

Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz zur beabsichtigten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) durch den Landkreis Kitzingen für den Busliniendienst des Linienbündels 5

Der Landkreis Kitzingen beabsichtigt die wettbewerbliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über Verkehrsleistungen im Linienbündel 5. Gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat er eine Vorinformation für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Die Vorinformation legt fest, dass eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Daher sind nur eigenwirtschaftliche Anträge, die sich auf alle Verkehrsleistungen im Linienbündel 5 beziehen, zulässig, während eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teilleistungen des Linienbündels beziehen, gemäß § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG zu versagen sind. Die Vorinformation definiert ferner die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards (§ 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG).

Gemäß § 8 a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorinformation verwiesen wird. Die Vorinformation verweist im Abschnitt 5.1“ unter Punkt C) zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, die die zu erbringenden Verkehrsleistungen zu erfüllen haben, auf das vorliegende Dokument einschließlich Anlagen.

Dieses ergänzende Dokument enthält wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3-5 PBefG.

Zu den Fristen für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge wird auf die Angaben in der Vorinformation im Abschnitt 5.1 unter Punkt A, sowie Abschnitt 5.1.3 verwiesen.

1. Anforderungen hinsichtlich des Fahrplans und seiner Weiterentwicklung

Vom Betriebsbeginn 01.01.2028 bis zum Betriebsende 31.12.2037 handelt es sich um die Verkehrsdienste auf folgenden Linien des **Linienbündels 5**:

- Linie 312: Kitzingen - Marktbreit - Ochsenfurt
- Linie 313: Ringverkehr Marktbreit
- Linie 324: Kitzingen - Sulzfeld – Marktbreit

Die beabsichtigte Vergabe betrifft das gesamte vom Linienbündel 5 abgedeckte Bedienungsgebiet. Die Gesamtleistung umfasst sämtliche Fahrten des vorgenannten Linienbündels, wie sie sich aus den in Anlagen beigefügten Fahrplänen ergeben.

Bei umfassenden Änderungen im Schienenverkehr können Veränderungen im Fahrplan erforderlich werden, insbesondere hinsichtlich der Verknüpfung zum Busverkehr und damit in den Abfahrts- und

Ankunftszeiten an den Verknüpfungspunkten. In Anlage 1 angegebene Anschlussbeziehungen sind auch bei Veränderungen auf anderen Buslinien weiterhin sicherzustellen, die ebenfalls Veränderungen im Fahrplan erforderlich machen; siehe unten.

1.1 Anforderungen an das Fahrtenangebot

Zur Vergabe kommt ein Angebot, dass mindestens dem in den Anlagen 1 und 2 dargestellten Fahrplanangebot entspricht. Das Angebot ist als Mindeststandard festgelegt, der durch etwaige eigenwirtschaftliche Anträge nicht unterschritten werden darf.

Hinweis zu Anruf-Sammeltaxi-Fahrten:

Der zuständige Aufgabenträger behält sich vor, bereits im Rahmen der Ausschreibung geplante Anruf-Sammeltaxi-Fahrten durch feste Linienverbindungen zu ersetzen.

1.2 Anforderungen für die Bedienung der Schulen

Die Belange des Schülerverkehrs und der dazu vorgesehene Bedienungsumfang nach Anzahl durchgeführter Fahrten und vorgehaltener Kapazität werden vollumfänglich gewahrt.

In Bezug auf die Bedienung der Schulen müssen folgende Mindestanforderungen erfüllt werden:

Weiterführende Schulen ab Klasse 5 (inkl. Mittelschulen, die bereits heute mit ÖPNV bedient werden):

- Zeitgerechte Anfahrten zur 1. Unterrichtsstunde
- Zeitgerechte Rückfahrten nach der 6., 8. und 10. Unterrichtsstunde

Grundschulen (sofern bereits heute mit ÖPNV bedient):

- Zeitgerechte Anfahrten zur 1. und bei Bedarf zusätzlich 2. Stunde
- Zeitgerechte Rückfahrten nach der 4., 5. und 6. Stunde
- bei Bedarf eine Rückfahrt am Nachmittag

Hinweis: Die Belange des Schülerverkehrs zwischen den Schulstandorten ergeben sich aus den anliegenden Fahrplänen (Anlage 1 und 2) und den dort bezeichneten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Der dort vorgesehene Bedienungsumfang nach Anzahl durchgeführter Fahrten und vorgehaltener Kapazität ist vollumfänglich zu wahren. Die Verlegung einzelner Fahrten auf Grund von veränderten Zeiten zu Schulende ist mit zu kalkulieren.

