

Westerwaldkreis

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“

Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“

Linienbündel „Östlicher Westerwald“

Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“

- Leistungsbeschreibung -

Stand: 31.10.2023

(Version: V-0)

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand der Vergabe und Vertragslaufzeit.....	4
2	Leistungsvorgaben.....	4
2.1	Allgemeine Leistungsvorgaben	4
2.2	Leistungsvolumen je Linienbündel inkl. Besonderheiten.....	5
2.2.1	Linienübersicht.....	5
2.2.2	Leistungsumfang	6
2.2.3	Verkehrstagsschlüssel	8
2.3	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung.....	9
2.3.1	Betriebsleiter und Betriebsleitstelle.....	9
2.3.2	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.....	9
2.3.3	Linienweg, Haltestellen und Fahrpläne	11
2.3.4	Fahrplanwechsel und Fortschreibung der Fahrpläne	13
2.3.5	Bewirtschaftung der Haltestellen.....	13
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	15
2.4.1	Fahrzeugtypen, Sitzplatzanzahl und Fahrzeugkategorien	15
2.4.2	Fahrzeugantrieb, -emissionen und Bereifung	16
2.4.3	Ein- und Ausstieg.....	16
2.4.4	Landesweites Bus-Außendesign.....	17
2.4.5	Information und Orientierung am und im Fahrzeug	17
2.4.6	Fahrgastsitzplätze	18
2.4.7	Innenraumgestaltung.....	18
2.4.8	Heizung und Kühlung	19
2.4.9	Daten- und Sprachkommunikation	19
2.4.10	Fahrgasteinrichtungen für mobile Kommunikation	20
2.4.11	Vorrichtungen für Drucksachen (Information und Marketing)	20
2.4.12	Fahrzeuganzahl	20
2.4.13	Fahrzeugalter	20
2.4.14	Wartung und Sauberkeit	21
2.5	Betriebliche Anforderungen	22
2.5.1	Allgemeine Anforderungen	22
2.5.2	Betriebshof und Management der Betriebsaufnahme	22
2.5.3	Linienfahrten mit Fahrradbeförderung per Anhänger (nur Los 1)	23
2.6	Fahrpersonal	28
2.6.1	Anforderungen an das Personal.....	28
2.6.2	Sozialstandards des Personals und Landestariftreuegesetz.....	29
2.7	Fahrplandaten, Marketing und Werbung	30
2.7.1	Fahrplandaten.....	30
2.7.2	Landesweites Dachmarketing (nur Lose 1 und 4)	30
2.7.3	Werbung für Dritte.....	31
2.8	Tarif und Vertrieb.....	31

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2),
„Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.8.1	Grundsätze und Grundlagen Einnahmeverteilung	31
2.8.2	Fahrkartenvertrieb	33
2.8.3	Fahrkartenprüfung	34
2.8.4	Tarifregelungen im Übergangsverkehr von, nach und in Hessen	35
2.9	Nachweise und Berichte	35
2.9.1	Berichts- und Meldepflichten	35
2.9.2	Erhebung der Fahrgastzahlen	36
2.9.3	Beschwerdemanagement	36
2.9.4	Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung	37
2.10	Ergänzende On-Demand-Verkehre im Westerwaldkreis	37
3	Leistungsvergütung	38
3.1	Grundlagen	38
3.2	Grundanspruch	39
3.3	Leistungsanpassungen und Preisfortschreibung	40
3.4	Verrechnung der Einnahmen	40
3.5	Hinweise zur Angebotskalkulation und zum Zuschlagskriterium	41
3.6	Pönnen	41

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



1 Gegenstand der Vergabe und Vertragslaufzeit

Gegenstand der Vergabe sind Verkehrsverträge für die folgenden Linienbündel

- Südlicher Westerwald (Los 1)
- Südöstlicher Westerwald (Los 2)
- Östlicher Westerwald (Los 3)
- Nordöstlicher Westerwald (Los 4)

über die Erbringung von Linienverkehrsleistungen mit Bussen im **Westerwaldkreis**.

Der Westerwaldkreis ist Aufgabenträger gemäß § 5 des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG RLP) und damit zugleich zuständige Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 für die Vergabe öffentlicher Personennahverkehrsleistungen im eigenen Wirkungsbereich. Der SPNV-Nord wird gemäß § 16 Abs. 5 NVG vom Land Rheinland-Pfalz mit entsprechenden Finanzmitteln für den regionalen Busverkehr ausgestattet. Entsprechend ist er im Rahmen des Verkehrsvertrages in wesentliche Entscheidungen bezüglich der Hauptlinien einzubinden.

Eine Übersicht der in Rede stehenden Leistung findet sich in **Anlage 3**. Maßgeblich für das Vergabeverfahren und die Kalkulation der Angebote sind ausschließlich die Ausschreibungsfahrpläne im PDF-Format (siehe **Anlagen 3.1, 3.2, 3.3 und 3.4**).

Die Verträge für die Busverkehrsleistungen sollen in den genannten Linienbündeln ab dem **14.07.2024** über **8 Jahre** (96 Monate) bis zum **31.07.2032** gelten.

2 Leistungsvorgaben

2.1 Allgemeine Leistungsvorgaben

Der Westerwaldkreis als Auftraggeber will öffentliche Personenbeförderungsdienste im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vergeben. Das Leistungsvolumen umfasst im Regelbetrieb für ein Normjahr (siehe Kap. 2.2.3) nominal je Linienbündel folgendes Volumen:

- | | |
|--|-------------------------|
| - Linienbündel Südlicher Westerwald: | 1.180.491,4 Fpl-km p.a. |
| - Linienbündel Südöstlicher Westerwald: | 361.045,1 Fpl-km p.a. |
| - Linienbündel Östlicher Westerwald: | 937.995,9 Fpl-km p.a. |
| - Linienbündel Nordöstlicher Westerwald: | 1.324.912,4 Fpl-km p.a. |

Die Leistungserbringung soll dann aber branchenüblich nach der tatsächlichen Anzahl der jeweiligen Verkehrstage mit dem jeweils dafür gültigen Fahrplan erbracht werden. Dementsprechend erfolgt auch die Abrechnung der Leistungen nach dem für jedes Jahr sich so ergebenden Leistungsvolumen.

