

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Leistungsbeschreibung

Vergabe der Linienbündel Sinsheim Nord und 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

1	Betriebskonzept	7
1.1	Los 1 - Linienbündel Sinsheim Nord	7
1.1.1	Los 1 - Leistungsbaustein A1 – Grundangebot	7
1.1.2	Los 1 – Leistungsbaustein B1 - Option Spätverkehre	7
1.2	Los 2 – Linienbündel Sinsheim Süd	7
1.2.1	Los 2 - Leistungsbaustein A2 – Grundangebot	7
1.2.2	Los 2 - Leistungsbaustein B2 – Option Regiobus 799	8
1.3	Umgang mit optionalen Bausteinen	8
1.4	Anschlusssituationen und Besonderheiten	8
1.4.1	Los 1	9
1.4.1.1	Linie 795	9
1.4.1.2	Linie 796	9
1.4.1.3	Linie 797	10
1.4.1.4	Option Spätverkehr B 1 - Linie 796 und 797	10
1.4.2	Los 2	10
1.4.2.1	Linie 741	10
1.4.2.2	Linie 761	10
1.4.2.3	Linie 762	10
1.4.2.4	Linie 763	11
1.4.2.5	Linie 765	11
1.4.2.6	Linie 767	11
1.4.2.7	Linie 768	11
1.4.2.8	Linie 771	11
1.4.2.9	Linie 772	11
1.4.2.10	Option Regiobuslinie B2 - 799	12
1.5	Leistungsbaustein C (Leistungsanpassungen)	12
1.6	Baustellen und Umleitungen	13
1.7	Leistungsbaustein D - Stadionverkehr	14
1.7.1	Stadionverkehr Los 1 – Leistungsbaustein D1 - Sinsheim Nord	15
1.7.2	Stadionverkehr Los 2 – Leistungsbaustein D2 - Sinsheim Süd	15
1.8	Zusammenstellung der Fahrleistungen in Los 1	15
1.9	Zusammenstellung der Fahrleistungen in Los 2	16
1.10	Zusammenstellung der Fahrleistungen	17

1.11	Sonderverkehr	18
1.11.1	Heimattage Sinsheim 2020	18
2	Anforderungen an den Betrieb des Linienbündels	19
2.1	Ansprechpartner und Betriebsleitzentrale	19
2.2	Betriebs- und Meldepflichten	19
2.2.2.1	Täglich	20
2.2.2.2	Jährlich, bzw. halbjährig	20
2.3	Fortschreibung der Fahrpläne	21
2.4	Betriebsaufnahme	22
2.4.1	Fahrzeugbesichtigung vor Betriebsaufnahme	22
2.4.2	Verspätete Betriebsaufnahme	22
2.5	Ersatzbeförderung	22
2.6	Einsatz von Ersatzfahrzeugen	22
2.7	Fahrbetrieb	23
2.8	Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen	24
2.9	Echtzeitdaten	24
2.10	Fahrradmitnahme	26
2.11	Anforderungen zum Einsatz automatischer Fahrgastzählsysteme AFZS	26
2.12	Informationspflichten für Folgeausschreibung	26
2.13	Schwimmbadfahrten in Los 2	27
3	Anforderungen an die Fahrzeuge	28
3.1	Fahrzeugliste; Reservefahrzeuge	28
3.2	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen	29
3.2.1	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A und B	29
3.2.1.1	Technische Merkmale:	29
3.2.1.2	Ausstattung und Fahrgastkomfort:	29
3.2.1.3	Umweltstandards:	30
3.2.1.4	Kommunikation und Beschilderung:	30
3.2.1.5	Wartung und Sauberkeit	31
3.2.2	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A	33
3.2.3	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie B	35
3.2.4	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A - Los 2 Option B2 Regiobus R3 (799) 36	
3.3	Verzögerungen bei der Beschaffung von Neufahrzeugen	36
3.4	Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben	36

4	Infrastruktur	37
4.1	Haltestellenmasten und Haltestellenschilder in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd	37
4.2	Aushangfahrplankästen an Haltestellen in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd	37
4.3	Aushang von Haltestellenfahrplänen im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd.....	37
4.4	Haltestelleninfrastruktur im Neckar-Odenwald-Kreis	38
4.5	Haltestelleninfrastruktur im Kreis Heilbronn	39
5	Vertrieb	40
5.1	Verkaufsstellen	40
5.2	Fahrausweiskontrolle.....	41
6	Marketing.....	42
6.1	Marketingkonzept des VRN	42
6.1.1	Werbeaktionen der VRN GmbH.....	42
6.1.2	Außenwerbung an den eingesetzten Fahrzeugen.....	42
6.2	Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart	42
6.3	Erstellung eines schematischen Liniennetzplanes	43
7	Personal.....	44
7.1	Personalübernahme	44
7.2	Tariffreue	44
7.3	Dienstplangestaltung	45
7.4	Anforderungen an das Personal	45
7.5	Ausbildung.....	47
7.6	Anzahl Fahrpersonal.....	47
8	Qualitätssicherung	48
8.1	Beschwerdemanagement	48
8.2	Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung.....	50
8.3	Kundenhotline zum Betriebsstart	50
9	Abrechnungsgrundlagen	51
9.1.1	Fortschreibung der Energiekosten	51
9.1.2	Kosten der Fahrplanbroschüre zum Betriebsstart	51
9.1.3	Gesamtzuschuss	51
10	Einnahmen	52
10.1	LOS 1 – Sinsheim Nord	52

10.1.1 Grundlagen der Einnahmekalkulation	52
10.1.1.1 Einnahmepool.....	52
10.1.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente	53
10.1.2 Gesetzliche Ausgleichsmittel	53
10.1.2.1. Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen.....	53
10.1.2.2 Ausgleich nach § 231 SGB IX	54
10.1.3 Abrechnung der ZRN-Mittel	55
10.1.4 Heilbronner Verkehrsverbund (HNV)	55
10.2 LOS 2 – Sinsheim Süd	56
10.2.1 Grundlagen der Einnahmekalkulation	56
10.2.1.1 Einnahmepool.....	57
10.2.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente	57
10.2.2 Gesetzliche Ausgleichsmittel	58
10.2.2.1 Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen	58
10.2.2.2 Ausgleich nach § 231 SGB IX	58
10.2.3 Abrechnung der ZRN-Mittel	58
10.2.4 Anwendung des Baden-Württemberg-Tarifs	59
10.2.5 Heilbronner Nahverkehrsverbund (HNV).....	59
10.3 Dienstleistungsentgelt.....	60
11 Übersicht Berichtspflichten	61
11.1 Berichtspflichten vor der Betriebsaufnahme.....	61
11.2 Berichtspflichten nach Betriebsaufnahme	62

Folgende Unterlagen sind beiliegenden:

- Anlage A: Angebotsschreiben

Je Los / Gesamtangebot:

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

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

1. Fahrpläne Leistungsbaustein A (Grundverkehrsleistungen)
2. Fahrpläne Leistungsbaustein B (Option)

3. Linienverlaufspläne
4. Fahrpläne im VDV-Schnittstellen-Format
5. Läutezeiten der Schulen im Linienbündel Sinsheim
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. Technische Richtlinien Regiobus
19. Pönalekatalog
20. Meldung Personalbedarf
21. Vorlage Qualitätsbericht
22. Nahverkehrspläne
23. Teilnahmebestätigung Tarifschulung
24. Vorlage Jahresschlussrechnung
25. Pflichtenheft Regiobuslinie Erhebung
26. Vorlage Meldebogen für den VRN
27. Anlage HNV
28. Anlage HNV
29. Anlage HNV
30. Anlage HNV
31. Anlage HNV
32. Lastenheft Fahrzeuge
33. BW-Tarif TEV_Anlagen_A_v181010
34. BW-Tarif TEV_v170526
35. AFZS
36. Anforderungsprofil Haltestelle
37. Leitlinien Art. 5 Abs. 3 VO 1370-07
38. Anforderungen an die Fahrzeuge

Leistungsbeschreibung

1 Betriebskonzept

Gegenstand der Leistungsbeschreibung sind Buslinien im Rhein-Neckar-Kreis, dem Neckar-Odenwald-Kreis und dem Kreis Heilbronn. Diese sind im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd zusammengefasst. Die Linienbündel werden losweise ausgeschrieben.

1.1 Los 1 - Linienbündel Sinsheim Nord

1.1.1 Los 1 - Leistungsbaustein A1 – Grundangebot

Das Grundangebot Leistungsbaustein A1 beinhaltet die Linien:

- Linie 795: Sinsheim - Reichartshausen - Helmstadt - Hüffenhardt - Bad Rappenau
- Linie 796: Sinsheim - Neidenstein - Eschelbronn - Spechbach – Reichartshausen
- Linie 797: Sinsheim - Waibstadt - Neckarbischofsheim - Helmstadt – Reichartshausen

Die Fahrpläne für diesen Leistungsbaustein sind in Anlage 1 zusammengestellt.

