

Ergänzendes Dokument zur Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz

Der Landkreis Haßberge hat seine Absicht, die Verkehrsleistungen auf den Linien 1151, 1153, 1154, 1156, 1158 und 1175 des Linienbündels 1 in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben, im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Die Vorabbekanntmachung definiert zugleich die mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards sowie die zur Gesamtleistung gehörenden Verkehrsdienste im Sinne von § 8a Abs. 2 Sätze 3 und 4 PBefG. Die Vorabbekanntmachung verweist diesbezüglich gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG auf dieses Dokument. In diesem Dokument werden Anforderungen festgelegt, die mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden und die nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags führen können.

Zum Gegenstand der Vergabe gehören nachfolgend aufgeführte Linien, die **zum 01.08.2024** vergeben werden sollen:

- VGN-Linie: 1151 (8156): Eltmann – Haßfurt – Gädheim - Schweinfurt
- VGN-Linie: 1153: Haßfurt – Knetzgau – Sand – Oberaurach -
Rauhenebrach
- VGN-Linie: 1154: Haßfurt – Eltmann – Oberaurach – Rauhenebrach
- VGN-Linie: 1156: Oberaurach - Priesendorf
- VGN-Linie: 1158: Kirchlauter – Ebelsbach – Eltmann
- VGN-Linie: 1175: Sternverkehr Zeil

Eigenwirtschaftliche Anträge für diese Linienverkehre nach § 42 PBefG sind spätestens 3 Monate nach dieser Vorabbekanntmachung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu stellen (Antragsfrist nach § 12 Abs. 6 Satz 1 Personenbeförderungsgesetz).

Maßgeblich für die Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Anträge sind die nachfolgend beschriebenen Anforderungen, die mit dem vom Landkreis beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden (vgl. § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 und § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. Personenbeförderungsgesetz). Soweit an dieser Stelle nichts anderes geregelt ist, finden die Regelungen des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) Anwendung. Diese ergeben sich aus dem Assoziierungsvertrag nebst Anhängen in seiner jeweils gültigen Fassung (vgl. Anlage 5). Es finden ebenfalls die Bestimmungen der Verkehrsgemeinschaft VSW Anwendung. Diese ergeben sich u.a. aus den Regelungen zu Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen für den Busverkehr im Tarifgebiet in seiner jeweils aktuellen Fassung (siehe Anlage 6.2).

Die nach dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erstellenden Verkehrsleistungen auf den oben genannten Linien umfassen die Fahr-

pläne gemäß Anlage 1. Das Bedienungsangebot muss je Verkehrstag mindestens die in der Anlage 1 aufgeführten Fahrpläne umfassen. Hinsichtlich dort farblich markierter, doppelter Fahrten ist nur ein Fahrzeug einzusetzen.

Betriebsbeginn ist am 01.08.2024.

Es ist beabsichtigt, die vorgenannten Linienverkehre als Gesamtleistung zu vergeben (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 Personenbeförderungsgesetz). Eigenwirtschaftliche Anträge müssen sich daher auf den kompletten Verkehr aller genannten Linien entsprechend der u.g. Standards beziehen, um genehmigungsfähig zu sein (vgl. § 13 Abs. 2a Satz 2 Personenbeförderungsgesetz).

Gehen keine bzw. keine genehmigungsfähigen eigenwirtschaftlichen Anträge ein, so beabsichtigt der zuständige Aufgabenträger Landkreis Haßberge in seiner Funktion als zuständige Behörde i.S.d. VO (EG) Nr. 1370/2007 die beschriebenen Linien als Bestandteil des Linienbündels im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu vergeben.

Spätere Angebotsänderungen

Der vom Landkreis Haßberge beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit der Anforderung verbunden sein, über seine Laufzeit die Versorgung der Allgemeinheit mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten im gesamten von ihm abgedeckten Gebiet sicherzustellen. Daher wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag Regelungen beinhalten, wonach das Verkehrsangebot auf Verlangen des Aufgabenträgers oder unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplans innerhalb eines bestimmten Korridors auch durch den Betreiber selbst an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse, eine geänderte Nahverkehrsplanung oder andere veränderte Umstände wie z.B. technische Entwicklungen, Belange des Umwelt- oder Klimaschutzes o.a. anzupassen ist.

Vorbehaltlich solcher Angebotsänderungen ist das Leistungsangebot insgesamt im Umfang (km, Anzahl eingesetzter Busse, Fahrerstunden) über die gesamte Genehmigungsdauer/Vertragslaufzeit vorzuhalten.

Diese Leistungsänderungen können auch zusätzliche Fahrten bzw. Verstärkerfahrten beinhalten. Erwartet wird die hierfür erforderliche Flexibilität des Unternehmens bei der Fahrplangestaltung.

