



Ergänzungsdokument zur Vorabbekanntmachung  
Nr. 20XX/S XXX-XXXXXX

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Leitbild .....</b>	<b>3</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.....	6
2.3	Qualitätskonzept – Konkretisierung der Ziele und Qualitätsstandards.....	6
2.3.1	Haltstellen.....	6
2.3.2	Linienverläufe .....	7
2.3.3	Betriebsdauer, Linienkategorien, Bedienungshäufigkeit.....	8
2.3.4	Beförderungsgeschwindigkeit und Umsteigehäufigkeit .....	8
2.3.5	Eingesetzte Fahrzeuge und Betriebshof .....	8
2.3.6	Tarif und Vertriebssystem .....	10
2.3.7	Anforderungen an Qualifikation und Auftreten des Fahrpersonals .....	11
2.3.8	Transparenz von Angebot und Fahrgastinformation .....	12
2.3.9	Sicherheits- und Assistenzsysteme .....	12
2.3.10	Leitstelle und Betriebssystem .....	13
2.3.11	Fahrgastinformation und -service .....	13
2.3.12	Störungsmanagement .....	14
2.3.13	Teilnahme an DEFAS-Bayern .....	15
2.3.14	Regelungen für den Rufbusverkehr .....	15
2.3.15	Verkehrserhebungen.....	15
2.4	Sozialstandards und Tariftreue .....	16
2.5	Übernahme von Regieaufgaben .....	16
<b>3</b>	<b>Ausschließliches Recht .....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>Sonstige Hinweise.....</b>	<b>17</b>
4.1	Vergabe des Verkehrsnetzes Stadt Neumarkt durch eine Direktvergabe.....	17
4.2	Wesentliche Anforderungen gemäß § 8 Abs. 2 S. 3 i.V.m. § 13 Abs. 2a S. 3 bis 6 PBefG .....	17
4.3	Sicherstellung der Auskömmlichkeit der Verkehrserbringung.....	20
4.4	Voraussetzungen für die Entbindung von der Betriebspflicht für eigenwirtschaftlich genehmigte Verkehre.....	21
4.5	Änderung der Vergabeabsicht .....	21
	<b>Anlagen.....</b>	<b>21</b>

# 1 Leitbild

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist für ihr Gebiet abgeleiteter Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) seit dem 01.01.1995. Als Aufgabenträgerin bekennt sie sich zur Weiterentwicklung ihres Mobilitätsangebots im Sinne eines für Stadt und Land umwelt- und sozialverträglichen Verkehrssystems. Die Sicherstellung einer städtebaulich und verkehrlich verträglichen Mobilität und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ohne Mobilitätseinschränkung und Verlagerung der MIV auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Fuß, Rad und ÖPNV sowie die Erhöhung des Mitfahreranteils im Auto sind wichtige Ziele der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Dies bedingt eine stadt-, raum- und umweltverträgliche Gestaltung des notwendigen MIV. Die Integration des schienengebundenen ÖPNV und dessen Vernetzung mit dem straßengebundenen übrigen ÖPNV ist wichtiger Bestandteil der Nahverkehrsstrategie der Stadt Neumarkt i.d.OPf.

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. beabsichtigt zum 01.01.2026 die Personenverkehrsleistungen in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB als Inhouse-Vergabe bis zum 31.12.2035 zu vergeben.

Die geplante Direktvergabe dient der Sicherstellung der nachfolgenden festgelegten wesentlichen Anforderungen im Hinblick auf die im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsleistungen bis zu einer erneuten Direktvergabe ab 01.01.2036. Die Aufgabenträgerin hat durch Beschluss des Stadtrats am 24.07.2024 eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) vorgenommen. Die in Vorabbekanntmachung (VAB) und Ergänzungsdokument gesetzten Standards ergeben sich in Übereinstimmung mit den geltenden europarechtlichen und nationalen Bestimmungen sowie den geltenden Beschlüssen und Regelungen der Stadt Neumarkt i.d.OPf. aus den Anforderungen an ein qualitativ, wie quantitativ gleichermaßen hochwertiges Verkehrsangebot. Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. geht davon aus, dass das geforderte Verkehrsangebot nicht ohne öffentliche Zuschüsse erbracht werden kann. Die Bewertung des Verkehrsangebotes hat an Hand der von der Stadt Neumarkt i.d.OPf. vorgegebenen Anforderungen gem. dieses Ergänzungsdokumente der Stadt Neumarkt i.d.OPf. als auch der mit der VAB 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).

