

Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung

nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) 1370/2007 i.V.m. § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz für die Buslinien im

Linienbündel „.....“

im Alb-Donau-Kreis



Landratsamt Alb-Donau-Kreis
Fachdienst Verkehr und Mobilität
Schillerstraße 30
89077 Ulm

I) Grundsätzliches

Dieses Dokument enthält die zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz für die Buslinien im Linienbündel Blaubeuren/Laichingen-Ost im Alb-Donau-Kreis sowie teilweise auf dem Gebiet des Landkreises Göppingen. Auf die Ausführungen in der Vorabbekanntmachung, insbesondere zur eigenwirtschaftlichen Genehmigungserteilung, wird ausdrücklich verwiesen.

(alle weiteren Hinweise zu Liniennummern, betroffenen Aufgabenträgern, zuständiger Genehmigungsbehörde sowie Beginn und Ende des beabsichtigten Auftrags ergeben sich aus dem im EU-Amtsblatt „e-notices“ veröffentlichten Formular)

II) Anforderungen an die Beförderungsentgelte

1. Tarifierung

Innerhalb des Verbundgebietes des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes (DING) ist grundsätzlich der DING-Gemeinschaftstarif (www.ding.eu) anzuwenden.

2. Beitritt Donau-Iller-Nahverkehrsverbund

Es gilt die gemeinsame Richtlinie über die allgemeine Vorschrift der Landkreise Alb-Donau-Kreis, Biberach, Neu-Ulm und der Stadt Ulm über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) als Höchsttarif (Download unter:

http://www.ding.eu/fileadmin/content/Verkehrsverbund_DING/EU1370_gemeinsame_Richtlinie.pdf).

Das Verkehrsunternehmen hat unmittelbarer oder mittelbarer Gesellschafter der DING zu werden.

3. Marketing und Vertrieb

Auf allen eingesetzten A-Fahrzeugen (siehe Kap. IV.1) ist das gesamte Fahrscheinsortiment entsprechend den DING-Tarifbestimmungen zu vertreiben.

Das Verkehrsunternehmen hat sich bei Bedarf an DING-Marketingaktivitäten zu beteiligen und in diesem Zusammenhang produzierte Werbe- und Informationsmaterialien zu verteilen. Das Verkehrsunternehmen hat die Marketing-Richtlinien der DING einzuhalten.

III) Anforderungen an den Fahrplan

1. Anforderungen an die Linienverkehre

Die Linienverkehre sind entsprechend den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Alb-Donau-Kreises durchzuführen (Beschluss 29. Juni 2015) bzw. des Nahverkehrsplans im Landkreis Göppingen (Beschluss 11. Dezember 2015) durchzuführen. Der Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis 2015 kann unter <http://www.alb-donau-kreis.de/nahverkehrsplan.php> abgerufen werden:

Die Buslinien bedienen folgende Gemeinden und Gemeindeteile:

Die **Buslinie** ...

... *(Beschreibung der spezifischen Vorgaben zur Mindestbedienung, Linienwegen, Umsteigepunkten und sonstiger Besonderheiten der Linie)*

Die **Buslinie** ..

... *(Beschreibung der spezifischen Vorgaben zur Mindestbedienung, Linienwegen, Umsteigepunkten und sonstiger Besonderheiten der Linie)*

(einschließlich von Hinweisen auf Vorgaben anderer Aufgabenträger sowie möglicher Entwicklungen während der Genehmigungslaufzeit)

(Auf „Verflechtungen“ ist der Mindest-Angebotsstandard so festzulegen, dass an Schultagen mindestens sechs Fahrten pro Tag und Richtung und an schulfreien entsprechend vier Fahrten vorge-schrieben werden. Davon muss mindestens je eine Hinfahrt zum Zentrum (bzw. Anschluss an wei-tergehende Verkehrslinien) zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 12 und 13 Uhr sowie eine Rück-fahrt zwischen 12 und 13 Uhr und zwischen 16 und 18 Uhr erfolgen. Fahrten zählen nur dann zur Erfüllung der Vorgaben für Montag bis Freitag, wenn diese mindestens an 4 der 5 Werktage - also z. B. montags bis donnerstags – bedient werden.)

2. Besondere Anforderungen an den Schülerverkehr

Anzufahren sind an Schultagen die Unterrichtsbeginn- und Endzeiten zur jeweils nächstgelegenen Schule jeder Schulart, zu der regelmäßig Beförderungsbedarf besteht (vgl. Anlage 2).