„Zeitgerecht“ bedeutet, dass die Ankunftszeiten an den Schulstandorten im Rahmen von Fahrplanfortschreibungen gegenüber den heutigen Ankunftszeiten um maximal 5 Minuten früher gelegt werden dürfen, sofern die Übergangszeit bis zum Schulbeginn dadurch nicht auf einen Zeitraum von über 30 Minuten ansteigt. Sind bereits heute längere Übergangszeiten zwischen Busankunft und Schulbeginn gegeben, soll die Ankunftszeit nicht noch früher gelegt werden. Entsprechendes gilt für die Rückfahrten.

Die o.g. Regelungen gelten zunächst nur für bereits etablierte Schulverkehre, nicht für Neubedarfe

aufgrund der Einführung neuer Schulformen oder für den Besuch von Schulen außerhalb der historisch gewachsenen Schuleinzugsbereiche, sofern dies nur Einzelfälle betrifft.

Soweit dem Landratsamt vorliegend, können interessierten Verkehrsunternehmen Daten zu Schülerinnen und Schülern je Linie in den dem Landratsamt vorliegenden Stand auf Wunsch übersandt werden. Hierfür genügt eine formlose E-Mail an oepnv@kitzingen.de. Es wird darauf hingewiesen, dass dem Landratsamt lediglich Daten derjenigen Schülerinnen und Schülern vorliegen, für deren Beförderung der Landkreis zuständig ist (d. h. Kostenträger ist). Eine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Daten kann der Landkreis Kitzingen ausdrücklich nicht übernehmen, d. h. die Nutzung durch Verkehrsunternehmen geschieht auf eigenes Risiko.

2. Anforderungen hinsichtlich des Tarifs und seiner Weiterentwicklung

Es gilt der NVM-Tarif, wobei auch der Einnahmenaufteilungsvertrag im NVM umzusetzen ist. Für den ein- oder ausbrechenden Verkehr in den VGN-Raum gilt der VGN-Tarif, wobei auch hier der Einnahmenaufteilungsvertrag im VGN umzusetzen ist. Alle Tickets der vorgenannten Verbünde sind anzuerkennen.

Sofern das Verkehrsunternehmen nicht bereits Gesellschafter oder Assoziierungspartner des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) und der Nahverkehr Mainfranken (NVM) ist, hat er zur Integration der vertragsgegenständlichen Linien insbesondere im Hinblick auf die Realisierung der Tarifintegration und der Einnahmenaufteilung unverzüglich nach Zuschlagserteilung den entsprechenden

(in Anlage 7 für den VGN als Muster und in Anlage 6 für den NVM als Muster beigefügten) Assoziierungsvertrag bzw. Kooperationsvertrag zu unterzeichnen.

Der Aufgabenträger ist berechtigt, während der Vertragslaufzeit weitere digitale Tarifprodukte im Einklang mit dem NVM- und VGN-Verbund einzuführen und dafür notwendige Endgeräte, Kommunikationstechnik beizustellen.

3. Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit und sonstiger Standards

3.1 Anforderung an die Fahrzeuge

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich jederzeit technisch und optisch in einwandfreiem und verkehrssicherem Zustand befinden. Ein hoher Sauberkeitsgrad und Sicherheitsstandard ist zu gewährleisten.

Mindestanforderungen der eingesetzten Fahrzeuge

- Abgasnorm EURO VI.
- Max. 10,00 Jahre alte Fahrzeuge zum jeweiligen Einsatzzeitpunkt (mindestens Abgasnorm EURO-VI)
- Im Schulverkehr (in den Fahrplänen als „Solo-B“, „GB“ (Großbus) oder „GL“ (Gelenkbus) gekennzeichnet):
 - Solo-B: maximales Fahrzeugalter zum Einsatzzeitpunkt 15,00 Jahre (mindestens Abgasnorm EURO-V)