**Die für die Verkehrsleistung maßgeblichen Anforderungen ergeben sich aus der Vorabkennzeichnung und diesem Ergänzungsdokument.**

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages können durch die Stadt Neumarkt i.d.OPf. zusätzliche Anforderungen unter Berücksichtigung von Effizienz Gesichtspunkten an das betreibende Verkehrsunternehmen gestellt werden. Dies betrifft insbesondere die genannten Soll- und Wahlstandards gemäß VAB und Ergänzungsdokument, welche verbindlich vorgegebene Standards darstellen. Das Angebots- und Qualitätskonzept ist zur Erfüllung der ausreichenden Verkehrsbedienung gleichermaßen von Bedeutung und daher gleich zu gewichten.

Die Erbringung des gesamten Verkehrsangebotes einschließlich möglicher Ausweitungen muss unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit möglichst umweltneutral erfolgen und geeignet sein, den Modal Split in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. 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 01.01.2026 an hat das verkehrliche Angebot für die Dauer der Direktvergabe grundsätzlich dem in **Anlage 1** festgelegten Fahrplan-Angebot (Muster-Fahrplan) zu entsprechen (zwingender Standard). Die Fahrplankilometer für die Erbringung des Stadtbusverkehrs betragen pro Jahr ca. 865.000 Fahrplankilometer (inkl. Rufbus und Sonderverkehren anlässlich Volksfest o. Ä.).

- Das mindestens vorgeschriebene Fahrplanangebot für die folgenden Anwendungsjahre ist in **Anlage 1** dieses Ergänzungsdokumentes festgelegt. Die dort dokumentierten Fahrzeiten, das Fahrtenangebot sowie die Linienverläufe sind verbindlich und entsprechend durchzuführen und dürfen nicht unterschritten werden.
- Das Verkehrsangebot ist von der Stadt Neumarkt i.d.OPf. in einem Verkehrsnetz zusammengefasst. Dieses Verkehrsnetz 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 in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. wie Bedarfsverkehre in Form eines Rufbus (vgl. Kapitel 2.3, 6. NVP).

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 die Aufgabenträgerin 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 (Kapitel 5.1 NVP).

## **2.2 Zielvorgaben und Angebotskonzept**

Die Ziele der weiteren ÖPNV-Entwicklung finden sich im Nahverkehrsplan der Stadt Neumarkt i.d.OPf., insbesondere in den dortigen Zielvorgaben (Kapitel 1.4 NVP); zusätzliche Anforderungen auf die Leistungserbringung im ÖPNV ergeben sich aus diesem Ergänzungsdokument nebst Anlagen.

In Gebieten und zu Verkehrszeiten mit schwacher Nachfrage sollen bedarfsgesteuerte Verkehre (AST, Rufbus, etc.) das Busangebot ergänzen (Kapitel 6 NVP).

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.

Die Takte und die Merkfähigkeit des Fahrplans haben sich an die Vorgaben zu halten. 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. Darüber hinaus sind die nachfolgend aufgeführten Anforderungen an die Qualität der Leistungen zu erbringen.

### **2.3.1 Haltestellen**

Derzeit gibt es in Neumarkt i.d.OPf. über 150 Bushaltestellen entlang öffentlicher Linien bzw. AST-Haltestellen, welche in einem Haltestellenkataster verzeichnet sind. Hierin sind baulicher Zustand, die Zuwegung sowie die Ausstattung u.a aufgenommen (vgl. Kapitel 8.2.1 NVP).

Der Gesetzgeber hatte zur Umsetzung der Maßnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit eine Frist bis zum 01.01.2022 gesetzt. Er gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen hierzu aber die Möglichkeit, begründete Ausnahmen zu definieren, die im NVP verankert werden müssen. Aufgrund der hohen Investitionssumme für einen barrierefreien ÖPNV war eine

vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 nicht umzusetzen, was weiterhin eine Priorisierung der Maßnahmen bzw. die Definition von Ausnahmen im Sinne eines Investitionsplanes notwendig macht.

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. hat daher im Nahverkehrsplan eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen und definiert Ausnahmen für Haltestellen, an denen kein barrierefreier Ausbau derzeit baulich möglich bzw. sinnvoll erscheint. Im Übrigen sind die für Haltestellen die definierten Standards des Nahverkehrsplans einzuhalten, nähere Details sind der Richtlinie zu den baulichen Standards für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im VGN zu entnehmen (vgl. Kapitel 8.2.1 NVP, sowie Kapitel 12 Anlagen 1 und 2 NVP). Die Haltestellen in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. werden nach Frequentierungsstärke umgebaut. Zudem werden bei Sanierungen bestimmter Straßenzüge Haltestellen nach Möglichkeit barrierefrei umgebaut.

