

**Bieterinformation Nr. 3**  
**vom 23.01.2019****A Die Vergabestelle teilt folgendes mit:****A1. Ziffer 22.4 Ihrer Angebotsbedingungen – Bieterinfo 1 B15**

Aufgrund einer Rüge wird die Antwort zu Bieterinfo 1 B15 wie folgt präzisiert:

**B15. Zuschlag der Lose**

*Nach Ziffer 22.4 Abs. 2 der Angebotsbedingungen erfolgt im Fall, dass ein Bieter lediglich auf eines der beiden Lose ein Angebot abgegeben hat und dieses in der isolierten Wertung des Loses bestplatziert ist, aus Gründen des Mittelstandsschutzes ein getrennter Zuschlag beider Lose.*

Frage 1: *Verstehen wir die Regelung dahingehend richtig, dass ein solch getrennter Zuschlag auch dann erfolgt, wenn dies für den Konzessionsgeber zu einem wirtschaftlich ungünstigeren Ergebnis führt als eine Bezuschlagung an solche Bieter, die für beide Lose angeboten haben?*

Frage 2: *Falls ja, gilt das auch unabhängig davon, ob es sich bei dem auf diesem Weg erfolgreichen Bieter, der nur für ein Los abgegeben hat, tatsächlich um ein mittelständisches Unternehmen (und kein Konzernunternehmen) handelt? Wir bitten um Erläuterung.*

**Antwort:**

zu 1) Ja.

zu 2) *Der Einzelzuschlag aus Gründen des Mittelstandsschutzes hat nur Vorrang, wenn der in einem Einzellos bestplatzierte Bieter, der nur auf ein Los anbietet, ein mittelständiges Unternehmen gemäß den Vorgaben der (EG) Verordnung 1370/2007 gemäß § 5 Abs. 4 ist.*

**A2. Ziffer 4 der Angebotsbedingungen**

Die Vergabestelle ändert Ziffer 4 der Angebotsbedingungen wie folgt:

*Die Linienbündel Sinsheim Nord und Süd sind in zwei Lose aufgeteilt. Es können Angebote für ein oder zwei Lose abgegeben werden. Je Los ist eine separate Angebotskalkulation vorzulegen.*

*Sofern ein Bieter auf beide Lose anbietet, hat er die Möglichkeit, zusätzlich zu den Einzelangeboten ebenfalls ein Gesamtangebot abzugeben, in dem die mit dem Gesamtbetrieb verbundenen Synergie berücksichtigt werden. Für die Zulassung der Gesamtangebote gelten die Regelungen gemäß Ziffer 22.4 der Angebotsbedingungen in Verbindung mit Bieterinfo 1 B15.*

**A3. Tarif- und Beförderungsbedingungen**

Die dieser Bieterinfo beigefügte Anlage 1 (Tarif- und Beförderungsbedingungen) ist gegen die Anlage 17 der Vergabeunterlagen auszutauschen.

**B Die Vergabestelle beantwortet folgende Frage:****B49. Mehrkosten bei Einrichtung einer Mobilitätszentrale**

Nach Ziffer 5.1 Leistungsbeschreibung ist perspektivisch in Sinsheim die Einrichtung einer Mobilitätszentrale vorgesehen. An den Bieter wird die Erwartung gestellt, dass er die Einrichtung nutzt und ideell mitträgt. Frage: Gehen wir recht in der Annahme, dass der Bieter alle etwaige Mehrkosten, die ihm aus der Nutzung und Mittragung der Einrichtung entstehen, vom Konzessionsgeber ersetzt bekommt? Wir bitten um Bestätigung.

**Antwort:**

Ja. Dem Konzessionsnehmer werden alle ihm durch die Nutzung und das Mittragen der Mobilitätszentrale entstehenden Kosten erstattet.

**B50. Jährliche Erhebungen der Regiobuslinien**

Gem. Anlage 25, „Pflichtenheft Regiobuslinien“ sind jährliche Erhebungen durchzuführen. Dazu folgende Fragen:

- 1.) Gehen wir recht in der Annahme, dass es sich bei der Linie 799 gemäß Punkt 2 „Vorgaben Erhebung“ um eine neu einzurichtende Linie handelt, mit der Pflicht, eine jährliche Nachher-Erhebung durchzuführen?
- 2.) Sind außerhalb der Abrechnungen zum Landestarif BW weitere Fahrgeldeinnahmen auf der Regiobuslinie auszuwerten bzw. abzugrenzen und an das Land abzuführen? Oder werden die Einnahmen aus VRN-Tarif auf der Regiobuslinie behandelt wie allgemeine VRN-Fahrgeldeinnahmen auf den Linien gem. Leistungsbaustein A2 des Bündels Sinsheim Süd?
- 3.) Erfolgt die Befüllung des Bewertungsrasters und die nachfolgende Abstimmung mit dem Land federführend durch den AT (Punkt 7 „Erfolgskennzahlen“), so dass das Verkehrsunternehmen nur auf Nachfrage Daten direkt an den AT zuliefert?

