

## **Leistungsbeschreibung**

# **Vergabe des Linienbündels Odenwald-Süd**

### Urheberrechtsvermerk

Die Verteilung und Vervielfältigung der Vergabeunterlagen – auch auszugsweise – zum Zwecke der Weitergabe an Dritte oder die Verwendung der Vergabeunterlagen für den eigenen Geschäftsbetrieb ist gemäß Urheberrechtsgesetz (UrhG) nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH gestattet. Entsprechende Handlungen zur Erstellung eines Angebotes auf die ausgeschriebene Leistung sind von der Zustimmungspflicht ausgenommen. Auf die Ansprüche auf Schadensersatz und Unterlassung sowie auf die strafrechtlichen Folgen im Falle der Zuwiderhandlung gemäß den §§ 97 ff. UrhG wird an dieser Stelle ausdrücklich verwiesen.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Betriebskonzept .....</b>	<b>7</b>
1.1	Linienbündel Odenwald-Süd .....	7
1.1.1	Leistungsbaustein A – Grundangebot .....	7
1.1.2	Leistungsbaustein B1 – Option – Baustelle Oberflockenbach .....	7
1.2	Umgang mit optionalen Bausteinen .....	8
1.3	Anschlusssituationen und Besonderheiten .....	8
1.3.1	Linie 680 .....	10
1.3.2	Linie 681 .....	10
1.3.3	Linie 682 .....	10
1.3.4	Linie 683 .....	10
1.3.5	Linie 685 .....	11
1.3.6	Linie 688 .....	11
1.3.7	Linie 690 .....	11
1.3.8	Linie 692 .....	11
1.3.9	Linie 694 .....	11
1.3.10	Flexible Bedienformen - ANSAT .....	12
1.4	Leistungsbaustein C (Leistungsanpassungen).....	12
1.5	Baustellen und Umleitungen .....	13
1.6	Zusammenstellung der Fahrleistungen .....	14
1.7	Sonderverkehr .....	15
1.7.1	Weinheimer Kerwe.....	15
<b>2</b>	<b>Anforderungen an den Betrieb des Linienbündels .....</b>	<b>16</b>
2.1	Ansprechpartner und Betriebsleitzentrale .....	16
2.2	Betriebs- und Meldepflichten .....	16
2.2.2.1	Täglich .....	17
2.2.2.2	Jährlich, bzw. halbjährig .....	18
2.3	Fortschreibung der Fahrpläne.....	18
2.4	Betriebsaufnahme.....	19
2.4.1	Fahrzeugbesichtigung vor Betriebsaufnahme .....	19
2.4.2	Verspätete Betriebsaufnahme.....	19
2.5	Ersatzbeförderung .....	19
2.6	Einsatz von Ersatzfahrzeugen .....	20
2.7	Fahrbetrieb .....	20

2.7.1	Fahrbarkeit und Pünktlichkeit.....	20
2.7.2	Änderungen der Fahrpläne und Kommunikation der Beteiligten.....	21
2.8	Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen .....	22
2.9	Echtzeitdaten.....	22
2.10	LSA-Bevorrechtigung.....	24
2.11	Fahrradmitnahme .....	24
2.12	Anforderungen zum Einsatz automatischer Fahrgastzählsysteme AFZS .....	24
2.13	Informationspflichten für Folgeausschreibung.....	25
<b>3</b>	<b>Anforderungen an die Fahrzeuge .....</b>	<b>25</b>
3.1	Fahrzeugliste; Reservefahrzeuge .....	25
3.2	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen .....	27
3.2.1	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A und B.....	27
3.2.1.1	Technische Merkmale:.....	27
3.2.1.2	Ausstattung und Fahrgastkomfort: .....	27
3.2.1.3	Umweltstandards: .....	28
3.2.1.4	Kommunikation und Beschilderung: .....	28
3.2.1.5	Wartung und Sauberkeit.....	29
3.2.2	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A.....	31
3.2.3	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie B.....	33
3.3	Verzögerungen bei der Beschaffung von Neufahrzeugen .....	34
3.4	Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben .....	34
<b>4</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>35</b>
4.1	Haltestellenmasten und Haltestellenschilder im Kreis Bergstraße.....	35
4.2	Aushangfahrplankästen an Haltestellen im Kreis Bergstraße.....	35
4.3	Haltestelleninfrastruktur in Heppenheim (Bergstraße).....	36
4.4	Haltestelleninfrastruktur in Weinheim.....	36
4.5	Haltestelleninfrastruktur in Hirschberg .....	36
4.6	Haltestelleninfrastruktur in Heddesbach.....	36
<b>5</b>	<b>Vertrieb .....</b>	<b>38</b>
5.1	Verkaufsstellen .....	38
5.2	Fahrausweiskontrolle.....	38
<b>6</b>	<b>Marketing.....</b>	<b>39</b>
6.1	Marketingkonzept des VRN .....	39
6.1.1	Werbeaktionen der VRN GmbH.....	39

6.1.2	Außenwerbung an den eingesetzten Fahrzeugen .....	39
6.2	Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart .....	40
6.3	Erstellung eines schematischen Liniennetzplanes .....	40
<b>7</b>	<b>Personal.....</b>	<b>41</b>
7.1	Personalübernahme .....	41
7.2	Tariftreue .....	41
7.3	Dienstplangestaltung .....	42
7.4	Anforderungen an das Personal .....	42
7.5	Ausbildung.....	44
7.6	Anzahl Fahrpersonal.....	44
<b>8</b>	<b>Qualitätssicherung .....</b>	<b>45</b>
8.1	Beschwerdemanagement .....	45
8.2	Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung .....	47
8.3	Kundenhotline zum Betriebsstart .....	47
<b>9</b>	<b>Abrechnungsgrundlagen .....</b>	<b>48</b>
9.1.1	Fortschreibung der Energiekosten .....	48
9.1.2	Kosten der Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart .....	48
9.1.3	Gesamtzuschuss .....	48
<b>10</b>	<b>Einnahmen .....</b>	<b>49</b>
10.1	Grundlagen der Einnahmekalkulation .....	49
10.1.1	Einnahmepool.....	49
10.1.2	Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente .....	50
10.2	Gesetzliche Ausgleichsmittel .....	51
10.2.1	Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen. ....	51
10.2.2	Ausgleich nach § 231 SGB IX.....	52
10.3	Abrechnung der ZRN-Mittel .....	52
10.4	Dienstleistungsentgelt.....	53
10.5	Preisanpassungen und Fahrgelderlöse im VRN (10 Jahre) .....	53
10.6	Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) .....	53
<b>11</b>	<b>Übersicht Berichtspflichten .....</b>	<b>55</b>
11.1	Berichtspflichten vor der Betriebsaufnahme.....	55
11.2	Berichtspflichten nach Betriebsaufnahme .....	56

**Folgende Unterlagen sind beiliegend:**

- Anlage A: Angebotsschreiben
- Anlage B: Formblatt zu verbindlichen Mehrqualitäten
- Anlage C: Kalkulationsblätter
- Anlage D: Bietererklärung zur Vergütung des Fahrpersonals
- Anlage E: Verbesserungsmöglichkeiten bei Nebenangeboten
- Anlage F: Fahrzeugliste
- Anlage G: Bedarf Fahrpersonal

***Anlagen A-G sind bei Angebotsabgabe mit beizufügen; Anlagen B und E nur bei Angebot von Mehrqualitäten oder Nebenangeboten.***

1. Fahrpläne Leistungsbaustein A (Grundverkehrsleistungen inkl. Sonderverkehr)
2. Nutzungsvertrag ANSAT
3. Linienvorlaufpläne
4. Fahrpläne im VDV-Schnittstellen-Format
5. Läufezeiten der Schulen im Linienbündel Odenwald-Süd
6. Schülerstatistik
7. Vereinbarung über die Gewährung von Zuschüssen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Konzessionsvertrag)
8. Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN
9. Gesellschaftsvertrag VRN GmbH
10. Geschäftsordnung VRN
11. Geschäftsordnung ZRN
12. Grundvertrag für den VRN
13. Echtzeit
14. Personalliste
15. Nachweis Streckenkenntnis
16. Fahrzeugliste Verzeichnis der zum Einsatz kommenden Busse
17. Tarif- und Beförderungsbestimmungen des VRN
18. entfällt
19. Pönalekatalog
20. entfällt
21. Vorlage Qualitätsbericht
22. Nahverkehrspläne
23. Teilnahmebestätigung Tarifschulung
24. Vorlage Jahresschlussrechnung
25. entfällt

- 26. entfällt
- 27. Lastenheft Fahrzeuge
- 28. Leitlinien Art.5 Abs. 3 Vo1370-07
- 29. entfällt
- 30. entfällt
- 31. entfällt
- 32. entfällt
- 33. entfällt
- 34. entfällt
- 35. AFZS
- 36. entfällt
- 37. Anforderungsprofil Haltestelle
- 38. Anforderungen an die Fahrzeuge
- 39. VRN Busdesign 2019

## Leistungsbeschreibung

### 1 Betriebskonzept

Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind gemeinwirtschaftliche Buslinien im südlichen Kreis Bergstraße und dem Rhein-Neckar-Kreis, die im Linienbündel Odenwald Süd zusammengefasst wurden. Betriebsstart ist der 15.12.2019

#### 1.1 Linienbündel Odenwald-Süd

##### 1.1.1 Leistungsbaustein A – Grundangebot

Das Grundangebot Leistungsbaustein A beinhaltet die Linien:

Linie 680	Weinheim – Birkenau – Wald-Michelbach
Linie 681	Weinheim – Gorxheimertal – Wald-Michelbach – Grasellenbach
Linie 682	Weinheim – Gorxheimertal – Oberflockenbach – Weinheim
Linie 683	Wald-Michelbach – Weiher – Mörlenbach – Juhöhe – Heppenheim
Linie 685	Wald-Michelbach – Heddesbach – Langenthal – Hirschhorn
Linie 688	Birkenau – Nieder-Liebersbach
Linie 690	Wald-Michelbach – Gadern/Hartenrod – Zotzenbach – Rimbach – Fürth
Linie 692	Birkenau/Mörlenbach – Reisen – Hornbach – Geisenbach
Linie 694	Rimbach – Mörlenbach - Bonsweiher

Die Fahrpläne für diesen Leistungsbaustein sind in Anlage 1 zusammengestellt.

##### 1.1.2 Leistungsbaustein B1 – Option – Baustelle Oberflockenbach

Aufgrund einer Kanal- und Straßenbaumaßnahme in Oberflockenbach wird gleich zu Beginn der Maßnahme, voraussichtlich im ersten Quartal 2020, eine dreimonatige Vollsperrung Großsachsener Straße im Abschnitt zwischen Cestarostraße und Götzstraße erforderlich sein. Diese soll nach Ende der Frostperiode im Januar oder Februar starten. Im übrigen Zeitraum der 22-monatigen Baumaßnahme soll eine einseitige Befahrbarkeit mittels Ampelregelung möglich sein. Lediglich am Ende der Maßnahme wird eine erneute Vollsperrung für etwa eine Woche erfolgen.

Diese Baumaßnahme betrifft den Streckenabschnitt der Linie 682 zwischen den Haltestellen "Bildstock" und "Rathaus". Eine innerörtliche Umfahrung ist mit Standardbussen nicht möglich.

Der Baustellenfahrplan soll in jedem Fall eine Bedienung aller Haltestellen im Streckenverlauf der Linie 682 mit Ausnahme der Haltestelle „Rose“ in Oberflockenbach vorsehen. Die Realisierbarkeit einer Bedienung des Ortszentrums von Oberflockenbach („Rose“) ist zu prüfen. Auch für die östlichen Teile der Ortschaft Oberflockenbach sowie die Ortschaften Steinklingen

und Wünschmichelbach ist eine Anbindung an die Dietrich-Bonhoeffer-Schule in Weinheim für die Schülerbeförderung sicherzustellen.

Der Konzessionsnehmer wird rechtzeitig vom Konzessionsgeber über den Beginn und die Zeitdauer der Baumaßnahme informiert und entwickelt gemeinsam mit dem VRN einen Baustellenfahrplan und veröffentlicht diesen jeweils 2 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme auf der Seite des VRN über [fahrplanticker@vrn.de](mailto:fahrplanticker@vrn.de), auf der Seite des Konzessionsnehmers, auf der Seite der Stadt Weinheim durch Sendung an [c.buhles@weinheim.de](mailto:c.buhles@weinheim.de), auf der Seite des Kreises Bergstraße durch Sendung an [nahverkehr@kreis-bergstrasse.de](mailto:nahverkehr@kreis-bergstrasse.de) und durch Information der Dietrich-Bonhoeffer-Schule in Weinheim. Die Fahrpläne werden ebenfalls 2 Wochen vorab an [fahrplan@vrn.de](mailto:fahrplan@vrn.de) gesendet. Bei Nichteinhaltung verweisen wir auf die Pönale "nicht rechtzeitige Lieferung von Baustellenfahrplänen".

Die Abrechnung der Verkehrsleistung erfolgt gemäß Kapitel 1.4 „Leistungsbaustein C (Leistungsanpassungen)“ in Verbindung mit Kapitel 1.5 „Baustellen und Umleitungen“. Die zusätzlich anfallenden Kosten für die Einrichtung des Baustellenverkehrs und die Vorhaltung von zusätzlichen Fahrzeugen sind in Form von Tageswerten (Kosten je Einsatztag) im Angebot für die Jahre 2020 bis 2022 auszuweisen. Sie werden gemessen an der tatsächlichen Baustellenlaufzeit im jeweiligen Jahr spitz abgerechnet.

Sollte der Baustellenfahrplan keine Veränderungen in der Anzahl der Fahrplankilometer, sondern nur eine Veränderung bei den Personalkosten verursachen (z. Bsp. bei einer Entzerrung des Fahrplans mit gleichbleibenden Fahrplankilometern, aber verlängerten Wendezeiten), werden dem Konzessionsnehmer die zusätzlichen Personalkosten auf Nachweis ausgeglichen.

## 1.2 Umgang mit optionalen Bausteinen

Die Konzessionsgeber behalten sich das Recht auf Aufnahme der Leistungsbausteine B im Bündel Odenwald Süd bei Zuschlagserteilung vor.

Die Konzessionsgeber entscheiden im Rahmen der Angebotsbewertung über die Zuschlagserteilung des Leistungsbausteins. Die Zuschlagserteilung ist abhängig von der Finanzierbarkeit des Angebotes.

Die Verkehrsleistungen des Leistungsbausteins gehen bei einer Zuschlagserteilung in die Gesamtheit der Grundverkehrsleistungen ein, d.h. die prozentualen Grenzen der Zu- und Abbestellung von Verkehrsleistungen beziehen sich dann auf die Gesamtheit der Verkehrsleistungen.

## 1.3 Anschlusssituationen und Besonderheiten

### Allgemein:

Die VRN GmbH und der Aufgabenträger werden mit dem zukünftigen Konzessionsnehmer 3 Wochen vor Betriebsstart an den neuralgischen Umsteigepunkten Wartezeitregelungen für das Fahrpersonal festlegen. 8 Wochen vor dem Broschüren- & Fahrplandruck sind die Steigvergaben an größeren Haltestellen zu klären.

Für die Abstimmung sind drei Arbeitstage einzuplanen



### **ITF-Knoten Wald-Michelbach**

Mit dem neuen Konzept wird der im Nahverkehrsplan Bergstraße festgeschriebene ITF-Knoten am ZOB Wald-Michelbach umgesetzt. Aus Richtung Weinheim und Heppenheim/Mörlenbach besteht Übergang in Richtung Hirschhorn und Gras-Ellenbach sowie umgekehrt in der Gegenrichtung. Die Anschlüsse zwischen den einzelnen Linien sind sicherzustellen und bei geringfügiger Verspätung der jeweiligen Zubringerlinie abzuwarten, soweit der Fahrplan dies zulässt. Empfohlen werden folgende Wartezeiten: 3 min Richtung Weinheim (681), 5 min Richtung Gras-Ellenbach (681), 2 min Richtung Mörlenbach (683) und 2 min Richtung Hirschhorn (685). Rückgrat für den ITF-Knoten Wald-Michelbach ist die Linie 681 in beide Richtungen. Die Linien 683 und 685 orientieren sich an der Linie 681.

### **Verknüpfungspunkt Birkenau Bahnhof**

Am Kreuzungsbahnhof Birkenau sollen die Bahnen in beide bzw. aus beiden Richtungen (Weinheim / Fürth) erreicht werden. Die Linie 680 dient ganztägig in Fahrtrichtung Weinheim als Zubringer auf die Züge, in Fahrtrichtung Wald-Michelbach als Abbringer von den Zügen. Die Linie 688 dient morgens und vormittags als Zubringer zur Linie 680 und zur Weschnitztalbahn, Die Linie 680 hat hier, sofern es der Fahrplan zulässt, bei geringfügigen Verspätungen der Linie 688 zu warten. Empfohlen werden bis zu 3 Minuten, wobei die rechtzeitige Ankunft am Hauptbahnhof Weinheim höhere Priorität hat. Am Nachmittag und Abend ist diese Linie Abbringer von Weschnitztalbahn und der Linie 680. Die Linie 688 hat bei Verspätungen der Linie 680 zu warten.

### **Verknüpfungspunkt Mörlenbach Bahnhof**

Die Linie 683 ist Zubringer zur Weschnitztalbahn in Richtung Weinheim. Ankunft und Abfahrt des Zuges ist im Regelfall zur Minute 50. Bei der Weiterfahrt in Richtung Heppenheim soll die Ankunft dieser Bahn abgewartet werden, um Fahrgäste aus Richtung Fürth aufzunehmen. In der Gegenrichtung – von Heppenheim nach Wald-Michelbach – ist der Bus Abbringer vom Zug aus Richtung Weinheim und wartet daher auch im geringfügigen Verspätungsfall diesen ab. Empfohlen wird eine Wartezeit im Verspätungsfall bis zu 5 Minuten. In beide Richtungen ist bei der Linie 683 am Bahnhof Mörlenbach als Puffer bei Verspätungen einen kurzen Aufenthalt im Fahrplan vorgesehen.

### **Verknüpfungspunkt Hirschhorn Bahnhof**

Die Linie 685 dient in beiden Richtungen sowohl als Zubringer zur S-Bahn in Richtung Heidelberg als auch als Abbringer von der S-Bahn aus Richtung Heidelberg. Sollte dem Fahrpersonal bei Fahrten Richtung Hirschhorn-Ersheim und Wald-Michelbach auffallen, dass die S-Bahn aus Heidelberg erst verspätet einfährt, ist auf die Fahrgäste zu warten. Empfohlen werden bis zu 3 Minuten, um den Folgeanschluss in Wald-Michelbach an die Linien 681 und 683 zu ermöglichen.

### **Verknüpfungspunkt Weinheim Hauptbahnhof**

Hier besteht Übergang zu den Stadtbuslinien Weinheim, zur Stadtbahnlinie 5 sowie zum Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn. Eine pünktliche Ankunft der Buslinien 680, 681 und 682 ist sicherzustellen.