Die erforderliche gesetzliche Haltestellenausstattung gem. § 32 BOKraft, der Vorgaben des NVP und der im VGN gültigen Standards (**vgl. Anlage 3**) ist sicherzustellen. Es ist ein qualifiziertes Haltestellenmanagement, inkl. Zeitnahmen Austausch von Fahrplänen und sonstigen betrieblichen Aushängen, Pflege der Haltestelleneinrichtungen und Austausch beschädigter Haltestelleneinrichtungen, durchzuführen.

Die Unterhaltung, Wartung und Bestückung der Haltestellen mit Plänen und VGN-Informationen ist Aufgabe des Unternehmens. Die Aushangfahrpläne sind mindestens einmal jährlich (spätestens zum Fahrplanwechsel) auf Verschmutzung und Aktualität hin zu überprüfen und ggf. auszutauschen.

Das Verkehrsunternehmen hat am Busbahnhof Neumarkt i. d. OPf. den Fahrgästen ein kostenlosen WLAN Zugang zu gewähren. Die Kosten sind vom Verkehrsunternehmen zu tragen.

### **2.3.2 Linienverläufe**

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.

Busrelationen sind auf die Schienenstrecke (RE 50 Regensburg – Nürnberg, S 1 Nürnberg – Neumarkt (Oberpf)) auszurichten.

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

Das Verkehrsunternehmen hat die Vorgaben zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einzuhalten. Für das Verkehrsunternehmen ergeben sich Betriebsdauer, Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linie aus der Haltestellenabfolge gem. der Linienverläufe in der **Anlage 1** dieses Ergänzungsdokumentes. Diese beschreiben den einzuhaltenden Mindeststandard sowie weitere Einzelheiten zu den Bedienungsmustern, Zeitfenstern, Betriebsformen.

### **2.3.4 Beförderungsgeschwindigkeit und Umsteigehäufigkeit**

Das Verkehrsunternehmen hat Umsteigevorgänge zu minimieren. Orientierungsgrößen zu Umsteigezeiten ergeben sich aus dem Nahverkehrsplan (Kapitel 3.3 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.

### **2.3.5 Eingesetzte Fahrzeuge und Betriebshof**

Das Verkehrsunternehmen muss im Stadtgebiet Neumarkt i.d.OPf. einen Betriebshof vorhalten, um im Falle eines Schadensereignisses kurzfristige Ersatzverkehre sicherstellen zu können.

Die Fahrzeuge werden von den Verkehrsunternehmen angeschafft. Für die Neubeschaffung von Bussen werden die bestehenden Standards fortgeschrieben. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere die in **Anlage 2** dieses Ergänzungsdokumentes genannten Anforderungen. Die dort beschriebene Fahrzeugausstattung sind zwingend zu erfüllen.

Auf den regulären Linienverkehren sind Kraftomnibusse einzusetzen.

Alle Fahrzeuge müssen über ein RBL/ITCS-System mit VDV-Schnittstellen 453 und 454 verfügen (Ziel: Anschlusssicherung innerhalb des Verkehrsnetzes sowie an vorhandenen Umsteigemöglichkeiten).

Das Verkehrsunternehmen muss auf allen Fahrzeugen (inkl. Ersatzfahrzeuge) allen im Fahrzeug befindlichen Fahrgästen einen drahtlosen Zugang zum Internet gewähren. Dazu hält das Verkehrsunternehmen ein mit dem Internet verbundenes Wireless Local Area Network („WLAN“) auf den entsprechenden Fahrzeugen vor, dem die Fahrgäste über mobile Endgeräte



beitreten und dadurch auf das Internet zugreifen können. Die minimal möglichen Datenübertragungsrate des Drahtlosrouters muss ab Betriebsaufnahme ständige mindestens 50 Mbit/s betragen. Einbaukosten sowie Kosten des laufenden Betriebes gehen zu Lasten des Verkehrsunternehmens.

Zur Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes hält die Aufgabenträgerin einen Fahrzeugbestand von mindestens zwölf Fahrzeugen für erforderlich.

Zur Verbesserung der Umweltqualität, der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes dürfen im Stadtgebiet keine Euro 5 Busse mehr eingesetzt werden. Es sollten mindestens zwei Euro 6-Hybrid-Busse im Einsatz sein, neubeschaffte Fahrzeuge dürfen ausschließlich batterieelektrisch angetrieben sein.

#### **2.3.5.1 Clean-Vehicle Directive**

Darüber hinaus sind seitens des Verkehrsunternehmens bei Beschaffungen die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean-Vehicle-Directive) verbindlich zu beachten, soweit der nationale Gesetzgeber eine Umsetzungsregelung festgelegt hat.

