bedienung mit Linie 28. Nach Möglichkeit (Winterdienst!) ganzjährige Bedienung des Linienabschnitts Treseburg-Rosstrappe-Thale
B	28	261	Blankenburg-Wendefurth-Hasselfelde-Benneckenstein	Blankenburg: 30 Hasselfelde: 00 Benneckenstein: 30	Bis Wendefurth 1-Std-Takt durch versetzte Bedienung mit Linie 27

<sup>9</sup> Linie 23 kann als Kategorie C bedient werden, sofern Linie 24 selbst auf stündliche Bedienung verdichtet wird.

B	29	257	Wernigerode-Schierke-Braunlage	Wernigerode: RA Schierke: 30 Braunlage: 00	
B	30	283	Wernigerode-Wasserleben-Ilseburg	Wernigerode: RA Ilseburg: 00	
B	31	271	Wernigerode-Langeln-Zilly-Athenstedt	Wernigerode: RA Athenstedt: 30	Im Abschnitt Zilly-Athenstedt 1-Std-Takt mit Linie 33
B	32	255	Wernigerode-Veckenstedt-Wasserleben-Berßel-Schauen-Osterwieck	Wernigerode: RA Osterwieck: 00	
B	33	Abschnitt 203	Osterwieck-Zilly-Athenstedt	Osterwieck: 00 Athenstedt: 30	Im Abschnitt Zilly-Athenstedt 1-Std-Takt mit Linie 31
C	40	215	Osterwieck-Hoppenstedt-Göddeckenrode/Hornburg/Isingerode	Osterwieck: 00	Bedienung Mo-Fr ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, Sa/So ggf. ganz oder teilweise in flexibler Bedienform (AST, RufBus und/oder Linienbandbetrieb)
C	41	218	Schwanebeck-Dingelstedt-Badersleben-Dardesheim		Bedienung ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, ggf. nachfragegesteuerte Verdichtung
C	42	211	(Halberstadt-)Wegeleben-Gröningen-Schwanebeck		Bedienung ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, ggf. nachfragegesteuerte Verdichtung
C	43	8	Harzgerode-Alexisbad-Ballenstedt		Bedienung ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, ggf. nachfragegesteuerte Verdichtung
C	44	259	Benneckenstein-Sorge-Braunlage		Bedienung ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, ggf. nachfragegesteuerte Verdichtung unter Berücksichtigung des Freizeitverkehrs.
C	45	288	Wernigerode(-optional: Öhrenfeld)-Ilseburg-Plessenburg-Drei Annen Hohne		Bedienung ausgerichtet auf Belange des Freizeitverkehrs (ggf. Verdichtung Ausbildungsverkehr), eine tägliche Bedienung ist anzustreben und mit der Nationalparkverwaltung zu verhandeln
S <sup>10</sup>	109	HVB-110	Stadtverkehr Quedlinburg		Bedienung ausgerichtet auf den Besorgungs- und Freizeitverkehr, bei Übernahme der Erschließungsfunktion durch andere Linien ggf. entbehrlich

<sup>10</sup> Bedienung nur Mo-Fr mit einzelnen Abschnittsbedienungen entsprechend dem Status quo

