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 223, 315, 317 und 320**

im **Linienbündel „Ehingen-Rottenacker“**

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 223, 315, 317 und 320 im Linienbündel Ehingen-Rottenacker im **Alb-Donau-Kreis** und dem **Landkreis Biberach**. Auf die Ausführungen in der Vorabbekanntmachung, insbesondere zur eigenwirtschaftlichen Genehmigungserteilung, wird ausdrücklich verwiesen.

Die Liniengenehmigung ist gemäß Nahverkehrsplan Alb-Donau-Kreis vom 29. Juni 2015 ab dem **1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2033** zu erteilen. Siehe hierzu Ziff. II.2.6 und II.2.7 der Vorabbekanntmachung.

II) Anforderungen für Beförderungsentgelt

1. Tarifanwendung

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

2. Kooperation Donau-Iller-Nahverkehrsverbund

Das Verkehrsunternehmen hat mit Verbund DING entsprechende Vereinbarungen abzuschließen, die die Anwendung des Verbundtarifs DING sowie die Teilnahme an dessen Einnahmenaufteilung sicherstellen.

3. Marketing und Vertrieb

Auf allen eingesetzten A- und B-Fahrzeugen 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 der **Nahverkehrspläne** des **Alb-Donau-Kreises** und des **Landkreises Biberach** in der jeweils geltenden Fassung durchzuführen. Diese Nahverkehrspläne können im Internet auf der Homepage des jeweiligen Aufgabenträgers abgerufen werden.

Die **Fahrplanzeiten** (Ziff III.1.b) sind an den Bahnhöfen in Ehingen, Rottenacker, Munderkingen und Riedlingen auf die Donaubahn und in Laupheim (Stadt- und Westbahnhof) auf die Südbahn abzustimmen. Dabei sind belastbare Anschlüsse sicherzustellen.

Abweichungen von den Vorgaben zur **Mindestbedienung** (Ziff III.1.b) sind zur abgestimmten Bedienung von Schulzeiten, zur Schaffung sicherer Umsteigezeiten auf die Bahn und zur Sicherstellung erforderlicher Kapazitäten möglich. Im Zweifelsfall – insbesondere, wenn dabei Prioritäten zuungunsten anderer Vorgaben getroffen werden müssen – sind die Gründe der Abweichung darzulegen.

Die nachfolgend genannten Buslinien haben die in den Fahrplänen Stand 12. Dezember 2022 regelmäßig bedienten **Haltestellen** zu bedienen. Abweichungen hiervon sind nur mit Zustimmung des jeweiligen Aufgabenträgers möglich, wenn dadurch die verlässliche Bedienung der betroffenen Fahrt ermöglicht oder verbessert wird und die entsprechende Haltestelle nicht oder nur selten genutzt wird.

Neue Haltestellen sind zu berücksichtigen, soweit diese in den Nahverkehrsplänen vorgegeben und verkehrsrechtlich angeordnet wurden oder werden. Die Bedienung zusätzlicher Bushaltestellen, die über den bisherigen Bestand und die Vorgaben des Nahverkehrsplans hinausgehen, sind vorab mit den betroffenen Gemeinden und dem jeweiligen Aufgabenträger abzustimmen.

Zwischenortsbedienungen sind uneingeschränkt zulässig. Bedienungsverbote sind für die Dauer des Beitritts zum Verkehrsverbund DING nicht wirksam.

Die Bedienung innerhalb des Alb-Donau-Kreises darf aufgrund der **ADK***flex*-Linien nicht mit Anmeldeverkehren erfolgen.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2027 ist damit zu rechnen, dass sich durch Neuordnung der Bahnverkehre die Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf der Donaubahn grundlegend ändern. Die Fahrplanangebote sind dann entsprechend auf die neuen Zuganschlusszeiten abzustimmen.

a. Linienwege

Die **Buslinie 223** bedienen folgende Gemeinden und Gemeindeteile:

Munderkingen – Rottenacker – Volkersheim – Kirchbierlingen – Weisel – Sontheim – Bockighofen – Schaiblishausen – Untersulmetingen – Laupheim.

Die **Buslinie 315** bedient folgende Gemeinden und Gemeindeteile:

Ehingen – Dettingen – Dintenhofen – Herbertshofen – Rottenacker – Unterstadion – Oberstadion – Grundsheim – Hundersingen.