Die Vorgaben der Clean-Vehicle-Directive beziehen sich auf den Durchschnitt der vergebenen Aufträge im Mitgliedstaat und sehen folgende Quoten vor:

- In der Zeit vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 sollen 45 % der neu zu beschaffenden Busse (Fahrzeugklasse M3) „sauber“ im Sinne der Clean-Vehicle-Directive sein
- In der Zeit vom 01.01.2026 bis 31.12.2030 sollen 65 % der neu zu beschaffenden Busse (Fahrzeugklasse M3) „sauber“ im Sinne der Clean-Vehicle-Directive sein
- Die Hälfte des Mindestziels für den Anteil „sauberer Busse“ muss durch die Beschaffung von emissionsfreien Bussen im Sinne von Artikel 4 Nummer 5 der Clean-Vehicle-Directive erfüllt werden.

Bis zur Umsetzung der Richtlinie durch den nationalen Gesetzgeber gelten die Fahrzeuganforderungen dieses Ergänzungsdokumentes.

Im Übrigen sind die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Umweltstandards in Kraftomnibussen zwingend einzuhalten.

### 2.3.6 Tarif und Vertriebssystem

Aufgrund seiner besonderen Bedeutung für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. 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 des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) entwickelt und fortgeschrieben (Ziffer 2.3 NVP). Das Verkehrsunternehmen hat über die gesamte Vertragslaufzeit für seine Verkehrsleistungen den VGN-Tarif (oder einen von der Stadt Neumarkt i.d.OPf. alternativ verbindlich vorgegebenen Tarif einschließlich der Tarifbestimmungen) in seiner jeweils gültigen Form anzuerkennen und gem. Assoziierungsvertrag (**Anlage 6**) anzuwenden.

Für den Tarif sind die Vorgaben der VGN-Qualitätsstandards als Mindeststandards zu verstehen und zu erfüllen. Das in der Stadt Neumarkt i.d.OPf. geltende Tarifsystem muss diese Vorgaben im Hinblick auf die Tarifsystematik erfüllen. Das Verkehrsunternehmen ist zur Anwendung der VGN-Standards verpflichtet.

Im Bereich der Stadt Neumarkt i.d.OPf. ist eine physische, nicht fahrzeuggebundene Verkaufsstelle vorzuhalten (mit nachgenannten Mindestöffnungszeiten: Mo-Fr. 9-12 Uhr und Mo und Do 13.30 bis 16:30). In der Verkaufsstelle sind Tarifauskünfte und allgemeine Serviceanfragen/Fahrplanauskünfte zu erteilen und Kundenbeschwerden aufzunehmen. Es sind die Anträge für Jahreskarten für das Stadtgebiet von Neumarkt und 365 Euro Tickets Anträge bundraumweit zu bearbeiten und zu verwalten.

Auf den Fahrzeugen sind mindestens zu verkaufen (Verkauf von Fahrkarten ab dem Einstiegs- punkt zu allen Städten und Gemeinden im VGN):

- Einzelfahrkarten
- 10er-Streifenkarten
- 4er-Ticket
- TagesTickets (Solo und Plus)
- MobiCards (7-Tage-Karte, 31-Tage-Karte, 31-Tage-Karte ab 9 Uhr)
- 365 €-Ticket

- Solo31 (31-Tageskarte)
- Schülerwochenwertmarken
- Schülermonatswertmarken
- FerienTickets
- Bayern-Tickets
- Schönes-Wochenende-Tickets
- Verbundpässe und Zonenkarten

Im VGN gibt es eine sogenannte „Vertriebsanreizregelung“. Diese Regelung ist ein Konzept zur solidarischen Aufteilung der Vertriebskosten der Verbundunternehmen sowie zur wettbewerbskonformen Ausgestaltung des Vertriebs. Es handelt sich dabei um eine Vertriebsaufwandpauschale in Form eines Ausgleichssatzes.

Die Fahrgeldeinnahmen unterliegen dieser Vertriebsanreizregelung in Höhe von 2 % bis zum Ende des Jahres 2029 und danach in Höhen von 3 bis 4 % entsprechend Beschluss 7/1/2019 der VGN-Gesellschafterversammlung vom 11.04.2019 und Beschluss 9/1/2019 des VGN-Grundvertragsausschusses vom 07.05.2019.

Im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg werden auch Tarifprodukte auf elektronischen Chipkarten („eTickets“) vertrieben. Diese sind gemäß Assoziierungsvertrag (**Anlage 6**) zu kontrollieren. Für die Sicherstellung der elektronischen Kontrolle sind die Anforderungen der **Anlage 5** – Ausschreibungsvorgabe für elektronische Chipkartenleser) durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Zudem ist das Deutschlandticket samt bayerischem Ermäßigungsticket anzuerkennen und entsprechend zu kontrollieren (**Anlage 6**).