**Antwort:**

Zu 1.) Ja.

Zu 2.) Es ist zwischen BW- und VRN-Tarif zu differenzieren. Nachfragewerte aus dem VRN-Tarif werden gemäß Abschnitt IV. Ermittlung und Fortschreibung der Nachfragewerte der Anlage 6 (EAR) der Satzung für einen einheitlichen Verbundtarif im VRN (vgl. Anlagen 8 und 8.1) ermittelt und in der Einnahmenabrechnung berücksichtigt.

Zu 3.) Das Unternehmen muss die entsprechenden Kennzahlen regelmäßig an den Aufgabenträger melden, der sie nach erfolgter Plausibilitätsprüfung entsprechend an das Land übermittelt.

**B51. Nachfrageschlüssel P/PKM, Kap. 10 Leistungsbeschreibung i.V.m. Anlage 8**

Die Ermittlung des Nachfrageschlüssels basiert auf den §11 Abs. 2 Aufteilung des Einnahmepools gem. Anlage 6 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Die Berechnung erfolgt auf Basis der bündel- und

verbundspezifischen Tarifbeförderungsfällen sowie Personenkilometer. Hier ergibt sich auf Basis der veröffentlichten Daten ein Schlüssel von 0,401% für das Linienbündel Sinsheim Süd. In der Leistungsbeschreibung wird für dieses Bündel eine fiktive Einnahme von 998.353,99 € ausgewiesen. Wird der Anspruch ins Verhältnis mit den zu verteilenden Verbundeinnahmen 216.494.608,57 € gesetzt, dann ergibt sich ein Schlüssel von 0,4611%. Wir bitten deshalb um Erläuterung, mit welchem Nachfrageschlüssel die Ermittlung der fiktiven Einnahmen für das Linienbündel Sinsheim Süd und Sinsheim Nord erfolgte.

**Antwort:**

Für die Berechnung der fiktiven Einnahmen wurde das zuletzt festgestellte Abrechnungsjahr 2017 zugrunde gelegt. Mehrere Testate zu Fahrgasterhebungen einzelner Linienbündel führten im Jahr 2017 zu sechs Anpassungen der Anteile aller an der Einnahmenabrechnung nach § 11 teilnehmenden Linienbündel. Aus diesem Grund sind die Anteile je Linienbündel in der Berechnung der fiktiven Einnahmen nicht als Konstante zu betrachten. Der nach dieser Methode errechnete fiktive Einnahmeanteil entspricht demnach nicht exakt dem Schlüssel nach P/Pkm.

Eine fiktive Berechnung ist notwendig, denn sie umfasst auch die absehbaren Veränderungen, die sich zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Vergleich zum Berechnungsjahr ergeben (z. B. Übergang einiger Linienbündel aus einer nicht mehr aktiv geltenden Einnahmeaufteilungsregelung (§ 8 EAR) in die aktuelle Systematik nach § 11 EAR).

Die Gesamtnachfragewerte für die Abrechnungsregelung nach § 11 EAR sind mit Stand 07/2018 (aktueller Stand) im Kapitel 10 der Leistungsbeschreibung veröffentlicht. Diese Werte verändern sich gemäß § 26 der Anlage 6 (EAR) der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN jeweils zum 01. Januar bzw. zum 01. Juli eines Jahres. Dementsprechend werden sich auch die Anteile der einzelnen Linienbündel verändern, so dass diese Werte nur als Stichtagswerte zu betrachten sind.