1.1.2 Los 1 – Leistungsbaustein B1 - Option Spätverkehre

- Linie 796: Sinsheim - Neidenstein - Eschelbronn - Spechbach – Reichartshausen
- Linie 797: Sinsheim - Waibstadt - Neckarbischofsheim - Helmstadt – Reichartshausen

Der Fahrplan für diesen Leistungsbaustein ist in Anlage 2 zusammengestellt.

1.2 Los 2 – Linienbündel Sinsheim Süd

1.2.1 Los 2 - Leistungsbaustein A2 – Grundangebot

Das Grundangebot Leistungsbaustein A2 beinhaltet die Linien:

- Linie 741: Sinsheim - Steinsfurt - Kirchart - Bockschaft - Berwangen u. zurück
- Linie 761: Sinsheim - Dühren - Eschelbach - Angelbachtal - Waldangelloch
- Linie 762: Reihen - Rohrbach - Sinsheim - Hoffenheim - Balzfeld - Eschelbach
- Linie 763: Sinsheim - Weiler - Hilsbach - Elsenz
- Linie 765: Sinsheim - Adersbach - Hasselbach - Ehrstädt und zurück
- Linie 767: Sinsheim Hbf - Sinsheim Ost - Rohrbach - Sinsheim Hbf
- Linie 768: Sinsheim Hbf - Dühren - Sinsheim Hbf

- Linie 771: Sinsheim Hbf - Südstadt - Gewerbegebiet Süd - Sinsheim Hbf
- Linie 772: Sinsheim Hbf - Gartenstadt - Sinsheim Hbf

Die Fahrpläne für diesen Leistungsbaustein sind in Anlage 1 zusammengestellt.

1.2.2 Los 2 - Leistungsbaustein B2 – Option Regiobus 799

Linie 799: Walldorf-Wiesloch-Sinsheim

Der Fahrplan für diesen Leistungsbaustein ist in Anlage 2 zusammengestellt.

1.3 Umgang mit optionalen Bausteinen

Die Konzessionsgeber behalten sich das Recht auf Aufnahme der Leistungsbausteine B in dem Linienbündel 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.

Die Fahrpläne für die optionalen Leistungsbausteine sind in Anlage 2 dargestellt.

1.4 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. Für die Abstimmung sind zwei Arbeitstage einzuplanen.

Einführung von Regiobuslinien:

Im Jahr 2015 veröffentlichte das Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg das Förderprogramm „Regiobuslinien“. Gefördert werden die Neueinrichtung und der Ausbau von Buslinien zur Schließung von Lücken im Netz des ÖPNV. Insbesondere Linien zur Anbindung von Mittelzentren an den SPNV sowie dem Schließen von räumlichen Lücken im Netz des SPNV. Angelehnt an die Angebotsstandards des Zielkonzepts 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg sollen diese Busse ein hohes Niveau der Bedienungshäufigkeit anbieten. Des Weiteren wird ein hoher Standard an die Fahrzeugqualität angelegt.

Im Linienbündel Sinsheim Süd soll eine Regiobuslinie optional ausgeschrieben werden. Die Regiobuslinie Sinsheim-Dühren-Eschelbach-Angelbachtal-Wiesloch-Walldorf. Weitergehende Informationen, auch zur Fahrzeugausstattung finden Sie in der Anlage 18 (technische Richtlinien Regiobus).

Hauptbahnhof Sinsheim:

Der ZOB am Hauptbahnhof in Sinsheim stellt eine wichtige Drehscheibe im Stadt- aber auch im Regionalbusverkehr dar mit einer engen Verknüpfung auf die anliegenden Bahnverkehre am Hauptbahnhof.

Die Busverkehre in beiden Losen sind in der Regel auf die Bahnverkehre am Hauptbahnhof ausgerichtet bei gleichzeitigen Umsteigebeziehungen innerhalb der einzelnen Busverkehre.

Bahnhof Hoffenheim:

Am Bahnhof Hoffenheim bestehen wichtige Anschlussbeziehungen von der Linie 762 zur S-Bahn.

Balzfeld, Ort:

An der Haltestelle Balzfeld, Ort trifft sich die Linie 762 mit der Linie 702 aus dem LB Wiesloch-Walldorf und bildet eine wichtige Umsteigestation für Fahrgäste aus dem Raum Sinsheim, um weiter nach Wiesloch/Walldorf bzw. nach Mühlhausen oder zum Bahnhof Rot-Malsch zu gelangen.

Eichtersheim, Bahnhof:

Eichtersheim, Bahnhof bildet ein Rendezvouspunkt der Linie 761 und Linie 703 aus dem Linienbündel Wiesloch-Walldorf. Dadurch können die Fahrgäste problemlos zwischen den Linien wechseln.

Sinsheim, Sparkasse:

Fahrten auf den Linien 741, 767 und 797 aus Richtung Rohrbach mit Ziel Hbf, müssen den entsprechenden Steig der Haltestelle Sparkasse in der Freitagsgasse anfahren. Ein Abbiegen aus der Haltebucht in der Hauptstraße in die Friedrichstraße ist nicht möglich.

1.4.1 Los 1

1.4.1.1 Linie 795

In dieser Linie bündeln sich schwerpunktmäßig die Verkehre zu den Schulstandorten in Helmstadt, Epfenbach, Neckarbischofsheim und Waibstadt. Ergänzt durch weitere Einzelfahrten an Samstagen. An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient.

1.4.1.2 Linie 796

Diese Linie bildet zusammen mit der Linie 797 als Langläufer-Linien die Hauptverkehrsachsen in diesem Linienbündel. Sie hat wichtige Erschließung- und Verknüpfungsfunktion der Ortschaften Daisbach, Neidenstein, Eschelbronn, Spechbach, Epfenbach, Reichartshausen mit der großen Kreisstadt Sinsheim und den Übergängen zu den Bahnverkehren in Sinsheim und Eschelbronn. Sie verkehrt in der Regel im Stundentakt (an Samstagen ab 13:00 Uhr und an Sonntagen ganztägig im Zwei-Stunden-Takt). Auch die Schülerverkehre der betroffenen Ortschaften werden auf dieser Linie abgebildet. Abgerundet wird das Angebot durch den optionalen Baustein B1 (Spätverkehr in den Nächten Freitag/Samstag bzw. Samstag/Sonntag bis 3:00 Uhr).

Die Linie wurde in Reichartshausen, Freibad gebrochen. Fahrgäste aus Richtung Epfenbach können trotzdem zur Weiterfahrt z.B. nach Reichartshausen, Alter Rathausplatz im Bus sitzen bleiben.

1.4.1.3 Linie 797

Die Linie 797 gehört wie auch die Linie 796 zu den Hauptverkehrsachsen des Bündels. Sie verbindet als Regionalbuslinie ebenso wie die Linie 797 Sinsheim mit Reichartshausen, nur wird diese Linie östlich geführt. Sie hat wichtige Erschließungs- und Verknüpfungsfunktion der Ortschaften Daisbach, Waibstadt, Neckarbischhofsheim, Helmstadt, Flinsbach, Barga und Reichartshausen mit der großen Kreisstadt Sinsheim und den jeweiligen Übergängen zu den Bahnverkehren in Sinsheim und Helmstadt. Sie verkehrt in der Regel im Stundentakt (an Samstagen ab 13:00 Uhr und an Sonntagen ganztägig im Zwei-Stunden-Takt). Auch die Schülerverkehre der betroffenen Ortschaften werden auf dieser Linie abgebildet Abgerundet wird das Angebot durch den optionalen Baustein B1 (Spätverkehr in den Nächten Freitag/Samstag bzw. Samstag/Sonntag bis 3:00 Uhr).

1.4.1.4 Option Spätverkehr B 1 - Linie 796 und 797

An Freitagen und Samstagen sollen zusätzliche Fahrten im Spätverkehr mit einem Solobus auf der Linie 796 und 797 durchgeführt werden. Es steht dem Bieter frei, ein Nebenangebot anzubieten und hier eine nachfragegerechte, flexible Bedienung in Form eines Rufbusses nach VRN-Tarif anzubieten.

Diese können in Eigenregie mit Kleinbusfahrzeugen gefahren werden. Eine Kooperation mit einem örtlichen Taxiunternehmen ist ebenfalls erlaubt.

Die Fahrten müssen max. 30 min vor Abfahrt an der Haltestelle von einer Festnetznummer zum Ortstarif abrufbar oder elektronisch buchbar sein. Es besteht die Möglichkeit mit dem VRN einen Nutzungsvertrag für das Buchungssystem ANSAT abzuschließen.