Nähere Auskünfte zu Tarifierung und Einnahmeaufteilung sowie zu Fragen der Beteiligung am Verbund und der zu leistenden finanziellen und materiellen Beiträge und der durchzuführenden Erhebungen erteilt der VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Rothenburger Str. 9, 90443 Nürnberg).

Die erzielten Einnahmen sind in der vom VGN festgelegten Form unter Einhaltung der vorgegebenen Fristen an den Verbund zu melden.

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

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorgen zu tragen, dass das Fahrpersonal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- Gepflegtes Erscheinungsbild und angemessene Dienstkleidung und Tragen eines Namensschildes
- Höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen
- Erhöhte Aufmerksamkeit bzgl. der Sicherheit der Fahrgäste
- Hilfsbereitschaft beim Einstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten oder heraneilen oder den Haltewunsch signalisiert haben
- Ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache
- Kenntnisse über Beförderungsbedingungen und Tarif des bedienten Verbundgebiets (VGN, RVV)
- Fähigkeit zu Fahrausweis-Sichtkontrollen
- Fähigkeit zu Tarif- und Fahrplanauskünften über die unternehmenseigenen Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu Bus- und Bahnlinien anderer Verkehrsunternehmen
- Vertrautheit mit der Handhabung der elektronischen Bordgeräte
- Ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke
- Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr: kein Rauchen, kein Alkohol, kein Musikhören
- Nutzung des Handys oder Smartphones nicht für private Zwecke, kein Telefonieren – erlaubt sind Betriebsfunk sowie Telefonieren aus betrieblich notwendigen Gründen unter Beachtung von § 23 Abs. 1 a StVO und an Endhaltestellen.

### **2.3.8 Transparenz von Angebot und Fahrgastinformation**

Für Übersichtlichkeit des Fahrplans und Angebots gelten die Vorgaben der VGN.

### **2.3.9 Sicherheits- und Assistenzsysteme**

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

Abbiegeassistenzsysteme sind zwingend ab Übernahme der Verkehrsleistungen in allen Fahrzeugen einzusetzen.

### **2.3.10 Leitstelle und Betriebssystem**

Ein Verkehrsleiter nach VO (EG) NR. 1071/2009 ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent muss während der gesamten Betriebszeit unverzüglich per Funk oder Telefon erreichbar sein. Der Verantwortliche (Verkehrsleiter oder Disponenten) muss vom Verkehrsunternehmen ermächtigt und in der Lage sein, abschließende Entscheidungen zur Beseitigung der Betriebsstörung bzw. zur Sicherung der Weiterbeförderung der Fahrgäste zu treffen, sowie entsprechende Weisungen an das Fahrpersonal zu geben. Zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Fahrbetriebs ist die Leitstelle insbesondere dafür verantwortlich, dass

- Im Falle von Betriebsstörungen die betreffenden Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden
- Entscheidungen zur Weiterbeförderung der Fahrgäste bei Anschlussversäumnissen oder Betriebsstörungen getroffen werden und
- Das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird.

Während der Betriebszeit ist die Anschlusssicherung Bus/Zug und der geplanten Busanschlüsse untereinander zu überwachen. Eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle soll sichergestellt werden.

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

Über den Betrieb der Zentrale hinaus, muss der Bereitschaftsdienst auch über Außendienstmitarbeiter verfügen, die vor Ort die Steuerung von Verkehren übernehmen. Dies ist bei Verkehrsstörungen, Veranstaltungen oder auch zur Abfertigung an aufkommensstarken Verkehrsknoten erforderlich.

### **2.3.11 Fahrgastinformation und -service**

Alle potentiellen Kunden müssen sich über das ÖPNV-Angebot und die Fahrmöglichkeiten zu Hause vor Beginn der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt informieren können. Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass der zuständige Disponent bzw. die Leitstelle während der gesamten Betriebszeit über Mobilfunk und Festnetztelefon aus dem öffentlichen Netz für alle Fahrgäste erreichbar ist. Die Telefonnummer ist auf den Aushangfahrplänen und in den Fahrzeugen gut sichtbar anzuzeigen und auch an den VGN zur weiteren Kommunikation an die Fahrgäste zu kommunizieren. Zusätzlich richtet das Verkehrsunternehmen eine E-

Mail-Adresse für die Kundenkommunikation ein. Diese ist auf den Aushangfahrplänen sowie dem Internetauftritt gut sichtbar anzugeben und auch an den VGN zur weiteren Kommunikation an die Fahrgäste zu übermitteln.