Die Ortsteile Mühlhausen, Mundeldingen und Moosbeuren sind darüber hinaus zu den schulrelevanten Zeiten der Ehinger Schulen zu bedienen, sofern über die Buslinien 326 und 327 keine entsprechend gesicherte Anschlussverbindung gewährleistet ist.

Die **Buslinie 317** bedient folgende Gemeinden und Gemeindeteile:

Ehingen – Dettingen – Dintenhofen – Herbertshofen – Berg – Altbierlingen – Schaiblishausen – Bockighofen – Sontheim – Weisel – Kirchbierlingen – Volkersheim – Rottenacker.

Die Stadtteile Dettingen, Dintenhofen und Herbertshofen sind nur zu den schulrelevanten Zeiten der Grundschule in Berg zu bedienen.

Zu den Nebenverkehrszeiten kann die Linie 317 in Volkersheim gebrochen werden.

Die **Buslinie 320** bedient folgende Gemeinden und Gemeindeteile:

Ehingen – Dettingen – Dintenhofen – Rottenacker – Munderkingen – Untermarchtal – Obermarchtal – Rechtenstein – Emeringen – Zwiefaltendorf – Datthausen – Unlingen – Riedlingen.

Die Gemeindeteile Rechtenstein und Emeringen sind nur zu den schulrelevanten Zeiten der Schulen in Munderkingen, Obermarchtal und Riedlingen zu bedienen.

In Riedlingen sind Umsteigeverbindungen auf andere Buslinien sicherzustellen, um einen regionalen Schülerverkehr zu ermöglichen.

Die **Buslinie 323** bedient folgende Gemeinden und Gemeindeteile:

Der bisherige Ortsverkehr Rottenacker (Linie 323) ist in die Linie 320 zu integrieren.

b. Mindestanforderungen an die Bedienung

Der **Bedienung** der einzelnen Linienabschnitte muss **mindestens** wie folgt **angeboten** werden:

Bedienungskategorie 1 („Hauptrelation“) auf folgenden Linienabschnitten:

- **Ehingen – Dettingen – Rottenacker**
  (Bündelungsabschnitt der Linien 315, 317 und 320)
  - Montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr, von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr in einem halbstündlichen Takt. Ansonsten montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr in einem stündlichen Takt.
  - Samstags in der Zeit von 7:00 Uhr bis 14:00 Uhr eine stündliche Bedienung.
  - Samstags in der Zeit von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.
  - Sonn- und feiertags in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.

Bedienungskategorie 2 („Nebenrelation Stufe 1“) auf folgenden Linienabschnitten:

- **Rottenacker – Munderkingen und**
- **Munderkingen – Obermarchtal – Riedlingen**
  - Montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr, von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr in einem stündlichen Takt. Ansonsten montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.
  - Samstags in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.
  - Sonn- und feiertags in der Zeit von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.
  - Zeitliche Abweichungen von den Taktvorgaben sind zur abgestimmten Bedienung von Schulzeiten, zur Sicherstellung sicherer Umsteigezeiten auf die Bahn und zur Sicherstellung erforderlicher Kapazitäten möglich.

Bedienungskategorie 3 („Nebenrelation Stufe 2“) auf folgenden Linienabschnitten:

- **Rottenacker – Oberstadion – Grundheim**
  - Montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr, von 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr und von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr in einem stündlichen Takt. Ansonsten montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.
  - Samstags in der Zeit von 7:00 Uhr bis 12:00 Uhr eine Bedienung alle zwei Stunden.
  - Zeitliche Abweichungen von den Taktvorgaben sind zur abgestimmten Bedienung von Schulzeiten möglich.

Bedienungskategorie 4 („Nebenrelation Stufe 3“) auf folgenden Linienabschnitten:

- **Munderkingen – Laupheim**
  - Montags bis freitags zwei Fahrtenpaare zwischen 6:00 Uhr und 8:00 Uhr, ein Fahrtenpaar zwischen 12:00 Uhr und 13:00 Uhr und zwei Fahrtenpaare zwischen 15:00 Uhr und 17:00 Uhr.
  - Keine Mindestbedienung an sonstigen Fahrtagen

Bedienungskategorie 5 („sonstige Relation“) auf folgenden Linienabschnitten:

Zusätzlich zu den o.g. Bedienungskategorien 1 bis 4 sind zu den schulrelevanten Zeiten (siehe Ziff. III.2) folgende Verbindungen zur Herstellung erforderlicher Anschlussverbindungen, zur Verminderung langer Wartezeiten und zur Schaffung ausreichender Beförderungskapazitäten zu prüfen und ggf. einzurichten:

- **Ehingen – Obermarchtal** (Linie 320)
  zur Franz-von-Sales-Realschule (zur 1. sowie ggf. nach der 6. und 9. Stunde).
- **Riedlingen – Obermarchtal** (Linie 320)
  zur Franz-von-Sales-Realschule (zur 1. sowie ggf. nach der 6. und 9. Stunde)
- **Zwiefaltendorf – Unlingen** (Linie 320)

  zur Donau-Bussen Schule in Unlingen (zur 1., 2. Und 7. Sowie ggf. nach der 5., 6., 8. Und 10. Stunde)
- **Unter/Obermarchtal – Rechtenstein – Zwiefaltendorf – Riedlingen** (Linie 320)

  Zu den Schulen in Riedlingen (zur 1., 2. Und 7. Sowie ggf. nach der 5., 6., 8. Und 10. Stunde)
- **Dintenhofen – Dettingen – Ehingen** (Linien 315 und 320)
  zu den Schulen in Ehingen
- **Kirchbierlingen – Berg – Ehingen** (Linie 315)
  zu den Schulen in Ehingen
- **Herbertshofen – Dietingen – Dettingen – Berg** (Linie 317)
  zur Grundschule Berg

- **Ortsverkehr Rottenacker – Munderkingen** (Linien 323 und 320)
  zu den Schulen in Munderkingen

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. Die Liste der Schulen/Schulstandorte und Einzugsgebiete kann auf Anfrage bereitgestellt werden.

Der zu erfüllende Beförderungsbedarf zu den Schulen im Alb-Donau-Kreis und Landkreis Biberach ergibt sich wie folgt:

a) Grundlage bildet der verpflichtende stundenplanmäßige Unterricht im Schuljahr 2022/2023

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,

   einzurichten, 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 nächstgelegenen Schule sind Beförderungsangebote auch für weitere regelmäßige Anfangs- und Endzeiten einzurichten, insbesondere, wenn durch diese Angebote eine Entzerrung der Kapazitätsspitzen erzielt werden kann. Diese sind zusätzlich zu III.2b)
   - eine weitere Bedienung zum Beginn des Vormittagsunterrichts (i.d.R. zur zweiten Stunde),
   - eine weitere Bedienung nach Ende des Vormittagsunterrichts
   - eine Bedienung zum Beginn des Nachmittagsunterrichts, auch für Schüler an Schulen, die eine Mittagsverpflegung anbieten
   - 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 tägliche Bedienung nach dem Ende des Vormittagsunterrichts und des Nachmittagsunterrichts einzurichten. Abweichungen hiervon sind möglich, wenn an den betroffenen Schulen ein entsprechender Bedarf 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 Ganztagesunterricht stattfindet.

g) Für Grundschülerinnen und -schüler sind innerhalb deren Schulbezirk umsteigefreie Verbindungen einzurichten. Für Schüler anderer Schulen sind Umsteigeverbindungen mit Wartezeiten bis maximal 15 Minuten zulässig.

h) Die maximale Wartezeit vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende darf nach der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS) des Alb-Donau-Kreises jeweils 45 Minuten nicht überschreiten. Diese Wartezeiten sollten insbesondere bei Grundschülerinnen bzw. Grundschülern deutlich unterschritten werden.

i) Grundsätzlich sind zu den stundenplanmäßigen Unterrichtszeiten die vorhandenen „Schulbushaltestellen“ 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.

Es wird auf die „Satzung über die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten des Alb-Donau-Kreises“ sowie auf entsprechende Satzungsregelungen des Landkreises Biberach verwiesen.

IV) Anforderungen für sonstige Standards

1. Fahrzeuganforderungen

Die zur Erbringung der Verkehrsleistung eingesetzten Fahrzeuge haben über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus die in Tabelle 1 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, insbesondere die Einhaltung von CO2-Emissionsgrenzwerten, werden 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 als 5 Minuten zu anderen veröffentlichten Linienfahrten (mit A-Fahrzeugen) auf demselben Linienweg verkehren.