Der Beförderungsbedarf zu den Schulen im Alb-Donau-Kreis ergibt sich wie folgt:

- a) Grundlage bildet der verpflichtende stundenplanmäßige Unterricht im Schuljahr 2018/2019
- b) Aus Wohnorten mit mehr als 150 Einwohnern ist zum Standort der nächstgelegenen Schule
 - eine Bedienung zum Beginn des Vormittagsunterrichts (i.d.R. zur ersten Stunde),
 - eine Bedienung nach Ende des Vormittagsunterrichts und
 - eine Bedienung nach Ende des Nachmittagsunterrichts (falls angeboten)
 - eine Bedienung zum Beginn des Nachmittagsunterrichts für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen sowie der Schulen, die keine Mittagsverpflegung anbieten, anzubieten, wenn auf der entsprechenden Relation mehr als **vier** Fahrschülerinnen bzw. Fahrschüler zu befördern sind.
- c) Aus Wohnorten mit mehr als **8** Fahrschülerinnen bzw. Fahrschülern zum Standort der nächst-gelegenen Schule sind Beförderungsangebote auch für weitere regelmäßige Anfangs- und Endzeiten einzurichten, insbesondere wenn durch diese Angebote eine Entzerrung der Kapa-zitätsspitzen erzielt werden kann. Diese sind zusätzlich zu III.2b)
 - eine weitere Bedienung zum Beginn des Vormittagsunterrichts (i.d.R. zur 2. Stunde),
 - eine weitere Bedienung nach Ende des Vormittagsunterrichts
 - **eine Bedienung zum Beginn des Nachmittagsunterrichts (für alle Schüler)** sowie
 - eine weitere Bedienung nach Ende des Nachmittagsunterrichts
- d) Aus Wohnorten mit mehr als **30** Fahrschülerinnen bzw. Fahrschülern zum Standort der nächstgelegenen Schule **sind** zusätzlich zu III.2b) und III.2c) bei Bedarf **je eine weitere Bedie-nung nach Ende des Vormittagsunterrichts und des Nachmittagsunterrichts** einzurichten. **Ab-weichungen hiervon sind möglich, wenn an den betroffenen Schulen ein entsprechender Be-darf nicht besteht.**
- e) Falls an einem Schulstandort ein einheitliches Doppelstundenmodell angeboten wird, ist bei Bedarf eine Beförderung zu abweichenden Beginn- oder Endzeiten (z.B. zur 3. Stunde statt zur 2. Stunde) erforderlich.
- f) Rückfahrten nach dem Ende des Vormittagsunterrichts können eingeschränkt werden bzw. ganz entfallen, wenn an allen Schulen an diesem Schulstandort gebundener Ganztagesunter-richt stattfindet.
- g) Für Grundschülerinnen und -schüler sind innerhalb deren Schulbezirk umsteigefreie Verbin-dungen einzurichten. Für Schüler anderer Schulen sind Umsteigeverbindungen mit Wartezei-ten bis maximal 15 Minuten zulässig.
- h) Die maximale Wartezeit vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende darf nach der Sat-zung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS) des Alb-Donau-Kreises jeweils 45 Min. nicht überschreiten. Diese Wartezeiten sollten insbesondere bei Grundschülerinnen bzw. Grundschülern deutlich unterschritten werden.

MUSTER

- i) Grundsätzlich sind zu den stundenplanmäßigen Unterrichtszeiten die vorhandenen „Schulbus-haltestellen“ zu bedienen. Bei weiterführenden Schulen sind Fußwege von bis zu 500 m zulässig. Abweichende Regelungen können mit dem Aufgabenträger abgestimmt werden, falls die Erreichbarkeit näher gelegener Haltestellen mit den erforderlichen Fahrzeuggrößen nicht möglich ist.
- j) Die Regelungen nach III.2. a) bis g) gelten analog für Bus-Zug-Verbindungen.

Bezüglich der Erstattung notwendiger Schülerbeförderungskosten wird auf die Regelungen der „Satzung über die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten des Alb-Donau-Kreises“ und **und** **...(ggf. weitere Satzungen anderer Schulwegkostenträger)** in der jeweiligen Fassung verwiesen

3. Einzuhaltender Bedienungsumfang

Die Gesamtfahrleistung der zu vergebenden Buslinien hat mindestens 95 % der Nutzkilometer (Fahrplankilometer ohne Leerfahrten und unveröffentlichte Verstärkerfahrten) des Fahrplanjahres 2018 zu umfassen. Dabei sind die Gewichtungen unterschiedlicher Fahrzeuggrößen und der Bedarfsverkehre gemäß Tabelle 1 zu berücksichtigen.