**B52. Unterlagen zur Erlöskalkulation**

Laut den Vergabeunterlagen ist der zu schließende Verkehrsvertrag ein Nettovertrag. Im Zuge dessen liegt das Einnahmerisiko beim Konzessionsnehmer. Dies erfordert eine vollumfängliche Kalkulation der potentiellen Einnahmen. Leider reichen die dafür vom Aufgabenträger bereitgestellten Informationen nicht aus. Wir bitten daher um die Bereitstellung folgender Daten bzw. Unterlagen:

- Eine Darstellung der Aufteilung der Fahrgäste nach Altersstrukturen
- Das Potentialgutachten für die Regiobuslinie 799
- Die Nachfragedaten aus 2012 pro Linie
- Die aktuellen Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017, da alle 5 Jahre Daten erhoben werden und die bereitgestellten Daten aus dem Jahr 2012 stammen.
- Die aktuellen Daten der Linienstatistik
- Der aktuelle EAV

**Antwort:**

Die im Verbund verfügbaren Daten ergeben sich aus den in Anlagen 2 und 3 beigefügten aktuellen Testaten der Nacherhebungen der beiden Lose. Los 1 wurde letztmalig 2012 erhoben, da dieses Linienbündel noch einer nicht mehr aktiven

Einnahmearaufteilungsregelung (§ 8 EAR) und damit nicht § 25 EAR unterliegt. Darüber hinaus gehende Daten können nicht zur Verfügung gestellt werden.

### **B53. Unterlagen zur Erlöskalkulation**

Mit unserer Bieterfrage vom 21.12.2018 (siehe Anhang) haben wir um die Zusendung weiterer Unterlagen gebeten um die möglichen Erlöse genauer kalkulieren zu können. Diese Frage wurde im Rahmen der Veröffentlichung der Bieterinformationen am 08.01.2019 nicht beantwortet.

Da es sich um einen Nettovertrag handelt ist die möglichst genaue Kalkulation der Erlöse ein überaus wichtiger Aspekt der Angebotserstellung und daher auch im Sinne des Aufgabenträgers. Ohne die Übermittlung der erwünschten Daten müssen wir aber aller Voraussicht nach von einer Teilnahme am Vergabeverfahren absehen, da die zur Verfügung stehenden Unterlagen in unseren Augen nicht ausreichend sind.

Zur Aufrechterhaltung einer intensiven Wettbewerbssituation erbitten wir den Aufgabenträger daher nochmals folgende Daten zur Verfügung zu stellen:

- Eine Darstellung der Aufteilung der Fahrgäste nach Altersstrukturen
- Das Potentialgutachten für die Regiobuslinie 799
- Die Nachfragedaten aus 2012 pro Linie
- Die aktuellen Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017, da alle 5 Jahre Daten erhoben werden und die bereitgestellten Daten aus dem Jahr 2012 stammen.
- Die aktuellen Daten der Linienstatistik
- Der aktuelle EAV

Gleichzeitig ersuchen wir den Aufgabenträger um eine Verlängerung der Angebotsfrist um 4 Wochen, sollten die gewünschten Unterlagen nicht oder erst nach dem 18.01.2019 bereitgestellt werden.

#### **Antwort:**

Siehe Antwort B52

### **B54. Einnahmearaufteilung**

Auf Seite 59 – 60 der Leistungsbeschreibung wird unter Punkt 10.2.5 Heilbronner Nahverkehrsverbund (HNV) ausgeführt, dass der HNV auf ein nachfrageorientiertes Einnahmearaufteilungsverfahren umstellt. Da in den Ausschreibungsunterlagen keine präzisierenden Informationen enthalten sind, können im Fall einer Umstellung der EAV keine verlässlichen Einnahmeprognosen getroffen werden. Ist davon auszugehen, dass bei einer EAV-Migration im HNV das Erlösrisiko durch den Aufgabenträger getragen wird?

#### **Antwort:**

Sollten sich die Abrechnungsmodalitäten für die Linienbündel Seitens des HNV ändern, werden die entsprechenden Mehr-/Mindereinnahmen im Rahmen der Jahresschlussrechnung zuschussmindernd/-erhöhend spitz abgerechnet.

### **B55. Mehrqualität durch größeren Bus als Kleinbus**

Auf der Linie 772 soll in Zukunft auf den meisten Fahrten ein Kleinbus eingesetzt werden. Ist es erlaubt, auch größere Gefäßgrößen auf diesen Fahrten einzusetzen oder ist der Kleinbus zwingend vorgeschrieben? Würde das Anbieten einer größeren Kapazität zu Punkten in der

Qualitätswertung führen, wie als Beispiel im Abschnitt 22.2 der Angebotsbedingungen dargestellt?