### **1.3.1 Linie 680**

Die bisherigen Fahrten der Linie 681 von Weinheim über Birkenau nach Wald-Michelbach werden in dieser neuen Linie zusammengefasst. Von Montag bis Freitag besteht zwischen 6 und 20 Uhr ein durchgehender Stundentakt (Weinheim – Birkenau – Ober-Abtsteinach – Wald-Michelbach). Durch die Linie 681 werden die Streckenabschnitte Weinheim Hbf – Dürreplatz und Ober-Abtsteinach Mackenheimer Str. – Wald-Michelbach Alter Bahnhof in beiden Richtungen auf einen Halbstundentakt verdichtet. Zwischen Weinheim und Wald-Michelbach bestehen somit Fahrtmöglichkeiten alle 30 Minuten (Mo – Fr). In Birkenau sollen auf dem Linienweg zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden. Der Birkenauer Ortsteil Buchklingen wird mit jeder Fahrt bedient. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird nur der Abschnitt Birkenau Bahnhof – Ober-Abtsteinach Mackenheimer Straße zweistündlich mit einem Kleinbus bedient. In Birkenau besteht Anschluss von und zur Weschnitztalbahn in beiden Richtungen sowie von und zur Linie 688 (jeweilige Lastrichtung), in Ober-Abtsteinach Anschluss von/zur Linie 681 aus/nach Wald-Michelbach. Dieser Anschluss muss gewährleistet werden. Im Spätverkehr besteht an der Haltestelle Birkenau Schloss Anschluss von bzw. zur Linie 684 (Ersatz für Weschnitztalbahn zwischen Weinheim und Fürth). Auch dieser Anschluss ist zu gewährleisten.

### **1.3.2 Linie 681**

Mit der Herausnahme der Fahrten über Birkenau (neue Linie 680, s. 1.3.1) wird der Fahrtweg über Gornheimertal – Ober-Abtsteinach – Wald-Michelbach nach Gras-Ellenbach im täglichen durchgehenden Stundentakt verstetigt. Durch die Linie 680 werden die Streckenabschnitte Weinheim Hbf – Dürreplatz und Ober-Abtsteinach Mackenheimer Str. – Wald-Michelbach Alter Bahnhof in beiden Richtungen auf einen Halbstundentakt verdichtet. Zwischen Weinheim und Wald-Michelbach bestehen somit Fahrtmöglichkeiten alle 30 Minuten (Mo – Fr). Das Fahrtenangebot in den Abendstunden wird ausgeweitet. An Wochenenden wird die Linie ebenfalls im Stundentakt bedient. Im Spätverkehr sowie an Wochenenden ist der Anschluss von und zur Linie 680 an der Haltestelle Ober-Abtsteinach Mackenheimer Straße zu gewährleisten.

### **1.3.3 Linie 682**

Die Ringlinie Weinheim – Gornheimertal – Oberflockenbach – Großsachsen – Weinheim und zurück erfährt eine Ausweitung und Vertaktung der bisherigen Fahrten zu einem durchgehenden Stundentakt Montag bis Freitag von 4 bis 20 Uhr (samstags: Zweistundentakt 5 bis 19 Uhr, sonntags: Zweistundentakt 9 bis 19 Uhr). Zusammen mit der Linie 681 erfolgt eine Verdichtung auf dem Abschnitt Weinheim Hbf – Gornheimertal (Trösel Bergweg) montags bis freitags zu einem Halbstundentakt, in der Gegenrichtung wird ebenfalls an angenäherter Halbstundentakt erreicht. Am Bahnhof Großsachsen werden Anschlüsse von und zur Linie 5 in beide bzw. aus beiden Richtungen erreicht.

Die Zusatzfahrten zur Weinheimer Kerwe, die jährlich am zweiten Augustwochenende stattfindet, sind unter dem Fahrplan 682K zusammengefasst.

### **1.3.4 Linie 683**

Die bisherige Linie von Wald-Michelbach nach Mörlenbach wird künftig bis nach Heppenheim Bahnhof über Bonsweier, Juhöhe und Erbach verlängert. Das Fahrtenangebot wird werktags zwischen 5 und 22 Uhr zu einem durchgehenden Stundentakt verdichtet. An Wochenenden

bestehen alle zwei Stunden Fahrtmöglichkeiten, dann wird auch das Kreiskrankenhaus in Heppenheim angefahren. Am Bahnhof Mörlenbach besteht Umsteigemöglichkeit zwischen der Linie 683 und der Weschnitztalbahn aus und in Richtung Weinheim, in Wald-Michelbach am ZOB besteht Übergang zu den Linien 681 nach Gras-Ellenbach und 685 nach Hirschhorn.

Die Fahrten der bisherigen Linie 686, die den Streckenabschnitt Juhöhe- Erbach – Heppenheim bedient, sind in die verlängerte Linie 683 aufgenommen worden. Die Linie 686 entfällt daher künftig.

### **1.3.5 Linie 685**

Der Abschnitt Wald-Michelbach ZOB – Hirschhorn Bahnhof wird im durchgehenden Stundentakt von etwa 5 bis 22 Uhr befahren. Außer bei den Verstärkerfahrten an Schultagen werden auf dieser Linie Kleinbussen eingesetzt. Anschluss in Hirschhorn besteht auf die S-Bahn von/nach Heidelberg, in Wald-Michelbach am ZOB auf die Linie 681 von/nach Weinheim und die Linie 683 von/nach Heppenheim. In Hirschhorn soll der Fahrtweg in Ersheim ausgeweitet und zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden. Am Rathaus ist ebenfalls eine neue Haltestelle geplant, die Haltestelle Altstadt soll auf Höhe Marktplatz verlegt werden.

Am Bahnhof Hirschhorn dient die Linie 685 sowohl aus Richtung Wald-Michelbach als auch aus Richtung Ersheim als Zubringer zur S-Bahn in Richtung Heidelberg und als Abbringer von der S-Bahn aus derselben Richtung.

### **1.3.6 Linie 688**

Durch die stündliche Bedienung der neuen Linie 680 im Abschnitt Birkenau – Weinheim wird die Linie 688 am Bahnhof Birkenau gekappt. Als Kompensation für den nun erforderlichen Umstieg in Birkenau besteht künftig ein stündliches Fahrtangebot montags bis freitags zwischen Nieder-Liebersbach und Birkenau Bahnhof. Am Bahnhof Birkenau besteht morgens und vormittags Umsteigemöglichkeit zur Weschnitztalbahn und zur Linie 680 nach Weinheim, am Nachmittag und Abend umgekehrt. Innerhalb der Kerngemeinde Birkenau werden neue Haltestellen eingerichtet und angefahren.

### **1.3.7 Linie 690**

Diese Linie dient dem Schülerverkehr, hauptsächlich zwischen dem Schulstandort Wald-Michelbach und benachbarten Gemeinden. Der bestehende Fahrplan wird an die Schulzeiten angepasst und durch die Bedienung des Wald-Michelbacher Ortsteils Seckenrain geringfügig erweitert.

### **1.3.8 Linie 692**

Diese Linie dient dem Schülerverkehr, hauptsächlich für den Bereich Birkenau und Mörlenbach sowie der umliegenden Ortsteile. Es sind nur geringfügige Fahrplananpassungen im Vergleich zum heutigen Angebot vorgesehen.

### **1.3.9 Linie 694**

Diese Linie dient dem Schülerverkehr zwischen dem Mörlenbacher Ortsteil Bonsweiher und den Schulstandorten Mörlenbach und Rimbach. Das Angebot wird hier ausgedünnt, da durch die

Verlängerung der Linie 683 nach Heppenheim ein Parallelverkehr zwischen Mörlenbach und Bonsweier bestünde.

### **1.3.10 Flexible Bedienformen - ANSAT**

Es steht dem Bieter frei, ein Nebenangebot mit einer nachfragegerechten, flexiblen Bedienung in Form von Rufbussen nach VRN-Tarif anzubieten. Zulässig sind derartige Nebenangebote auf den Linien 680, 683 und 685, jeweils an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Bei einem Nebenangebot muss es eine Taktverdichtung im Vergleich zum ausgeschriebenen Fahrplan geben. Rufbusfahrten sind mit Kleinbussen zulässig.

Die Fahrten müssen max. 30 min vor Abfahrt an der Haltestelle über das Buchungssystem ANSAT sowohl von einer Festnetznummer zum Ortstarif abrufbar als auch elektronisch buchbar sein. Es besteht die Möglichkeit mit dem VRN einen Nutzungsvertrag über das Buchungssystem ANSAT abzuschließen (vgl. Anlage 2).

Der Vertrag mit ANSAT muss zwei Monate vor Betriebsaufnahme abgeschlossen sein.

## **1.4 Leistungsbaustein C (Leistungsanpassungen)**

Die Konzessionsgeber erhalten das Recht, das Fahrplanvolumen über die Laufzeit der Konzession hinweg nach den folgenden Regelungen in angemessenem Maße zu reduzieren bzw. zu erweitern.

**1.4.1** Angebotsanpassungen, die in der Summe den Wert von 1 % (Wert kumuliert nicht) des ursprünglichen Angebotsvolumens im 1. Betriebsjahr der Grundverkehrsleistungen in einem Fahrplanjahr (in Fahrplankilometer) gem. Kapitel 1.6 nicht über- oder unterschreiten, gelten als geringfügige Fahrplananpassungen, die zu keiner Änderung des Zuschusses führen.

**1.4.2** Für Angebotsanpassungen, die über solche geringfügigen Angebotsanpassungen (1%-Grenze) hinausgehen ist der reduzierte bzw. zusätzliche Zuschussbedarf für diese Leistung nach dem im Kalkulationsblatt des Leistungsbausteines C angegebenen Kilometerzuschuss zu berechnen. Die Summe über diese Angebotsanpassungen wird auf 10 % des ursprünglichen Angebotsvolumens des 1. Betriebsjahres der Grundverkehrsleistungen (in Fahrplankilometer; inklusive geringfügiger Leistungsanpassungen von max. 1 % in einem Fahrplanjahr) begrenzt (Wert kumuliert nicht).

Die Kalkulation des Kilometerzuschusses hat bei Abgabe eines Angebots differenziert für

- Angebotsanpassungen an den Verkehrstagen Montag – Samstag
- Angebotsanpassungen an den Verkehrstagen Sonn-/Feiertag

zu erfolgen.

**1.4.3** Bei Angebotsanpassungen, die über den Umfang gemäß Kapitel 1.4.2 (10%-Grenze) hinausgehen, werden abweichend vom Kilometersatz nach Leistungsbaustein C die mit der Zubestellung verbundenen kilometerabhängigen Mehrkosten auf Grundlage von § 2 VOL/B einvernehmlich im Rahmen eines Nachtrages zum Konzessionsvertrag festgelegt.

**1.4.4** Eine Fahrzeugmehrung liegt vor, wenn durch die Fahrplanänderung eine Erweiterung der in Anlage F zum Angebot dargestellten Fahrzeugflotte notwendig wird. Der Konzessionsnehmer ist also verpflichtet, eine Fahrplanerweiterung vorzunehmen, sofern

sich damit im Zeitfenster der Fahrplanänderung die Zahl der im Linienbündel für die Fahrzeugspitze benötigten Fahrzeuge nicht erhöht. Sind beispielsweise in der morgendlichen Verkehrsspitze drei B-Fahrzeuge eingeplant, im nachmittäglichen Schulverkehr hingegen nur zwei B-Fahrzeuge im Einsatz, so kann der Fahrplan im nachmittäglichen Schulverkehr unter Einsatz des noch freien Fahrzeugs ohne Fahrzeugmehrung erweitert werden.

- 1.4.5** Bei Angebotsanpassungen, die gem. 1.4.4 zu einem veränderten Fahrzeugbedarf führen, wird das notwendige Fahrzeuginvestment auf Grundlage von § 2 VOL/B einvernehmlich im Rahmen eines Nachtrages zum Konzessionsvertrag festgelegt. Der Nachweis der Mehrkosten erfolgt nach dem in den Kalkulationsblättern enthaltenen Muster.

Die mit einer solchen Fahrplanänderung verbundenen laufabhängigen Betriebskosten werden neben der separaten Finanzierung des zusätzlichen Fahrzeuges bei Überschreiten der 1%-Grenze nach Leistungsbaustein C (siehe 1.4.2) oder im Falle des Überschreitens der 10%-Grenze nach dem gem. § 2 VOL/B zu ermittelnden Kilometersatz (siehe 1.4.3) abgerechnet.

Der Konzessionsnehmer ist im Zweifel auch verpflichtet, geeignete Subunternehmer einzusetzen, um die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge zu vermeiden. In diesem Fall werden gem. § 2 VOL/B die sich aus dem Subunternehmervertrag ergebenden Kosten zuschusserhöhend ausgeglichen.

- 1.4.6** Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage der Differenz des Fahrplanvolumens vor der Angebotsanpassung mit dem neuen Fahrplanvolumen unter Berücksichtigung der nicht zuschussrelevanten geringfügigen Fahrplanänderungen (1%-Regelung). Werden gegenüber dem Ausschreibungsfahrplan zusätzliche Fahrplanleistungen mit einem Gelenkbus abgefordert, so ist das entsprechende Fahrplanvolumen bei der Abrechnung von Leistungsbaustein C doppelt zu bewerten.

- 1.4.7** Alle Fahrplanänderungen werden mit einer Frist von 6 Wochen durch den Konzessionsgeber festgelegt.

- 1.4.8** Das Angebotsvolumen des 1. Zuschussjahres zur Berechnung der Leistungsanpassungen umfasst im Linienbündel alle Leistungsbausteine, die bezuschlagt werden.

Bei Zuschlag eines Nebenangebots sind die Jahresfahrplankilometer des Nebenangebots als Berechnungsgrundlage ausschlaggebend. Diese sind deshalb zum Zweck der Wertung im Kalkulationsblatt auszuweisen.

Maßgeblich für die Feststellung der Jahresfahrplankilometer Soll/Ist im Rahmen der Zuschussabrechnung sind die von der VRN GmbH ermittelten Kilometerwerte.

## **1.5 Baustellen und Umleitungen**

Vorübergehende Schwankungen der Fahrplankilometerzahl (durch Baustellen und Umleitungen unter 30 Tagen) führen zu keiner Anpassung der Grundverkehrsleistungen und somit zu keiner Veränderung des Zuschussbedarfs.

Angebotsanpassungen aus Baustellen und Umleitungen die länger als 30 Tage bestehen und die den Wert von 1 % (Wert kumuliert nicht) des ursprünglichen Angebotsvolumens im 1. Betriebsjahr der Grundverkehrsleistungen in einem Fahrplanjahr (in Fahrplankilometer) gem. Kapitel 1.4 nicht überschreiten, gelten als geringfügige Fahrplananpassungen, die zu keiner Änderung des Zuschusses führen.

## 1.6 Zusammenstellung der Fahrleistungen

	Fahrplankilometer pro Tag*			
<b>Leistungsbaustein A –</b>	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
LB A Linie 680	807	669	178	156
LB A Linie 681	1312	1090	1070	874
LB A Linie 682	809	787	389	313
LB A Linie 682K	0	170	245	219
LB A Linie 683	958	815	472	401
LB A Linie 685	953	885	426	341
LB A Linie 688	123	118	0	0
LB A Linie 690	201	0	0	0
LB A Linie 692	145	0	0	0
LB A Linie 694	49	0	0	0

\*= die ausgewiesenen Km-Werte sind gerundet und dienen nur zur Information. Maßgeblich sind die ausgewiesenen Jahreskm-Werte

<b>Jahreskilometer</b>	
<b>Leistungsbaustein A</b>	<b>1.551.112</b>

Die Linienvverlaufspläne der einzelnen Linien finden sich in Anlage 3.

Die Berechnung der Jahresfahrplankilometer im ersten vollen Betriebsjahr 2020 erfolgte anhand eines Normjahres mit einheitlich 190 Schultagen Montag bis Freitag (38 pro Wochentag), 60 Ferientage Montag bis Freitag (12 pro Wochentag), 52 Samstage und 63 Sonn- und Feiertage.

Der nachfolgende Hinweis auf die Reduktion des Fahrplanangebotes an bestimmten Wochentagen (Hl. Abend/Silvester) wurde bei der Berechnung der Kilometer des Normjahres nicht berücksichtigt.

Im Kreis Bergstraße an Heiligabend Verkehr wie an Samstagen bis 16:00 Uhr, an Silvester Verkehr wie an Samstagen bis 20:00 Uhr. Die Spätverkehre gelten in den Nächten Fr/Sa und Sa/So.

Systembedingt kann es durch Unterschiede bei den angewendeten Planungsprogrammen zu geringfügigen technischen Abweichungen bei der Ermittlung des Jahreskilometer kommen.

Ist der Bieter der Auffassung, dass die Kilometerangaben von seinen eigenen Berechnungen wirtschaftlich relevant abweichen, so hat er die Vergabestelle darüber schriftlich in Kenntnis zu setzen. Sollte die Vergabestelle keine schriftliche Rückmeldung des Bieters erhalten, gelten die hier benannten Werte des Konzessionsgebers als vom Bieter anerkannt.

Für alle Fragen der kilometerbezogenen Abrechnung werden die Fahrplankilometer von Seiten der VRN GmbH auf Grundlage derselben Systematik/Software ermittelt, die der obigen Tabelle zu Grunde liegt

## **1.7 Sonderverkehr**

Der Konzessionsnehmer hat zusätzlich zum Regelfahrplanangebot pro Betriebsjahr 3.000 km für Sonderverkehre zu Festen und Veranstaltungen durchzuführen und dies bereits im Grundangebot Leistungsbaustein A mit einzukalkulieren (z.B. Fastnachtsumzüge, Pflanzeltag Weinheim, Weinheimer Herbst, Nightgroove Weinheim). Dem Konzessionsnehmer muss klar sein, dass diese Sonderverkehre im Abend- und Wochenendbereich bestellt werden. Eine Fahrzeugmehrung ist hier ausgeschlossen.

Der Konzessionsgeber kann zusätzlich beim Konzessionsnehmer im Rahmen seiner betrieblichen Möglichkeiten innerhalb des laufenden Fahrplanjahres die Durchführung von Sonderverkehren bestellen. Diese werden unabhängig von der 1%-Grenze nach Zuschusssatz C abgerechnet.

Die Fahrpläne werden mit dem Konzessionsgeber rechtzeitig vor den Veranstaltungen abgestimmt. Der Konzessionsnehmer informiert die Einwohner im Einzugsbereich des Sonderverkehrs durch geeignete Marketingaktivitäten über das besondere Angebot. Das Marketing ist mit der VRN GmbH abzustimmen.

Ebenso können Sonderverkehre durch weitere Organisationen mit Zustimmung des Konzessionsgebers veranlasst werden. Für die Durchführung dieser Sonderverkehre ist in allen Fällen das schriftliche Einverständnis bzw. die schriftliche Bestellung des Konzessionsgebers erforderlich. Diese Sonderverkehre werden direkt zwischen dem Veranlasser und dem Konzessionsnehmer auf Basis der beim Konzessionsnehmer abzufragenden Angebote abgerechnet. Die Bestellung dieser Sonderverkehre wird individuell organisiert.

Alle Sonderverkehre sind nach VRN-Tarif durchzuführen.

Kam es bei Sonderverkehren in der Vergangenheit bei den Heimfahrten zu Vandalismus am Fahrzeug oder anderen Problemen mit alkoholisierten Fahrgästen, kann der Konzessionsnehmer Sicherheitspersonal durch den Veranstalter anfordern.

Der Veranstalter ist rechtzeitig über die Missstände zu informieren. Zwischen dem Konzessionsnehmer und dem Veranstalter ist ein gemeinsames Sicherheitskonzept auf Kosten des Veranstalters zu entwickeln.

Sollte der Veranstalter den Einsatz von Sicherheitspersonal an den Zustiegshaltestellen der Veranstaltung und als Begleitschutz bei den Fahrten verweigern, so hat der Konzessionsnehmer das Recht, die Durchführung des Sonderverkehrs zu verweigern.