Kriterien	**A-Fahrzeuge**	**B-Fahrzeuge**
Max. Durchschnittsalter aller Fahrzeuge	6 Jahre	12 Jahre
Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise bei podestfreiem Boden (Mittelgang) zwischen der Tür 1 und Tür 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 Anschlusssicherung	ja	nein
Gut erreichbare Haltewunschtasten an jeder 2. Sitzreihe, an vorhandenen Behindertenplätzen und im Bereich vorhandener Sondernutzungsflächen	ja	nein
Kneeling-Technik	ja	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 zum 31.12.2024	
Bereitstellung von Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft	ja	ja
Klimaanlage im gesamten Bus (nicht nur Fahrerplatz)	ja	nein
Trenneinrichtung Fahrerplatz (Spuckschutz)	ja	ja

Tabelle 1: Kriterienkatalog für die einzusetzenden Busse

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 Kap. VI) angepasst werden. Die Zahl der erstatteten Zeitkarten im Ausbildungsverkehr kann 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 (einschl. BW-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 Baden-Württemberg für öffentliche Aufträge berücksichtigt wird.

3. Fahrtdurchführung

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 geringgehalten 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.

4. Haltestellen

Das Verkehrsunternehmen hat in Abstimmung mit den Aufgabenträgern 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 verbundeinheitliche 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 Freitag 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr
- Samstag 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 dient. Das Verkehrsunternehmen trägt Sorge für den Betrieb einer Abholstelle für Fundsachen, die maximal 20,0 Kilometern (Luftlinie) vom Bedienungsgebiet (bediente Gemeinden) entfernt ist.

Das Verkehrsunternehmen veranlasst das Fahrpersonal, bei erkennbarem Bedarf die nächste Haltestelle und gegebenenfalls die Umsteigemöglichkeit rechtzeitig und korrekt anzusagen. Die Durchsagen müssen im gesamten Fahrzeug deutlich zu hören sein. Dies gilt analog für automatische Ansagen.

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten). Es 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 Fahrgastbeschwerden, die beim Aufgabenträger oder bei der Verbundgesellschaft eingegangenen sind, wird das Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft und dem Aufgabenträger auf Anforderung 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.

V) Überschreitungen der Anforderungen

Überschreitungen der Anforderungen werden vom Aufgabenträger – soweit gem. Vorabbekanntmachung Ziffer II.2.6 verbindlich zugesichert – im Genehmigungswettbewerb wie folgt bewertet:

a) Überschreitung der Mindestbedienung gemäß Kap. III 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 (incl. Abschnitte „nur zum Ausstieg“), multipliziert mit dem Faktor 0,3.

b) erhöhte Standards der Fahrzeugqualität **zu 20 %**:
   - Zusicherung zusätzlicher Beförderungskapazitäten zur Erhöhung des Sitzplatzangebots
   - Zusicherung von kostenfreiem WLAN in den Bussen
   - Zusicherung des Einsatzes von emissionsarmen bzw. -freien Bussen

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 2.

Nachträgliche Kapazitätsanpassungen für Verkehrsspitzen, die zum Zeitpunkt der Antragstellung absehbar waren, sind vom Antragsteller ohne Umwandlung anderer Leistungsbestandteile einzurichten. Dabei gelten folgende Umrechnungsgrößen bzw. Verhältnisse:

Leistung von …	**…entspricht Standardlinienbus-km…**	
… bei	**A-Fahrzeug**	**B-Fahrzeug**
1 Fahrplankilometer Standardlinienbus, 12m	1,000	0,500
1 Fahrplankilometer Standardlinienbus, 15m	1,050	0,525
1 Fahrplankilometer Gelenkzug bzw. Doppelstockbus	1,140	0,570
1 Fahrplankilometer Midibus, >8 bis 30 Fahrgastplätze	0,920	0,460
1 angebotener Fahrplankilometer Bedarfsverkehr	0,300	0,300

Tabelle 2

Leistung von …	**…entspricht Standardlinienbus-km…**	
… bei	**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

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 darüberhinausgehende Anpassung des Leistungsumfangs, so wird der Aufgabenträger einer Anpassung nach unten von insgesamt bis zu 20 % zustimmen, sofern das Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger 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 Alb-Donau-Kreis Kap. 7.1)
- Rückgang der Schüler mit Zeitkarten im Ausbildungsverkehr
  - 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 Verminderung des Angebots 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.3 i. V. m. Tabelle 2 nicht zu einer Verminderung des Bedienungsumfangs führt und
- 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) Mit Antrag einzureichende Angaben

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 mit Angabe der exakten Steh- und Sitzplatzzahl