Die Entwicklungen der Schülerzahlen und der Schulschlusszeiten sind umfassend zu berücksichtigen. Auf allen Linien müssen die Fahrten, bei Bedarf zwingend an sich ändernde Schulschlusszeiten angepasst werden. Die Sicherstellung des Schülerverkehrs ist jederzeit zu gewährleisten. Lediglich jetzt nicht vorhersehbare Entwicklungen, insbesondere über Standorte der Schulen, Einführung neuer bzw. zusätzlicher Unterrichtszeiten (z.B. auch Einführung von Ganztagschulen) oder deutlich veränderte Schülerzahlen oder andere nicht vorhersehbare Umstände können ein Abweichen vom Angebotsumfang nach unten rechtfertigen, aber auch eine Ausweitung des Angebots erfordern.

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

Landkreis Haßberge ausdrücklich nicht übernehmen, d. h. die Nutzung durch Verkehrsunternehmen geschieht auf eigenes Risiko.

Bei umfassenden Änderungen im Schienenverkehr können Veränderungen im Fahrplan erforderlich werden, insbesondere hinsichtlich der Verknüpfung zum Busverkehr und damit in den Abfahrts- und Ankunftszeiten an den Verknüpfungspunkten. In Anlage 1 angegebene Anschlussbeziehungen sind auch bei Veränderungen auf anderen Buslinien weiterhin sicherzustellen, die ebenfalls Veränderungen im Fahrplan erforderlich machen; siehe unten („Anschlüsse“).

Bedienform

Die Linien sind grundsätzlich als Festverkehr durchzuführen.

Es gibt ausgewählte, bedarfsgesteuerte Fahrten bzw. Fahrtabschnitte, die in den Fahrplänen als Bedarfsfahrt (Abkürzung RBU oder *) gekennzeichnet sind (Anlage 1).

Beim Rufbus-Verkehr handelt es sich um einen bedarfsgesteuerten Verkehr, der durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist:

- Eine Bedienung ist nur nach vorheriger Anmeldung (mindestens 60 Minuten vor Abfahrt) durch den Fahrgast (telefonisch über die vom Verkehrsunternehmen vorgehaltene Festnetznummer, per App oder online) möglich. Bei Fahrten vor 8.30 Uhr (Montag-Freitag) bzw. am Samstag, Sonn- und Feiertag findet die Fahrt nur statt, wenn der Fahrgast den Fahrtwunsch am vorherigen Werktag bis 16:00 Uhr anmeldet. Diese Angebotszeiten gelten als Mindestanforderung und können im Projektverlauf ausgedehnt werden. Details zur telefonischen Fahrtwunschanahme, die vom Verkehrsunternehmen zu organisieren ist, sind vom Verkehrsunternehmen im Fahrplan zu veröffentlichen und dem Auftraggeber mitzuteilen.
- Rufbus (RBU oder *): Die Bedienung erfolgt entlang eines vordefinierten Linienerlaufs oder Fahrplans (gemäß Anlage 1).
- Ein- und Ausstieg besteht nur an den festgelegten Einstiegs- und Ausstiegspunkten, Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Personals (vgl. § 4 VGN-Beförderungsbedingungen).
- Sicherzustellen ist die Möglichkeit zur Durchführung einer Fahrt bei Anmeldung bis mindestens 60 Minuten vor der Abfahrt am gewünschten Abfahrtsort.

Für Disposition und Durchführung dieser Bedarfsfahrten ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Es muss eine telefonische und elektronische Erreichbarkeit für die Fahrtwünsche zwischen Dispositionszentrale und Verkehrsunternehmen von Montag bis Freitag von 7:00 Uhr bis 30 Minuten nach Betriebssende gewährleistet sein. An den Wochenenden (Samstag, Sonntag bzw. Feiertage) gilt dies für 30 Minuten vor und nach den Betriebszeiten lt. Anlage 1.

Elektronische Fahrtwunschanfragen werden unabhängig davon von der verbundweiten, digitalen Dispositionszentrale bereitgestellt. Fahrtwünsche von Betriebsbeginn bis 8:30 Uhr sind am Vortag bzw. vorigen Werktag bis spätestens

16:00 Uhr vom Fahrgast zu stellen und vom Verkehrsunternehmen entgegenzunehmen.

Die Aufgabenträger im VGN richten verbundweit eine zentrale digitale Dispositionszentrale ein, die für alle Bedarfsverkehre (Rufbus-, AST- oder On-Demand-Verkehre) Anmeldungen der Fahrgäste über verschiedene Kundenschnittstellen entgegennimmt, optimierte Fahrtrouten disponiert und die entsprechenden Fahraufträge an das jeweilige Verkehrsunternehmen übermittelt.

Weiteres regelt die Anlage 3.5. Nähere Informationen zu den Fahrzeuganforderungen bei Rufbussen auch unter dem Punkt „Qualität Fahrzeuge“.