1.4.2 Los 2

1.4.2.1 Linie 741

Diese Linie verkehrt mit einzelnen Fahrten zur Hauptverkehrszeit zwischen Sinsheim und Berwangen. Ergänzt durch Schülerverkehre. An Samstagen wird diese Linie mit drei Fahrten bedient und an Sonn- und Feiertagen nicht.

1.4.2.2 Linie 761

Diese Linie verbindet Sinsheim mit den Stadtteilen Dühren, Eschelbach und Waldangelloch mit der Nachbargemeinde Angelbachtal. Sie verkehrt Montag-Samstag im Stundentakt, mit einem früheren Ende an Samstagen. Der Sonntagsverkehr findet nur rudimentär statt, 3 Fahrten nach Sinsheim und 4 nach Waldangelloch. Verdichtet wird das Angebot unter der Woche noch durch die Schülerverkehre. Es besteht Anschluss auf den SPNV in Sinsheim Hbf, sowie auf die Linie 703 in Eichersheim, Bahnhof.

1.4.2.3 Linie 762

Diese Linie verbindet als Durchmesser-Linie die Stadt Sinsheim mit den Stadtteilen Eschelbach, Hoffenheim, Steinsfurt, Reihen und Rohrbach. Durch eine Stichfahrt wird auch der Ortsteil Balzfeld der Gemeinde Dielheim an die Linie angebunden. Im Stadtteil Reihen wird zukünftig das Gewerbegebiet „Oberer Renngrund“ mit dieser Linie erschlossen. In Hoffenheim bietet diese Linie einen gesicherten Bahnanschluss auf die S-Bahn. Ebenso bestehen Übergänge zur S-Bahn in Reihen am Bahnhof und in Balzfeld zur Regionalbuslinie 702. Sie verkehrt Montag-Samstag im Stundentakt, mit einem früheren Ende an Samstagen. An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient. Verdichtet wird das Angebot unter der Woche noch durch die Schülerverkehre.

1.4.2.4 Linie 763

Die Linie 763 verbindet Mo-Fr stündlich die Stadt Sinsheim mit den Stadtteilen Weiler und Hilsbach, vereinzelt werden auch Fahrten bis nach Elsenz durchgebunden. Am Wochenende gibt es nur ein reduziertes Fahrplanangebot. Es besteht Anschluss an den SPNV in Sinsheim Hbf. Verdichtet wird das Angebot unter der Woche noch durch die Schülerverkehre.

1.4.2.5 Linie 765

Die Linie 765 erschließt die Sinsheimer Stadtteile Adersbach, Hasselbach und Ehrstädt und stellt eine wichtige Verbindung zur Stadt Sinsheim dar. In Sinsheim wird durch diese Linie noch das Gewerbegebiet in der Gutenbergstraße erschlossen. Während der HVZ findet unter der Woche eine stündliche, an Samstagen eine Zwei-Stündige und an Sonn- und Feiertagen keine Bedienung statt. Ergänzt wird diese Linie noch durch den Schülerverkehr. Es besteht Anschluss an den SPNV in Sinsheim Hbf.

1.4.2.6 Linie 767

Diese Ringlinie erschließt neben dem östlichen Teil der Kernstadt auch noch die Stadtteile Rohrbach und Steinsfurt. Die Linie verkehrt unter der Woche im Halb-Stunden-Takt und an Samstagen im Stundentakt. An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient. Diese Linie hat Anschluss an den SPNV in Sinsheim, Hbf.

1.4.2.7 Linie 768

Die Linie 768 erschließt den Stadtteil Dühren und stellt eine wichtige Verbindung zur Stadt Sinsheim. Sie verkehrt Montag – Samstag im Stundentakt, ergänzt durch Schülerverkehre. Es besteht Anschluss an den SPNV in Sinsheim, Hbf.

An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient.

1.4.2.8 Linie 771

Als Ringlinie erschließt diese Stadtbuslinie das Gewerbegebiet Süd (Badewelt, Rhein-Neckar-Arena) der Stadt Sinsheim. Sie verkehrt Montag-Samstag im Stundentakt. Es besteht Anschluss an den SPNV in Sinsheim, Hbf.

Bei Heimspieltagen der TSG Hoffenheim kommt es auf dieser Linie zu Einschränkungen bei der Haltestellenbedienung und zu Änderungen im Linienverlauf.

An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient.

1.4.2.9 Linie 772

Die Linie 772 wird als Ringlinie zukünftig mit einem Kleinbus der Kategorie A über die Gartenstadt geführt. Sie verkehrt Montag-Samstag im Halb-Stunden-Takt. Zwei Fahrten müssen aus Kapazitätsgründen an Schultagen mit einem Solobus gefahren werden. Am Hauptbahnhof Sinsheim besteht Anschluss an den SPNV.

An Sonn- und Feiertagen wird diese Linie nicht bedient.

1.4.2.10 Option Regiobuslinie B2 - 799

Die neu einzurichtende Regiobuslinie verbindet die Stadt Sinsheim mit den Städten Wiesloch und Walldorf und stellt dort einen beidseitigen Anschluss an die Bahnverkehre her: An die S 5/S42 in Sinsheim und an die S3/S4 in Wiesloch-Walldorf.

Die Linie wird mit Unterwegshalten von Sinsheim auf der B 39 über Dühren, Eschelbach, Angelbachtal und Wiesloch nach Walldorf geführt. In Walldorf wird die Linie nach Bedienung des Bahnhofs über das Gewerbegebiet (SAP) und die Nahverkehrsbrücke (Schranken!) zur Drehscheibe in Walldorf geführt. Dort besteht auch Übergang zum Stadtbus und Regionalverkehr.

Die Regiobuslinie verkehrt täglich im durchgängigen Stundentakt bis 24 Uhr, sie beginnt Montag-Freitag um 04:00 Uhr, an Samstagen um 06:00 Uhr und an Sonntagen um 07:00 Uhr.

Zur Haltestellenmitbenutzung im Linienbündel Wiesloch-Walldorf ist eine Abstimmung mit dem Konzessionsinhaber (SWEG) und den Städten Wiesloch und Walldorf notwendig.

Details zur Fahrzeugausgestaltung der Regiobusse finden sich in Anlage 18 „Technische Richtlinien“.

Die Einrichtung der Regiobuslinien ist auf Dauer geplant, richtet sich aber wesentlich an der Landesförderung aus. Die Landesförderung wird zunächst für 5 Jahre beantragt. Eine Wiederbeantragung nach Ablauf des ersten Förderzeitraumes ist möglich. Sollte es zu keiner Folgeförderung kommen, behalten sich die Aufgabenträger die Einstellung der Regiobuslinien vor.

1.5 Leistungsbaustein C (Leistungsanpassungen)

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

1.5.1 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 1.4 nicht über- oder unterschreiten, gelten als geringfügige Fahrplananpassungen, die zu keiner Änderung des Zuschusses führen.

1.5.2 Für Angebotsanpassungen, die über solche geringfügigen Angebotsanpassungen hinausgehen und die ohne Fahrzeugmehrung durchführbar sind, 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).

1.5.3 Bei Angebotsanpassungen, die

- über den Umfang gemäß Kapitel 1.5.1 hinausgehen, wird ausschließlich verhandelt über den im Angebot des Bieters angegebenen Preis pro Fahrplankilometer (im betreffenden Betriebsjahr),
- zu einem veränderten Fahrzeugbedarf¹ führen, wird ausschließlich verhandelt über den im gebot des Bieters angebotenen Preise pro Fahrzeug (im betreffenden Betriebsjahr),

Kann die von den Konzessionsgebern geforderte Fahrplanänderung nur durch den Einsatz von gegenüber Anlage F des Angebotes zusätzlichen Fahrzeuge bewältigt werden, ist dem Konzessionsgeber gem. § 2 VOL/B die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten zur

¹ Anzahl der Fahrzeuge gemäß Angebot des Konzessionsnehmers.

Erweiterung der Fahrzeugflotte nachzuweisen. Dieser Nachweis erfolgt grundsätzlich nach dem in den Kalkulationsblättern enthaltenen Muster.

Die mit dieser Fahrplanänderung verbundenen laufabhängigen Betriebskosten werden neben der separaten Finanzierung des zusätzlichen Fahrzeuges nach Leistungsbaustein C abgerechnet. Der Konzessionsnehmer ist im Zweifel auch verpflichtet, geeignete Subunternehmer einzusetzen, um die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge zu vermeiden.

- über den Umfang gemäß Kapitel 1.5.1 hinausgehen und zu einem veränderten Fahrzeugbedarf führen, wird über den im Angebot des Bieters angegebenen Preis pro Fahrplankilometer sowie den Preis pro Fahrzeug (im betreffenden Betriebsjahr) verhandelt.

- 1.5.4. 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.

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.

- 1.5.5 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.

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

- 1.5.7 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.

1.6 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.

