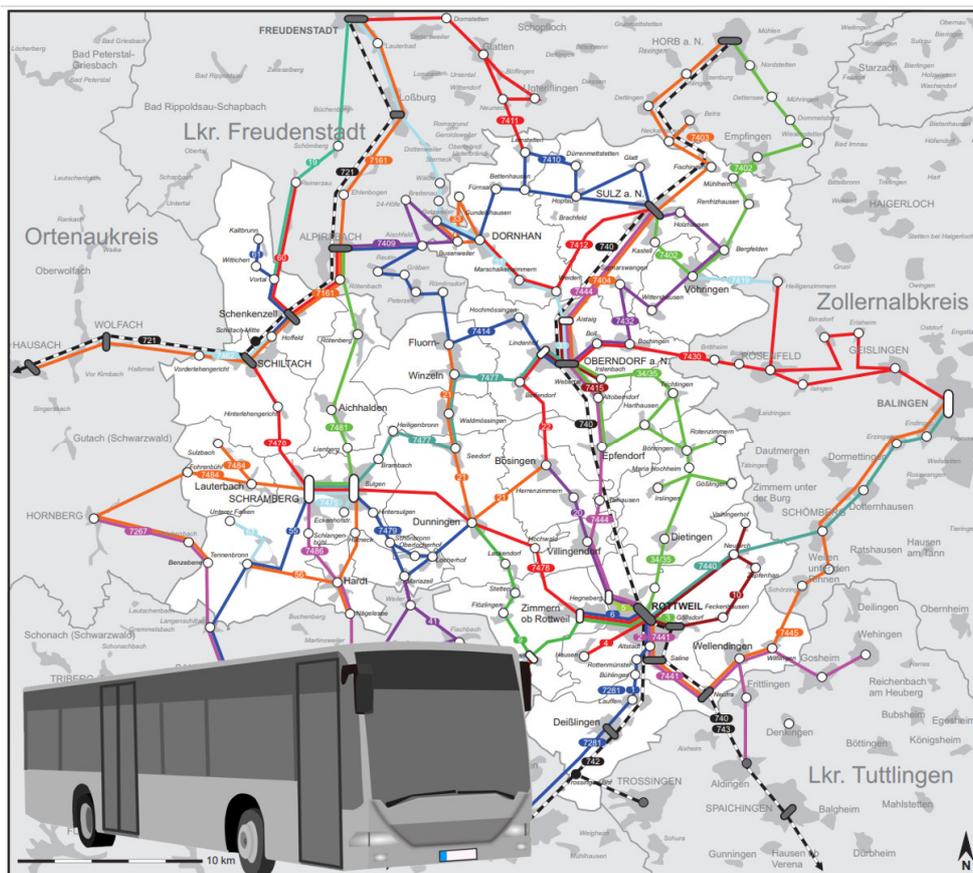


# Ergänzendes Dokument zur Vorabbekanntmachung

**Zusätzliche 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** bezüglich der Buslinienverkehre im

## ■ Linienbündel Oberndorf



### Aufgabenträger

Landkreis Rottweil  
Nahverkehrsamt / ÖPNV  
Königstraße 36  
78628 Rottweil



Dieses Dokument beschreibt die mit den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Tarif, Barrierefreiheit und sonstige Standards im Sinne von § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG.

# 1. Umfasste Verkehrslinien und Laufzeiten

## Linienbündel Oberndorf

Der Landkreis Rottweil beabsichtigt die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die Buslinienverkehre mit **Betriebsaufnahme** zum **10.12.2023** auf der

Linie 7477 Schramberg – Oberndorf

sowie aufgrund noch laufender Konzession mit **Betriebsaufnahme** erst zum **13.12.2026** auf der

Linie 7415 Stadtverkehr Oberndorf.

**Der Betrieb endet** für die beiden vom Linienbündel Oberndorf umfassten Linien aus Gründen der Laufzeitharmonisierung unabhängig vom früheren oder späteren Betriebsbeginn **einheitlich zum 31.07.2031**.

## 2. Anforderungen hinsichtlich des Fahrplans und seiner Weiterentwicklung

### 2.1 Mindestfahrplan-Angebot

Zur Vergabe kommt ein Fahrplanangebot, das mindestens dem Status quo entspricht. Das Fahrplanangebot des Status quo gilt somit als Mindestfahrplan-Angebot, von dem nicht nach unten abgewichen werden darf.