IV) Anforderungen für sonstige Standards

1. Fahrzeuganforderungen

Die zur Erbringung der Verkehrsleistung eingesetzten Fahrzeuge haben über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus die in Tabelle 3 gelisteten Kriterien zu erfüllen.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten. Die Überschreitung bzw. frühere Erfüllung der genannten Kriterien, insbesondere die Bauweise der Fahrzeuge (Niederflur/Low-Entry) oder Erfüllung zusätzlicher Kriterien, insb. die Einhaltung von CO₂-Emissionsgrenzwerten, wird im Falle eines Genehmigungswettbewerbes verstärkt gewichtet.

Mit Ausnahme von Verstärker- und Reservefahrzeugen, sind ausschließlich A-Fahrzeuge einzusetzen. **Verstärkerfahrten sind Fahrten, die mit einem zeitlichen Versatz von weniger 5 Minuten zu anderen veröffentlichte Linienfahrten (mit A-Fahrzeugen) auf demselben Linienweg verkehren.**

Kriterien	A-Fahrzeuge	B-Fahrzeuge
Max. Durchschnittsalter aller Fahrzeuge	10 Jahre	20 Jahre
Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise bei podestfreiem Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2	100 % der eingesetzten Fahrzeuge	nein
Visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck) gem. § 33 BOKraft	digital	analog oder digital
Ansage der nächsten Haltestelle (außer bei flexiblen Bedienformen)	ja, durch Bandansage	nein
digitale visuelle (Haltestellenanzeige innen) und/oder akustische (Haltestellenansage innen) Fahrgastinformationssysteme	ja	nein
elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht	ja	ja
lokal kompatible Systeme zur Ansteuerung von elektronischen Kundeninformationssystemen, kompatible Systeme zur Anschlussicherung	ja	nein
gut erreichbare Haltewunschtaasten an jeder 2. Sitzreihe, an vorhandenen Behindertenplätzen und im Bereich vorhandener Sondernutzungsflächen	ja	nein
Kneeling-Technik	spätestens ab 1.1.2022	nein
ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (alternativ: Lift)	ja	nein
Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche	Ja	nein
behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen und ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck etc. (z. B. Gurte) und Rückenstütze)	ja	nein
automatisches Fahrgastzählsystem nach verbundeinheitlichen Vorgaben	spätestens nach Festlegung durch DING, zuvor in Abstimmung mit dem Aufgabenträger	
Bereitstellung von Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft	ja	ja
Klimaanlage im gesamten Bus (nicht nur Fahrerplatz)	ja	nein

Tabelle 1

Die Tabelle 1 bezieht sich auch auf Fahrzeuge für bis zu 8 Fahrgäste. Bei Anmeldeverkehren ist der Einsatz nicht barrierefreier Kleinbusse zulässig, wenn der anmeldende Kunde keinen entsprechenden Bedarf geltend macht. Für die Kleinbusse ist zudem auch eine Ansage der nächsten Haltestelle durch das Fahrpersonal sowie eine analoge Zielbandanzeige (incl. Liniennummer) zulässig. Beim Einsatz von Kleinbussen sind gemäß § 21 Straßenverkehrsordnung (StVO) zwei Kinderrückhalteeinrichtungen je Fahrzeug mitzuführen.

Die Fahrzeuggrößen sind dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen anzupassen. Im Bedarfsfall sind Verstärkerfahrzeuge vorzuhalten. Das Platzangebot ist so zu dimensionieren, dass insbesondere im Schülerverkehr ausreichend Steh- und Sitzplätze auch für weitere Fahrgäste zur Verfügung stehen. Dabei sind jahreszeitliche und werktägliche Schwankungen zu berücksichtigen. Als maßgebliche Größe für die Verkehrsspitze ist die Zahl der ausgegebenen Schülerfahrkarten heranzuziehen. Soweit die Verkehrsspitze auf mehrere Schulstunden gestaffelt ist, kann eine Aufteilung erfolgen, sofern das Verkehrsunternehmen eine ausreichende Beförderungskapazität zu allen bedienten Schulzeiten sicherstellt. Fahrzeugkapazitäten können unter Berücksichtigung von Tabelle 2 und 3 in Kap. IV.1) angepasst werden. Die Zahl der erstatteten Schülermonatskarten können von den Schulwegkostenträgern angefordert werden.

Das Verkehrsunternehmen hält die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind unverzüglich zu beheben oder zu melden.

2. Fahrpersonal

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die im Fahrdienst notwendigen allgemeinen Kenntnisse der im Linienverkehr bestehenden Vorschriften besitzt. Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- Gepflegtes Erscheinungsbild und angemessene Dienstkleidung,
- höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
- erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich 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 DING-Beförderungsbedingungen und DING-Tarif
- 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, insb. mit dem Fahrscheinverkauf,
- ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke. Mit neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern muss der Fahrweg vor der ersten Beförderung intensiv geübt werden, damit es im Echtbetrieb zu keinen Störungen kommt.
- Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr: kein Rauchen, kein Alkohol kein Telefonieren – erlaubt sind Betriebsfunk sowie Telefonieren aus betrieblich notwendigen Gründen unter Beachtung von § 23 Absatz 1a StVO und an Endhaltestellen –,
- kein Radiohören

Der Verkehrsunternehmer versichert, dass das Tariftreue- und Mindestlohngesetz für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg in der jeweils aktuellen Fassung berücksichtigt wird.