- Großbus oder Gelenkbus: maximales Fahrzeugalter zum Einsatzzeitpunkt 20,00 Jahre (mindestens Abgasnorm EURO-IV)
- Die einzusetzenden Fahrzeuge werden in folgende Kategorien eingeordnet:
Im Regelfall ist der Einsatz von Standardbussen („Solobussen“) vorgesehen. Für die im Anhang (Fahrpläne) entsprechend gekennzeichneten Fahrten muss vom Verkehrsunternehmen eine höhere Kapazität für die Beförderung in folgenden Kategorien abgesichert werden:
 - „GB“: 120 Plätze nach Herstellerangaben; Einsatz von zwei Standardbussen („Solo-B“) oder alternativ Einsatz eines Großbusses,
 - „GL“: 160 Plätze nach Herstellerangaben; Einsatz von zwei Standardbussen („Solo-B“) oder alternativ Einsatz eines Gelenkbusses.
 - Beim Einsatz von zwei Fahrzeugen für die jeweilige Fahrt kann das zweite Fahrzeug von den Anforderungen dieses Dokuments abweichen, sofern hierdurch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen nicht beeinträchtigt (z. B. Reisebus).
Der Einsatz von jeweils höheren Fahrzeugkategorien als im Fahrplan gefordert ist zulässig.
- Alle Fahrten sind – soweit sie nicht im Einzelfall mit Kleinbussen (bis zu 8 Fahrgastplätzen) durchgeführt werden – mit barrierefreien Low-Entry-Bussen oder Niederflurbussen der Kategorie A zu bedienen. Unabhängig von der Bauart des Fahrzeugs, muss grundsätzlich im Bedarfsverkehr die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen, welche beispielsweise auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sichergestellt sein. Ausnahmen hiervon sind für Schülerverkehrsverstärker zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren; jedoch ist auch in den Schulzeitlagen mindestens eine barrierefreie Fahrt je Verbindung erforderlich. In diesen Fällen ist der Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie B zulässig.
- Eine Mehrzweckfläche für Kinderwagen und Rollstuhl muss im Fahrzeug ausgewiesen werden.
- Die Fahrgastinformationssysteme außen umfassen mindestens elektronische Anzeigen der Liniennummer an der Fahrzeugfront, Einstiegsseite und Heck, eine elektronische Fahrzielanzeige an der Fahrzeugfront und Einstiegsseite.
- Die Fahrgastinformationssysteme innen umfassen mindestens digitale visuelle Haltestellen-Innenanzeigen (Anzeige der nächsten vier Haltestellen und integrierter Anzeige „Wagen hält“) sowie digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; zudem über eine Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz, um bei Störungen der automatischen Ansagegeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können.
- Alle Fahrzeuge müssen in einem hellen Grauton (RAL 7035) oder in silbermetallisch lackiert sein. Bis zur Höhe der Oberkante des Stoßfängers sowie an den Fahrzeugseiten 30 bis 35 cm gemessen von der Fahrzeugunterkante ist das Fahrzeug mit einem umlaufenden grünen Band entsprechend RAL 6029 zu lackieren oder mit entsprechender Folie zu versehen.
- An der Fahrzeugfront sind die Logos der Verbundgesellschaften Nahverkehr Mainfranken und Verkehrsverbund Großraum Nürnberg im einheitlichen Design anzubringen. Die Logos im Frontbereich sind möglichst auf der rechten Fahrzeugseite anzubringen, sofern dadurch nicht andere Hinweisschilder für Fahrgäste (z. B. für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, zur

Fahrradmitnahme oder ähnliches) überdeckt werden. Logos anderer oder früherer Verbundgesellschaften sind zu entfernen oder, sollte eine Entfernung nicht möglich sein, unkenntlich zu machen oder zu überkleben.