Es sind die Vorgaben zum Gestaltungsaufbau für die Darstellung der Kundeninfo auf Monitoren in Bussen nach VGN-Standard einzuhalten (**vgl. Anlage 8**).

### **2.3.12 Störungsmanagement**

Das Verkehrsunternehmen hat die Anforderung zu erfüllen, Störungen schnellstmöglich zu beseitigen. Das Verkehrsunternehmen hat für die auftrags- und ordnungsmäÙe 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 Verkehrsunternehmens 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, etwa an allen Haltestellen der betroffenen Linie (Aushang). Solche Ersatzfahrpläne sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses, an die Fahrgäste in geeigneter Weise zu kommunizieren.
- Nicht-planbare Betriebsstörungen treten z.B. bei Unfällen, Notfällen oder technischen Störungen auf. Zur Sicherung der auftragsgemäÙen 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 30 Minuten einsatzbereit vom Betriebshof abfährt. Für Fahrzeugausfälle und kurzfristige Zusatzverkehre soll eine Reserve an zwei sofort verfügbaren Bussen entsprechend der in den Vergabeunterlagen gesetzten Standards vorgehalten werden, um einen kurzfristigen Ersatz bei unvorhersehbaren Schadensereignissen garantieren zu können.
- Das Verkehrsunternehmen hat den Aufgabenträger zudem unverzüglich telefonisch (bei Nichterreichbarkeit per E-Mail) über Betriebsvorkommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen, Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden

ist, Betriebsstörungen, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern, Verspätungen von mehr als 30 Minuten und weitere gravierende Vorkommnisse, wie Belästigung von Fahrgästen und Übergriffe, zu unterrichten.

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 in geordneter Weise auszuhändigen.

Es gelten im Übrigen die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrages (**Anlage 6**); die VGN-Qualitätsstandards sind als Mindestkriterien zu verstehen.

### **2.3.13 Teilnahme an DEFAS-Bayern**

Das Verkehrsunternehmen nimmt an DEFAS Bayern teil (**Anlage 7**) und stellt alle vorhandenen Fahrplandaten (Ist- und/oder Soll-Daten) dazu kostenlos der bayernweiten Datendrehscheibe zur Verfügung.

### **2.3.14 Regelungen für den Rufbusverkehr**

Die Anmeldefrist für Fahrtwünsche beträgt 30 Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt.

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass Fahrtwünsche von Montag bis Freitag von 07:30 Uhr bis 16:00 Uhr abgegeben werden können. Dazu kommuniziert das Verkehrsunternehmen eine entsprechende Telefonnummer auf den Aushangfahrplänen, seinem Internetauftritt und gibt diese auch dem VGN zur entsprechenden Weiterverwendung weiter.

Das Verkehrsunternehmen trägt Sorge für Disposition und Durchführung der Leistungen.

### **2.3.15 Verkehrserhebungen**

Die Vorgaben des VGN in Ziffer 5 der Anlage 4 zum Assoziierungsvertrag (**Anlage 6**) sind einzuhalten. Die Ergebnisse der Zählungen sind auch dem Aufgabenträger unaufgefordert zuzuführen. Auf Wunsch des Aufgabenträgers führt das Verkehrsunternehmen weitere Zählungen durch oder lässt dies durch vom Aufgabenträger beauftragte Dritte zu. Der Aufgabenträger übernimmt hierfür die Kosten.

## **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 Betreiber soll die im Rahmen der Verkehrsleistung eingesetzten Mitarbeitern adäquat entlohnen, um eine Fluktuation des Fahrpersonals zu vermeiden und dauerhaft hohe Qualitätsstandards garantieren zu können.

Der Betreiber ist verpflichtet, den bei ihm beschäftigten Mitarbeitern, die Arbeitsbedingungen und Entgelte mindestens nach dem Manteltarifvertrag sowie dem Lohnvertrag für alle gewerblichen Arbeitnehmer/Innen des privaten Omnibusgewerbes in Bayern (Tarifverträge LBO) oder einen mindestens damit vergleichbaren Tarifvertrag in der jeweils geltenden Fassung zu gewähren, soweit der persönliche und räumliche Geltungsbereich dieser Tarifverträge jeweils reicht.

Darüber hinaus hat der künftige Betreiber dafür Sorge zu tragen, dass sich von ihm beauftragte Nachunternehmer ebenfalls verpflichten, die Tarifverträge LBO oder einen mindestens damit vergleichbaren, repräsentativen Tarifvertrag in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

## **2.5 Übernahme von Regieaufgaben**

Ein weiteres wesentliches Merkmal der zu vergebenen Verkehrsleistungen besteht in der Erbringung von sog. Regieleistungen. Daher wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag aus öffentlichem Interesse mit der wesentlichen Anforderung verbunden sein, dass die in **Anlage 9** benannten Regieleistungen durch das Verkehrsunternehmen wahrgenommen werden. Hierin ist ein wichtiger Grund zu sehen, weswegen die Aufgabenträgerin eine Direktvergabe an einen Inhouse-Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB anstrebt.