**Antwort:**

Nein, es ist ausdrücklich vorgegeben, dass auf dieser Linie (außerhalb der S-Fahrten) ein Kleinbus eingesetzt werden muss. Eine Qualitätswertung für den Einsatz eines größeren Fahrzeuges kann daher nicht erfolgen.

**B56. Ausrüstung Fahrzeuge mit AFZS, Kap. 1.3.2 der Anlage 35a**

Gemäß Kap. 1.3.2 der Anlage 35a sind mindestens 30 % der Fahrzeuge je Fahrzeugtyp und Betriebsstandort mit automatischen Zählgeräten (AFZS) auszurüsten. Dabei beinhaltet dies auch Fahrzeuge der Kategorie B. Wir bitten um Information, was unter einem Fahrzeugtyp zu verstehen ist. Werden nur Solobusse, Gelenkbusse und Kleinbusse jeweils als eigener Fahrzeugtyp gesehen? Oder werden beispielsweise unter Solobussen der Kategorie A und Solobussen der Kategorie B wiederum zwei verschiedene Fahrzeugtypen gesehen?

**Antwort:**

Die Kategorie der Fahrzeuge ist unabhängig vom Fahrzeugtyp zu betrachten. Es ist jedoch in jedem Fall sicherzustellen, dass auch bei Fahrten, für die nur Fahrzeuge der Kategorie B erforderlich wären, der notwendige Erhebungsumfang eingehalten wird.

**B57. Qualitätswertung:**

Unter „22.2 Qualitätswertung“ der Angebotsbedingungen wird für die Mehrqualität Personalreserve eine maximale Gewichtung von 5 Punkten angegeben. Gehen wir recht in der Annahme, dass es sich hierbei ausschließlich um das Vorhalten von Fahrpersonal handelt und etwaige Verwaltungsmitarbeiter mit einem Führerschein der Klasse D zu keiner Beurteilung als Mehrqualität führen?

**Antwort:**

Nein. Bei der Wertung der Mehrqualität können auch Personale berücksichtigt werden, die in der Verwaltung oder Werkstatt tätig und im Besitz eines Führerscheins der Klasse D sind. Voraussetzung für die Wertung als Mehrqualität ist, dass diese Mitarbeiter nicht planmäßig z. B. zu den HVZ-Leistungen im Linienverkehr eingesetzt sind, sondern nur als Reserve im Ausnahmefall Fahrleistung erbringen.

**B58. Verspätungsanfälligkeit der Fahrpläne Linien 796, 741, 761**

Gemäß Seite 23 Absatz 2.7 der Leistungsbeschreibung haben wir den Verkehrsraum Sinsheim Nord/ Süd mit den darin befindlichen Linien überprüft und mussten feststellen, dass insbesondere die Linien 796 und 797 (Los 1) sowie 741 und 761 (Los 2) verspätungsanfällig sind. Weiterhin liegt die durchschnittliche Fahrplangeschwindigkeit (Fahrplankilometer/ angegebene Fahrzeit) nach unseren Berechnungen während der Schulzeit im Los 1 bei ca. 36 km/h und im Los 2 bei ca. 28 km/h. Bei der Regiobuslinie 799 liegt die durchschnittliche Fahrplangeschwindigkeit nach unseren Berechnungen während der Schulzeit sogar bei rund 38 km/h – eine Abwicklungsgeschwindigkeit, welche trotz der zu erbringenden Überlandfahrten insbesondere während der HVZ erfahrungsgemäß als unrealistisch erscheint, da die Linie 799 auch in den Städten Sinsheim und Wiesloch-Walldorf Haltestellen bedienen muss. Die von uns in der Vergangenheit gemachten

Erfahrungen zeigen, dass die o.g. durchschnittlichen Fahrplangeschwindigkeiten viel zu hoch sind, um einen verspätungsfreien Fahrbetrieb (mindestens in der HVZ) auf dem von Ihnen erwarteten und uns gewohnten Niveau sicherstellen zu können. Aus diesen Gründen möchten wir, wie im Absatz 2.7 der Leistungsbeschreibung gefordert, die Vergabestelle darüber informieren, dass die Fahrpläne nach unserem Erachten betrieblich nicht stabil über die Vertragslaufzeit umzusetzen sind und gehen davon aus, dass keine Pönalezahlungen bei Verspätungen anfallen, bis ein gemeinsames, stabiles Verkehrskonzept erarbeitet wurde. Ebenso gehen wir davon aus, dass, sollte es im Nachgang notwendig sein, die Fahrzeiten auf einzelnen Linien/ Fahrten zu verlängern, uns die dadurch anfallende, zusätzliche Arbeitszeit des Fahrpersonals vergütet wird und der etwaige Mehrbedarf an Fahrzeugen über den Leistungsbaustein C abgerechnet werden kann. Wir bitten die Vergabestelle um Bestätigung.