Die im Linienbündel zusammengefassten Verkehrsleistungen werden als Gesamtleistung i.S.d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i.V.m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG betrachtet.

Bis zur Betriebsaufnahme sind noch Änderungen an den Fahrplänen möglich, insbesondere aufgrund geänderter Zuganschlüsse, geänderter Schulzeiten und veränderten Schülerzahlen, sowie Anpassungen an Fahrzeiten aufgrund von Verkehrsaufkommen, Baustellen etc. Das Leistungsvolumen wird dadurch jedoch nicht unter das gegenwärtige Niveau absinken.

### 2.2 Anrufbus-Fahrten

Die in den Fahrplänen enthaltenen Bedarfsleistungen (**Anrufbus-Fahrten** genannt) **gehören nicht** zu dem vom Verkehrsunternehmen vorzuhaltenden Mindestangebot. Für den Anrufbus-Verkehr existiert eine eigenständige Genehmigung des mit der Durchführung der Anrufbus-Fahrten beauftragten Beförderungsunternehmens. Die Anrufbus-Leistungen sind im gegenwärtigen Umfang vom Verkehrsunternehmen zu tolerieren. Ein Ausgleichanspruch entsteht daraus nicht.

Das Verkehrsunternehmen hat jedoch das Recht, auf seine eigene Kosten Anrufbus-Fahrten durch feste Linienbusfahrten zu ersetzen. Der Landkreis würde dann die entsprechenden Anrufbus-Fahrten beim Beförderungsunternehmen des Anrufbus-Verkehrs streichen. Ein Ausgleichanspruch für durch feste Fahrten ersetzte Anrufbus-Fahrten seitens des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Landkreis besteht jedoch nicht.

## 2.3 Weiterentwicklung

Der Fahrplan wird nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) durch den Aufgabenträger ständig fortgeschrieben und auf die sich ändernden Verkehrsbedürfnisse abgestimmt. Dazu wird der ÖDA im Rahmen der vergaberechtlichen Grenzen umfangreiche Regelungen zur Anpassung des Fahrplans hinsichtlich Kapazitäten, Zeiten, Fahrwegen und Bedienungsformen enthalten.

In den kommenden Jahren können insbesondere zur Sicherstellung der Schülerbeförderung, zur Abstimmung auf geänderte Fahrpläne der Schiene und angrenzender Linienverkehre Fahrplananpassungen erforderlich werden, die vom Verkehrsunternehmen zwingend umzusetzen sind. Dabei können die Fahrtenangebote auch in einer gegenüber dem heutigen Zustand abweichenden Art und Weise zu Fahrplanta-bellen bzw. Linien zusammengefasst werden. Im Rahmen des ÖDA erfolgt im Falle von Leistungsanpassungen eine entsprechende Vergütungsanpassung gemäß der dazu abgeschlossen vertraglichen Vereinbarungen.

Im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung würde die Pflicht zur Leistungsänderung auf das verkehrlich Notwendige beschränkt. Dies gilt in Bezug auf veränderte Kapazitätsanforderungen, veränderte zeitliche Anforderungen und veränderte örtliche Anforderungen im Rahmen der Schülerbeförderung, sowie im Falle der Veränderung wichtiger Ab-, Zubringer- und Anschlussverkehre, insbesondere weiterführender, relevanter SPNV-Anschlüsse und angrenzender Linienverkehre anderer Linienbündel oder Aufgabenträger. Derartige Fahrplananpassungen sind vom Verkehrsunternehmen auch im eigenwirtschaftlichen Falle vollumfänglich umzusetzen und ebenfalls dauerhaft eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die hieraus zu tragenden Kalkulationsrisiken liegen für eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß den gesetzlichen Vorgaben vollständig beim Verkehrsunternehmen und sind von diesem zu tragen. Im eigenwirtschaftlichen Falle kann das Verkehrsunternehmen jedoch nicht zu Fahrplananpassungen verpflichtet werden, die sich daraus ergeben, dass der Aufgabenträger im Zuge der Nahverkehrsplanung die Bedienungs- und/oder Qualitätsstandards erhöht oder die Neueinrichtung von Linien fordert.