Sollten einzelne Rufbus-Fahrten täglich in nicht nur unerheblicher Weise nachgefragt werden oder beförderungspflichtige SchülerInnen die Fahrten regelmäßig nutzen, so sind diese Fahrten in Absprache mit dem Aufgabenträger auf Linienbetrieb umzustellen.

Der Fahrzeugeinsatz ist so zu bemessen, dass alle Fahrgäste befördert werden können. Vom Verkehrsunternehmen können Linienbusse für den Rufbus-Verkehr eingesetzt oder auf die Leistung von Taxi-Unternehmen als Subunternehmer mit PKW bzw. Vans zurückgegriffen werden. Unabhängig von der Bauart des Fahrzeugs, muss grundsätzlich im Bedarfsverkehr die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen, welche beispielsweise auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sichergestellt sein.

Duldung anderer Verkehre

Das Verkehrsunternehmen hat andere vom Landkreis bestellte oder befürwortete Verkehre (z.B. Sonderverkehre, On Demand-Verkehre, Bürgerbusverkehre) im jeweiligen Linienbündel zu tolerieren. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, nicht gegen entsprechende Genehmigungsanträge Einspruch einzulegen bzw. gegen solche Verkehre vorzugehen.

Anschlüsse

Die einzuhaltenden Anschlussverknüpfungen sind die in den Anschlussleisten der Fahrpläne aufgeführten Verbindungen. Darüber hinaus müssen Anschlussverknüpfungen bei Zu- bzw. Abbringerfahrten innerhalb des Landkreises eingehalten werden. Es wird insbesondere auch bei kürzeren Umsteigezeiten auf die geforderte Anschlusssicherheit hingewiesen.

Linienwechsler

Bestimmte Fahrten der Linie 1153 aus Richtung Haßfurt wechseln in Unterschleichach unmittelbar auf die Linie 1154, sodass Fahrgäste in Richtung Trossenfurt / Dankenfeld im selben Fahrzeug weiterfahren können. Diese Fahrten sind im Fahrplan der Linie 1154 durch ein entsprechendes Signet  vor der Abfahrtszeit in Unterschleichach gekennzeichnet; der Vorlauf auf der Linie 1153 ist aus der Anschlussleiste ersichtlich.

In der Gegenrichtung wechseln bestimmte Fahrten der Linie 1154 aus Richtung Dankenfeld / Trossenfurt in Unterschleichach unmittelbar auf die Linie 1153, sodass Fahrgäste in Richtung Haßfurt im selben Fahrzeug weiterfahren können. Diese Fahrten sind im Fahrplan der Linie 1154 ebenfalls durch das Signet

☐ vor der Abfahrtszeit in Unterschleichach in der Anschlussleiste (Linie 1153) gekennzeichnet.

Qualität Fahrzeuge

Der Linienbusverkehr ist mit geeignetem (Topographie, Kapazität) Fahrzeugmaterial durchzuführen. Die Fahrzeuge müssen über eine angemessene Motorleistung entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben verfügen.

Es gelten die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrags (Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag); die VGN-Qualitätsstandards sowie die Anforderungen an die Fahrzeuge in Anlage 2.1 des ergänzenden Dokumentes sind als Mindestkriterien zu verstehen.

Das Fahrzeug ist mindestens mit einer den Anforderungen gemäß Kapitel 2 bis 4, Anlage 2.2 (VDV-Schrift 236/1) erfüllenden, einzusetzenden leistungsfähigen Klimaanlage (Fahrgastraum, Fahrpersonalarbeitsplatz) auszurüsten. Diese Anforderung gilt nicht für Fahrzeuge der Kategorie B und im Bedarfsverkehr (Rbu).

Ein ausreichendes Platzangebot ist sicherzustellen, entsprechende Mindestkapazitäten der einzusetzenden Fahrzeuge sind vorzusehen. Veränderungen der Fahrgastnachfrage sind vom Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen und die Kapazitäten daran anzupassen. Das Platzangebot ist so zu dimensionieren, dass für die zu erwartende Fahrgastmenge, v.a. im Schülerverkehr (ausgegebene Schülerfahrausweise), ausreichend Sitz- und Stehplätze bereit stehen.

In den Fahrplänen in Anlage 1 sind vereinzelt Gelenkbusse auf der Linie 1154 gefordert. Diese Fahrten sind im Fahrplan entsprechend mit dem Kürzel „Gb“ gekennzeichnet. Hierbei ist der Einsatz eines Gelenkbusses oder alternativ zweier Standardlinienbusse zwingend erforderlich, da dieser z.T. aus der Beförderung großer Schülerströme resultiert (gemäß aktuellem Stand).