Weiterhin wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag mit den Anforderungen verbunden sein, dass das Unternehmen die in seinem Eigentum stehenden Grundstücke für Haltestellen und andere betriebsnotwendige Anlagen / Infrastruktur (Wendemöglichkeiten) einsetzt. Im Falle eines eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages ist ein einheitlicher Zugang zu den bestehenden Einrichtungen zu gewährleisten und eine Einigung mit dem jetzigen Betreiber ist zu treffen. Hierzu sind verbindliche Nutzungs- oder Überlassungsvereinbarungen mit den betreffenden Unternehmen zu schließen.



### **3 Ausschließliches Recht**

Die Aufgabenträgerin gewährt dem VU auf der Grundlage von § 8a Abs. 8 PBefG ein ausschließliches Recht zum Schutz der zu vergebenen Verkehrsdienste. Das ausschließliche Recht gilt in dem in **Anlage 1** des Ergänzungsdokuments beschriebenen räumlichen Geltungsbereich 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 öffentlichen Dienstleistungsauftrags (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.

### **4 Sonstige Hinweise**

#### **4.1 Vergabe des Verkehrsnetzes Stadt Neumarkt durch eine Direktvergabe**

Das in dieser Vorabkennzeichnung sowie dem Ergänzungsdokument und allen Anlagen beschriebene Verkehrsangebot wird 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 stellt ein integriertes Verkehrsnetz nach § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 lit. d) PBefG dar. Ein Antrag, der einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus diesem Verkehrsangebot zum Gegenstand hat, ist zu versagen.

#### **4.2 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. Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. stellt im Falle eines eigenwirtschaftlichen Antrages nach

§ 12 Abs. 6 PBefG ihr Einvernehmen i.S.d. § 13 Abs. 2 S. 2, 2. HS PBefG in Aussicht, falls von den unter Ziffer 2 definierten Anforderungen nur unwesentlich abgewichen wird, in Übereinstimmung mit dem Leitbild ist und durch den eigenwirtschaftlichen Antragssteller folgende Punkte verbindlich i.S.v. § 12 Abs. 1a PBefG zugesichert werden:

- Leistungsänderungen durch den eigenwirtschaftlich tätigen Betreiber können ausschließlich im Einvernehmen mit der Stadt Neumarkt i.d.OPf. als Aufgabenträgerin und in dem nachfolgend dargestellten Rahmen vorgenommen.
- Verringerung des im eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrag zugesicherten Leistungsangebotes sind mit § 21 Absatz 4 S. 2 und 3 PBefG ausgeschlossen. Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. kann einer Reduzierung aber mit Blick auf das öffentliche Verkehrsinteresse unter folgenden Voraussetzungen zustimmen:
  - Vorrangig für noch nicht absehbare Entwicklungen der Fahrgastzahlen auf der zu vergebenen Leistung hat der eigenwirtschaftliche Betreiber mit nachfrageorientierte Fahrplanänderungen, Änderungen der Kapazitäten oder Änderungen im Linienangebot zu begegnen.
  - Halbjährlich erstellt der eigenwirtschaftliche Betreiber eine Übersicht über die Fahrgastentwicklung auf den einzelnen Linien und die Entwicklung des Mobilitätsbedarfs im betrachteten Verkehrsraum.
  - Der eigenwirtschaftliche Betreiber und die Stadt Neumarkt i.d.OPf. vereinbaren auf der Basis dieser Berichte geeignete Maßnahmen als Reaktion auf die Fahrgastentwicklungen.
- Eine Verringerung des ursprünglichen Leistungsumfanges nach Ziffer 2 ist an folgende inhaltliche Voraussetzungen gekoppelt:
  - Wenn der durchschnittliche Besetzungsgrad der einzelnen Fahrten einer Linie 18 Monate nach Betriebsstart im Zeitraum von weiteren 12 Monaten nahezu null ist,
  - Wenn Einvernehmen mit der Aufgabenträgerin über die Beeinträchtigung der Daseinsvorsorge erzielt wird,
  - wenn vorher umfangreiche linienbezogene Marketingmaßnahmen und weitere, mit der Aufgabenträgerin vereinbarte Maßnahmen mit dem Ziel der Steigerung der Fahrgastnachfrage auf einer Linie durchgeführt wurden,
  - wenn von der Aufgabenträgerin kein anderer Mobilitätsbedarf im Verkehrsgebiet zu erkennen ist, der eine Änderung im Linienangebot rechtfertigen würde und
  - das ursprüngliche Leistungsangebot (vgl. Ziffer 2) nicht um mehr als 15 % unterschritten wird.