## 3. Anforderungen hinsichtlich des Tarifs und seiner Weiterentwicklung

### 3.1 Lokaler Tarif

Mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist als Anforderung für die Beförderungsentgelte die Anwendung des Tarifes des **Verkehrsverbund Rottweil (VVR)** verbunden. VVR-Fahrscheine sind anzuerkennen und der Verkauf aller VVR-Fahrscheinarten mit Ausnahme von Abonnement-Fahrscheinen über elektronische Fahrscheindrucker ist auf jedem eingesetzten Fahrzeug zu gewährleisten.

Der Verkehrsverbund Rottweil soll **bis zum Jahr 2023** durch eine kreisübergreifende regionale Verbundlösung ersetzt werden (Verbundreform). Für den entsprechenden **Nachfolgetarif** gelten die in vorstehendem Absatz 1 genannten Vorgaben entsprechend. Im Zuge der Verbundreform sind dabei **erhebliche Tarifabsenkungen** geplant, was zu einer entsprechenden abgesenkten Tarifergiebigkeit des Nachfolgetarifes führen wird. Über allgemeine Vorschriften soll für eigenwirtschaftliche Verkehre hierfür ein angemessener Ausgleich vorgesehen werden.

## 3.2 Landesweiter Tarif

Im verbundüberschreitenden Verkehr ist der Baden-Württemberg-Tarif (**bwtarif**) anzuwenden und in den Fahrzeugen zu verkaufen. Die Fahrzeuge müssen zur Kontrolle von elektronischen Tickets des **bwtarifs** beim Vordereinstieg mit 2-D-Barcodescannern und RFID-Lesegeräten ausgerüstet sein. Die eingerichteten Systeme müssen den Anforderungen der Ziffern 3.2 und 3.3 des Förderprogrammes „LETS go!“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, veröffentlicht unter

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/oepnv/>

entsprechen und über das Interoperable Netzwerk (ION) an das PVS 5 der Baden-Württemberg-Tarif GmbH (BWTG) angeschlossen sein, über das die in der VDV-KA spezifizierten Transaktionsdatensätze übertragen werden. Weitere Funktionalitäten, wie das „Schreiben von EFS“ können im Rahmen des **bwtarifs** von den für diesen Tarif zuständige Stellen veranlasst werden.

## 3.3 Bahntarif

Auf der Linie 7477 sind Fahrkarten der Deutschen Bahn von/nach Schramberg in den Linienbussen ohne Aufpreis anzuerkennen.

# 4. Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit und sonstiger Standards

## 4.1 Grundbedienung mit Fahrzeugen der Kategorie A

Mit Ausnahme von ausschließlich an Schultagen eingesetzten Verstärker- und Verdichterbussen dürfen zur Grundbedienung der Linien nur hochwertige 12m-Busse der Kategorie **A** eingesetzt werden.

Folgende Anforderungen sind von Fahrzeugen der **Kategorie A** zu erfüllen:

- 1) Nur **Niederflur-** bzw. **Low-Entry-Fahrzeuge** sind zulässig,
- 2) Fahrzeugalter **max. 10 Jahre**.
- 3) Einhaltung der **Euro-VI**-Abgasnorm.
- 4) „**Kneeling**“ zur Absenkung der Einstiegshöhe ab Straßenniveau auf  $\leq 270$  mm.
- 5) Ausrüstung mit **Rollstuhlstellplatz** und Hublift / **Rampe** für die Aufnahme von Rollstühlen bis 350 kg gemäß ECE-Norm R107 Anhang 8.
- 6) Ausstattung mit leistungsfähiger Heizungs- und Lüftungsanlage;
- 7) Klimatisierung des Fahrgastraumes gemäß VDV-Richtlinie 236 (**Vollklimatisierung**).
- 8) kostenloser Internetzugang über **WLAN** im Bus für die Fahrgäste
- 9) bei neu beschafften Fahrzeugen: **USB-Steckdosen** an jeder Sitzbank.
- 10) **Beleuchtete** oder selbstleuchtende, zentral vom Fahrerarbeitsplatz aus steuerbare, kontraststarke **Fahrzielbeschilderung** gemäß §33 BOKraft (Mindestanzeigefläche vorne 1600 mm breit, Mindestschrifthöhe vorne 200 mm).
- 11) **Automatische Ansage** der nächsten Haltestelle, sowie **optische Anzeige** der nächsten Haltestelle **im Fahrzeuginneren**.