3. Fahrdurchführung

Das Verkehrsunternehmen garantiert im Falle eines Fahrzeugausfalls die Stellung eines Ersatzfahrzeuges innerhalb von 60 Minuten im gesamten Bedienungsgebiet.

Ein Betriebsleiter nach BOKraft oder ein sonstiger verantwortlicher ständiger Ansprechpartner ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent steht im ständigen Kontakt mit den

Fahrern per Funk oder Mobiltelefon. Die Leitstelle oder der verantwortliche Disponent überwacht während der gesamten Betriebszeit die Anschlusssicherung Bus/Zug und der geplanten Busanschlüsse untereinander und stellt eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle sicher.

Das Verkehrsunternehmen stellt die fahrplanmäßige Abfahrt an der Starthaltestelle und die Einhaltung des Fahrplans sicher. Die Fahrtzeiten gelten als eingehalten, wenn die Verspätung nicht mehr als 5 Minuten beträgt, es sei denn, die Verspätung ist eine Folge einer Anschlussaufnahme. Verfrühte Abfahrten an einer Haltestelle sind unzulässig. Die Nutzung von Haltestellen/Haltebuchten zum längerfristigen Abstellen von Bussen zur Überbrückung von Warte- oder Standzeiten darf nur im Benehmen mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde erfolgen.

Das Fahrpersonal fährt ausgeglichen und vorausschauend. Es passt sich dem Verkehrsfluss und der Ampelschaltung an und vermeidet ruckartiges Anfahren, Beschleunigen und Bremsen. Das Fahrpersonal fährt Haltestellen vor allem bei großem Fahrgastandrang vorsichtig an und gefährdet keine Fahrgäste. Es beachtet beim Einfahren in die Haltestelle, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst gering gehalten wird. Das Fahrpersonal öffnet Türen erst nach Stillstand des Fahrzeugs und vermeidet Einklemmen der Fahrgäste beim Schließen der Türen. Das Fahrpersonal nutzt nach Möglichkeit vorhandene technische Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen. Erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist vor dem Anfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ob sie einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten.

Bedarfsverkehre sind im Fahrplan gesondert zu kennzeichnen. Sie sind über eine einheitliche Telefonnummer im gesamten Verkehrsraum nach Kap. III.3 mindestens **30 Minuten vor Eintreffen des Fahrzeugs an der gewünschten Abholhaltestelle anzumelden, spätestens aber 15 Minuten vor Fahrtbeginn der Anmeldefahrt. Anmeldungen für Bedarfsfahrten sind zu den Geschäftszeiten nach Kap. IV.5 sowie an Betriebstagen mit Bedarfsverkehren bis zu deren Fahrtantritt zu ermöglichen.**

4. Haltestellen

Das Verkehrsunternehmen hat in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Standortgemeinde dafür Sorge zu tragen, dass die im öffentlichen Linienverkehr allgemein erforderlichen Haltestellen nach den gesetzlichen Vorschriften eingerichtet, gewartet, unterhalten und gereinigt werden. Dabei ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, insbesondere die verbundeneinheitliche Fahrgastinformation entsprechend den Regelungen des DING fristgerecht und ordnungsgemäß zu unterhalten.

- Kennzeichnung mit Haltestellennamen, Linienziel, DING-Liniennummer, DING-Signet, Landkreis-Logo
- Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
- Aushang des jeweiligen aktuellen Fahrplans mit Linienverlauf,
- Aushang der Tarifinformationen und eines Umgebungsplans (sofern Platz vorhanden ist)
- unverzügliche Beseitigung von Schäden,
- bei Entfall bzw. Verlegung einer Haltestelle müssen entsprechende Informationen ausgehängt werden.

Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und deren Umfeld obliegen den Gemeinden. Ebenso das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter. Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet die Verbundgesellschaft.

Das Verkehrsunternehmen stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind zu beheben bzw. an die zuständige Gemeinde zu melden.

5. Information

Zum Austausch von Informationen, insbesondere im Bereich Tarif, Verkauf und Fahrplaninformationen muss das Verkehrsunternehmen über eine E-Mail-Adresse erreichbar sein und über einen Internetzugang verfügen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie der Fahrten mit barrierefreien Fahrzeugen zu ergänzen. Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen.