S <sup>11</sup>	110	HVB-7	Börnecke-Stadtverkehr Blankenburg-Derenburg		Bedienung Abschnitt Börnecke - Blankenburg im 1-Std-Takt anzustreben, im Stadtgebiet Abstimmung auf Anschlüsse und andere Linien, Abschnitt Blankenburg-Derenburg ausgerichtet auf Belange des Ausbildungsverkehrs, ggf. nachfragegesteuerte Verdichtung
LB1	Sa/So im Linienbandbetrieb	Wernigerode – <i>Reddeber-Minsleben</i> – Schmatzfeld – Veckenstedt – Wasserleben – <i>Berßel-Zilly-Langeln</i> – Heudeber – Danstedt – Athenstedt	Wernigerode: RA Athenstedt: 30	Ersetzt bisherige AST- bzw. RufBus-Verkehre	
LB 2	Sa/So im Linienbandbetrieb	Wernigerode* – <i>Stapelburg-Abbenrode</i> – Schauen – Osterwieck * alternativ: Ilseburg (dort ggf. Knoten 30 möglich)	Osterwieck: 00	Ersetzt bisherige AST- bzw. RufBus-Verkehre.	
LB 3	Sa/So im Linienbandbetrieb	Halberstadt – Emersleben – Groß Quenstedt – Schwanbeck – Eilenstedt – Schlanstedt – Aderstedt – Pabstorf – Dedeleben – <i>Vogelsdorf-Westerburg-Rohrshaim-Hessen-Veltheim-Dardesheim</i> - Badersleben – <i>Anderbeck</i> – Huyneinstedt - Athenstedt	Halberstadt: 00 Athenstedt: 30	Ersetzt bisherige AST- bzw. RufBus-Verkehre, ergänzt sich im Abschnitt Halberstadt - Eilenstedt mit LB 3 zum 2-Std-Takt	
LB 4	Sa/So im Linienbandbetrieb	Halberstadt – Emersleben – Groß Quenstedt – Schwanbeck – Eilenstedt – <i>Schlanstedt-Eilsdorf-Dingelstedt-Röderhof-Neu Runstedt-Halberstadt</i>	Halberstadt: 00	Ersetzt bisherige AST- bzw. RufBus-Verkehre, ergänzt sich im Abschnitt Halberstadt - Eilenstedt mit LB 2 zum 2-Std-Takt	
LB 5	Sa/So im Linienbandbetrieb	Halberstadt – Harsleben – Wegeleben – <i>Deesdorf-Gröningen-Kroppenstedt-Heteborn</i> – Hedersleben – Hausneindorf - Gatersleben	Halberstadt: 00	Ersetzt bisherige AST- bzw. RufBus-Verkehre	

<sup>11</sup> Bedienung Mo-Fr wie Standard A, Sa/So/F wie Standard B

## Linienbündel „Stadtverkehr WR“

Kategorie <sup>12</sup>	Linie <sup>13</sup>	entspricht Linie alt <sup>14</sup>	Linienweg <sup>15</sup>	Knoteneinbindung	Bemerkungen
S	111	HVB-1	Heidebreite-Rendezvous-Floßplatz	Rendezvous	Bedienung orientiert am Status quo der Linienführung, Erschließung, Fahrplanstruktur und Taktfolge
S	112	HVB-2	Klaprothstraße-Rendezvous-Mühlental	Rendezvous	
S	113	HVB-3	Bodengarten-Rendezvous-Röntgenstraße	Rendezvous	
S	114	HVB-4	Floßplatz-Rendezvous-Pörnerstraße	Rendezvous	
S	115	HVB-5	Floßplatz-Rendezvous-Pörnerstraße (Spätverkehr)		

### 3 Erschließungsqualität

3.1 Zu bedienen sind im Grundsatz die heutigen Haltestellen (vgl. aktuelle Fahrpläne und NVP Kap. 9.3) Der Aufgabenträger legt darüber hinaus fest, dass und wo in den Linienverläufen, soweit technisch realisierbar, Haltestellen derart eingerichtet werden, dass sich kurze Fußwege von/zu den markanten Zielen und Quellen ergeben. Wo i.S.d. Erschließungsqualität zusätzliche Halte abseits der befahrenen Linienwege wünschenswert sind, sollen diese eingerichtet werden, soweit dadurch Umlauf- und Anschlusszeiten nicht gefährdet werden.

3.2 Siedlungsgebiete mit weniger als 200 Einwohnern sowie im Außenbereich liegende Standorte werden nur vom straßengebundenen ÖPNV bedient, wenn sie ohne Mehraufwand in Linien des A-, B- oder C-Netzes integriert werden können.

3.3 Gewerbegebiete und herausgehobene Einzelhandelsstandorte 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.

3.4 In touristisch bedeutenden Zielgebieten, u.a. in Wandergebieten, ist nach Maßgabe des Aufgabenträgers ein Haltestellennetz vorzuhalten, das den Nachfragepotenzialen des Freizeitverkehrs (Fahrrad-, Wander- und sonstiger Ausflugstourismus) gerecht wird.

### 4 Verbindungsqualität

4.1 Städte/Gemeinden bzw. Ortsteile von zentralörtlicher Bedeutung sind Mo – Fr auch in Ferienzeiten zwischen 06.00 und 19.00 Uhr mindestens im 1-Std-Takt anzubinden. Taktabweichungen sind nur vor 08.00 oder bei zusätzlichen Angebotsverdichtungen möglich, wenn dies betrieblich oder verkehrlich unumgänglich ist.