Alle Fahrten sind – soweit sie nicht im Einzelfall mit Kleinbussen (bis zu 8 Fahrgastplätzen) durchgeführt werden – mit barrierefreien **Low-Entry-Bussen oder Niederflurbussen** der Kategorie A zu bedienen. Unabhängig von der Bauart des Fahrzeugs, muss grundsätzlich im Bedarfsverkehr die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen, welche beispielsweise auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sichergestellt sein. Ausnahmen hiervon sind für Schülerverkehrsverstärker zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren; jedoch ist auch in den Schulzeitlagen mindestens eine barrierefreie Fahrt je Verbindung erforderlich. In diesen Fällen ist der Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie B zulässig.

Um die Erkennbarkeit des Linienverkehrs, insbesondere bei Dunkelheit, zu gewährleisten, sind Busse im Linienverkehr mit digitalen Fahrtzielanzeigern zumindest an der Fahrzeugfront auszustatten. Auf diesen sind mindestens die Liniennummer sowie das Linienziel anzuzeigen.

Alle im Netz eingesetzten Fahrzeuge müssen über die funktionsfähige technische Ausstattung eines RBL/ITCS-Systems verfügen, um eine Anschlusssicherung zu anderen Linien im Verkehrsraum sowie an den Schienenhaltepunkten sicherzustellen. Ausnahmen hiervon sind für Rufbusse und Schülerverkehrsverstärker zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren. Das Verkehrsunternehmen ist zur Teilnahme an DEFAS

Bayern-Info verpflichtet, um damit sowohl seine Soll- als auch seine Istfahrplandaten zur Echtzeitinformation der Kunden nutzbar zu machen.

Näheres Regeln die Anforderungen an die Fahrzeuge in Anlage 2.1.

Qualität, Betrieb und Störfallmanagement

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, den Fahrplan (insbesondere Abfahrts-, Ankunftszeiten und Haltestellenabfolge) einzuhalten und einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

Das **Verspätungsmanagement** obliegt dem Verkehrsunternehmen. Es hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Bei Verspätungen von über 60,0 Minuten sind unverzüglich Reservebusse einzusetzen. Diese Fahrzeuge müssen spätestens 60,0 Minuten nach planmäßiger Abfahrt abfahrtsbereit an der Haltestelle stehen, so dass Fahrgäste maximal 60,0 Minuten auf eine verspätete Fahrt warten müssen.

Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Verkehrsunternehmen zu vertreten ist. Bei extremen Verhältnissen wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können mit dem Aufgabenträger Ausnahmeregelungen zu den Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden.

Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen **Informationen über Störungen** und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, an Haltestellen, über Print- und Radiomedien, Internet etc.). Außerdem sind auch die Verkehrsverbünde (z. B. VGN), betroffene Schulen und die Aufgabenträger unverzüglich zu benachrichtigen. Im Detail sind die Regelungen hinsichtlich der entsprechenden Datenübermittlung und Kommunikation gemäß Anlage 8.3 stets einzuhalten, die u.a. absehbare Betriebsstörungen und Änderungen zum Normalfahrplan sowie nicht absehbare, kurzfristige Betriebsstörungen betreffen.

Das Verkehrsunternehmen ist für das **Umleitungsmanagement** im Falle von Baustellen oder Veranstaltungen auf den Linienwegen zuständig. Sind aufgrund von Baustellen bzw. Veranstaltungen Änderungen am Fahrplan (Umlegung der Haltestelle, Änderungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten) notwendig, ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, Baustellenfahrpläne zu erstellen und an den Haltestellen auszuhängen, sofern der Normalfahrplan länger als eine Woche nicht gefahren werden kann. Dabei sind Anschlussbeziehungen und Schulanfangszeiten weiterhin zu beachten. Die Baustellenfahrpläne sind mit dem Landkreis Haßberge und den Verbänden abzustimmen.

Ein **Qualitätsbericht** ist mindestens einmal jährlich bis zum 1. März, bei angemeldetem Bedarf auch quartalsweise bis zum Ende des jeweiligen Folgemonats, an den Landkreis Haßberge zu senden. Der Qualitätsbericht dokumentiert die beim Verkehrsunternehmen eingegangenen Beschwerden, Probleme mit der Pünktlichkeit (z.B. regelmäßige Verkehrsbehinderungen und damit verbundenen regelmäßige Verspätung mit mehr als 5 Minuten), Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Über- und Unterauslastungen), größere Beschädigungen bzw. Reparaturen bei den Fahrzeugen, ausgefallene Fahrten sowie sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.

Qualität Fahrpersonal

Für das Fahrpersonal findet die Durchführungsrichtlinie (DFR) zum Assoziierungsvertrag „Qualitätsstandards und -kontrollen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ (erhältlich beim VGN) Anwendung.