- Im Gegenzug verpflichtet sich das Unternehmen, den Leistungsumfang auf Verlangen der Aufgabenträgerin gegenüber dem ursprünglichen Leistungsumfang (Fahrplan-km) um insgesamt bis zu 15 % zu erweitern, sofern die Erweiterung als Reaktion auf gestiegene Fahrgastzahlen auf den zum Verkehrsnetz der Stadt Neumarkt i.d.OPf. gehörenden Linien oder generell zur Befriedigung des Mobilitätsbedarfs, den der Aufgabenträger im bedienten Verkehrsraum sieht, dient.
- Erfordert die Steigerung der Fahrgastzahlen auf einer Linien oder ein neu entstandener oder geänderter Mobilitätsbedarf im betrachteten Verkehrsraum eine höhere Erweiterung als eben genannt und ist das Unternehmen nicht bereit, sein Angebot auf Verlangen der Aufgabenträgerin zuschussfrei entsprechend zu erweitern, so behält sich die Stadt Neumarkt i.d.OPf. vor, die zusätzlich erforderlich gewordenen Verkehre zur Sicherstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen bei einem anderen Unternehmen auf (ggf. neu einzurichtenden) gemeinwirtschaftlichen Parallellinien zu beauftragen. Insofern besteht mithin kein „Gebietsschutz“ in dem bedienten Verkehrsraum auf dem Gebiet der Stadt Neumarkt i.d.OPf. Der eigenwirtschaftliche Betreiber kann sich sodann nicht auf das Parallelbedienungsverbot berufen.
- Bei einer Fahrplanänderung geringen Umfangs (wie beispielsweise geringfügige Änderungen an den Abfahrtsminuten oder die Aufnahme einer zusätzlichen oder der Wegfall einer Haltestelle) legt das Unternehmen der Aufgabenträgerin rechtzeitig, spätestens jedoch drei Wochen vor beabsichtigter Beantragung bei der Genehmigungsbehörde die Fahrpläne zur Abstimmung vor.

Fahrplanänderungen größeren Umfangs sind nur zu einem mit der Aufgabenträgerin abgestimmten Zeitpunkt möglich. In diesem Fall stimmt das Unternehmen die Änderungsvorschläge spätestens 12 Wochen vor der beabsichtigten Beantragung der Fahrplanänderung bei der Genehmigungsbehörde mit der Aufgabenträgerin ab.

- Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. weist darauf hin, dass seitens der Stadt eine Finanzierung von Ermäßigungen für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nicht im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 VO (EU) Nr. 1370/2007 erfolgen wird.

Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist zudem nur dann genehmigungsfähig, wenn die im Ergänzungsdokument definierten wesentlichen Anforderungen verbindlich gemäß §12 Abs. 1a

PBefG zugesichert werden und der zuständigen Behörde ein eigener justiziable 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.

### **4.3 Sicherstellung der Auskömmlichkeit der Verkehrserbringung**

Für den Fall, dass im Rahmen der Vorabbekanntmachung ein fristgemäßer eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt wird, wird durch den Antragssteller der Nachweis zu führen sein, dass der Verkehre für die Dauer der beantragten Genehmigung auskömmlich finanziert werden kann.

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 der Stadt Neumarkt i.d.OPf. als zuständiger Behörde ist eine eigenwirtschaftliche kostendeckende Verkehrserbringung und damit eine Gewährleistung der Beständigkeit des Linienbetriebes nicht möglich. Hingewiesen sei hierbei darauf, dass die Stadt Neumarkt i.d.OPf. 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.

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

Sofern ein eigenwirtschaftlicher Verkehr genehmigt wird, 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). Im Falle eines Entbindungsantrages wird die Stadt Neumarkt i.d.OPf. die Anforderungen im Rahmen der Anhörung eingehend prüfen.

#### **4.5 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: Linienfahrpläne – Musterfahrpläne aus 2024

Anlage 2: Fahrzeuganforderungen

Anlage 3: Haltestellenausstattung

Anlage 4: Busdesign

Anlage 5: Ausschreibungsvorgabe für elektronische Chipkartenleser

Anlage 6: VGN-Assoziierungsvertrag

Anlage 7: Vorgaben DEFAS FGI BAYERN

Anlage 8: VGN-Standards zu Monitoren in Bussen

Anlage 9: Regieleistungen