Das Verkehrsunternehmen muss für die Fahrgäste zu seinen Geschäftszeiten zur sachkundigen Erteilung von Fahrplan- und Tarifauskünften **und der Anmeldung von Bedarfsverkehren** telefonisch erreichbar sein. Diese umfassen mindestens:

- Montag bis Donnerstag **7:00 Uhr bis 18:00 Uhr**
- Freitag **7:00 Uhr bis 16:00 Uhr**

Es sind **keine Mittagspausen** zulässig.

Zudem richtet das Verkehrsunternehmen eine Servicestelle ein, die während der o.g. Betriebszeiten zum Festnetztarif telefonisch erreichbar ist und als Ansprechstelle für betriebliche Belange sowie das Abholen von Fundsachen dient.

Die analogen und die automatischen Ansagen für die jeweils nächste Haltestelle müssen im gesamten Fahrzeug deutlich zu hören sein.

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten). Bis spätestens 1. Januar 2020 sind Echtzeitdaten für die eingesetzten Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und in ein entsprechendes Echtzeit- und Anschlusssicherungssystem in Abstimmung mit DING einzugliedern.

Für die Bearbeitung von beim Aufgabenträger oder bei der Verbundgesellschaft eingegangenen Fahrgastbeschwerden wird das Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft und dem Aufgabenträger die notwendigen Auskünfte erteilen und Unterlagen zur Verfügung stellen oder Einsicht in die vorhandene Dokumentation gewähren. Beschwerden werden grundsätzlich vom betroffenen Verkehrsunternehmen beantwortet.

Zum Zwecke der Verkehrsplanung kann der Aufgabenträger zeitlich und räumlich begrenzte Erhebungen von Fahrten (Ein-/Aussteigerzählungen) durch das Fahrpersonal verlangen.

6. Qualitätsmanagement, Meldung über Störungen

Für Verkehre innerhalb des Geltungsbereichs des DING-Tarifs gelten die entsprechenden Regelungen des DING. Zusätzlich hat das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger unverzüglich telefonisch 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 zum Beispiel Belästigung von Fahrgästen und Übergriffe zu unterrichten.

Das Verkehrsunternehmen muss dem Aufgabenträger jährlich bis zum 15. Februar einen wahrheitsgemäßen Qualitätsstatusbericht zukommen lassen, der die Aufgabenträger über Nicht- oder Minderleistungen – wie in Anhang 1) gelistet – im jeweils vorangegangenen Kalenderjahr in Kenntnis setzt. Der Aufgabenträger kann bei Bedarf auch monatliche Qualitätsstatusberichte zum 15. des Folgemonats beim Verkehrsunternehmen einfordern. Für den Qualitätsstatusbericht über Nicht- oder Minderleistungen stellt der Aufgabenträger dem Verkehrsunternehmen hierzu eine einheitliche Erfassungstabelle (Excel-Tabelle) zur Verfügung.

V) Überschreitungen der Anforderungen

Im Falle eines Genehmigungswettbewerbs werden alle Anträge, die die Mindestvoraussetzungen nach Kap. III sowie IV.1) dieser Vorabbekanntmachung überschreiten bzw. zu deren Abweichungen das Einvernehmen der betroffenen Aufgabenträger erteilt werden kann, wie folgt bewertet:

- a) Überschreitung der Mindestbedienung (Kap. III) gemäß den Vorgaben des Aufgabenträgers auf folgender Basis pro Fahrplankilometer im Jahr **zu 70 %**:
 - in den Hauptverkehrszeiten (HVZ: Mo-Fr 6 bis 9 Uhr, 12 bis 14 Uhr und 16 bis 19 Uhr) multipliziert mit dem Faktor 3
 - in den Nebenverkehrszeiten (NVZ: Mo-Sa außer HVZ vor 19 Uhr) sowie in den Nachtverkehrszeiten (Mo-Sa 0 bis 4 Uhr), multipliziert mit dem Faktor 2
 - in den sonstigen Verkehrszeiten, multipliziert mit dem Faktor 1
 - bei Anmeldeverkehren (auch anzuwenden für Fahrten bzw. Abschnitte „nur zum Ausstieg“), multipliziert mit dem Faktor 0,3.
- b) erhöhte Standards der Fahrzeugqualität (Kap. IV.1) **zu 20 %**:
 - **Zusicherung zusätzlicher Beförderungskapazitäten zur Erhöhung des Sitzplatzangebots**
 - **Zusicherung von kostenfreiem WLAN in den Bussen**
 - **Zusicherung des Einsatzes von Elektrobussen insb. in den Stadtverkehren**
- c) sonstige erhöhte Standards zu **10 %** (bei der Erfüllung der Mindeststandards nach Kap. III, aber auch nach Kap. IV.3, IV.5 und IV.6).