Der zwischen dem Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer (LBO) und der Gewerkschaft Verdi abgeschlossene Lohntarifvertrag Nr. 29 wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration für allgemeinverbindlich erklärt. Diese Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) ist auf die OmnibusfahrerInnen der Lohngruppe 2a beschränkt. Die Rechtsnormen dieses Tarifvertrags gelten daher als Mindestniveau auch für alle bisher nicht tarifgebundenen ArbeitgeberInnen und ArbeitnehmerInnen innerhalb des sachlichen und räumlichen Geltungsbereichs des Tarifvertrags.

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die folgenden Anforderungen erfüllt:

- gepflegtes Erscheinungsbild und angemessene Kleidung
- höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen
- ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache
- allgemeine Kenntnisse über die im Linienverkehr bestehenden Vorschriften, Kenntnisse über jeweilige Linienstrecke und des jeweiligen Fahrplans, direkte Anschlussmöglichkeiten (auch zu anderen Verkehrsunternehmen), Kenntnisse über Beförderungsbedingungen und Tarifen des bedienten Verbundgebiets (insb. VGN, VSW bzw. bei einem Beitritt auch VVM) und des zu verkaufenden Fahrkartensortiments.
- Sicherer Umgang mit elektronischen Bordgeräten

Qualität Fahrdurchführung

Durch die Vorhaltung einer angemessenen Fahrzeugreserve wird sichergestellt, dass spätestens nach 60,0 Minuten im gesamten Bedienungsgebiet ein Ersatzfahrzeug gestellt werden kann.

Ein Betriebsleiter nach BOKraft oder ein sonstiger verantwortlicher ständiger Ansprechpartner ist zu benennen.

Eine Leitstelle (oder verantwortlicher Disponent) steht im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon. In der Leitstelle sind die Anschlusssicherung Bus/Zug und die geplanten Busanschlüsse untereinander zu überwachen und bei Verspätungen eine angemessene Wartezeit sicherzustellen.

Das Verkehrsunternehmen hat eine Servicestelle einzurichten und vorzuhalten, die während der Betriebszeiten zum Festnetzтарif telefonisch, per SMS und per E-Mail erreichbar ist und als Ansprechstelle für betriebliche Belange und für Fahrgäste dient.

Qualität Haltestellen

Alle Bushaltestellen im Bedienungsgebiet befinden sich innerhalb des Landkreises Haßberge im Eigentum des Auftraggebers. Die Benutzung dieser Haltestellen erfolgt kostenlos, sofern das Verkehrsunternehmen die Unterhaltung, Wartung und Bestückung (Fahrpläne, VGN-Informationen) der Haltestellen übernimmt: Zusatzkästen oder der Ersatz von bestehenden Fahrplankästen oder der Beschilderung sind ausschließlich im blauen Landkreis-Design (siehe Anlage 9) zu halten.

Für alle weiteren Landkreise wie der Landkreis Schweinfurt (VSW-Gebiet) oder auch der Landkreis Bamberg (VGN-Gebiet) ist das Verkehrsunternehmen für die Einrichtung dort befindener Haltestellen verantwortlich. In diesen Gebieten ist der gegenwärtige Standard mit den zuständigen Aufgabenträgern abzustimmen. Das Verkehrsunternehmen ist für die Einrichtung neuer Haltestellen verantwortlich. Eine Haltestelle besteht aus einem Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen (Zeichen 224 StVO) und einem Aushangkasten für das Anbringen der Fahrpläne gemäß § 40 Absatz 4 PBefG.

Das Verkehrsunternehmen hat die Haltestelleneinrichtung mindestens einmal jährlich einer Sichtprüfung auf Beschädigung, festen Stand und Erkennbarkeit zu unterziehen. Beschädigungen der Haltestelleneinrichtung sind unverzüglich durch das Verkehrsunternehmen zu beseitigen. Einmal pro Jahr erfolgt eine Reinigung des Aushangkastens und nach Erfordernis eine Reinigung des Haltestellenschildes. Bei Haltestellen mit digitalen Anzeigen obliegt auch die Reinigung des Solarpanels bei Bedarf, jedoch mindestens 1x im Jahr, dem Verkehrsunternehmen. Es ist an allen Haltestellen ein VGN-Aushangfahrplan im Format DIN A 3 „hoch“ für den Fahrplan der zugehörigen Linie vorgesehen. Diese Aushangfahrpläne sind nach § 40 Absatz 4 PBefG zum jährlichen Fahrplanwechsel und bei unterjährigen Veränderungen auszutauschen.

Darüber hinaus ist die Anlage 4 „VGN – Haltestellenausstattung“ einzuhalten.

Fahrgastzählungen

Zur laufenden Überprüfung der Angebotsnachfrage sowie zur Bearbeitung verschiedener planerischer Fragestellungen sind regelmäßige Fahrgastzählungen erforderlich. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, in je einer Kalenderwoche in den Sommerferien und während der Schulzeit im Herbst jede Fahrt hinsichtlich der Ein- und Aussteiger an den einzelnen Haltestellen durch das Fahrpersonal zählen zu lassen.