1.7 Leistungsbaustein D - Stadionverkehr

In Sinsheim befindet sich die Rhein-Neckar-Arena, das Heimstadion des Fußballbundesligisten 1899 Hoffenheim. Mit dem Stadionbetreiber besteht Seitens des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar eine Kombiticketvereinbarung.

Als besonderen Veranstaltungsverkehr hat der Konzessionsnehmer auf Grundlage der in Anlage 1 beigefügten Fahrpläne Zu- und Abbringerverkehre durchzuführen. Diese Fahrpläne beziehen sich auf folgende Musterfußballspiele: Eines am Freitagabend, Anpfiff 20.30 Uhr, ein Samstagspiel, Anpfiff um 15:30 Uhr und ein Sonntagsspiel, Anpfiff um 18:00 Uhr. Die Fahrpläne sind entsprechend mit gleichen Übergangszeiten zu Spielbeginn und –ende an andere Spieltermine anzupassen.

Der Musterfahrplan beinhaltet die aktuelle Maximalkapazität für einen Spieltag mit ausverkauftem Stadion, die vorgehalten werden muss. Der dargestellte Fahrplan ist insbesondere in Bezug auf die Zahl und Laufweite der Verstärkerfahrten ein Musterfahrplan, der unter Nutzung der genannten Mindestkapazität flexibel an die tatsächlichen Fahrgastströme anzupassen ist. Das bedeutet insbesondere in Bezug auf die Abfahrtszeiten an der Arena, dass die Busse starten sollen, sobald sie voll sind und zur Arena zurückkehren, sobald die letzten Fahrgäste abgesetzt wurden, um dort neue Fahrgäste aufzunehmen und unabhängig vom Fahrplan erneut zu starten, sobald der Bus voll ist (ggf. auch linienübergreifend). Wenn also ein Bus der Linie 761 bereits in Eichersheim leer ist, muss er nicht mehr bis Waldangelloch weiterfahren, sondern kehrt direkt zum Stadion zurück. Verbindlich ist der Fahrplan im Rücklauf jedoch bei der letzten Fahrt einzuhalten, damit die Zuschauer sich auf die letztmögliche Abfahrtszeit verlassen können. Erfahrungsgemäß muss auf den meisten Linien der letzte Rücklauf nur noch mit einem Fahrzeug bedient werden. Gleiches gilt für den Hinlauf: es müssen nicht alle Verstärker den gesamten Linienweg abfahren, sofern sichergestellt ist, dass an allen Haltestellen alle Fahrgäste abgeholt werden, die rechtzeitig zu der letzten ausgewiesenen Abfahrtszeit vor Ort sind.

Der Shuttleverkehr pendelt zwischen Hauptbahnhof Sinsheim und der Shuttlebushaltestelle in der Nähe des Stadions. Bei einer normalen Auslastung eines Spieltages werden die Verkehre mit 3 Solofahrzeugen durchgeführt. Der Transfer beginnt in der Regel zweieinhalb Stunden vor Spielbeginn und endet ca. anderthalb Stunden nach Spielende. Auch hier dienen die beigefügten Musterfahrpläne als Orientierung. Sie sind ggf. an die besonderen Bedürfnisse des einzelnen Spieltages anzupassen. Auch die Shuttleverkehre fahren in der Regel an den Haltestellen ab, wenn sie voll sind und kehren nach Ausstieg der Fahrgäste unmittelbar wieder an die Ausgangshaltestelle zurück.

Im Kalkulationsblatt des Leistungsbaustein D sind die für die Vorhaltung dieser Kapazität nötigen Gesamtkosten je Spieltag auszuweisen, die gem. § 13 Abs. 3 Satz 3 EAR (Anlage 6 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar) die Grundlage der Abrechnung der Kombiticketeinnahmen bilden. Ebenfalls ist anzugeben, um welchen Betrag sich diese Gesamtsumme reduziert, sollten bei im Vorfeld erkennbar geringerer Zuschauerzahl weniger Busse benötigt werden. Auch im Stadionverkehr können die im Fahrplan vorgesehene Gelenkbusse jeweils durch zwei Solobusse ersetzt werden, um die erforderlichen Kapazitäten sicherzustellen.

Zur Abwicklung des Stadionverkehrs ist es notwendig, dass zum Beginn und zum Ende der Veranstaltungen Mitarbeiter des Konzessionsnehmers des Linienbündels Süd, die in ständiger Kommunikation zur Leitstelle des Konzessionsnehmers stehen, vor Ort den Ausstieg, den Zustieg und die Betriebsabwicklung sowie den Einsatz der an- und abfahrenden Busse koordinieren. Dies hat in enger Kooperation mit dem Konzessionsnehmer des Linienbündels Sinsheim Nord zu geschehen, der sich für weitere Zubringerverkehre verantwortlich zeichnet.

Ebenfalls werden vor und nach jeder Großveranstaltung Abstimmungsgespräche zwischen dem Veranstalter, der Polizei, dem Ordnungsamt Sinsheim und den Verkehrsunternehmen geführt. Der Bieter hat einen Vertreter zu allen Sitzungen zu entsenden.

Die mit der Koordination des Stadionverkehrs verbundenen Kosten sind ins Kalkulationsblatt Leistungsbaustein D Stadionverkehr einzupreisen.

Der Rhein-Neckar-Kreis geht davon aus, dass die Stadionverkehre auf Grundlage der zwischen dem Stadionbetreiber und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar bestehenden Kombiticketvereinbarung vollständig finanziert werden. Sollte die bestehende Kombiticketvereinbarung geändert oder nicht mehr fortgeführt werden und dadurch die Finanzierung des Stadionverkehrs eine Ausgleichsleistung gefährdet werden, so wird vom Rhein-Neckar-Kreis über die Fortführung oder Einstellung der Stadionverkehre entschieden.

1.7.1 Stadionverkehr Los 1 – Leistungsbaustein D1 - Sinsheim Nord

- Linie 796 Aglasterhausen-Reichartshausen-Epfenbach-Spechbach-Eschelbronn-Neidenstein-Daisbach-Sinsheim
- Linie 797 Helmstadt-Bargen-Flinsbach-Neckarbischofsheim-Waibstadt-Sinsheim

Der maximale Fahrzeugbedarf im Los 1 liegt bei 3 Gelenkbussen und 2 Solobussen.

1.7.2 Stadionverkehr Los 2 – Leistungsbaustein D2 - Sinsheim Süd

- Linie 760 Mühhausen-Sinsheim Arena
- Linie 761 Waldangelloch-Michelfeld-Eichtersheim-Eschelbach-Dühren-Sinsheim Arena
- Linie 762 Zuzenhausen-Hoffenheim-Sinsheim Arena
- Linie 763 Hilsbach-Weiler-Reihen-Sinsheim Arena
- Linie 765 Adersbach-Hasselbach-Ehrstädt-Steinsfurt-Rohrbach-Sinsheim Arena
- Shuttleverkehr Sinsheim Hauptbahnhof- Sinsheim Arena

Der maximale Fahrzeugbedarf im Los 2 liegt bei 5 Gelenkbussen und 6 Solobussen für die Verstärkerfahrten im Linienverkehr und 3 Solobusse für den Shuttleverkehr.

1.8 Zusammenstellung der Fahrleistungen in Los 1

Leistungsbaustein A1 – Los 1	Fahrplankilometer pro Tag*			
	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Linie 795	589	114	103	0
Linie 796	800	740	500	261
Linie 797	1278	1036	773	416

	Fahrplankilometer pro Tag*			
Leistungsbaustein B1 – Los 1	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Linie 796 Spätverkehr	199	199	221	0
Linie 797 Spätverkehr	256	255	204	0

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

Jahreskilometer	
Leistungsbaustein A1 – Los 1	734.168
Leistungsbaustein B1 – Los 1	45.291

1.9 Zusammenstellung der Fahrleistungen in Los 2

	Fahrplankilometer pro Tag*			
Leistungsbaustein A2 - Los 2	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Linie 741	208	164	97	0
Linie 761	555	438	232	102
Linie 762	826	793	423	0
Linie 763	420	345	152	71
Linie 765	458	380	126	0
Linie 767	281	268	70	0
Linie 768	155	137	72	0
Linie 771	147	147	73	0
Linie 772	160	160	74	0

	Fahrplankilometer pro Tag*			
Leistungsbaustein B2 - Los 2	Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag
Linie 799	1046	1046	994	941

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

Jahreskilometer	
Leistungsbaustein A2 – Los 2	857.048
Leistungsbaustein B2 – Los 2	372.602

1.10 Zusammenstellung der Fahrleistungen

Jahreskilometer	
Leistungsbaustein A1 – Los 1	734.168
Leistungsbaustein A2 – Los 2	857.048
Leistungsbaustein B1 – Los1	45.291
Leistungsbaustein B2 – Los2	372.602
Gesamtsumme	2.009.109

Die Linienvorlaufpläne 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.