**Antwort:**

Aus dem laufenden Betrieb liegen uns keine Erkenntnisse vor, dass die Fahrpläne der aufgeführten Linien besonders verspätungsanfällig sind. Wir haben den Sachverhalt nochmal anhand der VRN-Qualitätsdatenbank auf diese Problematik überprüft und konnten in diesem Zusammenhang ebenfalls keine besonderen Auffälligkeiten feststellen. Ein Fahrplan ist kein starres Konstrukt sondern wird kontinuierlich fortgeschrieben. Gemäß den Verdingungsunterlagen finden zwischen dem Konzessionsgeber und dem Konzessionsnehmer Schwachstellenanalysegespräche statt, in denen auftretenden Probleme besprochen und entsprechende Lösungen erarbeitet werden. Sollten wider Erwarten im operativen Bereich Probleme mit der Pünktlichkeit auftreten so werden für den jeweiligen Fall Lösungen erarbeitet.

**B59. Einnahmen HNV Kap. 10.1.4 und 10.2.5 Leistungsbeschreibung (LB)**

Die beiden Linienbündel erzielen eine Einnahme von 196.913,58 EUR im Heilbronner Nahverkehrsverbund (HNV). Die Vergabestelle weist darauf hin, dass es sich um fortgeschriebene Alteinnahmen auf Basis des Kalenderjahres 2009 handelt, welche wiederum als Richtwerte für den Bieter zu betrachten sind. Auch der Hinweis auf die geplante Umstellung der EAV von einer „Alteinnahme“-Regelung auf eine nachfrageorientierte EAV wird den Bietern mitgeteilt.

Die vorliegenden Informationen beruhen auf Daten, welche älter als 10 Jahre sind. Somit sind diese bei einer möglichen Umstellung auf ein nachfrageorientiertes Verfahren nicht aussagekräftig. Den Bietern liegt gleichzeitig keine Information zum zukünftigen Einnahmeaufteilungsmechanismus im HNV vor.

Wir bitten die Vergabestelle deshalb, einen Einnahmekorridor für den HNV als Vertragsbestandteil vorzugeben, mit dem der Bieter eine verlässliche Kalkulation vornehmen kann. Sämtliche Gesamteinnahmen, die vom Korridor abweichen, sollen anschließend zususserhöhend bzw. mindernd ausgeglichen werden.

**Antwort:**

**Siehe Antwort B54.**

**B60. Verkaufte Stückzahlen MAXX-Tickets  
Kap. 10.1.2.1, 10.1.3 und 10.2.3 Leistungsbeschreibung (LB) i.V.m. Anlage 8.1**

Die Leistungsbeschreibung weist unter dem Punkt 10.1.3 und 10.2.3 die ZRN-Mittel für die jeweiligen Linienbündel aus. Die zu verteilende Stückzahlen für das MAXX-Ticket werden mit insgesamt 1.802.725 Stück ausgewiesen.

Die Anlage 8.1. „Satzungsänderungen 15.03.2018“ der Vergabeunterlagen regelt unter dem Anhang 6 zur Anlage 6 der Satzung (EAR) die Verteilung der Zeitkarten Ausbildungsverkehr nach VRN-Tarif, wie folgt:

„..... Die in Tabelle 1 dargestellten Schlüssel werden auf die Gesamtverkaufszahlen nach Verbundstatistik des jeweiligen Antragsjahres angewendet.“

Der Schlüssel für das Linienbündel Sinsheim Nord beträgt für die MAXX-Ticket 1,4845%. Die abrechnungsrelevanten MAXX-Tickets sind demzufolge 26.761 MAXX-Tickets.

Im Punkt 10.1.2.1 werden für die Ausgleichsleistungen jedoch insgesamt nur 25.908 Tickets als Berechnungsgrundlage ausgewiesen.

Wie bitten um Erläuterung, weshalb unterschiedliche Basisstückzahlen für das MAXX-Ticket den Berechnungen zugrunde liegen.