Die Ergebnisse dieser Zählungen sind dem Aufgabenträger kostenfrei und unaufgefordert zur Verfügung zu stellen. Ebenfalls sind dem Aufgabenträger die Ergebnisse der Zählungen, die gemäß Assoziierungsvertrag (Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag) für den VGN durchgeführt werden, kostenfrei und unaufgefordert zur Verfügung zu stellen.

Vertriebsvorgaben

Das Verkehrsunternehmen hat auf eigene Kosten den Vertrieb gemäß VGN-Standard (es gelten die VGN-Qualitätsstandards des Assoziierungsvertrags, insb. Anlage 3; die VGN-Qualitätsstandards sind als Mindestkriterien zu verstehen) über **geeignete elektronische Fahrscheindrucker** in den Fahrzeugen

sicherzustellen, um die Fahrscheine gemäß Standardpreistabelle (Einzelfahrkarten, Mehrfahrtenkarten, Tagestickets und Zeitkarten –ohne Abo-fahrscheine) verkaufen zu können, siehe dazu auch Anlage 6 und 7.

Ausnahmen hiervon sind nur für Bedarfsfahrten (In Anlage 1 mit Abkürzung Rbu gekennzeichnete Fahrten) und für Schülerverkehrsverstärker zugelassen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen und nur an Schultagen verkehren. Bei derartigen Fahrten kann im Verbundgebiet des VGN auch ein vereinfachter VGN-Blockverkauf bzw. in den ausbrechenden Verkehren ein Blockverkauf nach den jeweiligen Tarifbestimmungen eingerichtet werden.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, das Fahrkartensortiment der VSW bzw. bei einem Beitritt zum VVM diese Fahrkartensortimente verkaufen zu können (siehe hierzu Anlage 6.2). Dies gilt sowohl für ausbrechende Verkehre als auch bei Umsteigebeziehungen.

Im Störungsfall der Fahrkartendrucker muss ein Notverkauf durch einen Blockverkauf nach den jeweiligen Tarifbestimmungen stattfinden können.

Ebenso sind die Voraussetzungen für die Erfüllung der Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen (Anlage 3 des Assoziierungsvertrages) zu schaffen.

Im VGN wurde am 24.06.2021 in der Gesellschafterversammlung die „Umsetzung einer Vertriebsanreizregelung im VGN“ beschlossen. Diese Regelung ist ein Konzept zur solidarischen Aufteilung der Vertriebskosten der Verbundunternehmen sowie zur wettbewerbskonformen Ausgestaltung des Vertriebs. Dabei findet ein finanzieller Ausgleich statt von den Verkehrsunternehmen, deren Einnahmeanspruch die erzielten Verkaufseinnahmen übersteigt, hin zu den Verkehrsunternehmen, deren erzielten Verkaufseinnahmen über dem Einnahmeanspruch liegen. So wird zum einen eine gerechtere Verteilung des heterogenen Vertriebsaufwandes unter den Verbundpartnern im Verkehrsverbund ermöglicht und zum anderen Klarheit im Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb geschaffen. Sie dient auch als Anreizregelung für durchgängig qualitativen Kundenservice.

Die Differenz zwischen den eigenen Fahrgeldeinnahmen und den zustehenden Einnahmeansprüchen unterliegt dieser Vertriebsanreizregelung in Höhe von 2 % bis zum 01.01.2029 und ab 01.01.2029 in Höhe von 3 - 4 % entsprechend Beschluss 7/1/2019 der VGN-Gesellschafterversammlung vom 11.04.2019 und Beschluss 9/1/2019 des VGN-Grundvertrags-Ausschusses vom 07.05.2019.

Die Einnahmenezuscheidung aus dem Verbundtarif erfolgt durch ein nachfrageorientiertes Verfahren, das in im Assoziierungsvertrag beschrieben wird (s. Anlage 5 Assoziierungsvertrag, dort Anlagen 4 und 6).

Kontrolle von eTickets inkl. Ausführung von Aktionen

Im VGN werden Tarifprodukte durch die Verkehrsunternehmen über verschiedene Vertriebskanäle in wachsendem Umfang auch als eTickets in folgenden Varianten vertrieben bzw. anerkannt:

- auf kontaktlosen Chipkarten gem. des deutschlandweit etablierten Branchenstandards VDV Kernapplikation (VDV-KA)
- als VDV-Barcode gem. des Standards VDV-KA (u. a. Handyticket)

- als VDV-MOTICS Barcode gem. des Standards VDV-KA (u. a. Handyticket)
- als UIC-Barcode gemäß UIC 918-3* und 918-9* (u. a. Handyticket)

Gemäß Beschluss der Verbundgremien müssen alle eTickets in den vorstehenden Varianten verbundweit von jedem Verkehrsunternehmen elektronisch kontrolliert werden. Im Rahmen der elektronischen Kontrolle müssen auch Aktionen gemäß Aktionsmanagement des Standards VDV-Kernapplikation ausgeführt werden.