VI) Abweichungen vom zugesicherten Leistungsumfang

Abweichungen vom zugesicherten Leistungsumfang während der Genehmigungslaufzeit nach unten sind unzulässig. Ausnahmen gelten wie folgt: Das jährliche Leistungsangebot wird zu Vertragsbeginn anhand der Merkmale Fahrplankilometer und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, jeweils nach Fahrzeugtypen differenziert, in **Standardlinienbuskilometern** gem. Tabellen 2 und 3 bewertet. Erfolgen Änderungen am Leistungsangebot, so werden diese in Standardlinienbuskilometern bewertet. Damit soll sichergestellt werden, dass das Leistungsvolumen zu Beginn der Genehmigungslaufzeit grundsätzlich in der Summe über die gesamte Vertragslaufzeit erhalten bleibt. Dabei ist die Umwandlung einzelner Leistungsbestandteile in andere möglich, beispielsweise der Ersatz eines eingesetzten Busses durch Erbringung von zusätzlicher Fahrleistung an anderer Stelle gemäß Tabelle 3.

Dabei gelten folgende Umrechnungsgrößen bzw. Verhältnisse:

Leistung von bei	...entspricht Standardlinienbuskilometer...	
		A-Fahrzeug	B-Fahrzeug
1 Fahrplankilometer Standardlinienbus, 12m		1,00	0,50
1 Fahrplankilometer Standardlinienbus, 15m		1,05	0,525
1 Fahrplankilometer Gelenkzug bzw. Doppelstockbus		1,14	0,57
1 Fahrplankilometer Midibus, >8 bis 30 Fahrgastplätze		0,92	0,46
1 angebotener Fahrplankilometer Bedarfsverkehr		0,30	0,30

Tabelle 2

MUSTER

Leistung von bei	...entspricht Standardlinienbuskilometer...	
		A-Fahrzeug	B-Fahrzeug
1 Standardlinienbus, 12m		11.505	5.753
1 Standardlinienbus, 15m		12.680	6.340
1 Gelenkzug bzw. Doppelstockbus		15.287	7.644
1 Midibus, >8 bis 30 Fahrgastplätze		10.208	5.104

Tabelle 3

Nachträgliche Kapazitätsanpassungen für Verkehrsspitzen, die zum Zeitpunkt der Antragstellung absehbar waren, sind vom Antragsteller ohne Umwandlung anderer Leistungsbestandteile einzurichten.

Zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht absehbare Entwicklungen können und sollen zu Anpassungen des Leistungsumfangs durch Fahrplanänderungen oder ggf. Änderungen der Kapazitäten oder der Bedienform führen.

Diese sind insbesondere

- neue oder wegfallende Schulstandorte, Änderung der Schulart mit i.d.R. abweichenden Einzugsgebieten etc. (Änderungen der Schullandschaft)
- geänderte Schulzeiten, zusätzliche/wegfallende Schulenden/-beginne,
- veränderte Zeiten weiterführender oder zubringender Bus- oder Zuglinien.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, den Leistungsumfang auf Verlangen des Aufgabenträgers um insgesamt über die gesamte Vertragslaufzeit bis zu 2 % vom ursprünglichen Leistungsumfang zu erweitern, sofern die Erweiterung der Befriedigung eines neu entstandenen oder geänderten Verkehrsbedürfnisses im betrachteten Verkehrsraum dient. Erfordert ein neu entstandenes oder geändertes Verkehrsbedürfnis im betrachteten Verkehrsraum eine höhere Erweiterung und ist das Verkehrsunternehmen nicht bereit sein Angebot auf Verlangen des Aufgabenträgers entsprechend zu erweitern, so kann der der Aufgabenträger hierfür Dritte beauftragen.

Bei Anpassungen des Leistungsumfangs nach unten darf das ursprüngliche Leistungsangebot über die gesamte Vertragslaufzeit nicht um mehr als insgesamt 2 % unterschritten werden. Erfordert eine Entwicklung nach Abs. 1 nach Erachten des Verkehrsunternehmens eine darüber hinausgehende Anpassung des Leistungsumfangs, so wird der Aufgabenträger einer Anpassung nach unten von insgesamt bis zu 20 % zustimmen, sofern das Verkehrsunternehmen diesem hinreichend belegt, dass das entsprechende Verkehrsbedürfnis im betrachteten Verkehrsraum und das damit verbundene Verkehrsaufkommen vollständig entfallen ist.