### **1.7.1 Weinheimer Kerwe**

Die Fahrten zur Weinheimer Kerwe sind mit dem Fahrplan der 682K auch mit in den Kilometerleistungen enthalten. Im Fahrplan ist der Fahrzeugeinsatz (Solobus und Gelenkbus) vorgegeben. Dem Konzessionsnehmer steht es frei, die Heimfahrten anstatt mit einem Gelenkfahrzeuge mit zwei Solobussen durchzuführen.

## 2 Anforderungen an den Betrieb des Linienbündels

Die Einhaltung der nachfolgend definierten Qualitätsstandards ist dauerhaft während der Vertragslaufzeit zu gewährleisten. Das Risiko für die Einhaltung der Standards trägt der Konzessionsnehmer (KN).

Sofern die Qualitätsstandards nicht gewährleistet werden, hat der Konzessionsgeber (KG) das Recht zur Reduktion seiner Zuschusszahlungen. Einzelheiten regelt § 9 des Konzessionsvertrages.

### 2.1 Ansprechpartner und Betriebsleitzentrale

Es ist eine Leitzentrale Montag bis Samstag zwischen **05:00 Uhr und 23:00 Uhr und Sonntag und Feiertag zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr zu besetzen**. Diese muss im Gebiet des Konzessionsgebers angesiedelt sein. Sie ist mit einem verantwortlichen Betriebsleiter zu besetzen, der vor Ort die Letztentscheidungsbefugnis über die Umlaufgestaltung sowie die Dienstplangestaltung besitzt und als unmittelbarer Vorgesetzter des Fahrpersonals den konkreten Personaleinsatz verantwortet. Dabei ist es nicht erforderlich, dass der offiziell nach BOKraft verantwortliche Betriebsleiter rund um die Uhr in der Leitzentrale anwesend ist. Er hat nur seinen Dienstort vor Ort zu haben und es ist sicherzustellen, dass über die Betriebsleitzentrale stets vor Ort die notwendigen Entscheidungen getroffen werden können. Der Betriebsleiter ist der verantwortliche Ansprechpartner für den Verbund und die Konzessionsgeber in allen das Linienbündel betreffenden Fragestellungen. In dieser Betriebsleitzentrale ist ebenfalls ein Mitarbeiter einzusetzen, der für das Beschwerdemanagement verantwortlich ist, die VRN Qualitätsdatenbank bedient, unterjährige Fahrplananpassungen und Baustellenfahrpläne koordiniert und mit der VRN GmbH bespricht.

Es ist zur zügigen Reaktion bei Betriebsstörungen sicherzustellen, dass die Betriebsleitzentrale von jedem Fahrzeug erreichbar ist und jedes Fahrzeug erreichen kann. Die Leitzentrale muss für den Konzessionsgeber telefonisch (Festnetz) und per Email erreichbar sein.

### 2.2 Betriebs- und Meldepflichten

Alle für die Leistungserbringung erforderlichen Berichts- und Meldepflichten finden sich in Kapitel 11.

#### 2.2.1 Vor der Konzessionslaufzeit

##### a) Subunternehmer

Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber bis spätestens 4 Monate vor Betriebsaufnahme eine Auflistung der zum Einsatz kommenden Subunternehmer unter Angabe der vergebenen Fahrzeuganzahl und die Anzahl der Fahrpersonale vorzulegen. Die Tariftreueerklärungen der Subunternehmer sind beizufügen.

##### b) Personal

Weiterhin ist der Fahrerbedarf im Eigenunternehmen und die Anzahl der bisher rekrutierten Fahrpersonale zu melden. Diese Auflistung ist 2 Monate vor Betriebsstart zu melden und ab 4 Wochen vor Betriebsstart wöchentlich zu aktualisieren.



### **c) Fahrzeugliste**

Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber bis spätestens 2 Wochen vor Betriebsaufnahme die Fahrzeugliste laut Anlage 16 und den dazu gehörigen Fahrzeugscheinen mit den zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeugen (Regie und Subunternehmer) elektronisch zuzusenden.

### **d) Kontaktperson**

Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber bis spätestens 4 Wochen nach Zuschlag eine Kontaktperson zu nennen, die federführend für die Koordination bis zum Betriebsstart zuständig ist.

Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber bis spätestens 4 Wochen nach Zuschlag eine Kontaktliste elektronisch zuzuleiten, aus der hervorgeht, welche Personen für die Themen Qualitätsmanagement, Planung und Abrechnung in Ihrem Unternehmen zuständig sind.

### **e) Kontaktpersonen für Qualitätsdatenbank**

Der Konzessionsnehmer hat der VRN Vergabestelle 4 Wochen vor Betriebsstart die zuständigen Kontaktpersonen für die Qualitätsdatenbank zu benennen. Diese Personen sind 2 Wochen vor Betriebsaufnahme an einem Tag für eine Schulung zum Umgang mit der Qualitätsdatenbank (Kundenanliegen und Pönalen) auf Kosten des Konzessionsnehmers freizustellen. Die Schulungen finden in den Räumlichkeiten der VRN GmbH in Mannheim statt.

### **f) Dienst- und Umlaufpläne**

Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber die Dienst- und Umlaufpläne 2 Wochen vor Betriebsstart zur Verfügung zu stellen. Nach jeder Fahrplan-, Dienstplan- oder Umlaufänderung sind die aktualisierten Dienst- und Umlaufpläne der VRN Vergabestelle vorzulegen. Dies gilt auch für die Subunternehmerleistungen.

### **g) Fahrtnummernliste**

Der Konzessionsnehmer hat der VRN Vergabestelle 2 Wochen für den Betriebsstart eine Tabelle mit allen Liniennummern, den jeweiligen Fahrtnummern und der Zuordnung von welchem Dienstplan oder Subunternehmer die Leistung mit welcher Fahrzeugkategorie durchgeführt wird, vorzulegen.

### **h) Nachweis Streckenkunde und Tarifschulung**

Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber die Nachweise der Streckenkunde und der Tarifschulungen aller im Linienbündel eingesetzten Fahrpersonale 2 Wochen vor Betriebsstart zur Verfügung zu stellen. Nicht geschulte Fahrpersonale dürfen grundsätzlich nicht eingesetzt werden.

## **2.2.2 Während der Konzessionslaufzeit**

### **2.2.2.1 Täglich**

Der Konzessionsnehmer hat unverzüglich die bei der Verkehrsbedienung, sowie die im und am Fahrzeug und an den Haltestellen festgestellten Mängel, sowie Fahrtausfälle, Kundenbeschwerden sowie die Pünktlichkeitsmeldungen in der Qualitätsdatenbank einzugeben. Diese Meldungen müssen innerhalb von 48 Stunden nach Auftreten in der Qualitätsdatenbank vom Konzessionsnehmer erfasst werden. An Wochenenden und Feiertagen genügt eine Meldung innerhalb der anschließenden 2 Werktage.

Bei fristgerechter Erfassung werden die entsprechenden Pönalen gemäß Anlage 19 nur mit 25 % der veranschlagten Summe angesetzt.

#### 2.2.2.2 Jährlich, bzw. halbjährig

- a) Der Konzessionsnehmer hat die **Auslastung der Fahrzeugkapazitäten** (Über- und Unterauslastungen) sowie eine **Schwachstellenanalyse halbjährlich zum 30.06. und 31.12.** zu melden (vgl. Anlage 19 Pönalekatalog und Meldeformular Anlage 21 Qualitätsbericht VRN).
- b) Zusätzlich wird der Konzessionsnehmer jährlich jeweils im August vom Konzessionsgeber und der VRN GmbH zu einem Schwachstellengespräch eingeladen. vgl. Anlage 19 Pönalekatalog und Meldeformular Anlage 21 Qualitätsbericht VRN).
- c) Der Konzessionsnehmer hat Unfälle sowie die Beseitigung von Reparaturschäden an den von ihm eingesetzten Fahrzeugen, die im Rahmen der Verkehrsbedienung entstanden sind, halbjährlich zum 30.06. und 31.12. zu melden (vgl. Anlage 19 Pönale und Meldeformular Anlage 21 Qualitätsbericht VRN).
- d) Die **Fahrzeugliste** gemäß Anlage 16 muss während der gesamten Konzessionslaufzeit fortgeschrieben werden. Über Veränderungen ist die Vergabestelle der VRN GmbH **einen Monat im Voraus** zu informieren. Kurzfristige Änderungen sind nur mit Zustimmung des Konzessionsgebers möglich. Die Liste ist **mindestens einmal jährlich zum 31.12.** mit Stand Dezember vorzulegen.
- e) Jegliche Änderung bei den vom Konzessionsnehmer benannten Kontaktpersonen sind der Vergabestelle und den Konzessionsgebern zu melden.
- f) Nach jeder Fahrplan-, Dienstplan- oder Umlaufänderung sind die aktualisierten Dienst- und Umlaufpläne der Vergabestelle unverzüglich mitzuteilen.
- g) Bei geplanten Veränderungen im Einsatz von Subunternehmern sind die vom Konzessionsnehmer beabsichtigen neu einzusetzenden Subunternehmer unverzüglich der Vergabestelle zu melden. Der Meldung ist eine Kopie der Tariftreueerklärung beizufügen. Die Beauftragung der neu einzusetzenden Subunternehmer kann erst nach Genehmigung der VRN Vergabestelle erfolgen.

### 2.3 Fortschreibung der Fahrpläne

Bis zur Betriebsaufnahme sowie während der Vertragslaufzeit der hier ausgeschriebenen Verkehrsleistung können Änderungen der betrieblichen und sonstigen Rahmenbedingungen – auch aufgrund von Änderungen der Anschlussbeziehungen und insbesondere durch geänderte Schulzeiten – eintreten.

Zu Beginn der Betriebslaufzeit sind innerhalb von 2 Monaten 2 Termine mit dem Konzessionsgeber einzuplanen, um eventuelle Startschwierigkeiten zu besprechen und zu beheben.

Insbesondere vor dem Hintergrund des Nettocharakters der ausgeschriebenen Konzession ist die weitere Fahrplangestaltung grundsätzlich eine unternehmerische Aufgabe des Konzessionsnehmers.

Zur Gewährleistung eines integrierten Angebotes entwickelt der Konzessionsnehmer die Fahrpläne in Abstimmung mit dem Konzessionsgeber und unter Berücksichtigung der

Regelungen zu Leistungsveränderungen weiter bzw. passt diese den sich verändernden Rahmenbedingungen an.

Der Konzessionsnehmer legt dem Konzessionsgeber bei dem jährlichen Schwachstellengespräch im August (vgl. hierzu Kapitel 2.2.2.2 b) eine Analyse möglicher Schwachstellen des aktuellen Fahrplanes vor und unterbreitet gleichzeitig entsprechende Anpassungsvorschläge.

Dauerhafte Änderungen des Fahrplanangebotes bedürfen der vorherigen Zustimmung des Konzessionsgebers. Die dabei vorzunehmende qualitative Bewertung der Änderungsvorschläge orientiert sich an den unter Nr. 3 für die Nebenangebote dargestellten Maßstäben.

Die ausgeschriebenen Linien sind zum Großteil anschlussoptimiert. Änderungen bei den Abfahrtszeiten des SPNV-Verkehrs sind nur bedingt von dem Konzessionsgeber zu beeinflussen. Dem Konzessionsnehmer obliegt die Aufgabe, zu jedem Fahrplanwechsel zu überprüfen, ob die Anschlüsse weiterhin gewährleistet sind. Ist dies nicht der Fall, erarbeitet der Konzessionsnehmer Vorschläge zur Fahrplanänderung. Eine Fahrzeugmehrung und somit eine Erhöhung des Zuschussbedarfs ist hierbei auszuschließen.

Der Konzessionsnehmer hat sich bei Fahrplanänderungen frühzeitig mit allen Konzessionsnehmer benachbarter Verkehre abzustimmen.

## **2.4 Betriebsaufnahme**

### **2.4.1 Fahrzeugbesichtigung vor Betriebsaufnahme**

Alle für den Einsatz im Linienbündel Odenwald-Süd geplanten Fahrzeuge werden ab 2 Wochen vor Betriebsaufnahme durch Mitarbeiter der VRN GmbH besichtigt. Die Terminabstimmung erfolgt 4 Wochen vor Betriebsaufnahme. Hierbei werden die Einhaltung der Fahrzeugvorgaben geprüft insbesondere auch auf die angebotenen Mehrqualitäten. Hierfür sind die Fahrzeuge am Betriebshof des Konzessionsnehmers nach Terminabsprache bereit zu stellen.

### **2.4.2 Verspätete Betriebsaufnahme**

Wenn die Betriebsaufnahme dem Konzessionsnehmer nicht termingerecht möglich ist, wird neben dem Verlust des vereinbarten Zuschusses eine Vertragsstrafe zu Lasten des Konzessionsnehmers fällig (siehe Konzessionsvertrag; Anlage 7).

## **2.5 Ersatzbeförderung**

Bei Liegenbleiben eines Fahrzeuges wegen technischen Defektes oder Unfalls ist eine Ersatzbeförderung der betroffenen Fahrgäste auf Kosten des Konzessionsnehmers zu gewährleisten. Eine entsprechende Ersatzbeförderung ist auch zu gewährleisten, wenn an Haltestellen ohne Halt vorbeigefahren wird, obwohl ein- oder ausstiegswillige Fahrgäste vorhanden sind oder fahrplanmäßig anzudienende Haltestellen oder Teilstrecken nicht bedient werden.

Die Ersatzbeförderung gilt als ordnungsgemäß erbracht, wenn sich dadurch die Ankunft der Fahrgäste an ihrem gewünschten Zielort bei einer planmäßigen Gesamt-Reisedauer (innerhalb des VRN) von bis zu einer Stunde um nicht mehr als 30 Minuten, bei höheren Gesamt-Reisedauern (innerhalb des VRN) um nicht mehr als eine Stunde verlängert.

Bei Verspätungen, Anschlussverlusten und Fahrtausfällen aufgrund dem Konzessionsnehmer nicht zurechenbarer Ereignisse, wie unpassierbarer Straßen wegen Unwetter, Vereisung, starken Schneefalls, Überschwemmung, örtlicher Veranstaltungen und sonstiger ungeplanter kurzfristiger Straßensperrungen wegen Unfalls, Einsatzes von Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr usw. erlischt die Verpflichtung zu einer zeitnahen Ersatzbeförderung. Der Konzessionsnehmer sorgt in diesem Falle für eine größtmögliche Sicherstellung des Fahrplanangebotes auf den betroffenen Linien bzw. Streckenabschnitten, ggf. auch über Umwegfahrten.

## **2.6 Einsatz von Ersatzfahrzeugen**

Der Konzessionsnehmer hat stets einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten. Ersatzfahrzeuge im Busverkehr, die im Ausnahmefall und nur vorübergehend bei Störungen oder Fahrzeugausfällen eingesetzt werden, dürfen von der Fahrzeugliste abweichen, müssen aber den Anforderungen derselben Kategorie entsprechen wie das ausgefallene Fahrzeug (vgl. hierzu Kapitel 3).

## **2.7 Fahrbetrieb**

### **2.7.1 Fahrbarkeit und Pünktlichkeit**

Der genaue Linienverlauf der ausgeschriebenen Linien sowie die genaue Haltestellenübersicht sind in Anlage 3 dieser Leistungsbeschreibung dargestellt. Der Konzessionsnehmer hat dem Konzessionsgeber sämtliche Abweichungen vom vereinbarten Betriebsprogramm zu melden.

Die Fahrpläne sind verbindlich einzuhalten. Insbesondere sind die Fahrten pünktlich anzutreten, soweit keine verspäteten Anschlüsse abzuwarten sind. Fahrten, die über 30 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen, ebenso Fahrten, bei denen an drei aufeinanderfolgenden oder sämtlichen Haltestellen früher als vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abgefahren wird bzw. regulär zu bedienende Haltestellen ausgelassen wurden. Alle Fahrten die mit einer max. Verspätung bis 4 Minuten durchgeführt werden gelten als pünktlich.

Zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind dem Fahrpersonal vom Konzessionsnehmer detaillierte Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Diese müssen den vollständigen Fahrplan der vom Fahrer durchzuführenden Fahrten mit allen zu bedienenden Haltestellen nebst Informationen zu bestehenden Anschluss-Beziehungen, Wartezeit-Vorschriften, Anweisungen zur Beschilderung der Fahrt und ggf. durchzuführenden Ansagen enthalten.

Das digitale Kontrollgerät (Tachograph) ist bei Betriebsbeginn anhand der für die Pünktlichkeit maßgeblichen Funkuhr auf die Minute genau einzustellen.

Die Bieter haben die Fahrbarkeit der ausgeschriebenen Fahrpläne mit den von Ihnen eingeplanten Fahrzeugen eigenständig zu prüfen. Sollten sie wider Erwarten zu dem Schluss kommen, dass die ausgeschriebenen Fahrpläne betrieblich nicht stabil umzusetzen sind, haben sie das unverzüglich der Vergabestelle mitzuteilen. Mit Angebotsabgabe bestätigt der Bieter die Fahrbarkeit der abverlangten Fahrpläne.

## 2.7.2 Änderungen der Fahrpläne und Kommunikation der Beteiligten

Am letzten Schultag vor den Ferien sowie an den Tagen der Zeugnisausgabe werden die Fahrpläne des Busverkehrs den Erfordernissen des Schulverkehrs angepasst. Hierfür gelten folgende Regeln:

Alle ausgeschriebenen Fahrten des Linienbündels sind Fahrten nach § 42 PBefG und somit Linienverkehr.

Verstärkerfahrten können an den o.g. Tagen zu früheren Zeiten benötigt werden. Sie sind vom Konzessionsnehmer einzuplanen.

Bei Verstärkerfahrten im Regelfahrplan (z. B. nach Ende der 6. Schulstunde) die zur gleichen Uhrzeit und auf dem gleichen Linienweg verkehren, ist bei vorzeitigem Schulende nur ein Fahrzeug nötig.

Bei Fahrten mit unterschiedlichen Zielrichtungen kann je nach Linienverlauf auch die Reduktion von Fahrzeugen erfolgen (Linienbandbetrieb).

Würde ein Ausfall einer Fahrt einen Anschluss an den SPNV oder eine Lücke im Takt mit sich bringen, so ist diese Fahrt laut Fahrplan weiter zu erbringen.

Der Konzessionsnehmer für eine reibungslose Kommunikation mit dem Schulträger zu sorgen.

Alle Änderungen im Fahrplan, bei Sonderverkehren, bei Baustellen oder Fahrten an Ferien-, Feier oder Sondertagen im Jahr sind vom Unternehmen zu planen.

Die Information erfolgt per Aushang in den Bussen, per App, im Internet auf der Seite des Verkehrsunternehmens und durch rechtzeitige E-Mail an **fahrplanticker@vrn.de**.