- 12) Vollpolstersitze in komfortabler **Überlandbestuhlung** mit einheitlichem Design mit hohen Rückenlehnen.
  - Mindestlänge Rückenlehnen: 700 mm;
  - Mindestpolsterstärke: 30 mm.
- 13) **Gepäckablagen** oberhalb der Sitze mindestens auf einer Seite des Ganges zwischen Tür 1 und 2.
- 14) Mindestsitzplatzzahl von **40 Sitzplätzen** (ohne Klappsitze).
- 15) Insgesamt müssen die Fahrzeuge für mindestens **80 Fahrgäste** zugelassen sein.
- 16) Sofern es von der Nachfrage her erforderlich ist, sind auch größere Fahrzeuge (15m-Busse oder Gelenkbusse) oder zusätzliche Verstärkerwagen einzusetzen. Die Erforderlichkeit ist gegeben, wenn auf einer Fahrt regelmäßig mehr als 80 Personen im stärksten Querschnitt zu befördern sind oder Fahrgäste im Fahrzeug mehr als 20 Minuten stehen müssen, weil nicht genügend Sitzplätze im Fahrzeug bereitstehen. Als reine Verstärkerwagen dürfen auch Fahrzeuge der Kat. C (vgl. Ziffer 4.4) eingesetzt werden, sofern die Stammfahrt mit einem Wagen der Kat. A durchgeführt wird.

Die etwaige Erforderlichkeit des Einsatzes zusätzlicher oder größerer Fahrzeuge steht im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung allein im Risikobereich des Verkehrsunternehmens; etwaig erforderliche, kapazitätsbedingte besondere Wageneinsätze (Einsatz von größeren Fahrzeugen bzw. Verstärkereinsätze) nimmt das Verkehrsunternehmen dabei auf dessen eigene Kosten vor.

Als Steh- und Sitzplatz-Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge werden aus Komfortgründen maximal anerkannt:

- bei Standardbussen ab 11 m bis 13,25 m Länge 80 Fahrgastplätze,
- bei Standardbussen ab 13,25 m Länge 100 Fahrgastplätze
- bei Gelenkbussen 130 Fahrgastplätze,
- bei Buszügen (Standardbus mit Personenanhänger) 150 Fahrgastplätze,
- bei Midibussen ab 9,0 m Länge (Midibusse) 65 Fahrgastplätze,

auch wenn die tatsächlich zugelassenen Sitz- und Stehplatzzahlen der betreffenden Fahrzeuge höher sind.

**Soweit in der Anlage FPL zu einer Linie oder Fahrt nichts Abweichendes geregelt ist, ist Bus der Kategorie A einzusetzen.**

## 4.2 Grundbedienung mit Fahrzeugen der Kategorie B

Eine Grundbedienung von Linien oder Fahrten mit hochwertigen Fahrzeugen der Kategorie B als **Hochbodenfahrzeuge** (vgl. Nahverkehrsplan Rottweil 2013, S. 66 und Fortschreibung 2020, S. 15) hat sich aufgrund der Zielstellungen im Bereich „Barrierefreiheit“ überholt und ist nicht mehr vorgesehen. Entsprechend Ausnahmen **sind** im gegenständlichen Verkehr **keine vorgesehen**.

### 4.3 Ergänzende Bedienung durch Fahrzeuge der Kategorie C

Zusätzlich zur Grundbedienung mit Bussen der Kategorie A auf den Hauptlinien, sind auf den Neben-Linien und zu Spitzenzeiten auch Fahrten im Fahrplan vorgesehen, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen und mit Bussen der **Kategorie C** erbracht werden können (vgl. Nahverkehrsplan Rottweil 2013, S. 66 und Fortschreibung 2020, S. 15). Auf welchen Fahrten, diese Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, ist der **Anlage FPL** zu entnehmen.

Als Fahrzeuge der **Kategorie C** können in der Regel Fahrzeuge mit einer Flurhöhe bis zu 1060 mm über Straßenniveau eingesetzt werden (sogenannte **Kombi-Busse**). Die Mitnahme von Kinderwagen und Rollatoren ist in geeigneter Weise zu gewährleisten. Folgende Anforderungen sind von Fahrzeugen der **Kategorie C** zu erfüllen:

- 1) **Hochboden-Fahrzeuge** (max. 3 Eintrittsstufen) sind zulässig (**Flurhöhe max. 1060 mm**)
- 2) Fahrzeugalter **max. 15 Jahre**.
- 3) Mindestens Einhaltung der **Euro-V**-Abgasnorm.
- 4) Ausstattung mit leistungsfähiger Heizungs- und Lüftungsanlage;
- 5) **Vollklimatisierung** des Fahrgastraumes gemäß VDV-Richtlinie 236.
- 6) Mindest-Fahrzielbeschilderung gemäß §33 BOKraft.
- 7) **Ansage der nächsten Haltestelle über** Mikrofon und **Bordlautsprecher** durch das Fahrpersonal.
- 8) Vollpolstersitze in komfortabler **Überlandbestuhlung** mit einheitlichem Design mit hohen Rückenlehnen.
  - Mindestlänge Rückenlehnen: 700 mm;
  - Mindestpolsterstärke: 30 mm.
- 9) **Gepäckablagen** oberhalb der Sitze mindestens auf einer Seite des Ganges zwischen Tür 1 und 2.
- 10) Mindestsitzplatzzahl von **40 Sitzplätzen** (ohne Klappsitze).
- 11) Insgesamt müssen diese Fahrzeuge für mindestens **75 Fahrgäste** zugelassen sein.
- 12) Sofern es von der Nachfrage her erforderlich ist, sind auch größere Fahrzeuge (15m-Busse oder Gelenkbusse) oder zusätzliche Verstärkerwagen einzusetzen. Die Erforderlichkeit ist gegeben, wenn auf einer Fahrt regelmäßig mehr Personen wie fürs Fahrzeug zugelassen oder – falls dieser Wert geringer ist – mehr Fahrgäste wie nach unten stehender Regelung fürs Fahrzeug maximal anerkannt werden im stärksten Querschnitt zu befördern sind oder Fahrgäste im Fahrzeug mehr als 20 Minuten stehen müssen, weil nicht genügend Sitzplätze im Fahrzeug bereitstehen.

Die etwaige Erforderlichkeit des Einsatzes zusätzlicher oder größerer Fahrzeuge steht im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung allein im Risikobereich des Verkehrsunternehmens; etwaig erforderliche, kapazitätsbedingte besondere Wageneinsätze (Einsatz von größeren Fahrzeugen bzw. Verstärkereinsätze) nimmt das Verkehrsunternehmen dabei auf dessen eigene Kosten vor.

Als Steh- und Sitzplatz-Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge werden aus Komfortgründen maximal anerkannt:

- bei Standardbussen ab 11 m bis 13,25 m Länge 80 Fahrgastplätze,
- bei Standardbussen ab 13,25 m Länge 100 Fahrgastplätze
- bei Gelenkbussen 130 Fahrgastplätze,
- bei Buszügen (Standardbus mit Personenanhänger) 150 Fahrgastplätze,

- bei Midibussen ab 9,0 m Länge (Midibusse) 65 Fahrgastplätze, auch wenn die tatsächlich zugelassenen Sitz- und Stehplatzzahlen der betreffenden Fahrzeuge höher sind.

**Im ausgesprochenen Kurzstreckendienst**, bei denen die Dauer der angebotenen Nutzfahrt jeweils den Wert von 20 Minuten nicht übersteigt, können **abweichend** auch gebrauchte **Stadtlinienwagen** als Verstärkerwagen eingesetzt werden. Für diese gilt das Folgende (Abweichungen vom o.g. grundsätzlichen Standard für Fahrzeug der **Kat. C** sind in **roter Schrift** dargestellt):

- 1) Nur **Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge** sind zulässig
- 2) Fahrzeugalter **max. 15 Jahre**.
- 3) Mindestens Einhaltung der **Euro-V-Abgasnorm**.
- 4) Ausstattung mit leistungsfähiger Heizungs- und Lüftungsanlage;
- 5) **Klimatisierung des Fahrgastraumes mindestens gemäß VDV-Richtlinie 236/1 (elektrische Klimaanlage)**.
- 6) Mindest-Fahrzielbeschilderung gemäß §33 BOKraft.
- 7) **Ansage der nächsten Haltestelle über** Mikrofon und **Bordlautsprecher** durch das Fahrpersonal.
- 8) **Sitze mit gepolsterter Sitzfläche und Rückenlehne in einheitlichem Design ohne besondere Anforderungen hinsichtlich Lehnenhöhe und Polsterstärke**.
- 9) **Gepäckablagen** sind keine erforderlich.
- 10) **Mindestsitzplatzzahl von 34 Sitzplätzen** (ohne Klappsitze).
- 11) **Insgesamt müssen diese Fahrzeuge für mindestens 80 Fahrgäste zugelassen sein**.
- 13) Sofern es von der Nachfrage her erforderlich ist, sind auch größere Fahrzeuge (15m-Busse oder Gelenkbusse) oder zusätzliche Verstärkerwagen einzusetzen. Die Erforderlichkeit ist gegeben, wenn auf einer Fahrt regelmäßig mehr als 80 Personen im stärksten Querschnitt zu befördern sind.