Folgende Entwicklungen können dies vermuten lassen:

- Entfall eines Schulstandorts und Wegfall des Beförderungsbedürfnisses für diese Schüler in dem Bündel;
- Rückgang der Bevölkerung um mehr als insgesamt 5 % gegenüber den Prognosen zum Antragszeitpunkt im Bündel (vgl. Anlageband zum Nahverkehrsplan Kap. 7.1)
http://www.alb-donau-kreis.de/pdf/NVP2015_Anlageband_web.pdf
- Rückgang der Schüler mit Schülermonatskarten
 - um mehr als insgesamt 10 % innerhalb der ersten 4 Jahre der Leistungserbringung oder
 - um mehr als insgesamt 20 % innerhalb der ersten 10 Jahre der Leistungserbringung im Vergleich zum ersten Jahr der Leistungserbringung,

wobei sich die Anpassung des Angebots nach unten in einem solchen Fall ausschließlich auf Leistungsbestandteile erstrecken darf, die unmittelbar vom Wegfall des Verkehrsbedürfnisses betroffen sind.

Folgende Entwicklungen stellen nicht den völligen Entfall eines Verkehrsbedürfnisses dar:

- Rückgang der Schülerzahlen,
- Verlagerung der Schülerfahrten innerhalb des Teilnetzes,
- Bevölkerungsrückgang und Rückgang der Schüler mit Monatskarte unterhalb der oben genannten Grenzen

Umwandlungen von Fahrten des Regelverkehrs in Fahrten des Bedarfsverkehrs dürfen nur bis zu einer Grenze von 5 % des ursprünglichen Festverkehrsangebots erfolgen. Abweichend hiervon sind Umwandlungen von bis zu 15 % zulässig, wenn

- die betroffenen Regelverkehrsfahrten im Durchschnitt mit weniger als 5 Fahrgästen besetzt sind,
- die Umwandlung unter Berücksichtigung der Regelungen des Kap III und der Tabelle 1 nicht zu einer Verminderung des Bedienungsumfang führt
- diese Maßnahmen mit dem Aufgabenträger abgestimmt sind.

Das Verkehrsunternehmen legt dem Aufgabenträger rechtzeitig, spätestens jedoch 3 Wochen vor beabsichtigter Beantragung einer Fahrplanänderung geringen Umfangs, wie beispielsweise geringfügigen Änderungen an den Abfahrtsminuten oder die Aufnahme einer zusätzlichen oder Wegfall einer Haltestelle, bei der Genehmigungsbehörde die Fahrpläne zur Abstimmung vor. Fahrplanänderungen größeren Umfangs sind nur zum alljährlichen europaweiten Fahrplanwechsel oder Schuljahresbeginn möglich. In diesem Fall stimmt das Verkehrsunternehmen die Änderungsvorschläge 10 Wochen vor der beabsichtigten Beantragung der Fahrplanänderung bei der Genehmigungsbehörde mit dem Aufgabenträger ab. Alle Änderungen sind dabei besonders kenntlich zu machen.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, im Falle von Verkehrsstörungen seinen Fahrplan entsprechend anzupassen und dabei den Betrieb so weit wie möglich aufrecht zu erhalten bzw. Ersatzmaßnahmen einzuleiten. Im Falle absehbarer Verkehrsstörungen, wie bspw. Baustellen oder Umleitungen aufgrund von Veranstaltungen, ist die beabsichtigte Fahrplanänderung dem Aufgabenträger und dem Betreiber des Fahrplanauskunftssystems (i.d.R. DING) spätestens 1 Woche vor ihrer Beantragung bei der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Diese Frist entfällt bei Verkehrsstörungen die nicht rechtzeitig absehbar sind. In diesem Fall ist der geänderte Fahrplan unverzüglich nach Bekanntwerden der Verkehrsstörung dem Aufgabenträger und dem Betreiber des Fahrplanauskunftssystems vorzulegen.

VII) Marketing und Vertrieb

Es ist das gesamte Fahrscheinsortiment entsprechend den Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes zu vertreiben.

Das Verkehrsunternehmen hat sich bei Bedarf an Marketingaktivitäten des jeweiligen Verbundes zu beteiligen und in diesem Zusammenhang produzierte Werbe- und Informationsmaterialien zu verteilen. Das Verkehrsunternehmen hat die Marketing-Richtlinien des jeweiligen Verbundes einzuhalten.

VIII) Mit dem Antrag einzureichende Angaben

Das Verkehrsunternehmen sichert die in dieser Vorabbekanntmachung definierten Standards nach PBefG § 12 Abs. 1a verbindlich zu. Die Zusicherungen sind mit dem Antrag auf Erteilung der Liniengenehmigungen in Schriftform unter Bezugnahme auf dieses Dokument bei der Genehmigungsbehörde und dem Aufgabenträger einzureichen.