Hier kann die Verbundgesellschaft kurzfristig reagieren und Meldungen in der Fahrplanauskunft zu den üblichen Bürozeiten veröffentlichen. Die Meldungen müssen prägnant und aussagekräftig sein, sie werden 1:1 veröffentlicht und sollten für den Fahrgast verständlich sein. Sie müssen mindestens folgende Informationen beinhalten:

- Betroffenes Verkehrsunternehmen
- Sachbearbeiter (Ansprechpartner, Firmen-Kontaktdaten)
- Ort (Strecke) der betroffenen Maßnahme (Änderung, Störung, Baustelle, usw.)
- Datum u. Uhrzeit (hh:mm) der Maßnahme (von ... bis einschließlich – oder Intervalle)
- Betroffene Liniennummer im VRN (ggf. Alternative)
- Betroffene Haltestelle (ggf. von ... bis, ggf. Alternative), Verspätungsprognosen
- Eine kurze Textbeschreibung inkl. Grund der Änderung / Störung

Zusätzlich ist Kartenmaterial mit Erläuterung zu Umleitungsstrecken und Haltestellenänderungen hilfreich. Hierbei ist zu beachten, dass aus rechtlichen Gründen ausschließlich Kartenmaterial auf Basis von Openstreet Map (OSM)\* veröffentlicht werden kann. (\*<http://www.openstreetmap.de/>)

Mehr- oder Minderaufwendungen in der Betriebsleistung bei Baustellen, bei Sonderverkehren, am letzten Schultag vor den Ferien oder zur Zeugnisausgabe sind nach Leistungsbaustein C durch die gemeldeten Kilometerangaben seitens des Konzessionsgebers gemäß Kapitel 1.4 abzurechnen.

## 2.8 Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen

Der Konzessionsnehmer hat für die vertrags- und ordnungsgemäße Durchführung des Betriebes zu sorgen. Dies gilt auch bei absehbaren, d.h. planbaren Betriebsstörungen wie beispielsweise durch die zuständigen Behörden bekannt gemachte Straßenarbeiten. Der Konzessionsnehmer ist für die Behebung der Betriebsstörungen direkt zuständig. Die Kosten für Planungen trägt der Konzessionsnehmer.

Bei absehbaren, d.h. planbaren Betriebsstörungen werden die Fahrgäste durch den Konzessionsnehmer informiert. Insbesondere ist bei vorübergehenden Änderungen des Linienweges (z.B. wegen Straßenfestes o.Ä.) an allen Haltestellen der betroffenen Linie ein entsprechender Aushang vorzunehmen.

Bei nicht planbaren Betriebsstörungen ist der Konzessionsgeber über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen zu informieren. Das Fahrpersonal informiert die Fahrgäste über die Art der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie insbesondere über alternative Bedienungen.

Zur Sicherung der vertragsgemäßen Durchführung des Betriebes hat der Konzessionsnehmer ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht.

Sofern dem Konzessionsnehmer die Durchführung des Betriebes nicht möglich ist, teilt er dies dem Konzessionsgeber umgehend mit. Dieser kann Dritte mit der Durchführung der Verkehre beauftragen. Die entstandenen Mehrkosten hat der Konzessionsnehmer dem Konzessionsgeber zu erstatten.

Nicht erbrachte Leistungen sind dem Konzessionsgeber zu melden. Nicht erbrachte Leistungen werden nicht bezuschusst und führen im Verschuldensfall zusätzlich zu einer Vertragsstrafe gemäß Konzessionsvertrag.

Bei geplanten Straßensperrungen, absehbaren Fahrzeitverlängerungen durch Baumaßnahmen u.Ä. werden Ersatzfahrpläne durch den Konzessionsnehmer erarbeitet und mit dem Konzessionsgeber abgestimmt.

Die Fahrplanänderungen sind rechtzeitig, d.h. mindestens 1 Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses durch den Konzessionsnehmer an die örtliche Presse, den Aufgabenträgern und Fahrgäste zu kommunizieren.

## 2.9 Echtzeitdaten

Die VRN GmbH will die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung weiter verbessern. Dazu trägt die Einbeziehung aktueller Informationen wesentlich bei.

Aktuelle Informationen stehen hierfür Ist- und Prognosedaten aber auch für redaktionelle Ereignismeldungen mit Informationen zur Betriebslage und Störungsinformationen.

Die Prognosedaten werden in der Fahrplanauskunft bei der Berechnung von Reiseketten berücksichtigt und zur Abbildung aktueller Abfahrtszeiten an Haltestellen aufbereitet.

Ereignismeldungen werden auf allen erreichbaren Systemen (mobile Endgeräte, Internet, DFI, Indoor-DFI, ggf. auch über die (sozialen) Medien) zur Fahrgastinformation eingesetzt.

Zur verbundübergreifenden Fahrgastinformation werden diese Daten auch anderen Fahrgastinformationssystemen durchgeleitet (z.B. NVBW oder DB). Ebenso werden die Daten

zur Fahrgastinformation über Open Service (Schnittstelle TRIAS, IP-KOM-ÖV, VDV431 2) zur Verfügung gestellt.

Zur Anschlusssicherung werden geeignete Einrichtungen mit der VRN - Datendrehscheibe verbunden.

Der Konzessionsnehmer beteiligt sich an dieser Maßnahme, in dem er wahlweise ein eigenes Echtzeitsystem einsetzt (Option 1) oder sich am Echtzeitsystem des VRN anschließt (Option 2).

#### **Option 1: Mit eigenem Echtzeitsystem (RBL-/ITCS-/Regio-RBL-/RBLlight-System)**

Der Konzessionsnehmer hält selbst ein eigenes Echtzeitsystem vor. Es sollte in allen wesentlichen Punkten die Qualitätsanforderungen der Klassifizierung "Standard" erfüllen. Es muss den Anforderungen aus der VDV-Schrift 730 (Qualitätsanforderungen zur DFI-Versorgung) hinsichtlich der Aktualität der Telegramme von Standardsystemen genügen. Die Ausrüstung der Fahrzeuge muss zur Anzeige von Anschlussinformationen geeignet (rückkanalfähig) sein.

Der Konzessionsnehmer verpflichtet sich 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 dem VRN kostenlos zur Verfügung.

Zum Zweck der Anschlusssicherung können Fahrzeugpositionsdaten auf Antrag disponierenden Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Erforderlich ist ein gemeinsamer Antrag der im Einzelfall an der Anschlusssicherung beteiligten Verkehrsunternehmen, also dem Konzessionsnehmer und einem weiteren VU. Auf dieser Grundlage stellt dann die Datendrehscheibe die Daten der betroffenen Fahrt (nur für den Anschlussbereich) der disponierenden Einrichtung (z.B. Leitstelle) zur Verfügung.

#### **Option 2: Anschluss an das Echtzeitsystem des VRN**

Der Konzessionsnehmer hält selbst kein (geeignetes) Echtzeitsystem vor.

Der Konzessionsnehmer stattet die eingesetzten Fahrzeuge so aus, dass sie ihre Positionsdaten (GPS-Koordinaten) unmittelbar an das Echtzeitsystem des VRN übermitteln.

Zur Entlastung des Fahrpersonals und der Berechnung von Übernahmeverspätungen sind in diesem Fall auch die Umlaufdaten (fahrzeugbezogene zeitliche Abfolge der Fahrten) dem VRN zur Verfügung zu stellen.

Die Daten werden vom VRN zu Prognosedaten aufbereitet und stehen dem VRN uneingeschränkt zur Fahrgastinformation und Anschlusssicherung zur Verfügung.

Falls gewünscht, werden die notwendigen Geräte zur Ortung der Fahrzeuge und zur Information des Fahrers von Seiten der VRN GmbH für eine Jahresmiete von 500.- € (zzgl. Gebühren für den Mobilfunk ca. 29.- €/Monat) zur Verfügung gestellt.

Anschlusssicherung: Ist dem Konzessionsnehmer bei gemeinsam bedienten Haltestellen keine personalbediente Disposition möglich, erfolgt eine automatisierte Anschlussinformation nach vordefinierten Regeln, die dem Fahrer durch das Echtzeitsystem des VRN übermittelt wird. Siehe auch Anlage 13.

Verfügt der Konzessionsnehmer selbst über Ereignismeldungen in digitaler Form, leitet er sie dem VRN analog den Fahrtdaten zu. Für diese Informationen ist derzeit kein einheitliches

Format definiert, es genügt deshalb, wenn der Konzessionsnehmer die Informationen in der Form zur Verfügung stellt, in dem sie ihm vorliegen.

Innerhalb der Vertragslaufzeit wird der VRN ein Ereignismanagementsystem einführen. Dieses Redaktionssystem vereinfacht und beschleunigt Ereignismeldungen zur Fahrgastinformation. Das Redaktionssystem ist von jedem internetfähigen PC/Tablet/Smartphone erreichbar und bedienbar. Der Konzessionsnehmer verpflichtet sich zur Teilnahme und der Kommunikation aktueller Ereignisse über dieses System im Rahmen seiner Möglichkeiten.

Der VRN ist berechtigt, die Daten zum Zweck der kostenlosen Fahrgastinformation an Betreiber von Drittsystemen weiterzugeben (z.B. an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die Deutschen Bahn, etc).

## **2.10 LSA-Bevorrechtigung**

Im Bereich des Linienbündels sind an den nachfolgend aufgeführten Lichtsignalanlagen Bevorrechtigungen für den ÖPNV verbaut.

- Mannheimer Strasse / Bergstrasse (Postknoten)
- B 3 / Ludwigstrasse
- Bahnhofstrasse / Schulstrasse
- B 3 / Prankelstrasse /Gewerbestrasse
- B 3 / Westtangente / Bergstrasse
- B 3 / Etzwiesenstrasse

Die Steuerung der LSA erfolgt über Datenfunk (2m-Band). Der Betreiber ist verpflichtet, die erforderliche Technik für die LSA-Beeinflussung in den Bussen zu installieren.

## **2.11 Fahrradmitnahme**

Auf allen Fahrten der Linienbündel Odenwald-Süd ist eine kostenlose Fahrradmitnahme montags bis freitags vor 6.00 Uhr und nach 9.00 Uhr, sowie samstags, sonntags und an Feiertagen ganztägig zuzulassen. Vorrangige Beförderung erfahren jedoch stets Fahrgäste im Rollstuhl, mit Rollatoren und Kinderwagen. Bei Kapazitätsengpässen entscheidet alleinig das Fahrpersonal. Ausgenommen sind Kleinbusse.

## **2.12 Anforderungen zum Einsatz automatischer Fahrgastzählsysteme AFZS**

Die Ermittlung von Fahrgastzahlen und der Verkehrsleistung als Datengrundlage zu Planungszwecken und statistischen Auswertungen, sowie als Grundlage für die Erlösaufteilung im Rahmen der Einnahmeaufteilungsregelung erfolgt über eine kontinuierliche Zählung der Fahrgäste in Form einer Stichprobe mittels Automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS) in den Fahrzeugen.

Bzgl. des Einsatzes von AFZS sind weitere Anforderungen einzuhalten und ein Vertrag abzuschließen. Näheres in Anlage 35 und deren Unterdokumenten.



## **2.13 Informationspflichten für Folgeausschreibung**

Zur Vorbereitung der Folgeausschreibung stellt der Konzessionsnehmer dem Konzessionsgeber die benötigten Daten bis 30 Monate vor Ablauf des Konzessionsvertrages zur Verfügung. Er erhebt insbesondere die Ein- und Aussteigerzahlen für alle im Fahrplan enthaltenen Fahrten an jedem Verkehrstag (d.h. Fahrten die Mo-Fr verkehren sind somit 5 x in der Woche zu zählen) während einer Kalenderwoche an Schultagen zwischen Oktober und Februar haltestellenscharf vor Ablauf der Frist in Satz 1. Anschließend informiert er den Konzessionsgeber über die im letzten Kalenderjahr tatsächlich angefallenen Ausgleichsleistungen aufgrund § 231 SGB IX sowie über weitere Erlöse- und Einnahmeansprüche, die dem Linienbündel zuzuordnen sind.

Der Zähltermin ist mit der Vergabestelle abzustimmen. Die Zählung unterliegt keinem Testat und kann von eigenem Personal durchgeführt werden.

Die Daten der Ein- und Aussteigerzahlen sind elektronisch im Excel Format zu liefern und wie folgt aufzuarbeiten:

- Ein- und Aussteiger pro Linie, Fahrt und Haltestelle
- Ein- und Aussteiger pro Haltestelle und Fahrt in Summe

## **3 Anforderungen an die Fahrzeuge**

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr zu entsprechen. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem und fahrbereitem Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die vom Konzessionsnehmer vorgesehenen Fahrzeuge für einzelne Linien oder einzelne Fahrten müssen die in dieser Leistungsbeschreibung dargestellten Verkehrsleistungen uneingeschränkt befahren können. Die Fahrzeuge müssen hinsichtlich ihrer Motorisierung den Anforderungen eines Regionalverkehrs entsprechen und die vorgegebenen Fahrplanzeiten einhalten können. Die Fahrbarkeit mit den vom Auftragnehmer vorgesehenen Fahrzeugen ist daher vor Betriebsaufnahme durch Testfahrten zu überprüfen. Der Konzessionsnehmer legt spätestens 1 Monat vor Inbetriebnahme einen Bericht über die Testfahrten vor.

Im Fahrplan werden die einzelnen Fahrten in der Kopfzeile mit der jeweiligen Fahrzeugkategorie A oder B ausgewiesen. Die eingesetzten Fahrzeuge haben entsprechend dieser Kategorisierung differenzierten Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen zu entsprechen, die im Folgenden näher erläutert sind.

Alle Fahrten im Linienbündel Odenwald-Süd die im Fahrplan keine besondere Bemerkung in der Hinweiszeile haben, sind mindestens mit einem Solofahrzeug durchzuführen.

### **3.1 Fahrzeugliste; Reservefahrzeuge**

Der Bieter hat im Rahmen seines Angebotes zu erläutern (Anlage F), mit welchen Fahrzeugen das Betriebskonzept umgesetzt werden soll.

Zusätzlich zu den Fahrzeugen in der normalen Umlaufplanung sind folgende Reservefahrzeuge in die Fahrzeugliste aufzunehmen:

- 1 Solobus Kat. B
- 1 Minibus (Kleinbus) Kat. A
- 1 Gelenkbus Kat B

Diese Reserve dient ausschließlich für kurzfristige Ausfälle, z.B. infolge von Unfällen. Grundsätzlich haben die Konzessionsnehmer bei der Dimensionierung der Fahrzeugflotte eigenständig die notwendige Fahrzeugreserve für normale Ausfälle wie beispielsweise für die regelmäßige Instandhaltung oder Hauptuntersuchung einzuplanen. Diese Reservefahrzeuge sind in der Fahrzeugliste (Anlage 16) gesondert auszuweisen.

## **3.2 Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen**

### **3.2.1 Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A und B**

#### **3.2.1.1 Technische Merkmale:**

- Im Fahrgastraum sind an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange funktionsfähige, gut erreichbare Haltewunschtasten anzuordnen. Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind (vgl. VDV-Richtlinie 230 oder vergleichbar).
- Die Fahrzeuge sind mit einer aus dem gesamten Fahrgastraum einsehbaren Anzeige "Wagen hält" auszustatten.
- Ein Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren muss vorhanden sein.
- Die Fahrzeuge sind mit einer Haltestellenbremse (Türsicherung) auszustatten.
- Es muss eine ausreichende und blendfreie Innenraumbeleuchtung vorhanden sein. Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten.
- Es muss mindestens ein Fahrscheinentwerfer an der vorderen Tür vorhanden sein.

#### **3.2.1.2 Ausstattung und Fahrgastkomfort:**

##### **Vertikale Haltestangen:**

- Im Fahrgastraum sind mindestens im Abstand von zwei Sitzreihen, jedoch nur auf einer Gangseite, vertikale Haltestangen anzubringen.
- Eine Ausnahme bilden Sitzreihen, an denen Fahrgastsitzplätze gegenüber angeordnet sind (z. B. zwei Sitze in Fahrtrichtung und zwei entgegen der Fahrtrichtung). Hier sind an beiden Sitzreihen vertikale Haltestangen anzubringen, um zusätzliche Haltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste anzubieten.
- An den Fahrgastsitzen, an denen keine Haltestangen vorhanden sind, sind gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorzuhalten, die von den im Gang stehenden Fahrgästen gut erreicht werden können.

##### **Horizontale Haltestangen:**

- Längs des Ganges ist mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe vorzusehen, an der Halteschlaufen anzubringen sind (1 Schlaufe je Sitzreihe).
- Für den Fall, dass die horizontale Haltestange im vorderen Bereich des Fahrzeuges (bis Tür 2) unter 1,85m vom Boden des Ganges entfernt ist, können vertikale Haltestangen entfallen.

##### **Sitze und Sitzpositionen:**

- Es sind keine Sitze längs zur Fahrtrichtung zulässig (hierzu zählen auch Kommunikationsecken). Eine Ausnahme bilden die als Not- oder Klappsitze gekennzeichneten Fahrgastplätze. Der Einbau ist zwingend erforderlich, wenn von der Sondernutzungsfläche aus kein Fahrgastplatz barrierefrei erreichbar ist.
- Die Fahrgastsitze sind mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design zu versehen.

- Es ist ein Mindestsitzabstand von 700 mm einzuhalten (Sitzabstand bei Reihenbestuhlung laut VDV-Schrift 230 "Rahmenempfehlung für Niederflur-Linienbusse, Teil B, Nr. 2.01 Bestuhlungsplan")
- Ausgewiesene Fahrgastsitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türrähe (mindestens 2 Fahrgastsitzplätze für Schwerbehinderte sind als solche eindeutig zu kennzeichnen, z.B. Scheibenpiktogramm in Augenhöhe stehender Fahrgäste) sind einzurichten. Diese Fahrgastsitzplätze sollen im Bereich des Fahrzeugführers angeordnet sein. Behindertenplätze müssen durch gut sichtbare und kontrastreich gestaltete Aufkleber kenntlich gemacht werden.
- Im Innenraum sind Sitze, Haltestangen, Einbauten (z.B. Abfallbehälter), Wände und Böden kontrastierend zueinander zu gestalten.

#### **Belüftung:**

- Es sind ausreichende Belüftungsmöglichkeit im Fahrgastraum und am Fahrerplatz zu gewährleisten
- Es muss eine Notausstiegs Luke vorhanden sein, die auch zur Belüftung des Fahrzeuges genutzt werden kann (bei Fahrzeugen der Kategorie A nur bei Ausfall der Klimaanlage)
- Die Fahrzeuge sind entweder mit 4 Klappfenstern oder mit 2 Klappfenstern und 2 Dachluken auszustatten, um eine ausreichende Belüftungsmöglichkeit zu erreichen

#### **Sonstiges:**

- Es ist mindestens ein Abfallbehälter im Bereich der hinteren Tür, der an den Haltestangen anzubringen ist.
- Zwischen der Tür am Fahrerplatz und der Tür in der Fahrzeugmitte muss ein podestloser Durchgang (stufenloser Mittelgang einschließlich Sondernutzungsfläche) vorhanden sein. Dies gilt auch beim potentiellen Einsatz von Hochbodenfahrzeugen in Kategorie B.

### **3.2.1.3 Umweltstandards:**

- In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften und vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges müssen die jeweils gültigen EURO-Normen erfüllt werden.
- Eine Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche muss vorhanden sein. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) nach § 49 STVZO gefordert.

### **3.2.1.4 Kommunikation und Beschilderung:**

- Das VRN-Logo ist an jedem im Linienbündel Odenwald-Süd eingesetzten Bus gut sichtbar an der Front, neben oder auf jeder Tür und am Heck anzubringen. Dem Konzessionsnehmer werden die Logos als Aufkleber zur Verfügung gestellt. (siehe Kapitel 6.1 für Kat. A, die Aufkleber erhalten Sie für Kat. B Fahrzeuge)
- Die Fahrzeuge dürfen nicht mit Logos, Banderolen oder ähnlichem im Design anderer Verbünde ausgestattet sein.
- Linienbeschilderung außen (freiprogrammierbare, alphanumerische LED- oder Vollmatrix-Anzeige) bei Dunkelheit beleuchtbar und mit einer Nachlaufzeit von 10 Minuten.  
Fahrzeugfront: Liniennummer, Fahrtziel; Einstiegsseite: Liniennummer, Fahrtziel;

Fahrzeugheck: Liniennummer. Alle Linienbeschilderungen sind in ihrer Farbigkeit kontrastreich und entsprechend groß zu gestalten. Die Festlegung der Beschriftungsinhalte erfolgt in Abstimmung mit dem Konzessionsgeber. An der Fahrzeugfront sind mindestens die Zielgemeinde und die Endhaltestelle anzuzeigen.