Die etwaige Erforderlichkeit des Einsatzes zusätzlicher oder größere Fahrzeuge steht im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung allein im Risikobereich des Verkehrsunternehmens; etwaig erforderliche, kapazitätsbedingte besondere Wageneinsätze (Einsatz von größeren Fahrzeugen bzw. Verstärkereinsätze) nimmt das Verkehrsunternehmen dabei auf dessen eigene Kosten vor.

Als Steh- und Sitzplatz-Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge werden aus Komfortgründen maximal anerkannt:

- bei Standardbussen ab 11 m bis 13,25 m Länge 80 Fahrgastplätze,
- bei Standardbussen ab 13,25 m Länge 100 Fahrgastplätze
- bei Gelenkbussen 130 Fahrgastplätze,
- bei Buszügen (Standardbus mit Personenanhänger) 150 Fahrgastplätze,
- bei Midibussen ab 9,0 m Länge (Midibusse) 65 Fahrgastplätze,

auch wenn die tatsächlich zugelassenen Sitz- und Stehplatzzahlen der betreffenden Fahrzeuge höher sind.

## 4.4 Betriebsqualität

Im Betrieb sind die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

1. Lieferung von **Echtzeitdaten** zu allen Linien-Fahrten an die **zentrale Datendrehscheibe** des Landes.
2. Teilnahme an geeigneten betreiberübergreifenden **Anschlussverfahren** – insbesondere an entsprechenden Diensten der zentrale Datendrehscheibe oder anderen geeigneten Verfahren.
3. Kurzfristige **telefonische Erreichbarkeit im Störfall** und dispositive Bereitstellung einer **Ersatzbeförderung** betroffener Fahrgäste und von **Ersatzfahrzeugen** zur Wiederherstellung des Planbetriebes innerhalb von 30 Minuten.
4. Erfüllung von Mindestanforderungen im Bereich „**Sauberkeit & Schadenfreiheit**“ der eingesetzten Fahrzeuge.

Zwischen dem fahrplanmäßigen Beginn der ersten Fahrt und dem Abschluss der letzten fahrplanmäßig angebotenen Fahrt, muss die kurzfristige Erreichbarkeit eines verantwortlichen **Disponenten** oder einer **Betriebsleitstelle** des Verkehrsunternehmens zum normalen Tarif gewährt sein. Der Disponent / die Betriebsleitstelle muss vom Verkehrsunternehmen ermächtigt und in der Lage sein, abschließende Entscheidungen zur Beseitigung von Betriebsstörungen bzw. zur Sicherung der Weiterbeförderung der Fahrgäste oder deren Ersatzbeförderung zu treffen, sowie entsprechende Weisungen an das Fahrpersonal zu geben.

Im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind Regelungen zur Qualitätssicherung vorgesehen, insbesondere zur Fahrzeugqualität, zu Anschlussverfahren, Ersatzbeförderung und Betriebsstörungenmanagement und zu Auftreten, Kompetenz und Qualifikation des eingesetzten Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonals.

Der öffentliche Dienstleistungsvertrag wird auch Vertragsstrafen für unzureichende Qualität und/oder Entschädigungen der Fahrgäste umfassen.

## 4.5 Haltestellen

Die gesetzliche Haltestellenausstattung gem. § 32 BOKraft bestehend aus dem Haltestellenzeichen Z 224 StVO und einem Aushangkasten für das Anbringen der Fahrpläne gemäß § 40 Abs. 4 PBefG ist sicher zu stellen. Es ist ein qualifiziertes Haltestellenmanagement, inkl. zeitnahe Austausch von Fahrplänen und sonstiger betrieblichen Aushänge, Pflege der Haltestellenausstattung und Austausch beschädigter Haltestellenausstattungen, durchzuführen.

### Anlagen

Anlage FPL Status quo-Fahrpläne (Mindestangebot)

Anlage Erläuterungen zu den Vergabe-Fahrplänen Linienbündel Oberndorf