- Das Verkehrsunternehmen hat Namen und Sitz seines Unternehmens auf der linken Fahrzeugseite unterhalb des Fahrerfensters sowie auf der rechten Fahrzeugseite zwischen erster Tür und Vorderrad anzubringen. Die Maße der Beschriftung dürfen 400 mm x 200 mm (Breite x Höhe) nicht überschreiten.
- Der zu vergebende ÖDA wird dem Aufgabenträger das Recht geben, die Regelfahrzeuge nach seinen Vorstellungen außen zu folieren.
- Das Verkehrsunternehmen hat die eingesetzten Fahrzeuge in ein RBL-System zu integrieren. Dabei erhält der Aufgabenträger das Recht, einen kostenfreien, webbasierten Zugang zum eingesetzten RBL-System mit einer Nachverfolgungszeit von mindestens 6 Monaten zu erhalten. Der Einbau erfolgt auf eigene Kosten durch das Verkehrsunternehmen. Sollte, bedingt durch die Umlaufplanung des Verkehrsunternehmens, die Ausrüstung weiterer Fahrzeuge notwendig sein, hat das Verkehrsunternehmen dafür die Kosten zu tragen.
- Das Verkehrsunternehmen schafft alle technischen und organisatorischen Voraussetzungen dafür, dass stets zutreffende Echtzeitdaten von allen durchgeführten Fahrten des vertragsgegenständlichen Verkehrs über die DEFAS Bayern zu Zwecken der Fahrgastinformation und Anschlusssicherung der Öffentlichkeit und den Betreibern von Anschlussverkehrsmitteln zur Verfügung stehen. Die dazu erforderlichen Daten sind vom Verkehrsunternehmen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.
 - Dazu hat das Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass die eingesetzten Fahrzeuge in DEFAS Bayern eingebunden sind, auf diesem Weg kostenfrei Echtzeitdaten liefern sowie Anschlusssicherungsdaten anderer Verkehrsunternehmen entgegennehmen.
 - Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich insbesondere zur unmittelbaren, aktuellen und rechtefreien Bereitstellung der Soll-, Ist- und Prognosedaten aus diesem System nach den Vorgaben der jeweils aktuellen Fassung der VDV-Normen 452-454 und 730. Weiterhin verpflichtet er sich zur Bereitstellung der aktuellen Metadaten für die Linien-, Richtungs- und Haltestellenzuordnung. Diese Daten stehen der BEG (oder einem anderen vom Aufgabenträger benannten Dritten) zum Zwecke der Fahrgastinformation unentgeltlich zur Verfügung.
 - Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur korrekten Übergabe der digitalen Daten an die BEG (oder einen anderen vom Aufgabenträger benannten Dritten).
- Die Ausstattung der technischen Komponenten wie Kommunikationssysteme und Bordrechner mit Fahrscheinverkaufsfunktion müssen für die für die Leistungserbringung erforderliche Fahrzeugzahl (Spitzenanzahl zzgl. 10 %) vom Verkehrsunternehmen beschafft und eingebaut werden. Die Fahrausweis-Entwerter sind so auszugestalten, dass sie die im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) oder im Verkehrsverbund Mainfranken (NVM) verwendeten spezifizierten Fahrscheinpapiere verarbeiten können. Die Ausstattung der Linienbusse mit den im VGN sowie im NVM notwendigen Verkaufsgeräten (z.B. Fahrscheinentwerter) ist zu gewährleisten. Die notwendigen Geräte sind durch das Verkehrsunternehmen zu beschaffen. Es wird besonders darauf hingewiesen, dass die Verkaufsgeräte insbesondere die im VGN üblichen Handytickets und QR-Codes verarbeiten können müssen.

- Im Rahmen des Projekts NVMtap wird der Verkehrsverbund Mainfranken (NVM) die Bankkarte als digitales Ticket etablieren und damit dem Fahrgast die Nutzung des ÖPNV ohne Tarifenkenntnisse und komplexe Ticketkaufhandlungen im gesamten Verbundgebiet auf Basis eines einheitlichen Technologiestandards ermöglichen. Dazu wird ein flächendeckendes bankkartenbasiertes Tap-in/Tap-out Systems mit Bestpreisberechnung, sog. IDBT (ID basiertes Ticketing), eingeführt. Das verbundweite System wird durch die Fa. ICA Traffic GmbH (mit der Fa. Sfey Pay OÜ als Transit-PSP) bereitgestellt. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet an dem verbundweiten System teilzunehmen. Alle Fahrzeuge sind an das System anzubinden und mit entsprechenden Validatoren (für PKW im AST-Verkehr kann auf tragbare Validatoren zurückgegriffen werden) auszustatten. Weitere Informationen zu den technischen Details und zu den Konditionen einer etwaigen Überlassung der Validatoren sind beim NVM anzufragen.
- Bei allen Fahrzeugen ist eine Trennung des Fahrerarbeitsplatzes vom Fahrgastraum durch einen zugelassenen Infektionsschutz zu gewährleisten.
- In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, sicherzustellen.
- Es wird angestrebt, auch Fahrleistungen mit sauberen Fahrleistungen zu berücksichtigen.