<sup>12</sup> A = Grundliniennetz, B = Nebelinienetz, C = Ergänzungsnetz, S = Stadtverkehr

<sup>13</sup> Die Linienbezeichnung folgt einer Planungssystematik, sie stellt keine Vorgabe für die spätere Benennung dar, da diese unter Marketingaspekten zu wählen ist.

<sup>14</sup> Linienbezeichnung angelehnt an das zum Planungszeitpunkt gegebene Bestandsnetz

<sup>15</sup> Abschnitt in Klammern = hier ggf. ausgedünnte Bedienung, Abschnitt *grau/kursiv*: im Linienbandbetrieb nachfragegesteuerte Bedienung

4.2 Bei der Gewährleistung von Anschlüssen in Systemknoten soll die Übergangszeit in der Regel nicht unter 5 und nicht über 15 Minuten betragen. Ein Unterschreiten der Mindestübergangszeit in der Fahrplangestaltung ist unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse möglich. Dies gilt sowohl innerhalb der straßengebundenen ÖPNV als auch (unter Berücksichtigung der Fußwege zwischen den Zugangsstellen)<sup>16</sup> für Übergänge zum SPNV.

4.3 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 Schülerverkehrssatzung<sup>17</sup> festgelegten Regelungen zur Zumutbarkeit zu berücksichtigen. Abweichungen vom Takt und/oder vom vorgegebenen Linienweg sind im B-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 soll eine Auslastung von maximal 50% der zulässigen Stehplätze je Fahrzeug schon durch Auszubildende regelmäßig unterschritten werden.

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

## 5 Bedienungsqualität

5.1 Das aus A- und B-Netz-Linien bestehende Grundnetz ist als Grundlage für einen ITF aufgebaut und entsprechend zu bedienen. Linien des C-Netzes werden am Bedarf des Ausbildungsverkehrs orientiert, lediglich nachfrageorientiert sinnvoll verdichtet und in entsprechende Knoten eingebunden.

5.2 Im Regionalverkehr sollen folgende Mindeststandards der Bedienungsqualität eingehalten werden<sup>18</sup>:

Linienkategorie	Fahrtenpaare Mo - Fr	Fahrtenpaare Sa	Fahrtenpaare So/F	Bemerkungen
A	14	6	6	Mo-Fr i.d.R. 1-Std-Takt
B	7	4	4	Mo-Fr i.d.R. 2-Std-Takt

<sup>16</sup> Insbesondere Umwege zwischen Bus- und Bahnsteig, nicht barrierefreie Fußwegverbindungen etc. sind hier sinnvoll einzubeziehen.

<sup>17</sup> Link: [http://www.kreis-hz.de/media/dokumente\\_pdf/1\\_landkreis/politik\\_und\\_wissenswertes/kreisrecht/soziales\\_gesundheit\\_und\\_bildung/lesefassung-schuelerbefoerderungssatzung.pdf](http://www.kreis-hz.de/media/dokumente_pdf/1_landkreis/politik_und_wissenswertes/kreisrecht/soziales_gesundheit_und_bildung/lesefassung-schuelerbefoerderungssatzung.pdf)

<sup>18</sup> Wo Standards ggf. unterschritten werden können, zeigt die Grafik des NVP zum Wochenendverkehr.

C	4 nachfrageorientierte Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Ausbildungsverkehrs	Mo-Fr ist Rhythmisierung anzustreben, Linienbandbetrieb, AST oder RufBus sind möglich
---	---	---

5.3 Die Bedienungsstandards können abschnittsweise auch durch Überlagerung verschiedener Linien gewährleistet werden. Wo dies verkehrlich sinnvoll möglich (Reisezeit und Tarifanerkennung) sowie wirtschaftlich geboten erscheint, können insbesondere am Wochenende Fahrten der Harzer Schmalspurbahn die entsprechenden Standards mit absichern.

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

5.5 Im Spätverkehr nach 20.00 Uhr werden zusätzlich zum Verkehr der Eisenbahnen solche Regionalbusverkehre angeboten, die sich aus Standards des Landesnetzes ergeben. Bei einer Aufstockung des Spätverkehrs, soll dieser entsprechend Karte 14 des NVP strukturiert werden.

5.6 Der Verkehr Sa/So/F soll sich an Bedienungsstandards, Linienführungen und Korridoren des Linienbandbetriebs entsprechend Karte 13 des NVP orientieren. Abweichungen, die eine vergleichbare Qualität und Quantität der Bedienung wirtschaftlich optimiert herstellen, sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger alternativ möglich.