Enthält der Genehmigungsantrag des Verkehrsunternehmens Zusagen bzgl. Überschreitungen der hier formulierten Standards oder zur Erfüllung weiterer, in diesem Dokument nicht gelisteter Standards, so sind diese ebenfalls in Schriftform verbindlich zuzusichern.

Alle vorgenannten Festlegungen gelten für beauftragte Subunternehmer in gleicher Weise.

Gesondert auszuweisen sind:

- a) für den Regelverkehr und den Bedarfsverkehr getrennt die Fahrplankilometer, jeweils differenziert nach Fahrzeugarten und Fahrtagen (Schultage, schulfreie Montage bis Freitage, Samstage, Sonn- und Feiertage)
- b) die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge differenziert nach Fahrzeugtypen (vgl. Kap. IV.1) mit Angabe der exakten Steh- und Sitzplatzzahl

Anlagen

Anlage 1: Liste der Schulen und Einzugsgebiete im Bündel ...

Anlage 2: Katalog der Nicht- und Minderleistungen

Anlage 1: Qualitätsstatusbericht über Nicht- oder Minderleistungen (Teil 1)

Nicht- oder Minderleistung	Punkte
Fahrzeuganforderungen	je Einsatztag
Einsatz eines unzulässigen Fahrzeuges	100
Kein geeigneter oder defekter Fahrscheindrucker vorhanden	50
Gewissenhafte Betriebsdurchführung	je Vorfall
Unpünktliche Bereitstellung/Fahrtantritt (falls nicht durch Anschlussaufnahme) ...	
...bis 9 Minuten (AST: bis 14 Minuten)	0
... ab 10 Minuten (AST: ab 15 Minuten)	20
... ab 30 Minuten (AST: ab 30 Minuten)	60
Fahrtausfall, Haltestelle nicht bedient, Abfahrt vor Plan	
... Ersatzbeförderung innerhalb von 60 Minuten	0
... Ersatzbeförderung später als 60 Minuten	60
... Ersatzbeförderung später als 120 Minuten	120
Nichtersatz bzw. verspäteter Einsatz eines Ersatzfahrzeuges im Falle einer Betriebsstörung zur Vermeidung eines Verspätungsübertrags auf die Folgefahrt ...	
... pünktliche Wiederherstellung des Umlaufes innerhalb von 60 Minuten	0
... pünktliche Wiederherstellung des Umlaufes später als 60 Minuten	60
... pünktliche Wiederherstellung des Umlaufes später als 120 Minuten	120
Betriebsleitstelle / Disponent / Notfallnummer / Bedarfsanmeldezentrale über 4 Minuten nicht erreichbar	10 max. 300/Tag
Fahrzeugbeschilderung	je Einsatztag
Keine, falsche oder ungenügende Beschilderung des Fahrzeugs	
Fahrzielschild (Front)	40
Laufweganzeige (Seite)	40
Linienkennung (Heck)	40

Anlage 1: Qualitätsstatusbericht über Nicht- oder Minderleistungen (Teil 2)

Fahrpersonal	je Einsatztag
Einsatz von nicht gem. Kap. IV.2 qualifiziertem Fahrpersonal	50
Dienstunterlagen des Fahrpersonals nicht/nicht ordnungsgemäß	50
Fahrplanbuch nicht vorhanden / nicht aktuell	20
Kontaktkarte fehlt	20
Unangemessene Dienstkleidung	75

Fahrpersonal	je Vorfall
... raucht im Fahrzeug	100
... telefoniert ohne Freisprecheinrichtung	100
... informiert Fahrgäste vorsätzlich / grob fahrlässig falsch	75
... behandelt Fahrgäste herabwürdigend (Beleidigung, Beschimpfung)	75
Unterlassung des gebotenen Handelns im Rahmen des Betriebsstö- rungsmanagements oder der Anschlusssicherung	60

Haltestellen	je Tag über Frist
Ungültiger Aushang an Haltestelle	10

Berichtspflichten gem. Kap. IV.6 der Vorabbekanntmachung	je Tag über Frist
Nichteinhalten des Termins zur Abgabe des Qualitäts- und Statusberichts	25
Unvollständige oder inhaltlich unrichtige Meldung über Nicht- oder Min- derleistungen an Auftraggeber bei Verschulden seitens des Verkehrsun- ternehmens	Punkte zusätzlich in Höhe der anfallenden Punkte

Anhang 2: Liste der Schulen und Einzugsgebiete im Bündel

Linienbündel ...

Linie	Schule	Einzugsgebiet direkt	Einzugsgebiet indirekt	über
123	Musterschule in Musterort	Teilort1, Teilort 2	Teilort 3	Teilort 1
...				
...				