Das Verkehrsunternehmen hat daher die elektronische Kontrolle in seinen Fahrzeugen und in den IT-Systemen in seinem Verantwortungsbereich sicherzustellen. Es hat dazu in den logischen Rollen gemäß VDV-KA als Dienstleister und ausführender Kundenvertragspartner im Aktionsmanagement alle zur gesicherten elektronischen Kontrolle von eTickets in allen vorstehenden Varianten und zur Ausführung von Aktionen erforderlichen Hard- und Softwarekomponenten in einem Produktivsystem sowie in einem gesonderten Testsystem vorzuhalten und zu betreiben. Diese Systeme müssen alle dazu erforderlichen Funktionalitäten und Schnittstellen inkl. einer Schnittstelle zur Anbindung an das entsprechende Prozessintegrationssystem (PRIS) des VGN als Produktiv- und Testsystem umfassen.

Als Zulassungsvoraussetzung für die eKontrolle im VGN ist durch das Verkehrsunternehmen ein Zertifizierungsverfahren des VGN zur eKontrolle zu durchlaufen. Damit ist der Nachweis zu erbringen, dass alle relevanten Vorgaben der VDV-KA und des VGN eingehalten werden. Erst nach erfolgreicher Zertifizierung ist es dem Verkehrsunternehmen gestattet, die oben genannten Tätigkeiten der eKontrolle im VGN durchzuführen.

Hierzu sind die detaillierten funktionalen und technischen Anforderungen gemäß Anlage 7 („Ausschreibungsvorgabe für elektronische Chipkartenleser“) durch das Verkehrsunternehmen zu erfüllen. Die umzusetzenden VDV-KA Anwendungsfälle in Abhängigkeit der Rollen gem. VDV-KA können beim VGN erfragt werden. Alle anfallenden Kosten der Beschaffung und Bereitstellung, der Test und des Betriebs der erforderlichen Test- und Produktivsysteme inkl. der Systemanbindung an das PRIS des VGN sind durch das Verkehrsunternehmen zu tragen.

Ab Q2/2023 wird im VGN neben der üblichen Kontrolltechnik eine Smartphone Kontroll-App für Barcode-Tickets und Chipkarten verfügbar sein. Verkehrsunternehmen erhalten dadurch die Möglichkeit, mobile Kontrollen mittels Smartphone durchzuführen. Die Lizenzkosten der App, das entsprechende Hintergrundsystem sowie dessen laufenden Wartungs- und Betriebskosten werden dabei vom VGN getragen. Die Verkehrsunternehmen müssen bei der Smartphonewahl sicherstellen, dass die Schreib- und Leseinheit (NFC Schnittstelle des Smartphones) mit kontaktlosen Chipkarten nach ISO/IEC 14443 Typ A und B, ISO 7810 und ISO/IEC 7813 sowie mobile Endgeräte mit NFC-Schnittstelle gemäß ISO/IEC 18092 bzw. ISO/IEC 21481 bidirektional kommunizieren können. Weitere notwendige Beistellungen (z.B. Bluetooth-Dongle mit Sicherheitsmodul (SAM) gem. VDV-KA) werden vom VGN kostenfrei im Rahmen einer Nutzungsvereinbarung zur Verfügung gestellt.

Vertrieb von eTickets

Es steht den Verkehrsunternehmen frei, eTickets des VGN-Tarifs auf kontaktlosen Chipkarten gem. dem deutschlandweit etablierten Branchenstandard VDV Kernapplikation (VDV-KA) oder mit VDV-Barcodes gem. dem Standard VDV-KA zu vertreiben. Dabei sind die im VGN vereinbarten Medien für einzelne Sortimente zu beachten.

Sobald durch das Verkehrsunternehmen neben der Kontrolle von eTickets auch der Vertrieb von eTickets in einer der vorstehenden Varianten als Kundenvertragspartner erfolgen soll, sind durch das Verkehrsunternehmen alle gemäß VDV-KA erforderlichen Hard- und Softwarekomponenten in einem Produktivsystem sowie in einem gesonderten Testsystem für die logischen Systeme KVP-System und KVP-Terminals vorzuhalten und zu betreiben. Diese Systeme müssen alle dazu erforderlichen Funktionalitäten und Schnittstellen inkl. einer Schnittstelle zur Anbindung an das entsprechende Prozessintegrationssystem (PRIS) des VGN als Produktiv- und Testsystem umfassen. Die spezifischen Vorgaben des VGN zur Ausgabe und Verwaltung von VGN-Tarifprodukten als eTickets sind dabei einzuhalten.