- Das Schulbus-Symbol darf nicht angezeigt werden, da es sich bei allen Leistungen um öffentliche Linienverkehre handelt.

### **3.2.1.5 Wartung und Sauberkeit**

- Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Konzessionsnehmers.
- Der Konzessionsnehmer verpflichtet sich, die Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand zu halten. Der Konzessionsnehmer ist dafür verantwortlich, dass die nach der StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen der Fahrzeuge fristgerecht durchgeführt werden. Er hat dem Konzessionsgeber auf sein Verlangen hin die Prüfbücher nach § 29 StVZO Anlage VIII zur Einsicht vorzulegen.
- Anzeigen zur Tür-Automatik, Zielanzeige, Funkanlage, Fahrscheindrucker, Fahrscheinentwerfer, Lautsprecheranlage, Haltewunschtaaste und "Wagen hält" müssen stets funktionstüchtig und einsatzbereit sein. Bei Defekt erfolgt ein zügiger Austausch des Gerätes oder Fahrzeuges - spätestens bis 12 Stunden nach Bekanntwerden des Schadens.
- Zum täglichen Betriebsbeginn haben die Fahrzeuge innen und außen sauber zu sein. Klebrige oder abfärbende Rückstände und entfernbare Schmierereien des Vortags sind bis spätestens Betriebsbeginn des Folgetages zu entfernen. Das Fahrzeug hat gut gelüftet zu sein, die Sitze müssen trocken sein.
- Alle eingesetzten Fahrzeuge sind Nichtraucherfahrzeuge. Fahrgästen und Fahrpersonal ist das Rauchen im Fahrzeug nicht gestattet. Dies gilt ebenfalls bei Pausenzeiten und bei Leerfahrten.
- Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum (z.B. durch Erbrochenes) und Quellen unangenehmer Gerüche sind unverzüglich - soweit möglich - bereits durch das Fahrpersonal zu beseitigen. Auf den Fahrzeugen sind entsprechend Reinigungsgeräte und Reinigungsmittel vorzuhalten, damit das Fahrpersonal die genannten punktuellen Reinigungsmaßnahmen durchführen kann.
- Die Beseitigung von Grobschmutz wie herumliegende Getränkedosen oder Zeitungen, hat bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit (z.B. in der nächsten Wendepause) unverzüglich durch das Fahrpersonal zu erfolgen. Die Abfallbehältnisse werden spätestens zum nächsten täglichen Betriebsbeginn geleert. Während des Betriebes ist durch etwaige Zwischenleerungen sicherzustellen, dass die Abfallbehältnisse nicht überlaufen.
- Die Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Etwaige Unfallschäden an Karosserie und Lack sind binnen 2 Wochen zu beseitigen. Kaugummis, Schmierereien, aufgeschlitzte Sitze, Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen sowie sonstige Schäden im Fahrgastraum sind binnen 7 Tagen nach Bekanntwerden zu beheben.
- Die Aushänge und Anbringungen des Konzessionsgebers bzw. Verkehrsverbundes müssen unbeschädigt sein. Bei Beschädigung oder Beschmierung der Aushänge und Anbringungen sind diese unverzüglich zu erneuern.
- Sicherheitsmängel und Beanstandungen die gegen die gesetzlichen Vorgaben verstoßen müssen innerhalb von 2 Wochen beseitigt sein.

Neben der zügigen Beseitigung von Unfall- und Vandalismus-Schäden (z.B. verkratzte Scheiben) und einer gewissenhaften Reinigung dürfen die Fahrzeuge zur Wahrung eines gepflegten Auftretes keine übermäßigen Gebrauchsspuren und Verschleißerscheinungen aufweisen. Außen sind Rostspuren zu beseitigen. Stumpfe, ausgebleichte Lackstellen sind auszubessern.

Sobald die vom Konzessionsnehmer eingesetzten Fahrzeuge das festgelegte maximale Höchstalter erreichen, sind sie durch neuere Fahrzeuge zu ersetzen. Die Fahrzeugliste (Vgl. Kapitel 2.2.1 c) ist vom Konzessionsnehmer in diesem Fall unverzüglich zu aktualisieren.

Unbeschadet der Verantwortlichkeit des Konzessionsnehmers für die vorgeschriebenen Untersuchungen ist der Konzessionsgeber berechtigt, die Fahrzeuge jederzeit durch eigenes Personal oder Beauftragte überprüfen zu lassen. Die Prüfung umfasst den allgemeinen Zustand, den technischen Zustand und die Sauberkeit. Entspricht ein Fahrzeug nicht den Vertragsbestimmungen, kann der Konzessionsgeber verlangen, dass das Fahrzeug nicht mehr zur Erbringung von Betriebsleistungen nach diesem Vertrag eingesetzt werden darf.

### 3.2.2 Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A

Folgende zusätzliche Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen sind beim Einsatz der Fahrzeuge in Kategorie A einzuhalten (vgl. Anlage 27):

- Je ein Meldetaster in passender Höhe für einen Rollstuhlfahrer müssen im Bereich der Sondernutzungsfläche und außen vor Tür 2 beim Solo-Bus und an Tür 2 und 3 beim Gelenkbus vorhanden sein
- Die Anforderungstaster außen sind kontrastreich zu gestalten und von Werbung freizuhalten.
- Es ist ein Klapprahmen im DIN-A3 Hochformat hinter der Fahrerkabine anzubringen, um Aushänge und Informationen des VRN bzw. des Konzessionsgebers anzubringen.
- Über der Sondernutzungsfläche ist der entsprechende Liniennetzplan in einem DIN A2 Klapprahmen anzubringen.

<b>Fahrzeugalter</b>	
Maximales Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeuges während Vertragslaufzeit (Bezugsgröße: Erstzulassung)	<b>10 Jahre</b>
Maximales Durchschnittsalter der gesamten eingesetzten Fahrzeugflotte während der Vertragslaufzeit (Bezugsgröße: Erstzulassung)	<b>6 Jahre</b>
<b>Technische Merkmale</b>	
Sofern ein Bieter die gesamte mit Fahrzeugen der Kategorie A zu betreibende Verkehrsleistung (Regelangebot ohne Schülerverkehr) mit Neufahrzeugen anbietet, entfällt das Erfordernis der Einhaltung Durchschnittsalters von 6 Jahren für die Fahrzeuge der Kategorie A. Dies soll es ermöglichen, eine für Bündel neu angeschaffte Fahrzeugflotte über die gesamte Vertragslaufzeit ohne Ersatzinvestition einsetzen zu können.	

	<b>Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A</b>
Fahrzeugtyp und Platzangebot	Niederflur-Minibus (Kleinbus): Mindestens 12 Fahrgastsitzplätze Niederflur-Solobus (bis 15 Meter): Mindestens 30 Fahrgastsitzplätze  <b>Es sind Low-Entry Fahrzeuge erlaubt!</b>
Motorleistung	Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie der Fahrplanvorgabe
Türen	Minibus (Kleinbus): eine Tür Standardbus: Zwei Türen, davon eine mit einer lichten Durchgangsbreite 1.250 mm (+/- 50 mm)
Ein- und Ausstieg	Es ist eine Rampe oder ein Hublift für mobilitätseingeschränkte Personen an doppelt breiten Tür mit direktem Zugang zum Stehperron (Sondernutzfläche) vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen auf Anforderung der mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen Taktile Haltestangen an den Türen
Sicherheit	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Perrons
<b>Fahrgastkomfort</b>	
Sondernutzungsflächen, Stehperron	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe Rollstühle/Kinderwagen nach VDV-Richtlinie 230 im Bereich der 2. (Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen oder Ähnlichem (Gurte), eine Rückenstütze im Bereich des Perrons
Heizung/ Klimatisierung	Klimaanlage im Fahrgastraum und gesonderte Fahrerplatzklimatisierung mind. 26 kW, Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz) oder Klimaanlage Heizungsmöglichkeit, Die Anforderungen an den Betrieb der Klimaanlage müssen den Regelungen der VDV-Richtlinie 230 (oder vergleichbar) entsprechen. Klimaanlage muss regelmäßig gewartet werden.
<b>Vertrieb und Kommunikation</b>	
Fahrgastinformation im Fahrzeug	Akustische Haltestellenansage über Sprachspeicher sowie optische, digitale Anzeige der nächsten Haltestelle Die Inhalte der Fahrgastinformation sind mit dem Konzessionsgeber abzusprechen
Vertrieb	Fahrkartenverkauf durch den Fahrer im Fahrzeug mit allen Bar- und Fahrscheinarten des VRN und RMV Übergangstarif



### 3.2.3 Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie B

Folgende definierte Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen sind beim Einsatz der Fahrzeuge in Kategorie B einzuhalten. Eine Ausstattung über die Qualität der Mindestanforderungen hinaus ist jederzeit zulässig:

<b>Fahrzeugalter</b>	
Maximales Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeuges während Vertragslaufzeit (Bezugsgröße: Erstzulassung)	20 Jahre
<b>Technische Merkmale</b>	
Fahrzeugtyp und Platzangebot	Niederflur-Solobus (bis 15 Meter): Mindestens 30 Fahrgastsitzplätze Niederflur-Gelenkbus (bis 18 Meter) Mindestens 45 Fahrgastplätze  <b>Es sind Low-Entry Fahrzeuge erlaubt!</b>
Motorleistung	Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie Fahrplanvorgaben
Türen	Standardbus: Zwei Türen, davon eine mit einer lichten Durchgangsbreite 1.250 mm (+/- 50 mm) Gelenkbus: Drei Türen, davon zwei mit einer lichten Durchgangsbreite 1.250 mm (+/- 50 mm)  Bei Gelenkbussen ist keine 4. Tür erlaubt
Sicherheit	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Perro
Ein- und Ausstieg	Es ist eine Rampe oder ein Hublift für mobilitätseingeschränkte Personen der doppelt breiten Tür mit direktem Zugang zum Stehpe (Sondernutzfläche) vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen
<b>Fahrgastkomfort</b>	
Sondernutzungsflächen, Stehperron	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe Rollstühle/Kinderwagen nach VDV-Richtlinie 230 im Bereich der 2. (Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen oder Ähnlichem ( Gurte), eine Rückenstütze im Bereich des Perrons
Heizung/ Klimatisierung	Klimaanlage im Fahrgastraum und gesonderte Fahrerplatzklimatisierung mind. 20 kW, Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz) oder Klimaanlage Heizungsmöglichkeit, Die Anforderungen an den Betrieb der Klimaanlage müssen den Regelungen der VDV-Richtlinie 230 (oder vergleich entsprechen. Die Klimaanlage muss regelmäßig gewartet werden.
<b>Vertrieb und Kommunikation</b>	
Fahrgastinformation im Fahrzeug	Akustische Haltestellenansage über Sprachspeicher sowie optische, dig Anzeige der nächsten Haltestelle Die Inhalte der Fahrgastinformation sind mit dem Konzessionsge abzusprechen
Vertrieb	Fahrkartenverkauf durch den Fahrer im Fahrzeug mit allen Bart Fahrscheinarten des VRN und RMV Übergangstarif

In Anlage 38 findet sich eine nachrichtliche Zusammenfassung der Fahrzeugvorgaben. Die einzuhaltenden Fahrzeugvorgaben ergeben sich aus den einzelnen Kapiteln.

### **3.3 Verzögerungen bei der Beschaffung von Neufahrzeugen**

Der Konzessionsgeber gestattet in Ausnahmefällen bis zur Auslieferung von zum Betriebsstart eventuell angebotener Neufahrzeuge einen vorübergehenden Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie B auch außerhalb der Schülerverkehre, sofern der Konzessionsnehmer nachweisen kann, dass die Neufahrzeuge unverzüglich nach Zuschlagserteilung bestellt wurden und die Lieferfrist 6 Monate nicht überschreitet.

### **3.4 Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben**

Ziel des Konzessionsgebers sowie der Vergabestelle ist es, während der Vertragslaufzeit zu prüfen, ob für ausgewählte Linien im Linienbündel Odenwald-Süd der Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebsformen (Elektro-, Wasserstoff-, Hybridfahrzeuge etc.) in Frage kommt.

Hierzu wird der Konzessionsgeber in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen sowie mit der Vergabestelle und dem ausgewählten Bieter ein konkretes Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten sowie der für den Einsatz solcher Fahrzeuge zusätzlichen erforderlichen Infrastruktur während des ersten und zweiten Betriebsjahres entwickeln.

Bei positivem Beschluss des Umsetzungskonzeptes durch den Konzessionsgeber, soll der Einsatz der Busse mit alternativen Antriebsformen ab dem dritten Betriebsjahr erfolgen. Der Konzessionsgeber ersetzt dem Konzessionsnehmer alle Kosten, die nachweislich mit der Umstellung auf einen alternativen Antrieb verursacht werden. Voraussetzung ist in jedem Fall, dass vor der Entscheidung über die Einzelmaßnahmen eine Kostenfreigabe durch die Vergabestelle erfolgt.

## **4 Infrastruktur**

### **4.1 Haltestellenmasten und Haltestellenschilder im Kreis Bergstraße**

Die Haltestellenmasten und Haltestellenschilder im Linienbündel Odenwald-Süd gehören dem VRN. Ausnahme sind in Kapiteln 4.3, 4.4, 4.5 und 4.6 erläutert.

Neue Haltestellenmasten, -schilder sowie einzelne Wechselelemente für Linienbeschilderung, Betreiberlogo usw. werden vom VRN gestellt. Der Konzessionsnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Beschilderung korrekt ist. Sollte dies nicht der Fall sein, muss er den VRN darüber informieren, damit eine Bestellung der Haltestellenelemente vollzogen wird. Der Konzessionsnehmer hat dafür zu sorgen, dass neue Haltestellen bis Betriebsaufnahme stehen. Darüber hinaus müssen die Informationen (Liniennummer, Fahrtverlauf/Ziel) auf den bestehenden Haltestellen zur Betriebsaufnahme auf dem aktuellen Stand gebracht sein.

Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen in Odenwald-Süd für die Wartung und Unterhaltung der Haltestellenmasten und Haltestellenschilder zuständig und gestattet den Konzessionsnehmern der nach Odenwald-Süd einbrechenden Linienbündeln, in diesem Fall Odenwald Mitte, die Mitbenutzung. Im Stadtgebiet Heppenheim muss dem Konzessionsnehmer vonseiten der Stadt die Mitbenutzung der Haltestellen gestattet werden.

Mehraufwendungen bei der Einrichtung von neuen bisher nicht vorhandenen Haltestellen, z.B. Fundamenterstellung, kann der Konzessionsnehmer dem VRN in Rechnung stellen.

Erforderliche mobile Ersatzhaltestellen mit den notwendigen Hinweisen und Fahrplänen sind vom jeweiligen Konzessionsnehmer bereit zu stellen und bei Beendigung der Nutzung unverzüglich wieder zu entfernen.

### **4.2 Aushangfahrplankästen an Haltestellen im Kreis Bergstraße**

Die Aushangfahrplankästen im Linienbündel Odenwald-Süd gehören dem VRN. Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen in Odenwald-Süd für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig. Ausnahmen sind in Kapiteln 4.3, 4.4, 4.5 und 4.6 erläutert.

Neue Aushangfahrplankästen werden vom VRN gestellt. Der Konzessionsnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass an allen Haltestellen ausreichend Kästen angebracht sind. Sollte dies nicht der Fall sein, muss er den VRN darüber informieren, damit eine Bestellung weiterer Fahrplankästen vollzogen wird.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie und jede Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung. An allen Haltestellen ist ein schematischer Liniennetzplan mind. DIN A4, vorrangig in DIN A3 vom Konzessionsnehmer auszuhängen. Der Druck von Liniennetzplänen für die Haltestellen ist vom Konzessionsnehmer bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen. Eine nachträglich (nach Ablauf der Angebotsfrist) eingereichte Kostenkalkulation wird vom Konzessionsgeber nicht erstattet.

Freie Flächen sollten z.B. mit Tarifinfos des VRN bestückt werden, die dem Konzessionsnehmer zur Verfügung gestellt werden (vgl. Anlage 37).

Bei Haltestellen mit Fahrplanvitruinen sind diese Vitruinen zum Fahrplan- und Linienplanaushang zu nutzen.

Der Konzessionsnehmer gestattet den Konzessionsnehmern der nach Odenwald-Süd einbrechenden Linienbündeln, in diesem Fall Odenwald-Mitte, die Mitbenutzung der

Aushangfahrplankästen und hat diese im einheitlichen Design und Aussehen vorzuhalten (vgl. Anlage 37).

### **4.3 Haltestelleninfrastruktur in Heppenheim (Bergstraße)**

Die Haltestelleninfrastruktur (Masten, Schilder, Aushangkästen, Vitrienen etc.) aller Haltestellen im gesamten Stadtgebiet Heppenheim sind im Besitz der Stadt. Dem Konzessionsnehmer wird vonseiten der Stadt die Mitbenutzung der Haltestellen gestattet werden. Die Aktualisierung der Informationen auf den Haltestellen (Liniennummern, Fahrtverläufe/Ziele) muss zwischen Stadt Heppenheim und Konzessionsnehmer bis spätestens drei Monate vor Betriebsaufnahme geklärt sein. Zur Betriebsaufnahme müssen die Informationen auf den Haltestellen dem aktuellen Stand entsprechen.

### **4.4 Haltestelleninfrastruktur in Weinheim**

Die Haltestelleninfrastruktur in den Weinheimer Stadtteilen Heiligkreuz, Rittenweier, Rippenweier, Oberflockenbach, Steinklingen und Wünschmichelbach befinden sich im Eigentum der Stadt Weinheim. Für die Wartung, Unterhaltung und notwendige Änderungen zum Bündelstart an der fest installierten Haltestellenausstattung ist die Stadt Weinheim zuständig.

Dem Konzessionsnehmer wird vonseiten der Stadt die Mitbenutzung der Haltestellen gestattet. Die Aktualisierung der Informationen auf den Haltestellen (Liniennummern, Fahrtverläufe/Ziele) muss zwischen Stadt Weinheim und Konzessionsnehmer bis spätestens drei Monate vor Betriebsaufnahme geklärt sein. Zur Betriebsaufnahme müssen die Informationen auf den Haltestellen dem aktuellen Stand entsprechen.

(Masten, Haltestellenschilder, Fahrplankästen bzw. Aushangvitrienen im Witterungsschutz).

### **4.5 Haltestelleninfrastruktur in Hirschberg**

Die Haltestelleninfrastruktur in der Gemeinde Hirschberg geht kostenfrei in das Eigentum des neuen Konzessionsnehmers über. Der Konzessionsnehmer muss die Haltestelleninfrastruktur (Masten, Schilder, Aushangkästen und Ruftaxinformation) gemäß den Vorgaben des VRN (vgl. Anlage 37) erneuern. Dies erfolgt nach Absprache mit der Gemeinde Hirschberg. Die bestehenden Haltestellen sind sachgerecht zu entsorgen.