#### **Antwort:**

Die Abrechnung der ZRN-Mittel erfolgt auf Basis der Anlage 3 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Die genannten Stückzahlen und Ausgleichsbeträge der ZRN-Mittel basieren auf der spitz abgerechneten ZRN-Mittel-Abrechnung von 2017. Die Aufteilung der Stückzahlen innerhalb der ZRN-Mittel erfolgen gem. § 2 (Grundlagen der Ausgleichsberechnung) der Anlage 3. Die zugrundeliegenden Gesamtverkaufszahlen des MAXX-Tickets sind die originär verkauften MAXX-Tickets des Jahres 2015. Durch Satzungsänderung vom 15.03.2018 wurde die Abrechnung der ZRN-Mittel um folgenden Satz ergänzt: „Die Spitzabrechnung erfolgt im Rahmen des Abschlages für den Monat Dezember anhand der Stückzahlenverteilung des Vorjahres.“ Diese Aktualisierung erfolgt erst ab der Abrechnung 2018 und hatte keinen Einfluss auf die Abrechnung 2017. Bis dahin wurden die Stückzahlen des Vorjahres berücksichtigt (Hier 2015).

Für die Abrechnung der Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr gemäß Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar werden die Stückzahlen auf Basis des § 34 der Anlage 6 zur Satzung in Verbindung mit Anhang 7 zur Anlage 6 zur Satzung verteilt. Dort ist geregelt, dass die genannten Schlüssel auf die Gesamtverkaufszahlen nach Verbundstatistik auf das jeweilige Antragsjahr angewendet werden. Zeitgleich mit Einführung der neuen Satzung zum 01.01.2018 wurde das Gesetz (ÖPNVG BW) zur Abrechnung der Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr neu formuliert und bietet daher keine Vergleichbarkeit mehr mit den historischen Abrechnungen. Deshalb wurde hier ein fiktiver Ausgleichsbetrag angegeben, der auf der neuen Abrechnungsregelung beruht und als Abschlagszahlung für das Jahr 2018 dient, bis die Verkaufsstatistik des Jahres 2018 vorliegt, um die Stückzahlen auf das Jahr 2018 zu aktualisieren. Die Gesamtverkaufszahlen des MAXX-Tickets des Jahres 2017, welche für die Abrechnung der Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr zugrunde liegen, betragen 1.745.210 MAXX-Ticket (1.740.839 MAXX-Tickets + 4.371 Schülerjahreskarte 12 für 10).

#### **B61. Haltestellenumrüstung**

In Anlehnung an die Ausführungen zur Frage B28 – Haltestelleninfrastruktur, bitten wir die Vergabestelle um Erläuterung, ob der Konzessionsnehmer von Los 1 die Haltestellen in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd auf das in Anlage 36 definierte Design umrüsten muss?

Falls die Haltestellen umgerüstet werden sollen, kann die Umrüstung, sollte es zu einem Betreiberwechsel kommen, nicht bis zur Betriebsaufnahme umgesetzt werden, sondern erst danach. Gibt es vom VRN eine zeitliche Vorgabe, bis wann die Umrüstung stattzufinden hätte?

**Antwort:**

Der Konzessionsnehmer von Los 1 hat die Haltestellen beider Lose umzurüsten. Die Umrüstung der Haltestellen muss bis zum Bündelstart abgeschlossen sein. Bei einem evtl. Betreiberwechsel muss der Neubetreiber frühzeitig mit dem Altbetreiber abstimmen, ab wann der Umbau starten muss, um die Arbeiten bis zum Bündelstart abschließen zu können. Sollte es hier zu Abstimmungsproblemen kommen wird der VRN zwischen den Unternehmen in bewährter Weise moderierend tätig werden.

**B62 Fahrtbeginn der Regiobuslinie**

1) Im Abschnitt 1.4.2.10 wird erläutert, dass die Regiobuslinie Montag bis Freitag ab 04:00 Uhr verkehrt. In den beigefügten Fahrplänen beginnt die Regiobuslinie jedoch erst um 05:00 Uhr. Wir bitten die Vergabestelle um Klarstellung, ab welcher Uhrzeit die Regiobuslinie verkehren soll.

**Antwort:**

Vielen Dank für den Hinweis. Der in Abschnitt 1.4.2.10 erwähnte Bedienzeitraum ist falsch. Gemäß Förderrichtlinien ist die Ankunft der ersten Fahrt an Werktagen (Mo-Fr) vor 6 Uhr, an Samstagen vor 7 Uhr und an Sonn- und Feiertagen vor 8 Uhr. Die Fahrpläne behalten damit Ihre Gültigkeit.