In Sinsheim an Heiligabend Verkehr wie an Samstagen bis 18:00 Uhr, an Silvester Verkehr wie an Samstagen bis 18 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 in Kenntnis zu setzen. Ansonsten werden die hier benannten Werte 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.

1.11 Sonderverkehr

Der Konzessionsnehmer hat zusätzlich zum Regelfahrplanangebot pro Betriebsjahr 3.000 km je Los für Sonderverkehre zu Festen und Veranstaltungen durchzuführen und dies bereits im Grundangebot Leistungsbaustein A mit einzukalkulieren (z.B. Stadtfest). 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.

1.11.1 Heimattage Sinsheim 2020

Im Jahr 2020 wird zwischen dem 21.5. und dem 24.5. der Baden-Württemberg-Tag in Sinsheim gefeiert. Zwischen dem 17.7. und dem 19.7. feiert die Stadt 1250 Jahre Sinsheim mit einem Stadtfest und zwischen dem 11.9. und dem 13.9. feiert das Land Baden-Württemberg die Landesfesttage. Der zukünftige Konzessionsnehmer hat an diesen Tagen Sonderverkehre zu betreiben, die über das Kontingent der in Kapitel 1.11 genannten Sonderverkehre abgerechnet werden. Für jede der drei Festwochenenden wird gegebenenfalls ein Koordinator für zwei Vorgespräche vom Konzessionsnehmer sowie zur Disposition vor Ort benötigt. Über die hierfür gegebenenfalls entstehenden Kosten wird sich der Konzessionsgeber mit dem Konzessionsnehmer verständigen. Der Konzessionsnehmer hat diese Kosten bei der Angebotserstellung nicht zu berücksichtigen.

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 21:00 Uhr und Sonn- und Feiertag** zwischen **09:00 Uhr und 21:00 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. 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) Fahrnummernliste

Der Konzessionsnehmer hat der VRN Vergabestelle 2 Wochen für den Betriebsstart eine Tabelle mit allen Liniennummern, den jeweiligen Fahrnummern 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 Sinsheim Nord und 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

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.

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.

Alle Änderungen sind vom Unternehmen zu planen. Die Information erfolgt per Aushang in den Bussen sowie im Internet auf der Seite des Verkehrsunternehmens und durch rechtzeitige E-Mail an fahrplanticker@vrn.de.

Gleichzeitig hat der Konzessionsnehmer für eine reibungslose Kommunikation mit dem Schulträger zu sorgen. Mehraufwendungen in den Betriebsleistungen am letzten Schultag vor den Ferien oder zur Zeugnisausgabe sind nach Leistungsbaustein C gemäß Kapitel 1.5 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 Straßefestes 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), sich am Echtzeitsystem des VRN anschließt (Option 2) oder das im Geschäftsbesorgungsvertrag enthaltene Angebot der VGMT zur Echtzeitdatenmanagement annimmt.

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 rechtfreien 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 Fahrradmitnahme

Auf allen Fahrten der Linienbündel Sinsheim Nord und 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.

2.11 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 Einnahmearbeitungsregelung 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.

2.12 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

2.13 Schwimmbadfahrten in Los 2

Die Stadt Sinsheim erwartet die Bereitschaft des zukünftigen Konzessionsnehmers zwischen mehreren Schulen und der Badewelt Sinsheim zusätzliche „Schwimmbadfahrten“ nach §43 PBefG während der Schulwochen durchzuführen. Die Disposition dieser Fahrten variieren je Schultag.

Die Abrechnung dieser Fahrten erfolgt bilateral zwischen der Stadt und dem Konzessionsnehmer und sind **nicht Bestandteil dieser Vergabe und somit für den Konzessionsnehmer nicht im Angebot einzupreisen.**

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 in den Linienbündeln Sinsheim Nord und 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:

In Los 1:

- 1 Solobus Kat. B
- 1 Gelenkbus Kat. B

In Los 2:

- 1 Solobus Kat. B
- 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 Fahrscheinrentwerter 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 Türnähe (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 Sinsheim 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.
- Die Fahrzeuge dürfen nicht mit Logos, Banderolen oder ähnlichem im Design anderer Verbände 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, Fahrscheinentwerter, 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 entfernbar 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 Auftritts 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 32):

- 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.
- In den Fahrzeugen ist der gesamte Fahrgastraum mit Videoüberwachung wie folgt auszustatten:
 - Solo-Kom mit mindestens 2 Videokameras
 - G-Kom mit mindestens 3 Videokameras

Von der Videoüberwachung ausgenommen ist der Bereich des Fahrerarbeitsplatzes. Die Aufzeichnungen müssen auswertbar sein und dürfen frühestens nach 72 Stunden überspielt werden. Wurden Sie innerhalb von 72 Stunden nicht zur Beweissicherung herangezogen, werden Sie vollständig gelöscht. Es sind die maßgeblichen Vorschriften des Bundes- und Landesdatenschutzgesetzes über die Zulässigkeit einer Videoüberwachung, welche den Einsatz dieser Anlagen in öffentlich zugänglichen Räumen durch nicht öffentliche Stellen regeln, einzuhalten.

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

	Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A
Fahrzeugtyp und Platzangebot	<p>Los 1 Niederflur-Minibus (Kleinbus): Mindestens 12 Fahrgastsitzplätze Niederflur-Solobus (bis 15 Meter): Mindestens 30 Fahrgastsitzplätze</p> <p>Los 2 Niederflur-Minibus (Kleinbus): Mindestens 12 Fahrgastsitzplätze Niederflur-Solobus (bis 15 Meter): Mindestens 30 Fahrgastsitzplätze</p> <p>Es sind keine Low-Entry Fahrzeuge in beiden Losenerlaubt!</p>
Motorleistung	Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie der Fahrplanvorgaben
Türen	Minibus (Kleinbus): eine Tür Standardbus: Zwei Türen, davon eine mit einer lichten Durchgangsbreite von 1.250 mm (+/- 50 mm)
Ein- und Ausstieg	Es ist eine Rampe oder ein Hublift für mobilitätseingeschränkte Personen an der doppelt breiten Tür mit direktem Zugang zum Stehperron (Sondernutzfläche) vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen Taktile Haltestangen an den Türen
Sicherheit	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Perrons
Fahrgastkomfort	
Sondernutzungsflächen, Stehperron	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe für Rollstühle/Kinderwagen nach VDV-Richtlinie 230 im Bereich der 2. Tür (Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen oder Ähnlichem (z.B. Gurte), eine Rückenstütze im Bereich des Perrons
Heizung/ Klimatisierung	Klimaanlage im Fahrgastraum und gesonderte Fahrerplatzklimatisierung mit mind. 26 kW, Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz) oder Klimaanlage mit Heizungsmöglichkeit, Die Anforderungen an den Betrieb der Klimaanlage müssen den Regelungen der VDV-Richtlinie 230 (oder vergleichbar) entsprechen. Die Klimaanlage muss regelmäßig gewartet werden.
Vertrieb und Kommunikation	
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 Bartarif-Fahrscheinarten des VRN und des HNV

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:

Fahrzeugalter	
Maximales Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeuges während der Vertragslaufzeit (Bezugsgröße: Erstzulassung)	20 Jahre
Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp und Platzangebot	<p>Los 1 Niederflur-Solobus: Mindestens 30 Fahrgastsitzplätze Niederflur-Gelenkbus (bis 18 Meter): Mindestens 45 Fahrgastsitzplätze</p> <p>Los 2 Niederflur-Solobus: Mindestens 30 Fahrgastsitzplätze Niederflur-Gelenkbus (bis 18 Meter): Mindestens 45 Fahrgastsitzplätze</p> <p>Es sind keine Low-Entry Fahrzeuge in beiden Losen erlaubt</p>
Motorleistung	Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie der Fahrplanvorgaben
Türen	Gelenkbus: drei Türen mit einer lichten Durchgangsbreite von 1.250 mm (+/- 50 mm) Der Einsatz von Gelenkbussen mit einer 4. Tür ist nicht erlaubt.
Sicherheit	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Perrons
Ein- und Ausstieg	Es ist eine Rampe oder ein Hublift für mobilitätseingeschränkte Personen an der doppelt breiten Tür mit direktem Zugang zum Stehperron (Sondernutzfläche) vorzuhalten. Diese/r ist an den Haltestellen auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen
Fahrgastkomfort	
Sondernutzungsflächen, Stehperron	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe für Rollstühle/Kinderwagen nach VDV-Richtlinie 230 im Bereich der 2. Tür (Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen oder Ähnlichem (z.B. Gurte), eine Rückenstütze im Bereich des Perrons
Heizung/ Klimatisierung	Klimaanlage im Fahrgastraum und gesonderte Fahrerplatzklimatisierung mit mind. 20 kW, Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz) oder Klimaanlage mit Heizungsmöglichkeit, Die Anforderungen an den Betrieb der Klimaanlage müssen den Regelungen der VDV-Richtlinie 230 (oder vergleichbar) entsprechen. Die Klimaanlage muss regelmäßig gewartet werden.
Vertrieb und Kommunikation	
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 Bartarif-Fahrscheinarten des VRN und des HNV

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

3.2.4 Anforderungen an Fahrzeuge der Kategorie A - Los 2 Option B2 Regiobus R3 (799)

Zusätzlich zur Grundausstattung eines Kategorie A-Fahrzeugs laut VRN-Standard müssen die Förderkriterien des Landes Baden-Württemberg eingehalten werden. Diese sind in Anlage 25 Kapitel 3 beigefügt.