Der Konzessionsnehmer hat dafür zu sorgen, dass neue Haltestellen bis Betriebsaufnahme stehen. Darüber hinaus müssen die Informationen (Liniennummer, Fahrtverlauf/Ziel) auf den bestehenden Haltestellen zur Betriebsaufnahme auf dem aktuellen Stand gebracht sein.

### **4.6 Haltestelleninfrastruktur in Heddesbach**

Haltestellenmasten und Aushangkästen für die Haltestelle Heddesbach werden analog zu denen im Kreis Bergstraße von der VRN GmbH gestellt und sind vom Konzessionsnehmer zum Betriebsbeginn aufzustellen. Die bestehende Haltestelle ist sachgerecht zu entsorgen. Es gelten die Vorgaben der Kapitel 4.1 und 4.2.

### **4.7 Aushang von Haltestellenfahrplänen**

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass mindestens einmal jährlich zum Fahrplanwechsel sämtliche Fahrpläne ausgetauscht werden. Bei unterjährigen Fahrplanänderungen müssen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt sein.

Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit der VRN GmbH abzustimmen.

Die Mitbenutzung der Haltestellenaushänge von Betreibern anderer Linienbündel darf nicht behindert werden. Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

## 5 Vertrieb

Der Vertrieb der Fahrscheine ist Sache des Konzessionsnehmers. Es ist das gesamte Fahrkartensortiment des VRN-Verbundtarifes inklusive der Übergangstarife zu den Nachbarverbünden anzubieten. Ausgenommen davon sind lokale Tarife des Bartarifes, die vor Ort nicht genutzt werden können (z.B. Quadrate Ticket, Nachtbusticket Kaiserslautern, Sondertarife der Stadtbusverkehre). Die Anforderungen an die Fahrscheine und Fahrscheinentwertergeräte sind der Anlage 7 der Satzung für einen einheitlichen Verbundtarif im VRN zu entnehmen. Die aktuellen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VRN sind anzuwenden und sind in Anlage 17 beigelegt.

Der Fahrkartenvertrieb im Busverkehr erfolgt in jedem Fahrzeug über ein vom Fahrer zu bedienendes elektronisches Fahrkartenverkaufsgerät. Bei Ausfall eines Gerätes ist vom Konzessionsnehmer in jedem Fahrzeug ein ausreichendes Kontingent an Notfahrscheinen vorzuhalten, die ebenfalls den Anforderungen der Anlage 7 der Satzung für einen einheitlichen Verbundtarif im VRN entsprechen.

### 5.1 Verkaufsstellen

Der Vertrieb der im Abonnement erhältlichen VRN-Zeitkarten (Abo-Karten) ist vom Konzessionsnehmer nach den jeweils gültigen Regelungen des Verkehrsverbundes selbst oder in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen durchzuführen. Der Konzessionsnehmer muss selbst oder durch Dritte sicherstellen, dass im Linienbündel Odenwald-Süd personenbesetzte Verkaufsstellen oder –agenturen in Heppenheim (Bergstr.), Wald-Michelbach und Mörlenbach alle Fahrkarten des Bartarifs zu den ortsüblichen Öffnungszeiten erhältlich sind und Anträge für alle im Abonnement erhältlichen Zeitkarten vorgehalten und zur weiteren Bearbeitung entgegengenommen werden. In den Verkaufsstellen müssen zudem Informationen zum VRN-Tarif gegeben werden können. Die Verkaufsstellen müssen mit dem ÖPNV gut erreichbar sein. Standort und Öffnungszeiten der Verkaufsstellen sind dem Konzessionsgeber spätestens 2 Monate vor der Inbetriebnahme zu melden und in der Fahrplanbroschüre zu veröffentlichen.

Der Konzessionsnehmer wird verpflichtet, zur Abrechnung des Vertriebsbonus im VRN-Tarif die Zuordnung der Kasseneinnahmen auf die Linienbündel gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 EAR vorzunehmen (Quotale Aufteilung der Kasseneinnahmen auf die Bündel gem. deren Einnahmeanteil).

Perspektivisch ist in Odenwald-Süd die Einrichtung einer Mobilitätszentrale vorgesehen. An den Bieter wird folglich die Erwartung gestellt, dass er diese Einrichtung nutzt und ideell mitträgt. Dem Konzessionsnehmer werden alle ihm durch die Nutzung und das Mittragen der Mobilitätszentrale entstehenden Kosten vom Konzessionsgeber erstattet.

### 5.2 Fahrausweiskontrolle

Zur Kontrolle der Fahrausweise sind die Grundsätze der Anlage 8 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar anzuwenden. Der Konzessionsnehmer hat dabei permanente Einstiegskontrollen durch das Fahrpersonal durchzuführen, soweit dadurch die Fahrplanstabilität nicht beeinträchtigt wird.

## 6 Marketing

### 6.1 Marketingkonzept des VRN

#### Außengestaltung der Fahrzeuge

Jedes Fahrzeug der Kategorie A ist gemäß Anlage 39 in RAL 5012 lichtblau zu lackieren und laut dem Marketingkonzept des VRN zu beschriften. Anpassungen je Fahrzeugtyp und der Schriftzüge sind vorab mit der VRN Vergabestelle abzustimmen.

#### 6.1.1 Werbeaktionen der VRN GmbH

Der Konzessionsnehmer unterstützt Werbeaktionen der VRN GmbH, indem er Plakate und Tarif- oder Freizeitbroschüren etc., die er von der VRN GmbH kostenlos zur Verfügung gestellt bekommt, in den Fahrzeugen auslegt bzw. anbringt (**keine Fensterbeklebung**). Der Konzessionsnehmer gestattet der VRN GmbH bzw. Dritten, die von der VRN GmbH dazu beauftragt wurden, unentgeltlich Marketing-Aktionen in den Fahrzeugen durchzuführen.

#### 6.1.2 Außenwerbung an den eingesetzten Fahrzeugen

Eine Außenwerbung an den vom Konzessionsnehmer eingesetzten Fahrzeugen und Werbung im Innenraum ist nur in Abstimmung mit dem Konzessionsgeber und der VRN Vergabestelle zulässig.

Grundsätzlich wird **die Zustimmung versagt, wenn die Werbung zum Verkleben der Fensterflächen führt oder die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigt**. Ebenso ist die Außenwerbung an Fahrzeugen nicht zulässig im Sichtbereich von Eingangstüren, wenn dort Symbole oder Piktogramme für mobilitäts- oder sinneseingeschränkte Personen angebracht sind

Die Werbegegenstände dürfen in keinem Widerspruch zu den Geschäftsinteressen des Verkehrsverbundes stehen, müssen politisch und religiös neutral sein und müssen berücksichtigen, dass die Busse hauptsächlich von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Es darf deshalb z.B. nicht für Alkoholika, Tabakwaren und in freizügiger Darstellung von Körpern geworben werden. Außerdem legt der Konzessionsgeber insgesamt Wert auf ein die Fahrgäste ansprechendes Erscheinungsbild der Busse. Die vorzunehmende Einzelfallprüfung wird sich an diesen Leitlinien orientieren.

Jegliche Werbung durch Dritte oder den Konzessionsnehmer selbst, außen oder innen, muss von der VRN GmbH freigegeben werden. Es ist eine mail an [fahrzeugwerbung@vrn.de](mailto:fahrzeugwerbung@vrn.de) zu senden mit folgenden Details:

- Linienbündel
- Kennzeichen
- Dauer der Werbung
- Detaillierte Vorlage des Fahrzeuges / der Werbung incl. Ausmaße

Der Kontakt zur Freigabe wird nur mit dem Konzessionsnehmer aufgenommen und nicht einem Dienstleister oder einer Agentur.

## 6.2 Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart

Die Abteilung Marketing und Tarif der VRN GmbH koordiniert und erstellt die Vorlage für die Fahrplanbroschüre bis spätestens 4 Wochen vor Betriebsbeginn, die sowohl den Fahrplan der Buslinien des Linienbündels, einen schematischen Liniennetzplan, die Verkaufsstellen, als auch die wichtigsten Informationen über den VRN-Tarif und das Betreiberunternehmen enthält. Weitere Inhalte der Broschüre (wie z. B. Grußworte, Coverbild, Logo des Betreibers, Hotline) werden während der Erstellung mit dem Konzessionsgeber und den Konzessionsnehmern abgestimmt.

Damit die Fahrplanbroschüre spätestens 4 Wochen vor Betriebsstart fertig gestellt werden kann, haben die Konzessionsnehmer die finalen, mit der Planungsabteilung abgesprochenen, Fahrplandaten 10 Wochen vor Betriebsstart an das Team Datenmanagement unter E-Mail [fahrplan@vrn.de](mailto:fahrplan@vrn.de) der VRN GmbH zu liefern.

Die Exemplare der Fahrplanbroschüre werden nach dem Druck dem Konzessionsnehmer zur Verfügung gestellt und gehen zur Verteilung an die Schulen, die kommunalen Bürger- und Touristenbüros sowie die lokalen Verkaufsstellen, DB Servicepoints und die VRN GmbH. Sie sind ebenfalls zur Auslage in den Bussen vorzuhalten. Für die Verteilung ist der Konzessionsnehmer zuständig.

Die Kosten für die Erstellung der Broschüre und der Druck der Broschüren werden dem Konzessionsnehmer in Rechnung gestellt.

Die einmaligen Kosten für die Erstellung und den Druck der Broschüre sind vom Konzessionsnehmer bei der Angebotserstellung pauschal in Höhe von 14.200,00 € netto einzukalkulieren. Der pauschale Kostenansatz ist in den Kalkulationsblättern bereits als fester Kostenbestandteil voreingetragen (vgl. Ziffer 9.1.2).

## 6.3 Erstellung eines schematischen Liniennetzplanes

Die VRN GmbH erstellt gemeinsam mit den Konzessionsnehmern einen schematischen Liniennetzplan für das Linienbündel inkl. aller ausbrechenden Linien, angedeutete Linien aus anderen Bündeln, die bündelübergreifend gleiche Haltestellen anfahren und den SPNV-Linien.

Die jeweiligen Liniennetzpläne sind in allen Fahrzeugen der Kategorie A des Linienbündels in DIN A2 über der Sondernutzungsfläche anzubringen.

Die Kosten für die digitale Erstellung des Liniennetzplanes werden von der VRN GmbH übernommen. Weitere Inhalte des Liniennetzplanes sind während der Erstellung mit der VRN GmbH abzustimmen.

Die Dateien werden den Konzessionsinhabern von der VRN GmbH kostenlos zur Verfügung gestellt. Der Druck der Liniennetzplanaushänge für die Fahrzeuge (DIN A2) und für die Haltestellenaushänge (DIN A 3) wird vom jeweiligen Konzessionsnehmer selbst auf eigene Kosten beauftragt.



## 7 Personal

### 7.1 Personalübernahme

Der Konzessionsnehmer verpflichtet sich im Rahmen seines Angebotes, im Falle der Zuschlagserteilung den in Anlage 14 anonym aufgelisteten Fahrerinnen und Fahrern (im Betrieb des Linienbündels mindestens mit 70% der regulären Arbeitszeit eingesetztes Fahrpersonal) des bisherigen Konzessionsnehmers ein Einstellungsangebot zum Betriebsstart des Linienbündels zu unterbreiten.

Der neue Arbeitsvertrag ist unbefristet und ohne Probezeit abzuschließen. Grundlage des Einstellungsangebotes müssen die im Unternehmen des Konzessionsnehmers für die übrige Belegschaft geltenden tarifvertraglichen und in Betriebsvereinbarungen geregelten Konditionen sein, die mindestens den in Kapitel 7.2 „Tariftreue“ vorgegebenen Mindeststandards zu entsprechen haben. Für die Dauer des Konzessionsvertrages sind die betroffenen Mitarbeiter zu mindestens 70 % in den Linienbündeln Odenwald-Süd bzw. in unmittelbar angrenzenden Linienbündeln einzusetzen.

Sofern der im übernehmenden Unternehmen praktizierte Tarifvertrag die Höhe des Entgeltes sowie die Zahl der Urlaubstage von der Dauer der Betriebszugehörigkeit abhängig gestaltet, muss der neue Anstellungsvertrag vorsehen, dass die Betriebszugehörigkeit beim Altbetreiber im Rahmen der entgeltlichen Eingruppierung und Urlaubsgewährung wie eine Betriebszugehörigkeit im übernehmenden Unternehmen gewertet wird.

Mit der Zuschlagserteilung wird die Vergabestelle unverzüglich dem Altbetreiber um die Übermittlung der Adressdaten bitten und hierzu eine Frist von einer Woche setzen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird der Altbetreiber bei den betroffenen Mitarbeitern eine Einverständniserklärung zur Weitergabe der Adressdaten einholen. Er wird der VRN GmbH zur Weiterleitung an den Konzessionsnehmer eine Liste mit den Namen und Adressen derjenigen, die einer Weitergabe dieser Daten zugestimmt haben, zur Verfügung stellen.

Der Konzessionsnehmer muss nach Zugang der Liste mit den Namen der Mitarbeiter innerhalb einer Woche Zeit, ein Einstellungsangebot an diese Mitarbeiter zu versenden. Den begünstigten Mitarbeitern ist eine Frist von 3 Wochen ab Versand des Einstellungsangebotes zu gewähren, innerhalb deren Frist muss das Anstellungsangebot sowie der unterschriebene Arbeitsvertrag bei dem neuen Konzessionsnehmer eingegangen sein. Diese Fristen können nach vorheriger Absprache mit dem Konzessionsgeber an Urlaubszeiten und Ähnliches angepasst werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ein Angebot nur den Mitarbeitern vom neuen Konzessionsnehmer zu unterbreiten ist, die der Adressdatenfreigabe zugestimmt haben.

### 7.2 Tariftreue

Der Konzessionsnehmer verpflichtet sich mit Angebotsabgabe, seinen Beschäftigten zur Sicherung einer ausreichenden Qualifikation des Fahrpersonals bei der Ausführung der Leistung mindestens das sich aus den nachfolgend aufgeführten Tarifverträgen festgelegte Entgelt zu zahlen sowie die in den Tarifverträgen festgelegten Arbeitsbedingungen zu garantieren:

- Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Personenverkehrs mit Omnibussen in Hessen gültig ab 07.04.2017 (M-TV)

- Entgelttarifvertrag Nr.16 für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des privaten Personenverkehrs mit Omnibussen in Hessen gültig ab 07.04.2017 (E-TV)

Dabei sind die besonderen Regelungen für den Ballungsraumverkehr in § 7 A II. M-TV, § 3 E-TV sowie die Allgemeine Anlage zu § 3 E-TV anzuwenden.

Diese Verpflichtung gilt für die gesamte Laufzeit des Konzessionsvertrages dynamisch, also stets mit Bezug auf die jeweils noch erfolgenden Anpassungen beider Tarifverträge in der Zukunft.

Erfolgt der Einsatz von Subunternehmern, haben diese ebenfalls die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu garantieren.

### **7.3 Dienstplangestaltung**

Zusätzlich zu den vorgenannten tarifvertraglich zu garantierenden Sozialstandards gelten für alle eingesetzten Fahrerinnen und Fahrer folgende Bedingungen zu Lenkzeitunterbrechungen und Pausen:

Tarifvertraglich nicht als Arbeitszeit geltende Lenkzeitunterbrechungen und Pausen dürfen je Schicht maximal 60 Minuten betragen. Überschreiten die Lenkzeitunterbrechungen und Pausen diese Grenze, sind die die 60-Minuten-Grenze überschreitenden Zeiten der Arbeitsunterbrechungen der Arbeitszeit zuzurechnen.

Als echte, nicht zu vergütende Freizeit im Sinne eines geteilten Dienstes zählt eine einmalige Arbeitsunterbrechung je Schicht von mindestens 2 Stunden, die am Wohnort (in Städten oder größeren Kommunen ist dies der jeweilige Stadt- bzw. Ortsteil) des Mitarbeiters oder an einem mit adäquaten Sozialräumen (Küche, Ruheräume) ausgestatteten Betriebsstandort beginnen und enden. Die Vorhaltung von Sozialräumen ist in diesem Zusammenhang nicht relevant, sofern die Arbeitsunterbrechung länger als 4 Stunden dauert.

Erfolgt der Einsatz von Subunternehmern, haben diese ebenfalls die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu garantieren.

### **7.4 Anforderungen an das Personal**

Das eingesetzte Fahrpersonal hat entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen für das Führen von Kraftomnibussen im Linienverkehr geeignet und im Besitz der erforderlichen gültigen Genehmigungen zu sein.

Um Fahrgästen Auskünfte erteilen zu können, sind in den Fahrzeugen stets aktuelle VRN-Fahrplanmedien und ein Tarifhandbuch mitzuführen.

Die Fahrpersonale müssen zum Zwecke einer zufriedenstellenden Fahrgastinformation gute deutsche Sprachkenntnisse besitzen. Zur ausreichenden sprachlichen Qualifikation des Fahrpersonals zählt die Fähigkeit, in deutscher Sprache mit den Fahrgästen auch im Falle von Verkehrsunfällen oder anderen Notlagen zügig und präzise kommunizieren zu können. Dies setzt insbesondere voraus, dass das Fahrpersonal die für Notfälle wichtigen Begriffe wie „Feuerlöscher“, „Nothammer“ oder „Fensterscheibe“ souverän beherrschen und verstehen.

Zudem müssen sie ausreichende Ortskenntnisse besitzen. Vor dem erstmaligen Einsatz im Linienverkehr muss der jeweilige Fahrer zumindest einmal den Linienweg, auf dem er eingesetzt werden soll, zur Erlangung der Streckenkenntnis mit dem Bus abgefahren haben.

Die Streckeneinweisung der einzelnen Fahrer ist vom Konzessionsnehmer spätestens 2 Wochen vor Betriebsstart durchzuführen und linienbezogen und namentlich zu dokumentieren und der VRN Vergabestelle zu übermitteln.

Dies gilt auch für das Fahrpersonal von Subunternehmern. Jeder Fahrer hat dabei per Unterschrift zu bestätigen, welche Einzelstrecken er an welchen Tagen mit welchem Einweiser abgefahren ist (Anlage 15).

Das Fahrpersonal hat darüber hinaus auch über ausreichende Kenntnisse der gesetzlichen und fachlichen Vorschriften (StVO, BOKraft, DF-Bus) zu verfügen.

Vorausgesetzt wird die Beherrschung der relevanten Tarifbestimmungen, die Kenntnis des vertragsgegenständlichen Liniennetzes sowie des übrigen Liniennetzes im Bereich des Kreises Bergstraßes und dem nördlichen Rhein-Neckar-Kreises und die Fähigkeit, mit Hilfe der gültigen Fahrplanmedien Auskünfte für das Gebiet des VRN erteilen und alle im Barverkauf erhältlichen Fahrausweise über ein elektronisches Fahrkartenverkaufsgerät verkaufen zu können.

Dem Fahrpersonal ist zur schnelleren Abwicklung des Verkaufsvorgangs ein Geldwechsler für das Münzgeld und eine Geldtasche für das Papiergeld zur Verfügung zu stellen.

Ebenfalls werden für das Fahrpersonal vom Konzessionsgeber aktuelle Kenntnisse in Erster Hilfe gefordert. Das eingesetzte Fahrpersonal sollte vor nachweislich nicht länger als fünf Jahren zumindest einen Kurs „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ bei einem anerkannten Ausbildungsträger absolviert haben. Die Kurse sind regelmäßig in diesem Intervall bei einem anerkannten Ausbildungsträger aufzufrischen.