5.7 Sofern über den Status quo bzw. die Festlegungen im Nahverkehrsplan hinaus Stadtverkehre eingerichtet werden, so sollen folgende Standards der Bedienungsqualität eingehalten werden<sup>19</sup>:

<b>Linienkategorie</b>	<b>Mo – Fr</b> 7 – 18 Uhr	<b>Mo – Fr</b> 5 – 7 und 19 – 20 Uhr <b>Sa</b> 8 – 18 Uhr	<b>So/F</b> 9 – 17 Uhr	<b>Bemerkungen</b>
A Straßenbahn- und Hauptbuslinien	15-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt	keine nachfragegesteuerte Bedienformen
B Buslinien	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	nachfragegesteuerte Bedienformen nur im Ausnahmefall
C Ergänzungslinien	nachfrageorientierte Bedienung			Rhythmisierung ist anzustreben, AST oder RufBus, in Einzelfällen auch Schmalspurbahn möglich

<sup>19</sup> Abweichungen können nötig und toleriert werden, soweit die Besiedlungsstruktur, das Verkehrsnetz oder Besonderheiten der Nachfrage dies sinnvoll erscheinen lassen.



## **6 Fahrzeugeinsatz und Betrieb**

6.1 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 (Erdgas oder sonstige alternative Antriebe bzw. Diesel mit höchster Abgasnorm) ist mindestens beizubehalten, bei Neubeschaffung zu erhöhen.

6.2 Der Einsatz von Fahrzeugen, die einen barrierefreien Betrieb ermöglichen, ist kontinuierlich zu erhöhen. Auf Linien des Landesnetzes sind grundsätzlich Fahrzeuge einzusetzen, die einen barrierefreien Einsatz ermöglichen und den ansonsten dort geforderten Ansprüchen<sup>20</sup> genügen.

6.3 Im Stadtverkehr Wernigerode sind, bedingt durch Straßennetz und Stadtstruktur, rund 1/3 der Fahrplanleistungen mit Midibussen (Gesamtlänge ~ 10 m) und weit überwiegend mit Erdgasfahrzeugen zu erbringen. Auf den hier beginnenden/endenden Linien des Regionalverkehrs im Einzugsbereich des Nationalparks sind darüber hinaus überwiegend Busse mit Erdgasantrieb einzusetzen.

6.4 Wenigstens an den Standorten Halberstadt, Quedlinburg und Wernigerode ist regelmäßig eine Personal- und Fahrzeugreserve vorzuhalten.

6.5 Zur Sicherstellung der Betriebsstabilität ist Betriebsfunk sowie eine mit einem ortskundigen Disponenten 365 Tage/24 Std besetzte Leitstelle vorzuhalten.

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

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

## **7 Serviceorientierung**

7.1 Es ist geeignetes System des Beschwerdemanagements vorzuhalten und kontinuierlich zu pflegen. Drei Tage nach Beschwerdeingang ist eine Eingangsbestätigung zu versenden, spätestens nach zwei Wochen eine sachkompetente Antwort zu übermitteln.

7.2 In den Knoten Halberstadt, Quedlinburg, Thale und Wernigerode sind Kundenzentren (ggf. in Zusammenarbeit mit Dritten) mit einzelhandelsüblichen Öffnungszeiten vorzuhalten, die mindestens den Ticketverkauf und eine zeitgemäße Mobilitätsberatung sicherstellen.

7.3 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.

---

<sup>20</sup> Vgl.:

[https://www.nasa.de/fileadmin/content/03\\_infra\\_foerderung/03\\_form\\_vorschriften/pdf/antragsformulare/Antrag\\_Landesnetz\\_2011\\_Qualitaet\\_022016.pdf](https://www.nasa.de/fileadmin/content/03_infra_foerderung/03_form_vorschriften/pdf/antragsformulare/Antrag_Landesnetz_2011_Qualitaet_022016.pdf)

7.4 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.

7.5 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.

7.6 Der Betreiber erarbeitet und installiert ein Qualitätsleitbild als Marketinginstrument und Grundlage für Betriebsvereinbarungen.

7.7 Die Mitwirkung im ÖPNV-Beirat und dem die ÖPNV-Entwicklung begleitenden AK ÖPNV des Aufgabenträgers ist für den Betreiber obligatorisch.

## **8 Tarife**

8.1 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.

8.2 Während der vorgesehenen Laufzeit der Liniengenehmigungen 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.

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

8.4 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.