Mindestanforderungen für Fahrzeuge im AST-Verkehr

- Das Maximalalter darf während der gesamten Laufzeit zum Zeitpunkt des jeweiligen Einsatzes 12,00 Jahre nicht überschreiten.
- Die Fahrzeuge müssen für mindestens fünf Passagiere (inkl. Fahrer) zugelassen sein.
- Die Fahrzeuge müssen während des Einsatzes gut sichtbar als AST gekennzeichnet sein.

Besondere Anforderungen bei Fahrzeugeinsatz im Schülerverkehr:

Das Platzangebot ist so zu dimensionieren, dass im Regelfall für die zu erwartende Fahrgastmenge im Schülerverkehr ausreichend Sitz- und Stehplätze bereitstehen. Der erhöhte Platzbedarf je beförderten Schulkind bezüglich Schultaschen ist zu berücksichtigen.

3.2 Fahrplanauskünfte und Beschwerden

Auskünfte über das Verkehrsangebot, Beschwerde- und Fundsachenbearbeitung sollen vom Verkehrsunternehmer geleistet werden. Bei Einführung eines zentralen Beschwerdemanagements muss sich das Verkehrsunternehmen anschließen.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, an Haltestellen, über Print- und Radiomedien, Internet etc.). Außerdem sind auch die Verkehrsverbünde (z. B. NVM), betroffene Schulen und die Aufgabenträger unverzüglich zu benachrichtigen.

3.3 Weitere Standards

Folgende Aufgaben werden nach dem ÖDA vom Verkehrsunternehmen wahrzunehmen sein:

1. Beantragung von Fahrplänen, Tarifen und Beförderungsbedingungen, Teilnahme an Fahrplanausstimmungsgesprächen mit dem Aufgabenträger und den Schulen.

2. Erstellung von Bau- und Umleitungsfahrplänen. Festlegung und Einrichtung von Ersatzhaltestellen; Teilnahme an entsprechenden Besprechungen.
3. Durchführung der Fahrleistung, die sich aus den jeweils gültigen Fahrplänen einschließlich etwaiger Umleitungen und Baufahrplänen ergibt, incl. aller betriebsnotwendigen Verstärkerleistungen.
4. Soweit dies auf Grund des Fahrgastaufkommens im Schülerverkehr notwendig ist, sind Gelenkzüge und/oder Solowagen als Verstärkerwagen einzusetzen.
5. Der Betreiber kann sich bei der Verkehrsabwicklung anderer Verkehrsunternehmen bedienen, die dem Aufgabenträger genannt werden müssen. Der definierte Qualitätsstandard gilt vollumfänglich auch für diese Unternehmen.
6. Bei Fahrzeugausfall oder Anschlussversäumnis ist unverzüglich eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste zu gewährleisten.
7. Das im Fahr-, Vertriebs- und Kontrolldienst eingesetzte Personal muss über ein ausreichendes Hörverständnis und ausreichende Ausdrucksfähigkeit in der deutschen Sprache verfügen, um sich mit den Fahrgästen verständigen zu können. Sofern dies nicht gegeben ist, ist ein Einsatz im Fahr-, Vertriebs- oder Kontrolldienst nicht möglich.
8. Das Fahrpersonal muss ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme umfassende Kenntnisse besitzen über
 - Fahrwege der Linie (Linienführungen, Haltestellen, Beschleunigungs- oder Bevorrechtigungsmaßnahmen bzw. -einrichtungen) sowie Umsteigepunkte und ggf. gesicherte Anschlüsse.
 - Fahrwege des Regionalverkehrs im Orts- und Nachbarortsverkehr (Linienführungen, Haltestellen) sowie Umsteigepunkte und ggf. gesicherte Anschlüsse.
 - Beförderungsbedingungen.
 - Tarifbestimmungen und Fahrscheinsortiment.
9. Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden.
10. Dem Fahrpersonal müssen die einschlägigen Bestimmungen der gesetzlichen Vorschriften zum Fahrbetrieb (StVO, PBefG, BOKraft) sowie zur Unfallverhütung bekannt sein.
11. Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, den Fahrscheindrucker / Bordrechner sowie die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher zu bedienen. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und den im Betrieb Verantwortlichen zu melden.

Anlagen

- Linie 312: Kitzingen - Marktbreit - Ochsenfurt
- Linie 313: Ringverkehr Marktbreit
- Linie 324: Kitzingen - Sulzfeld – Marktbreit