Hierzu sind die detaillierten funktionalen und technischen Anforderungen gemäß Anlage 7 („Ausschreibungsvorgabe für elektronische Chipkartenleser“) durch das Verkehrsunternehmen zu erfüllen. Alle dazu anfallenden Kosten der Beschaffung und Bereitstellung, der Test und des Betriebes der erforderlichen Test- und Produktivsysteme inkl. der Systemanbindung an das PRIS des VGN sind durch das Verkehrsunternehmen zu tragen.

Tarifanwendung

Auf den bezeichnenden Linien darf auf Fahrten innerhalb des Landkreises Haßberge und bei Fahrten zu anderen Verbundlandkreisen ausschließlich der VGN-Tarif einschließlich der Durchtarifierung zu allen Verbundverkehrsmitteln zur Anwendung kommen. Das Verkehrsunternehmen hat hierzu die notwendigen Vereinbarungen mit der VGN GmbH abzuschließen.

Wird ein anderer Verbundtarif als der vom VGN aufgrund grenzüberschreitender Linien oder Umsteigebeziehungen angewendet, so muss das Verkehrsunternehmen auch hier entsprechende Vereinbarungen mit dem jeweiligen Verbund schließen.

Der Landkreis Haßberge wird ausbrechend in die Region 2 und 3 dem Verkehrsverbund Mainfranken oder der künftigen Tarifgemeinschaft Region 3 beitreten. Der Beitritt des Landkreises Haßberge zum VGN bleibt weiterhin bestehen. Der Beitritt ist noch nicht abschließend terminiert, wäre aber – zusätzlich zum bestehenden VGN-Beitritt - vom Verkehrsunternehmen zwingend umzusetzen. Bis dahin muss ausbrechend oder bei Umstiegen Richtung Schweinfurt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW - Wabentarif) angewandt, d.h. anerkannt und verkauft werden. Eine Durchtarifierung ist hierbei selbstverständlich. Der Beitritt (kostenpflichtige Mitgliedschaft) zur Verkehrsgemeinschaft Schweinfurt (VSW) ist erforderlich (vgl. Anlage 6.2). Zusätzlich zur

Anerkennung des Deutschlandtickets gilt: Bus-Schiene-Fahrkarten (derzeit Deutsche Bahn) müssen anerkannt werden, ggf. ist eine entsprechende Regelung mit der Deutschen Bahn zu treffen, so dass diese weiter ausgestellt und eine Einnahmearbeitung erfolgen kann.

Weitere Bestimmungen zum Tarif sind an den Regularien der VGN-Tarifbestimmungen auszurichten.

Bei den vorstehenden Regelungen handelt es sich um eine Anforderung zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen i.S.v. § 13 Abs. 2a Satz 5 PBefG, für die auf der Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ein Ausgleich gezahlt werden soll.

Bei Fragen zum VGN-Assoziierungsvertrag und VGN-Qualitätsstandards erteilt weitere Auskünfte: VGN GmbH, Rothenburger Straße 9, 90443 Nürnberg

Anlagen

- Anlage 1: Fahrpläne
- Anlage 2.1: Anforderungen Fahrzeuge
- Anlage 2.2: VDV-Schrift 236/1
- Anlage 3.1: VGN-Busdesign und Fahrzeugkennzeichnung
- Anlage 3.2: Anforderungen Außendesign Fahrzeuge für LK Haßberge
- Anlage 3.3: VGN-Gestaltungsaufbau Fahrgastinfo im Bus
- Anlage 3.4: Logo Landkreis Haßberge
- Anlage 3.5: Weitere Anforderungen Durchführung Rufbusverkehr
- Anlage 3.6.: Logo Landkreis Haßberge Bedarfsverkehre
- Anlage 4: VGN - Haltestellenausstattung
- Anlage 5: VGN - Assoziierungsvertrag mit Anlagen
- Anlage 6: Aufbau und Prüfmerkmale VGN-Fahrausweise
- Anlage 6.2: VSW – Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Busverkehr in dem Tarifgebiet (Wabentarif) der Verkehrsge-meinschaften Schweinfurt (VSW)
- Anlage 6.3: Wabenplan HAS/VSW/VRG
- Anlage 7: Ausschreibungsvorgabe für elektronische Chipkartenleser
- Anlage 8.1: Technischer Anhang zum Datenüberlassungsvertrag für DEFAS Bayern
- Anlage 8.2: VGN - Anforderungen für die Übermittlung von Fahrplandaten an VGN und BEG (DEFAS FGI Bayern)
- Anlage 8.3: VGN-Datenübermittlung
- Anlage 9: Beispiel Haltestelle im Landkreis - Design