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 Stadtbusverkehr Sinsheim 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.

4 Infrastruktur

4.1 Haltestellenmasten und Haltestellenschilder in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd

Die Haltestellenmasten und Haltestellenschilder in Sinsheim Nord und Süd gehören dem Altbetreiber und sind im Falle eines Betreiberwechsels vom Konzessionsnehmer des Loses 2 für einen Restbuchwert von 100,00 € je Haltestelle abzukaufen.

Der Konzessionsnehmer des Loses 2 ist bei Haltestellen in Sinsheim für die Wartung und Unterhaltung der Haltestellenmasten und Haltestellenschilder zuständig und gestattet dem Konzessionsnehmer die Mitbenutzung.

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.

Im Los 2 befinden sich die Haltestellen in den Kommunen Balzfeld, Waldangelloch und Angelbachtal im Eigentum der SWEG und werden dem Konzessionsnehmer zur kostenfreien Mitbenutzung zur Verfügung gestellt.

4.2 Aushangfahrplankästen an Haltestellen in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd

Die Aushangfahrplankästen in Sinsheim gehören dem Altbetreiber und sind im Falle eines Betreiberwechsels vom neuen Konzessionsnehmer abzukaufen. Die Kosten sind im Betrag der Haltestelle enthalten (siehe 4.1.). Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen in Sinsheim für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie und jede Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung.

An den 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 36).

Bei Haltestellen mit Fahrplanvitrienen sind diese Vitrienen zum Fahrplan- und Linienplanaushang zu nutzen. Die Mitbenutzung der Haltestelle von Betreibern anderer Linienbündel darf nicht behindert werden.

4.3 Aushang von Haltestellenfahrplänen im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge rechtzeitig bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem VRN abzustimmen. Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

4.4 Haltestelleninfrastruktur im Neckar-Odenwald-Kreis

Die Haltestellenmasten, Haltestellenschilder und Aushangfahrkästen im Linienbündel Sinsheim Nord, Teilgebiet Neckar-Odenwald-Kreis, gehören der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH.

An den Haltestellen des Linienbündels Mosbach erhält der zukünftige Konzessionsnehmer ein Mitbenutzungsrecht. Zusätzliche Fahrplankästen sind vom neuen Konzessionsnehmer im Los 1 zu erwerben und anzubringen. Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen im Linienbündel Sinsheim Nord Teilgebiet Neckar-Odenwald- Kreis für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig

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.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie an einer Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung.

An den Haltestellen ist ein schematischer Liniennetzplan mind. DIN A4, vorrangig in DIN A3 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 36).

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem VRN abzustimmen. Bei visuellen Informationen ist die DIN 32975 zu berücksichtigen.

4.5 Haltestelleninfrastruktur im Kreis Heilbronn

Die Haltestellenmasten, Haltestellenschilder und Aushangfahrkästen in den Linienbündeln Sinsheim Nord und Süd, Teilgebiet Kreis Heilbronn, gehören der RBS.

An den Haltestellen des Linienbündels Mosbach-Buchen erhält der zukünftige Konzessionsnehmer ein Mitbenutzungsrecht. Zusätzliche Fahrplankästen sind vom Konzessionsnehmer im Los 1 zu erwerben und anzubringen. Der Konzessionsnehmer ist bei Haltestellen im Linienbündel Sinsheim Nord und Süd Teilgebiet Heilbronn für die Wartung und Unterhaltung der Aushangfahrplankästen zuständig

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.

Die VRN GmbH stellt dem Konzessionsnehmer für jede Linie an einer Haltestelle einen Haltestellenfahrplan zur Verfügung.

An den Haltestellen ist ein schematischer Liniennetzplan mind. DIN A4, vorrangig in DIN A3 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 36).

Der Konzessionsnehmer ist für das Aushängen der Haltestellenfahrpläne zuständig. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Das Design der Haltestellenfahrpläne ist mit dem VRN abzustimmen. 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 Nachbarverbänden 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 beigefügt.

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 in einer personenbesetzten Verkaufsstelle oder -agentur in den nachfolgend aufgeführten Orten 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:

Los 1 (Sinsheim Süd)

- Angelbachtal
- Sinsheim (Kernstadt)
- Steinsfurt

Los 2 (Sinsheim Nord)

- Helmstadt
- Neckarbischofsheim
- Waibstadt

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 Sinsheim die Einrichtung einer Mobilitätszentralen vorgesehen. An den Bieter wird folglich die Erwartung gestellt, dass er diese Einrichtung nutzt und ideell mitträgt.

5.2 Fahrausweiskontrolle

Zur Kontrolle der Fahrausweise sind die Grundsätze der Anlage 8 der Satzung für einen einheitlichen Verbundtarif im VRN 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.

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 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 von Los 2 in Rechnung gestellt.

Die einmaligen Kosten für die Erstellung und den Druck der Broschüre sind vom Konzessionsnehmer bei der Angebotserstellung in Los 2 pauschal in Höhe von 14.200,00 € netto einzukalkulieren. Der pauschale Kostenansatz ist in den Kalkulationsblättern bereits als fester Kostenbestandteil voringetragen (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 (DinA2) und für die Haltestellenaushänge (DinA 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 Sinsheim Nord und 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 Adresdaten bitten und hierzu eine Frist von einer Woche setzen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird der Altbetreiber bei den betroffenen Mitarbeitern eine Einverständniserklärung zur Weitergabe der Adresdaten 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 Adresdatenfreigabe zugestimmt haben.

7.2 Tariftreue

Der Konzessionsnehmer ist verpflichtet, vollumfänglich die Bestimmungen des Tariftreuegesetzes Baden-Württemberg sowohl im Hinblick auf die Einhaltung des ortsüblichen Tarifes als auch im Hinblick auf die Einhaltung des Mindestlohnes zu erfüllen und dies durch rechtsverbindliche Unterzeichnung und Einreichen der Anlage D zusammen mit seinem Angebot zu bestätigen. In dem Zusammenhang wird auf die Einhaltung der vom Land Baden-Württemberg in der Verwaltungsvorschrift des Sozialministeriums über das Verzeichnis der repräsentativen Tarifverträge im öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene vom 6. November 2013 – Az.: 43-5620.13 (Anlage 14) für repräsentativ erklärten Tarifverträge hingewiesen. Weitere Informationen zu den repräsentativen Tarifverträgen finden Sie unter:

https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Wirtschaft/Tariftreue/Documents/14_ltmq_vwv_gabl.pdf

Die Einhaltung der Bestimmungen des Tariftreuegesetzes Baden-Württemberg umfasst auch das Personal von Subunternehmern.

Aus Sicht der Konzessionsgeber ist bei der Frage, ob ein von einem Bieter praktizierter Tarifvertrag als gleichwertig zu dem vom Tariftreuegesetz vorgegebenen Tarifniveau eingestuft werden kann, auf die Arbeitnehmerperspektive abzustellen. Dies bedeutet, dass ein in Vollzeit angestellter Fahrer bei gleicher arbeitsvertraglich oder tarifvertraglich festgelegter Sollarbeitszeit (beispielsweise 40 Stunden/Woche) nach beiden Tarifwerken denselben Lohn erhalten muss, um beide Tarifwerke als gleichwertig einstufen zu können.

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.

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 südöstlichen 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 (unverzögliche 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, je Los 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 20 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-Adresse 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

In den ersten 6 Wochen nach Betriebsstart ist eine telefonische Kundenhotline einzurichten. Sie ist täglich während der Betriebszeiten 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 Sinsheim 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 dem in Anlage 24 beigefügten Schema.

9.1.1 Fortschreibung der Energiekosten

Für die Fortschreibung der Energiekosten wird der in der Anlage C Kalkulationsblatt Nr. 6 und 7 (Gesamtangebot) bzw. Kalkulationsblatt Nr.4 (Los 1 und 2) vom Konzessionsnehmer ausgewiesene Kilometersatz für das Basisjahr herangezogen.

Dieser Kilometersatz wird mit dem Index 175 (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 2017 angesetzt. Für die erstmalige Preisindizierung im Jahre 2019 gilt somit der Faktor (2019/2017). 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 1.10.