Um die Aktualität der Tarifkenntnisse des Fahrpersonals sicher zu stellen, ist jährlich nach Bekanntgabe der Tarifänderung eine betriebsinterne Tarifschulung für jeden Fahrer durchzuführen. Dies gilt ebenfalls für die eingesetzten Subunternehmer. Die Durchführung ist mit dem Fahrernamen und dem Datum der Schulung zu dokumentieren (Anlage 23) und der VRN Vergabestelle zu übermitteln.

Das Rauchen im Fahrzeug ist dem Fahrpersonal auch während der Pausen, Standzeiten und auf Leerfahrten untersagt, vgl. hierzu Kapitel Fahrpersonal Anlage 19 Pönalemanagement.

Es wird auf ein einheitliches, für den ÖPNV angemessenes, gepflegtes Erscheinungsbild des Fahrpersonals Wert gelegt. Hierzu sind dem Fahrpersonal vom Konzessionsnehmer in ausreichender Menge Kurz- und Langarmhemden, sowie Krawatten bzw. Halstücher in einem einheitlichen Design zur Verfügung zu stellen. Diese Vorgabe gilt auch zwischen einem Subunternehmer und seinem eingesetzten Fahrpersonal. Das Tragen von kurzen Hosen, Sport- und Freizeitkleidung ausgeschlossen. Der Konzessionsnehmer legt gemeinsam mit dem Auftraggeber vor Betriebsaufnahme fest, was im Einzelfall unter einem einheitlichen und gepflegten Äußeren zu verstehen ist. Es besteht kein individueller Krawatten- bzw. Halstuchzwang für die einzelnen Fahrer/innen, vgl. hierzu Kapitel Fahrpersonal Anlage 19 Pönalemanagement.

Das Verhalten des Personals gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern muss stets freundlich und zuvorkommend sein - auch in Stress-Situationen.

Bei Bedarf ist Fahrgästen Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen zu geben, z. B. Fahrgästen mit Kinderwagen, älteren Personen, Personen mit Behinderungen und Personen mit Rollator oder Rollstuhl.

Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste haben die Fahrer entsprechende Maßnahmen einzuleiten (unverzügliche Information der Betriebsleitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Busses, ggf. Hinzuziehung der Polizei), möglichst unter

Weiterführung des Fahrbetriebes, sofern eine ernsthafte Gefährdung der Fahrgäste und des Personals unwahrscheinlich ist.

Vom Personal ist grundsätzlich eine ausgeglichene Fahrweise zu gewährleisten. Zu vermeiden sind extrem ruckartiges Anfahren und plötzliches Abbremsen (Ausnahmen können in Gefahrensituationen erforderlich sein), im Verspätungsfalle gilt der Grundsatz: Sicherheit vor Pünktlichkeit vor Wirtschaftlichkeit!

Das Fahrpersonal sowie alle Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen haben grundsätzlich über alle betrieblichen Angelegenheiten, die im Zusammenhang mit der Verkehrsdurchführung stehen und keine Relevanz im Rahmen der Fahrgastinformation besitzen, Verschwiegenheit gegenüber Dritten (Institutionen und Einzelpersonen, insbesondere Fahrgästen) zu bewahren.

Der Einsatz von Leiharbeitern aus Fremdfirmen ist nicht gestattet.

## **7.5 Ausbildung**

Die Konzessionsnehmer sind verpflichtet über die Gesamtlaufzeit des Konzessionsvertrages eine/n Auszubildende/n für das Berufsbild „Berufskraftfahrer“ einzustellen und vollständig auszubilden. Grundsätzlicher Ausbildungsort ist der Betriebsstandort des Linienbündels.

## **7.6 Anzahl Fahrpersonal**

Der Konzessionsnehmer hat in Anlage G darzulegen, wie groß der einkalkulierte Bedarf an Fahrpersonal getrennt nach Grundbedarf und Reserveplanung ist.

## 8 Qualitätssicherung

Für die Fälle, in denen die in diesem Vertrag vereinbarten Leistungs- und Qualitätsmindestanforderungen vom Konzessionsnehmer schuldhaft nicht eingehalten werden, sind nachfolgende Regeln zur Zuschusskürzung vereinbart.

Insgesamt werden Zuschusskürzungen durch den Konzessionsgeber wegen Unterschreiten der Qualitätsmindestanforderungen auf 10 % der jährlichen Zuschusssumme begrenzt.

Die Beweislast für das nicht schuldhafte Handeln des Konzessionsnehmers trägt der Konzessionsnehmer. Die Zuschusskürzungen können nur angesetzt werden, wenn die Vorfälle durch Mitarbeiter des VRN bzw. des räumlich zuständigen Aufgabenträgers oder von diesem ausdrücklich mit der Qualitätsüberwachung beauftragten, zuverlässigen Dritten festgestellt wurden (stichprobenartige Prüfung durch den Konzessionsgeber) oder wenigstens zwei unabhängige Aussagen von Fahrgästen zum Vorfall vorliegen oder beim Konzessionsnehmer aktenkundig sind (z. B. Fahrzeugausfälle).

Den entsprechend autorisierten Personen der VRN GmbH ist auf Verlangen der sofortige Zutritt zu den Fahrzeugen, die für den ausgeschriebenen Verkehr verwandt werden, zu gewähren. Der Konzessionsgeber kontrolliert dabei schwerpunktmäßig die Einhaltung der Vereinbarungen über die Schadensfreiheit und den Pflegezustand der Fahrzeuge.

Werden Verstöße gegen die Qualitätsmindestvorgaben mehrfach festgestellt, so können die Zuschusskürzungen auch mehrfach angesetzt werden. **Werden die gleichen Verstöße mindestens drei Mal festgestellt, so stellt dies für den Konzessionsgeber einen Grund für eine außerordentliche Kündigung des Konzessionsvertrages dar, vgl. hierzu § 9(3) iVm § 15 (3) des Konzessionsvertrages.**

Die Tabelle in Anlage 19 enthält eine Pönaleübersicht sowie die einzelnen Kürzungstatbestände mit weitergehenden Erläuterungen.

### 8.1 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Beschwerden liegt im Verantwortungsbereich des Konzessionsnehmers.

Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Qualitätsanforderungen zu erfüllen:

- a) Für die Annahme von Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste sind alle vom Konzessionsnehmer eingesetzten Personale verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Kundenanliegen und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebszulage zulässt.
- b) Die Kundenkorrespondenz erfolgt beim Konzessionsgeber über die internetbasierte Qualitätsdatenbank für Kundenanliegen. In diesem werden Kundenanliegen von den Kunden selbst, vom Konzessionsnehmer und vom Konzessionsgeber eingepflegt.
- c) Der Konzessionsnehmer nimmt alle telefonischen und per E-Mail eintreffenden Anliegen entgegen und gibt sie unverzüglich nach Eingang über einen vom Konzessionsgeber zur Verfügung gestellten Zugang in die Qualitätsdatenbank ein. Bei telefonischen und mündlichen Beschwerden sind grundsätzlich Name, Vorname, Telefonnummer und E-Mail-Adresse zu erfragen. Die postalische Anschrift ist dann zu erfragen, wenn der Kunde keine

E-Mail-Anschrift zur Verfügung stellen möchte. Alle postalisch eingehenden Kundenanliegen sind einzuscannen und als Datei in die Qualitätsdatenbank zu importieren. Anonyme Kundenanliegen werden nicht entgegengenommen.

Der Konzessionsnehmer erhält kostenlos die Zugangsdaten zu der VRN Qualitätsdatenbank. Sofern der Konzessionsnehmer in Ausnahmefällen keinen Zugang zur Qualitätsdatenbank erhält, sind die Kundenanliegen per Mail und ggf. Scans unverzüglich an die VRN GmbH weiterzuleiten.

Die Kundenanliegen welche die VRN GmbH erreichen, werden aus der Qualitätsdatenbank direkt an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Bearbeitung weitergeleitet, sofern die VRN GmbH nicht selbst zuständig ist. Bei Beantwortung durch das Verkehrsunternehmen hat dieses den Dialog zwischen ihm und dem Kunden immer der entsprechenden Vorgangsnummer zuzuordnen. In der Qualitätsdatenbank erfolgt eine automatische Zuordnung zum jeweiligen Anliegen. Die abgeschlossenen Kundenanliegen stehen dem Verkehrsunternehmen jederzeit zur Verfügung.

- d) Abweichend vom Absatz c) hat der Konzessionsnehmer telefonisch bzw. mündlich eingehende Kundenanliegen, sofern er sie zu verantworten hat, möglichst sofort zu beantworten. Beschwerden sind innerhalb von 2 Wochen zu bearbeiten. Ist für die Bearbeitung der Beschwerde im Ausnahmefall ein längerer Zeitraum notwendig ist dem Beschwerdeführer ein Zwischenbescheid mit Erläuterung des Verzögerungsgrundes zuzustellen. Grundsätzlich sind Beschwerden innerhalb von 4 Wochen abschließend zu bearbeiten.

Ist das Kundenanliegen vom Konzessionsgeber zu verantworten, hat der Konzessionsnehmer das Kundenanliegen unverzüglich gemäß den Regelungen nach Absatz c) weiterzugeben.

Die schriftliche oder elektronische Beantwortung einer Beschwerde ist, sofern sie Aspekte der Angebotskonzeption betrifft, vorab mit dem Konzessionsgeber abzustimmen.

Anfragen und Beschwerden von Ministerien, Schlichtungsstellen, politischen Mandatsträgern, Medienvertretern, Institutionen oder Fahrgastverbänden werden ausschließlich von der VRN GmbH bzw. von dem Konzessionsgeber beantwortet. Gehen derartige Anfragen und Beschwerden beim Konzessionsnehmer ein, hat er sie unverzüglich gemäß Regelungen nach Absatz c) weiterzugeben und an die VRN GmbH bzw. den Konzessionsgeber zusätzlich telefonisch und per Mail darüber zu informieren.

Der Konzessionsgeber behält sich vor, direkt Rücksprache mit dem Fahrpersonal zu halten und dort bzw. beim Konzessionsnehmer Stellungnahmen einzufordern. Er behält sich grundsätzlich das Recht einer Überprüfung der Einhaltung der Bearbeitungsfristen und der Qualität der Beantwortung der Kundenanliegen vor. Ebenso behält sich der Konzessionsgeber vor Beschwerden in Abstimmung mit der VRN GmbH zu beantworten. vgl. hierzu Kapitel Berichtspflichten nach Betriebsaufnahme Anlage 19 Pönalemanagement.

- e) Bei der verspäteten Beantwortung von Beschwerden hat der Konzessionsnehmer die Pönale gemäß Anlage 19 Pönalekatalog zu berücksichtigen.
- f) Der Konzessionsnehmer hat 4 Wochen vor Betriebsstart dem Konzessionsgeber den oder die Ansprechpartner zu benennen, die im Unternehmen für die Eingabe und Bearbeitung der Kundenanliegen zuständig sind, sowie für die Eigenmeldungen von Betriebsstörungen. Der oder die Ansprechpartner erhalten rechtzeitig vor Betriebsstart eine ausführliche Schulung zur Qualitätsdatenbank. Im Anschluss an den Schulungstermin werden dem

Konzessionsnehmer die Zugangsdaten für die beiden Qualitätsdatenbankmodule ausgehändigt. Die Eingabe und Bearbeitung der jeweiligen Vorgänge erfolgt mit dem Tag der Betriebsaufnahme.

## 8.2 Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung

Die Qualitätsmindeststandards sind durch den Konzessionsnehmer selbständig zu überwachen. Es sind Maßnahmen zur Sicherung und ggf. zur Erhöhung der Qualität zu ergreifen.

Der Konzessionsgeber behält sich vor, jederzeit ohne Voranmeldung offene oder verdeckte Kontrollen bezüglich der Einhaltung der definierten Qualitätsvorgaben durchzuführen.

Personen, die im Linienverkehr im Besitz eines Berechtigungs- oder Kontrollausweises des Konzessionsgebers sind, ist deren kostenfreie Beförderung und Durchführung ihrer Arbeit zu gestatten, zum Beispiel zum Zwecke der Fahrgastzählung, Fahrgastbefragung u.Ä..

Zu Kontrollen, Zählungen und Erhebungen berechtigt sind alle Mitarbeiter der VRN GmbH sowie der jeweils für den ÖPNV zuständigen Stellen des beteiligten Aufgabenträgers bzw. von diesem beauftragten Dritten.

## 8.3 Kundenhotline zum Betriebsstart

Zum Betriebsstart ist vom Konzessionsnehmer für einen Zeitraum von 6 Wochen eine telefonische Kundenhotline einzurichten. Diese ist während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten täglich mindestens in der Zeit von 8:30-17:00 Uhr (unter Berücksichtigung der gesetzlich erforderlichen Pause) mit Personal zu besetzen, das fundierte Auskünfte über das Fahrplan- und Tarifangebot geben kann und Beschwerden zu betrieblichen Problemen aufnimmt, um sie unmittelbar an die Leitzentralen bzw. den Disponenten weitergeben zu können. Die Leitzentrale hat die Kundenhotline ständig über die Betriebslage auf dem Laufenden zu halten, damit den Fahrgästen möglichst unmittelbar der Grund für Betriebsprobleme mitgeteilt werden kann.

Diese Hotline ist zum Ortstarif in Wald-Michelbach einzurichten. Die Einrichtung einer kostenfreien Hotline wird im Bereich Vertrieb als Mehrqualität gewertet. Bei Überlastung ist eine maximale Warteschleife von 2 Minuten zulässig. Bei Überschreitung dieser Grenze ist die Telefonnummer des Fahrgastes aufzunehmen und innerhalb von 2 Stunden ein Rückruf durch das Unternehmen sicherzustellen.

## **9 Abrechnungsgrundlagen**

Zum Ausgleich der von den Konzessionsgebern im öffentlichen Interesse im Rahmen der Vergabeunterlagen abverlangten Betriebs- und Qualitätsanforderungen gewähren die Konzessionsgeber einen jährlichen Zuschussbetrag für die zugeschlagenen Leistungsbausteine gemäß Anlage C (Kalkulationsblätter).

Die detaillierten Zahlungsbedingungen ergeben sich aus § 8 des Konzessionsvertrages.

Die Schlussabrechnung erfolgt nach der in Anlage 24 beigefügten Vorlage zur Jahresschlussrechnung.

### **9.1.1 Fortschreibung der Energiekosten**

Für die Fortschreibung der Energiekosten wird der in der Anlage C Kalkulationsblatt Nr.4 vom Konzessionsnehmer ausgewiesene Kilometersatz für das Basisjahr herangezogen.

Dieser Kilometersatz wird mit dem Index 178 (Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher) der Fachserie 17 Reihe 2 (Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise)) des Statistischen Bundesamtes über die Vertragslaufzeit fortgeschrieben.

Als Basiswert wird der Indexwert des Jahres 2018 angesetzt. Für die erstmalige Preisindizierung im Jahre 2019 gilt somit der Faktor (2019/2018). Somit werden die indizierten Energiekosten im Rahmen der Jahresschlussrechnung durch Multiplikation der Fahrplankilometer mit dem indizierten Kilometersatz spitz abgerechnet.

Die Berechnung der Jahresfahrplankilometerleistung erfolgt auf Grundlage des Normjahres gemäß Kapitel 1.6.

### **9.1.2 Kosten der Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart**

Die einmaligen Kosten für die Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart sind im fixen Zuschussanteil des 1. Betriebsjahr im Leistungsbaustein A pauschal in Höhe von 14.200 € netto eingepreist.

Es erfolgt eine Spitzabrechnung über die tatsächlich angefallenen Kosten im Rahmen der Jahresschlussrechnung für das 1. Betriebsjahr.

### **9.1.3 Gesamtzuschuss**

Die nach Kapitel 9.1.1 fortgeschriebenen Energiekosten bilden saldiert mit dem fixen Zuschussanteil gemäß Anlage C den jährlichen Gesamtzuschuss.

Sollten mehrere Leistungsbausteine beauftragt werden, so werden für jeden Leistungsbaustein die Energiekosten und der jeweilige fixe Zuschussanteil gesondert saldiert. Ergibt sich dabei für einen Leistungsbaustein ein negativer jährlicher Gesamtzuschussbetrag, so wird dieser mit den jährlichen Gesamtzuschussbeträgen der anderen Leistungsbausteine verrechnet.

Das gleiche Berechnungsverfahren gilt für alle zusätzlich anfallenden Kosten (z.B. nachträglich zubestellte Fahrzeuge, Mehrkilometer nach Leistungsbaustein C); auch diese Kosten werden im Falle eines negativen jährlichen Gesamtzuschusses zunächst mit diesem verrechnet.



## 10 Einnahmen

Der Konzessionsnehmer muss zum Zwecke der Abrechnung der auf die Linienbündel entfallenden Einnahmen und Ausgleichsleistungen gem. § 3 Abs. 1 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Anlage 8) Kooperationspartner der VRN GmbH werden. Der entsprechend zu unterzeichnende Kooperationsvertrag ist in Anlage 1 der Satzung vorgegeben (vgl. hierzu Anlage 8).

Die Vergabe erfolgt auf **Nettobasis**.

Dies bedeutet, dass der Konzessionsnehmer das volle Risiko von Einnahmeschwankungen jedweder Art zu tragen hat. Die in dieser Leistungsbeschreibung mitgeteilten Nachfrage- und Einnahmewerte beziehen sich auf den **aktuellen Zustand (07/2018)** des Linienbündels und bilden die Ausgangslage für die vom Bieter selbst eigenständig vorzunehmende Kalkulation der in der Vertragslaufzeit zu erwartenden Einnahmen.

Die in diesem Kapitel aufgeführten Nachfrage-, Stückzahlen-, Ausgleichs- und Einnahmendaten sind daher keine garantierten Werte, sondern dienen lediglich als Kalkulationshilfe für die von den Bietern selbst zu erstellende Prognose für die künftigen Einnahme- und Ausgleichsleistungen.

Der zukünftige Konzessionsnehmer ist berechtigt, für neue Linien und angebotsverbessernde Maßnahmen einen Antrag gemäß § 7 der Anlage 6 (EAR) zu stellen. (vgl. hierzu Anlage 8).

### 10.1 Grundlagen der Einnahmekalkulation

Die Einnahmenabrechnung im VRN erfolgt auf der Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung (EAR) (Anlage 6 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar – vgl. hierzu Anlage 8).

#### 10.1.1 Einnahmepool

Die Gesamtnachfragewerte des Verbundverkehrs nach der aktiven Einnahmenaufteilungsregelung (§ 11 Anlage 6 der Satzung) betrugen zum 01.07.2018:

220.411.776 Tarifbeförderungsfälle (P) und 1.906.886.904 Personenkilometer (Pkm).

Die oben dargestellten Gesamtnachfragewerte sind nur für den Zeitraum 01.07.2018 bis 31.12.2018 gültig. Diese Werte verändern sich gemäß § 26 der Anlage 6 (EAR) der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN jeweils zum 1. Januar bzw. zum 1. Juli eines Jahres. Dementsprechend verändern sich auch die Anteile der einzelnen Linienbündel bzw. regionalen Busnetze.

Das Linienbündel „Odenwald Süd“ ist seit 01.01.2017 dem Regionalen Busnetz Bergstraße zugeordnet, dem darüber hinaus die Linienbündel „Nördliche Bergstraße“, „Ried“, „Odenwald Nord“, „Odenwald Mitte“, „Bürstadt“ und „Bensheim“ angehören.