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 (Anlagen 8 und 8.1), Kooperationspartner der VRN GmbH werden. Der entsprechend vom Konzessionsnehmer zu unterzeichnende Kooperationsvertrag ist in Anlage 1 der Satzung vorgegeben. (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1)

10.1 LOS 1 – Sinsheim Nord

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) der Linienbündel unter Berücksichtigung der Veränderungen auf der Linie 782 (neu 795)** und bilden die Ausgangslage für die vom Konzessionsnehmer 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 vom Konzessionsnehmer selbst zu erstellende Prognose für die künftigen Einnahme- und Ausgleichsleistungen.

Der zukünftige Konzessionsnehmer ist berechtigt, für neue Linien und anderweitige angebotsverbessernde Maßnahmen einen Antrag gemäß § 7 der Anlage 6 (EAR) zu stellen. (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1)

10.1.1 Grundlagen der Einnahmekalkulation

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

10.1.1.1 Einnahmepool

Die Gesamtnachfragewerte des Verbundverkehrs nach aktueller EAR betragen zum 01.07.2018:

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

Das Linienbündel „Sinsheim Nord“ wurde zuletzt im Jahr 2012 neu erhoben und hat aktuell in der EAR unter Berücksichtigung der Veränderungen auf der Linie 782 (neu 795) und der Demographiekennzahl Rhein-Neckar-Kreis 2016 folgende Nachfragewerte:

805.529 P und 8.194.919 Pkm.

Unter Berücksichtigung der Gesamtverbundeinnahmen von 311.602.447,26 € (Stand 2017) und einem fiktiv zu verteilenden Einnahmepool von 216.494.608,57 € ergibt sich für 2017 ein fiktiver **Einnahmeanspruch** des Linienbündels „Sinsheim Nord“ von

957.413,72 €.

Zusammenfassung Einnahmepool	Linienbündel Sinsheim Nord
Tariffbeförderungsfälle (P) (unter Berücksichtigung der Veränderungen auf der Linie 782 – neu 795)	805.529 *
Personenkilometer (Pkm) (unter Berücksichtigung der Veränderungen auf der Linie 782 – neu 795)	8.194.919 *
Verbundeinnahmen gesamt 2017	311.602.447,26 €
Fiktiv zu verteilende Verbundeinnahmen nach aktueller EAR 2017	216.494.608,57 €
Fiktiver Einnahmeanteil für 2017 LB „Sinsheim Nord“	957.413,72 €

* Unter Berücksichtigung der Demographiekennzahl Rhein-Neckar-Kreis 2016

10.1.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente

Der monetäre Anteil des Linienbündels „Sinsheim Nord“ an der Verteilung der Sondereinnahmen gem. § 12 EAR betrug im 1. Halbjahr 2018 **2.748,88 €** und verteilt sich auf folgende MwSt.-Sätze:

7 % MwSt	19 % MwSt	Steuerfrei
1.306,67 €	1.370,11 €	72,10 €

10.1.2 Gesetzliche Ausgleichsmittel

10.1.2.1 Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen

Die Abrechnungsregelung für die vom Land Baden-Württemberg gewährten Mittel nach § 15 ÖPNVG BW ergibt sich seit dem 1.1.2018 aus der Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1)

Der Stückzahlenschlüssel des Linienbündels „Sinsheim Nord“ gem. Anhang 7 zur Anlage 6 (EAR) für die Verteilung der abrechnungsrelevanten Tickets sowie die aktuellen Verkaufsstückzahlen (Stand 2017) hätten in 2017 folgenden Ausgleichsbetrag ergeben:

Stückzahlen - Zeitkarten im Ausbildungsverkehr	2017
Wochenkarte	63
Monatskarten	0
MAXX-Ticket (Monatswerte)	25.908
SuperMAXX-Ticket (Monatswerte)	0
Semester-Ticket	4
fiktiver Ausgleichsbetrag 2017	102.418,93 €

§ 5 der Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ist entsprechend anzuwenden. Die Mittel unterliegen nicht der Umsatzsteuerpflicht und sind zuschussmindernd einzukalkulieren.

10.1.2.2 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.

10.1.3 Abrechnung der ZRN-Mittel

Der Ausgleich verbundbedingter Lasten ist in § 14 sowie Anlage 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) geregelt und entsprechend zuschussmindernd einzukalkulieren. (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1) Die ZRN-Mittel unterliegen nicht der Umsatzsteuerpflicht.

Das Linienbündel „Sinsheim Nord“ hat eine Ausbildungsquote von 80,40 % und zählt damit zu Topf 2. Der Stückzahlschlüssel des Linienbündels für die Verteilung der abrechnungs-relevanten Tickets im Rahmen der Abrechnung der Satzung sowie die aktuellen Verkaufsstückzahlen (Stand 2017) ergaben in 2017 folgenden Ausgleichsbetrag:

Abrechnungs-relevante Stückzahlen	Stückzahlen LB Sinsheim Nord	Zu verteilende Stückzahlen	Zu verteilende Stückzahlen gemindert	Anteil LB Sinsheim Nord in % (hier gerundet auf 5 Nachkommastellen)	Ausgleichsbetrag
Job-Ticket	283	486.447	364.835	0,00078	2.636,33 €
Karte ab 60	182	721.427	541.070	0,00034	1.694,19 €
Rhein-Neckar-Ticket	218	343.283	257.462	0,00085	2.028,64 €
MAXX-Ticket	14.910	1.802.725	1.622.453	0,00919	138.766,93 €
Summe					145.126,10 €

Eine Zuschussanpassung aufgrund veränderter ZRN-Mittel erfolgt lediglich, sofern der ZRN einer Änderung der Abrechnungsparameter im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN 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.

10.1.4 Heilbronner Verkehrsverbund (HNV)

Das Linienbündel „Sinsheim Nord“ erstreckt sich geringfügig in das Gebiet des Nachbarverbundes HNV. Der Konzessionsnehmer hat deshalb zur Integration in den HNV und zur Abrechnung der Einnahmen aus dem HNV-Tarif folgenden Vereinbarungen und Verträge beizutreten:

1. Kooperationsvertrag (Anlagen 27 und 27a)
2. Einnahmezuscheidungsvertrag (Anlage 28),
3. Vereinbarung zum Vertrieb des ((e)Tickets (Anlage 29),
4. Vereinbarung über den Vertrieb von elektronischen Abo-Tickets (Anlage 30) und
5. Kooperationsvertrag zum HNV Erstreckungstarif (Anlage 31).

Aus dem HNV-Tarif (ohne gesetzlichen Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG und SGB) entfielen auf das Linienbündel „Sinsheim Nord“ im Jahr 2017 insgesamt 15.991,26 €. Dabei ist zwingend zu beachten, dass es sich hierbei um fortgeschriebene Einnahmewerte aus dem Jahr 2009 handelt und somit nur als Richtwerte dienen können. Der HNV wird die Einnahmenaufteilung auf ein nachfrageorientiertes

Einnahmearbeitungsverfahren umstellen, so dass es zu Veränderungen der Einnahmewerte kommen kann (vor allem im Schülerverkehr aufgrund von zurückgehenden Schülerzahlen). Der Konzessionsnehmer hat diesem neuen Einnahmearbeitungsverfahren zwingend beizutreten und diese Veränderungen zu berücksichtigen.

Für die Verbundgrenze überschreitende Fahrten, die innerhalb des zwischen VRN und HNV vereinbarten Übergangstarifes (ÜT) liegen, kommen die Regelungen des Übergangstarifes zur Anwendung.

Für Fahrten innerhalb des Linienbündels, deren Relation nicht vom Geltungsbereich des ÜT erfasst wird, ist der VRN-Tarif als Haustarif anzuwenden.

Da im Rahmen der Kommunalisierung der 45a-Mittel durch das Land die auf diesem Linienbündel liegenden Pauschalmittel vollständig dem Rhein-Neckar-Kreis zugeordnet wurden, erfolgt auch der Ausgleich nach der neuen Rechtslage ausschließlich über die Allgemeine Vorschrift des ZRN (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1). Der Konzessionsnehmer ist daher nicht berechtigt, im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift des Landkreis Heilbronn bzw. des HNV zusätzliche Ausgleichsleistungen für die Rabattierungsvorgabe gem. § 15 ÖPNVG zu beantragen.

10.2 LOS 2 – Sinsheim Süd

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) der Linienbündel** und bilden die Ausgangslage für die vom Konzessionsnehmer 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 vom Konzessionsnehmer selbst zu erstellende Prognose für die künftigen Einnahme- und Ausgleichsleistungen.