Das **Regionale Busnetz Bergstraße** hat aktuell mit Stand 01.07.2018 folgende Nachfragewerte im Rahmen der EAR: 4.762.097 P und 39.545.431 Pkm. Im Jahr 2018 wurde gem. § 25 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang 1 zur EAR (Anlage 6 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN - vgl. Anlage 8) eine Fahrgasterhebung im Regionalen Busnetz Bergstraße durchgeführt, deren Ergebnisse vsl. zum 30.06.2019 vorliegen werden, sodass sie ab dem 01.07.2019 in die Einnahmeabrechnung zu übernehmen sind.

Das Linienbündel „Odenwald Süd“ wurde zuletzt durch IGDB GmbH im Jahr 2013 sowie die Linie 682 im Jahr 2016 erhoben. Der Anteil des **Linienbündels „Odenwald Süd“** an der internen Einnahmeaufteilung des Regionalen Busnetzes Bergstraße gem. § 17 Abs. 3 EAR (vgl. hierzu Anlage 8) beträgt aktuell mit Stand 01.01.2018

**25,33 %.**

Hieraus errechnet sich bezogen auf den Einnahmenanteil des Regionalen Busnetzes Bergstraße in der vorläufigen Abrechnung Januar bis Dezember 2018 ein Einnahmenanspruch des Linienbündels Odenwald Süd von 1.402.925,66 €.

<b>Zusammenfassung Einnahmepool Regionales Busnetz Bergstraße</b>	
Tariffbeförderungsfälle (P) 07/2018	<b>4.762.097</b>
Personenkilometer (PKM) 07/2018	<b>39.545.431</b>
Verbundeinnahmen Gesamt Jan-Dez 2018 <sup>1)</sup>	318.139.267,64 €
Zu verteilende Verbundeinnahmen Jan-Dez 2018 <sup>1)</sup> nach § 11 EAR	258.474.274,12 €
Einnahmenanteil Jan-Dez 2018 <sup>1)</sup> Regionales Busnetz Bergstraße	<b>5.538.593,21 €</b>

<b>LB Odenwald Süd</b>	
Interner Anteil des LB Odenwald Süd am Regionalen Busnetz Bergstraße ab 01/2018 <sup>2)</sup>	25,33 %
Einnahmenanteil LB Odenwald Süd Jan-Dez 2018 <sup>1)</sup>	1.402.925,66 €

<sup>1)</sup> vorläufige Abrechnung vom 15.02.2019

<sup>2)</sup> gerundet auf zwei Nachkommastellen gem. § 17 Abs.3 Satz 1 (vgl. hierzu Anlage 8)

## 10.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente

Der monetäre Anteil des Linienbündels „Odenwald Süd“ an der Verteilung der Sondereinnahmen gem. § 12 EAR betrug im 1. Halbjahr 2018 **3.632,94 €** und verteilt sich auf folgende MwSt.-Sätze:

<b>7 % Mwst</b>	<b>19 % Mwst</b>	<b>Steuerfrei</b>
1.726,91 €	1.810,74 €	95,29 €

## 10.2 Gesetzliche Ausgleichsmittel

Gem. § 9a ÖPNVG wird in Hessen außerhalb der von den Aufgabenträgerorganisationen vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge kein separater Ausgleich der Mindereinnahmen aus der rabattierten Schülerbeförderung gewährt.

Auch in Baden-Württemberg gibt es kein Antragsverfahren nach § 45a PBefG mehr. Die vom Land Baden-Württemberg gem. ÖPNVG BW den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellten Mittel zum Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen aus der gesetzlichen Vorgabe zur Rabattierung der Zeitkarten im Ausbildungsverkehr werden auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (Anlage 8) mit den Verkehrsunternehmen abgerechnet.

### 10.2.1 Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen

Die Abrechnungsregelung für die vom Land Baden-Württemberg gewährten Mittel nach § 15 ÖPNVG BW ergibt sich aus der Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (vgl. hierzu Anlage 8).

Der Stückzahlenschlüssel des Linienbündels „Odenwald Süd“ (ausschließlich für die Linie 682) gem. § 34 der Anlage 6 (EAR) für die Verteilung der abrechnungsrelevanten Tickets sowie die aktuellen Verkaufsstückzahlen (Stand 2018) ergaben in 2018 folgenden Ausgleichsbetrag:

<b>Zeitkarten im Ausbildungsverkehr</b>	<b>Stückzahlen 2018</b> (§ 5 Ziffer 1, Anlage 4 zur Satzung)	<b>Stückzahlen gemindert 2018</b> (§ 5 Ziffer 2f, Anlage 4 zur Satzung)	<b>Ausgleichsbetrag 2018</b>
Wochenkarte	-	-	-
Monatskarten	-	-	-
MAXX-Ticket (Monatswerte)	3.580	<b>3.222</b>	<b>13.146 €</b>

Die ungedeckten Gesamtkosten je MAXX-Ticket berechneten sich im Abrechnungsjahr 2018 wie folgt:

Preis MAXX-Ticket 01/2018	43,10 €
Ungedekte Kosten MAXX-Ticket (§ 5 Ziffer 4, Anlage 4 zur Satzung) 2018	14,37 €
Abzug ZRN-Mittel (§ 5 Ziffer 5, Anlage 4 zur Satzung) 2018	-10,29 €
<b>Ungedekte Gesamtkosten je MAXX-Ticket 2018</b>	<b>4,08 €</b>

Die Mittel unterliegen nicht der Umsatzsteuerpflicht und sind zuschussmindernd einzukalkulieren.

### 10.2.2 Ausgleich nach § 231 SGB IX

Die Beantragung der Mittel nach § 231 SGB IX zum Ausgleich der Beförderung Schwerbehinderter Personen obliegt dem Konzessionsnehmer und ist im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vorzunehmen und zuschussmindernd einzukalkulieren.

## 10.3 Abrechnung der ZRN-Mittel

Der Ausgleich verbundbedingter Lasten ist in § 14 sowie Anlage 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geregelt und entsprechend zuschussmindernd einzukalkulieren (vgl. hierzu Anlage 8). Die ZRN-Mittel unterliegen nicht der Umsatzsteuerpflicht.

Das Linienbündel „Odenwald Süd“ hat eine Ausbildungsquote von 78,14 % und zählt damit zu Topf 2. Der Stückzahlenschlüssel des Linienbündels für die Verteilung der abrechnungsrelevanten Tickets im Rahmen der Abrechnung der Satzung sowie die aktuellen Verkaufsstückzahlen (Stand 2017) ergaben in 2018 folgenden Ausgleichsbetrag:

Abrechnungs-relevante Stückzahlen	Stückzahlen LB Odenwald Süd	Zu verteilende Stückzahlen	Zu verteilende Stückzahlen gemindert	Anteil LB Odenwald Süd in % (hier gerundet auf 5 Nachkommastellen)	Ausgleichsbetrag
MAXX-Ticket	25.582	1.740.839	1.566.755	0,016328	263.214,03 €
<b>Summe</b>					<b>263.214,03 €</b>

Eine Zuschussanpassung aufgrund veränderter ZRN-Mittel erfolgt lediglich, sofern der ZRN einer Änderung der Abrechnungsparameter im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar beschließen sollte oder, wenn sich die von den Ländern zum Ausgleich verbundbedingter Lasten zur Verfügung gestellten Mittel im Rahmen einer Vertragsanpassung mit den Ländern über die dort niedergelegte Leistungs- bzw. Anreizkomponenten hinaus grundlegend verändert.

## 10.4 Dienstleistungsentgelt

Gemäß § 2 Abs. 3, 4 und 5 der Satzung (vgl. hierzu Anlage 8) steht der Verbundgesellschaft ein pauschales Dienstleistungsentgelt der Verbundunternehmen zu. Dieses wird von den Verbundunternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmenansprüche anteilig übernommen.

Im Jahr 2019 (aktueller Stand) beträgt das pauschale Dienstleistungsentgelt 4.961.014,40 € (zzgl. 19 % MwSt.).

## 10.5 Preisanpassungen und Fahrgelderlöse im VRN (10 Jahre)

Jahr	nominale durchschn. Tarifierhöhung	tatsächliche Erlössteigerung	Unbereinigte Fahrgelderlöse in Mio €
2009	3,90%	3,13%	248
2010	2,90%	3,45%	253
2011	2,80%	4,04%	260
2012	3,46%	3,57%	270
2013	3,30%	3,05%	279
2014	3,50%	2,54%	286
2015	2,90%	2,59%	294
2016	2,80%	3,87%	305
2017	2,10%	2,67%	311
2018	2,50%	2,10%*	318*

## 10.6 Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Der Kreis Bergstraße und ein Teil des Rhein-Neckar-Kreises befinden sich im Bereich des Übergangstarifes zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Auf den entsprechenden Abschnitten des Linienbündels Odenwald Süd gilt deshalb der RMV/VRN-Übergangstarif.

Der Konzessionsnehmer muss auf den entsprechenden Relationen des RMV/VRN-Übergangstarifs Fahrkarten gemäß bestehendem Angebot über den Busdrucker verkaufen. Hierfür hat der Konzessionsnehmer das aktuell gültige Fahrkartenlayout bzw. die aktuell gültige Fahrkartenbewertung gemäß den RMV-Fahrkartenbewertungsvorgaben umzusetzen (vgl. RMV Tarif-Vertrieb-Infoplattform unter <https://tarif-vertrieb.rmv.de> – Anmeldung erforderlich). Das Fahrkartenfremdpapier muss mindestens den Sicherheitsstandards des RMV-Papiers entsprechen.

Der Konzessionsnehmer muss bei Einführung neuer Regelangebote sowie bei Änderungen bestehender Angebote diese gemäß Vorgaben über den Busdrucker verkaufen.

Der Konzessionsnehmer hat dem RMV bzw. dem VRN auf Anforderung die Einhaltung vorgenannter Regelungen nachzuweisen, beispielsweise durch Vorlage eines Satzes Fahrkartenmuster für eine Abnahme durch den RMV bzw. den VRN.

Die Einnahmen aus dem RMV/VRN-Übergangstarif sind vom Konzessionsnehmer an die VRN GmbH zu melden. Im Rahmen der Jahresschlussrechnung werden sämtliche Einnahmen, die der Konzessionsnehmer durch den Betrieb des Linienbündels aus dem RMV/VRN-Übergangstarif erzielt, zuschussmindernd an die Konzessionsgeber durchgereicht. Insoweit sind die Einnahmen bei der Angebotserstellung nicht kalkulationsrelevant.

Der Konzessionsnehmer hat auf Anforderung die Einhaltung vorgenannter Regelungen nachzuweisen, beispielsweise durch Vorlage eines Testats durch einen Wirtschaftsprüfer.

## 11 Übersicht Berichtspflichten

Die nachfolgenden Tabellen dienen nur einer nachrichtlichen Übersicht. Die Verpflichtung zur Einhaltung der Berichtspflichten ergibt sich aus den jeweiligen Kapiteln.

### 11.1 Berichtspflichten vor der Betriebsaufnahme

Meldetermin	Aufgabe	Lieferung an
1 Woche nach Zuschlagserteilung	Pauschalierungsvertrag § 231 SGB IX je nach Bundesland	VRN Abteilung Einnahmenabrechnung (Kapitel 2.12)
4 Wochen nach Zuschlagserteilung	Kontaktperson zur Koordination des Betriebes bis zur Betriebsaufnahme melden	Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.1 d)
1 Woche nach Erhalt der Personalliste	Dem Fahrpersonal des Altbetreibers, die einer Weitergabe ihrer Daten zugestimmt haben, ist innerhalb der Frist ein Einstellungsangebot und der Arbeitsvertrag zu zusenden. Die Rückmeldefrist beträgt 3 Wochen	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 7.1)
4 Wochen vor Betriebsaufnahme	Kontaktpersonen für das Thema Qualitätsdatenbank melden. Abstimmung Schulungstermine	Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.1 e und 8.1 f)
4 Monate vor Betriebsaufnahme	Meldung der für den Einsatz geplanten Subunternehmer, Anfrage unter Vorlage der Tariftreueerklärung	VRN Abteilung Einnahmenabrechnung (Ziffer 2.2.1 a)
Bis zu 2 Monate vorher durchzuführen	Verkauf/Vertrieb/Schulung Fahrscheine/Preise/Fahrer	VRN Abteilung Einnahmenabrechnung
Bis zu 2 Monate vorher	Einnahmen-Meldung / -Abrechnung / -Aufteilung	VRN Abteilung Einnahmenabrechnung
Bis 2 Monate vorher	Absprache und Verbindungsaufbau für Echtzeit	echtzeit@vrn.de
2 Monate vorher	Meldung der Verkaufsstellen	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 5.1)
2 Monate vor Betriebsaufnahme	Fristgerechte Lieferung der für den Stammdatenaufbau notwendigen Informationen für das Buchungssystem AnSaT	Nutzungsvertrag AnSaT §3 (Abs.3)
2 Monate vorher und ab 4 Wochen vorher wöchentlich aktualisieren	Personalmeldung der rekrutierten Fahrer im Eigenunternehmen	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung (Ziffer 2.2.1 b)
1 Monat vorher	Vorlage Bericht der Testfahrten	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 3)
10 Wochen vorher	Lieferung der finalen Fahrplandaten für die Erstellung der Broschüre	VRN Abteilung Planung und Angebot (Kapitel 6.2)
4 Wochen vorher Terminabsprache ab 2 Wochen vorher Besichtigung	Abnahme der für den Einsatz im Linienbündel geplanten Busflotte auf dem Betriebshof des Konzessionsnehmers (incl. der Subunternehmerfahrzeuge)	Terminabsprache Konzessionsnehmer mit VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.4.1)

4 Wochen vorher	Auslieferung der Broschüren	an Schulen/Verkaufsstellen/VR N Sekretariat (Kapitel 6.2)
<b>Meldetermin</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>Lieferung an</b>
2 Wochen vorher	Nachweis Streckenkunde und Tarifschulung	Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.1 h und 7.4)
2 Wochen vorher	Lieferung einer Fahrnummernliste mit Zuordnung der Fahrzeugkategorie und des durchführenden Unternehmens	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.1 g)
2 Wochen vorher	Meldung der Fahrzeugliste incl. Fahrzeugscheine	Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.1 c)
2 Wochen vorher	Lieferung der Dienst- und Umlaufpläne der Gesamtleistung des Linienbündels (incl. Subunternehmerleistung)	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.1 f)

## 11.2 Berichtspflichten nach Betriebsaufnahme

<b>Meldetermin</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>Lieferung an</b>
In den ersten 6 Wochen	Einrichtung einer telefonischen Kundenhotline. Bei Überlastung ist eine max. Warteschleife von 2 Minuten zulässig. Bei Überschreitung dieser Grenze ist die Telefonnummer des Fahrgastes aufzunehmen und innerhalb von zwei Stunden ein Rückruf durch das Unternehmen sicherzustellen.	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 8.3)
Innerhalb von 2 Monaten danach	2 Termine einplanen für Gespräche mit dem Konzessionsgeber zur Klärung von Startschwierigkeiten	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.3)
Bis zum Ende des 6. Monate danach	AFZS Lieferung verlässlicher Daten	VRN Abteilung Planung und Angebot
im ersten Betriebsjahr und <b>bei jeder Änderung</b>	Lieferung von geographischen Daten (Linienverlauf, Haltestellenverortung)	VRN Sachgebiet Georeferenzierung <a href="mailto:geo@vrn.de">geo@vrn.de</a>
jährlich bis spätestens Ende Februar des Folgejahres	Jahresabrechnung	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe
Spätestens im zweiten Jahr nach Betriebsaufnahme	Verkehrserhebung und Nachweis der tatsächlichen Nachfrage	VRN Abteilung Einnahmenabrechnung
1 Monat im Voraus	Fahrzeugliste vor Änderungen	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.2 d)



<b>Meldetermin</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>Lieferung an</b>
Bis 2 Wochen nach Bekanntwerden	Die Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Etwaige Unfallschäden an Karosserie und Lack beseitigen.	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe
2 Wochen nach bekannt werden	Frist für die Beantwortung der vom Konzessionsnehmer zu verantwortende Kundenbeschwerden. Zwischenbescheid, wenn die Beantwortung in dieser Frist nicht zu erledigen ist. Maximale Dauer 4 Wochen.	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe <a href="mailto:gm@vrn.de">gm@vrn.de</a> (Kapitel 8.1 d)
8 Arbeitstage vor Inkrafttreten bei kurzfristige angekündigten Maßnahmenbzw. 1 Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses	Nicht rechtzeitige Meldung von Umleitungen, Sonderereignissen und ähnliches, für die Durchführung von bedarfsorientierten Fahrten im Buchungssystem AnSaT	Nutzungsvertrag AnSaT § 3 (Abs. 3)
7 Tage nach Bekanntwerden	Kaugummis, Schmierereien, aufgeschlitzte Sitze, Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen sowie sonstige Schäden im Fahrgastraum zu beheben.	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe
Bis 12 Stunden nach Bekanntwerden	Anzeigen zur Türautomatik, Zielanzeige, Funkanlage, Fahrscheindrucker, Fahrscheinentwerter, Lautsprecheranlage, Haltewunschtaste und "Wagen hält" müssen stets funktionstüchtig und einsatzbereit sein. Bei Defekt erfolgt ein zügiger Austausch des Gerätes oder Fahrzeuges	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe
Jährlich zum 31.12.	Fahrzeugliste	VRN Abteilung Planung und Angebot mit den Konzessionsnehmern und den Konzessionsgebern (Kapitel 2.2.2.2 d)
Jährlich nach Bekanntgabe der Tarifänderungen	Schulung aller Fahrpersonale	VRN Abteilung Vergabe und Aufgabenträgerbetreuung (Kapitel 7.4)
Gespräch jährlich im August	Gespräch Schwachstellenanalyse Einladung durch VRN GmbH	VRN Abteilung Planung und Angebot mit den Konzessionsnehmern und den Konzessionsgebern (Kapitel 2.2.2.2 b)

<b>Meldetermin</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>Lieferung an</b>
Bei jeder Änderung im Fahrzeugbestand und jährlich zum 31.12.	Lieferung einer aktuellen Fahrzeugliste	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel d)
Ab dem 7. Monat nach Betriebsaufnahme	AFZS	VRN Abteilung Planung und Angebot (Anlage 35)
zum 30.06. und 31.12.	Meldung Schwachstellenanalyse und Auslastung der Fahrzeugkapazitäten	VRN Abteilung Planung und Angebot (Kapitel 2.2.2.2 a)
zum 30.06. und 31.12.	Meldung Unfälle und Beseitigung von Reparaturschäden	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe <a href="mailto:gm@vrn.de">gm@vrn.de</a> (Kapitel 2.2.2.2 c)
bis 30 Monate vor Ablauf des Konzessionsvertrages	Daten für Folgeausschreibung	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.12)
nach jeglicher Änderung	Bei den Kontaktpersonen der Konzessionsnehmer	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe <a href="mailto:gm@vrn.de">gm@vrn.de</a> (Kapitel 2.2.2.2 e)
nach jeder Änderung	Neue Unterlagen Fahrplan, Diens und Umlaufplanung	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe <a href="mailto:gm@vrn.de">gm@vrn.de</a> (Kapitel 2.2.2.1 f)
vor Zuschlagserteilung	Änderung eines Veränderungen in Einsatz von Subunternehmer	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe (Kapitel 2.2.2.2 g)
täglich	Unregelmäßigkeiten in der Verkehrsbedienung Meldung an Qualitätsdatenbank	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe <a href="mailto:gm@vrn.de">gm@vrn.de</a> (Kapitel 2.2.2.1 )