Der zukünftige Konzessionsnehmer ist berechtigt, für neue Linien und anderweitige angebotsverbessernde Maßnahmen einen Antrag gemäß § 7 der Anlage 6 (EAR) zu stellen. (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1)

10.2.1 Grundlagen der Einnahmekalkulation

Die Einnahmenabrechnung im VRN erfolgt auf der Grundlage der Einnahmearbeitungsregelung (Anlage 6 (EAR) der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar). (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1)

10.2.1.1 Einnahmepool

Die Gesamtnachfragewerte des Verbundverkehrs nach aktueller EAR betragen zum 01.07.2018:

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

Das Linienbündel „Sinsheim Süd“ wurde zuletzt im Jahr 2017 neu erhoben und hat aktuell in der EAR unter Berücksichtigung der Demographiekennzahl Rhein-Neckar-Kreis 2016 folgende Nachfragewerte:

930.214 P und 6.034.820 Pkm.

Unter Berücksichtigung der Gesamtverbundeinnahmen von 311.602.447,26 € (Stand 2017) und einem fiktiv zu verteilenden Einnahmepool von 216.494.608,57 € ergibt sich für 2017 ein fiktiver **Einnahmeanspruch** des Linienbündels „Sinsheim Süd“ von **998.353,99 €**.

Zusammenfassung Einnahmepool	Linienbündel Sinsheim Süd
Tarifbeförderungsfälle (P)	930.214 *
Personenkilometer (PKM)	6.034.820 *
Verbundeinnahmen gesamt 2017	311.602.447,26 €
Fiktiv zu verteilende Verbundeinnahmen nach aktueller EAR 2017	216.494.608,57 €
Fiktiver Einnahmeanteil für 2017 LB „Sinsheim Süd“	998.353,99 €

* Unter Berücksichtigung der Demographiekennzahl Rhein-Neckar-Kreis 2016

10.2.1.2 Sonderverteilung für besondere Fahrscheinsortimente

Der monetäre Anteil an der Verteilung der Sondereinnahmen gem. § 12 EAR betrug im 1. Halbjahr 2018 für das Linienbündel „Sinsheim Süd“ **42.599,43 €**. Der Betrag verteilt sich auf folgende MwSt.-Sätze:

Linienbündel	7 % Mwst	19 % Mwst	Steuerfrei
Sinsheim Süd	41.073,32 €	1.449,81 €	76,30 €

10.2.2 Gesetzliche Ausgleichsmittel

10.2.2.1 Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen

Die Abrechnungsregelung für die vom Land Baden-Württemberg gewährten Mittel nach § 15 ÖPNVG BW ergibt sich seit dem 1.1.2018 aus der Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1)

Der Stückzahlenschlüssel des Linienbündels „Sinsheim Süd“ für die Verteilung der abrechnungsrelevanten Tickets gem. Anhang 7 zur Anlage 6 (EAR) sowie die aktuellen Verkaufsstückzahlen (Stand 2017) hätten in 2017 folgenden Ausgleichsbeträge ergeben:

Zeitkarten im Ausbildungsverkehr	2017
Wochenkarte	42
Monatskarten	87
MAXX-Ticket (Monatswerte)	26.606
SuperMAXX-Ticket (Monatswerte)	0
Semester-Ticket	74
fiktiver Ausgleichsbetrag 2017	112.739,09 €

§ 5 der Anlage 4 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ist entsprechend anzuwenden. Die Mittel unterliegen nicht der Umsatzsteuerpflicht und sind zuschussmindernd einzukalkulieren.

10.2.2.2 Ausgleich nach § 231 SGB IX

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

10.2.3 Abrechnung der ZRN-Mittel

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

Das Linienbündel „Sinsheim Süd“ hat eine Ausbildungsquote von 60,35 % und zählt damit zu Topf 3. Der Stückzahlenschlüssel des Linienbündels für die Verteilung der abrechnungsrelevanten Tickets im Rahmen der Abrechnung der Satzung sowie die aktuellen Verkaufsstückzahlen (Stand 2017) ergaben in 2017 folgenden Ausgleichsbetrag:

Abrechnungsrelevante Stückzahlen	Stückzahlen LB Sinsheim Nord	Zu verteilende Stückzahlen	Zu verteilende Stückzahlen gemindert	Anteil LB Sinsheim Nord in % (hier gerundet auf 5 Nachkommastellen)	Ausgleichsbetrag
Job-Ticket	461	486.447	364.835	0,00126	4.477 €
Karte ab 60	1.200	721.427	541.070	0,00222	11.658 €
Rhein-Neckar-Ticket	278	343.283	257.462	0,00108	2.699 €
MAXX-Ticket	14.569	1.802.725	1.622.453	0,00898	141.507 €
Summe					160.341 €

Eine Zuschussanpassung aufgrund veränderter ZRN-Mittel erfolgt lediglich, sofern der ZRN einer Änderung der Abrechnungsparameter im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN 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.

10.2.4 Anwendung des Baden-Württemberg-Tarifs

Auf der Regiobuslinie 799 ist im verbundüberschreitenden Verkehr der Baden-Württemberg-Tarif (BWT) vollumfänglich anzuwenden. Die Abrechnung der Einnahmen erfolgt auf Basis des Tarifanerkennungs- und Einnahmenaufteilungsvertrages (TEV) – Anlage 33 und 34 – mit der Baden-Württemberg-Tarif GmbH.

10.2.5 Heilbronner Nahverkehrsverbund (HNV)

Das Linienbündel „Sinsheim Süd“ erstreckt sich geringfügig in das Gebiet des Nachbarverbundes HNV. Der Konzessionsnehmer hat deshalb zur Integration in den HNV und zur Abrechnung der Einnahmen aus dem HNV-Tarif folgenden Vereinbarungen und Verträge beizutreten:

1. Kooperationsvertrag (Anlagen 27 und 27a)
2. Einnahmezuscheidungsvertrag (Anlage 28)
3. Vereinbarung zum Vertrieb des ((e)Tickets (Anlage 29)
4. Vereinbarung über den Vertrieb von elektronischen Abo-Tickets (Anlage 30) und
5. Kooperationsvertrag zum HNV Erstreckungstarif (Anlage 31)

Aus dem HNV-Tarif (ohne gesetzlichen Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG und SGB) entfielen auf das Linienbündel „Sinsheim Süd“ im Jahr 2017 insgesamt 180.922,35 EUR. Dabei ist zwingend zu beachten, dass es sich hierbei um fortgeschriebene Einnahmewerte aus dem Jahr 2009 handelt, die größtenteils aus dem Schülerverkehr resultierten und somit nur als Richtwerte dienen können. Der HNV wird die Einnahmenaufteilung auf ein nachfrageorientiertes Einnahmemaufteilungsverfahren umstellen, so dass es zu Veränderungen der Einnahmewerte kommen kann (vor allem im Schülerverkehr

aufgrund von zurückgehenden Schülerzahlen). Der Konzessionsnehmer hat diesem neuen Einnahmeaufteilungsverfahren zwingend beizutreten und diese Veränderungen zu berücksichtigen.

Da im Rahmen der Kommunalisierung der 45a-Mittel durch das Land die auf diesem Linienbündel liegenden Pauschalmittel vollständig dem Rhein-Neckar-Kreis zugeordnet wurden, erfolgt auch der Ausgleich nach der neuen Rechtslage ausschließlich über die Allgemeine Vorschrift des ZRN (vgl. hierzu Anlagen 8 und 8.1). Der Konzessionsnehmer ist daher nicht berechtigt, im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift des Landkreis Heilbronn bzw. des HNV zusätzliche Ausgleichsleistungen für die Rabattierungsvorgabe gem. § 15 ÖPNVG zu beantragen.

10.3 Dienstleistungsentgelt

Gemäß § 2 Abs. 3, 4 und 5 der Satzung steht der Verbundgesellschaft (vgl. hierzu Anlage 8 und 8.1) ein pauschales Dienstleistungsentgelt der Verbundunternehmen zu. Dieses wird von den Verbundunternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmenansprüche anteilig übernommen.

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 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)

Meldetermin	Aufgabe	Lieferung an
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

Meldetermin	Aufgabe	Lieferung an
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 bei jeder Änderung	Lieferung von geographischen Daten (Linienverlauf, Haltestellenverortung)	VRN Sachgebiet Georeferenzierung geo@vrn.de
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 2.2.2.2 d)
Monatlich, bis zum 01. des übernächsten Monats	Einnahmenmeldung	VRN Abteilung Einnahmenabrechnung

Meldetermin	Aufgabe	Lieferung an
1 Monat danach, einmalig	1. Gespräch mit Beschwerdeanalyse	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe mit dem Linienbündelbetreuer
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 gm@vrn.de (Kapitel 8.1 d)
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, Haltewunschtaaste 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)

Meldetermin	Aufgabe	Lieferung an
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 gm@vrn.de (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 gm@vrn.de (Kapitel 2.2.2.2 e)
nach jeder Änderung	Neue Unterlagen Fahrplan, Dienst- und Umlaufplanung	VRN Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe gm@vrn.de (Kapitel 2.2.2.1 f)
vor Zuschlagserteilung	Änderung eines Veränderungen im 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 gm@vrn.de (Kapitel 2.2.2.1)