Die ausgewiesenen Fahrten sind verbindlich so zu erbringen, wie vorgegeben bzw. wie im Rahmen der Fahrplanfortschreibung oder durch erforderliche Änderungen nach dem Bedarf des Schülerverkehrs verlangt oder vereinbart entsprechend den Regelungen in Kap. 2.3.4.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.2 Leistungsvolumen je Linienbündel inkl. Besonderheiten

2.2.1 Linienübersicht

Die zu erbringenden Busverkehrsleistungen umfassen die folgenden Linien als Gesamtleistung in den 4 Linienbündeln (vgl. Tabelle 1 bis Tabelle 4):

Linienbündel Südlicher Westerwald (Los 1)

- **Linie 454** Cramberg – Holzappel – Nentershausen
- **Linie 456** Nassau / Bad Ems – Welschneudorf – Montabaur
- **Linie 458** Laurenburg – Holzappel – Hübingen – Montabaur
- **Linie 459** Montabaur – Elgendorf – Horresen – Montabaur (– Heiligenroth Industriegebiet)
- **Linie 460 (RegioBus)** Westerburg – Meudt – Montabaur – Neuhäusel – Koblenz
- **Linie 466 (RadBus)** Koblenz – Montabaur – Kölbingen – Westerburg – Gemünden – Rennerod
- **Linie 469** Koblenz – Simmern – Eitelborn – Neuhäusel – Kadenbach – Arzbach (– Montabaur)
- **Linie 963** Hübingen – Montabaur – Horresen
- **Linie N46 (NachtBus)** Westerburg – Meudt – Montabaur – Neuhäusel – Koblenz

Linienbündel Südöstlicher Westerwald (Los 2)

- **Linie 450** Montabaur – Girod – Nentershausen – Diez / Limburg
- **Linie 453** (Gelbachtal) Montabaur – Nentershausen – Isselbach – Wirzenborn – Montabaur
- **Linie 994** Wallmerod – Steinefrenz – Hundsangen – Dreikirchen – Nentershausen
- **Linie 995** Montabaur KG Himmelfeld – Oderstraße (– Ettersdorf)
- **Linie 996** Ruppach-Goldhausen – Girod – Ruppach-Goldhausen
- **Linie 997** Boden – Ruppach-Goldhausen – Girod – Nentershausen
- **Linie 998** Boden – Heiligenroth – Ruppach-Goldhausen
- **Linie N49 (NachtBus)** Limburg – Elz – Hundsangen – Dreikirchen – Wallmerod – Girod – Montabaur)

Linienbündel Östlicher Westerwald (Los 3)

- **Linie 463** Montabaur – Helferskirchen – Bad Marienberg – Oberroßbach
- **Linie 477** Rehe – Rennerod – Gemünden – Westerburg – Ettinghausen – Montabaur
- **Linie 481** Westerburg – Kölbingen / Salz – Wallmerod – Montabaur
- **Linie 482** Niederhadamar – Obererbach – Wallmerod – Montabaur
- **Linie 492** Meudt – Salz – Wallmerod – Weroth – Hundsangen – Hadamar / Limburg
- **Linie 959** Enspel – Arnshöfen – Hahn am See – Zehnhausen – Herschbach – Salz
- **Linie 973** Mähren / Westerburg – Salz – Westerburg / Mähren

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Linienbündel Nordöstlicher Westerwald (Los 4)

- **Linie 449** Bad Marienberg – Hardt – Unnau – Hachenburg / – Nistertal-Büdingen
- **Linie 455** Bad Marienberg – Kirburg – Friedewald – Daaden
- **Linie 464** Montabaur – Westerburg – Bad Marienberg / Rennerod
- **Linie 470 (RegioBus)** Westerburg – Höhn – Bad Marienberg – Hof (Westerwald)
- **Linie 480 (RegioBus)** (Krombachtalsperre –) Driedorf – Rehe – Rennerod – Stahlhofen am Wiesensee – Westerburg
- **Linie 483** Hachenburg – Kirburg – Bad Marienberg – Rennerod
- **Linie 484** Rennerod – Oberroßbach – Neustadt – Höhn (– Westerburg)
- **Linie 487** Rennerod – Westernohe – Irmtraut – Waldmühlen – Rennerod (– Oberroßbach)
- **Linie 957** Zehnhausen / Irmtraut – Neunkirchen – Elsoff – Rennerod – Bad Marienberg
- **Linie 960** Rennerod / Langenhahn / Büdingen / Weitefeld – Bad Marienberg
- **Linie 961** Nisterau – Stockhausen-Ilfurth – Hof (Westerwald)
- **Linie 962** Bad Marienberg – Nistertal – Marienstatt
- **Linie 965** (Nisterau –) Bad Marienberg – Höhn – Langenhahn – Kölbingen – Salz – Berzhahn – Westerburg
- **Linie 966** Lautzenbrücken – Hof (Westerwald) – Lautzenbrücken
- **Linie 967** Dreisbach – Nistertal-Erbach – Büdingen
- **Linie 969** Bölsberg – Unnau-Korb – Unnau
- **Linie 971** Liebenseid – Willingen – Emmerichenhain – Rennerod
- **Linie 972** Zehnhausen – Neustadt – Salzburg – Liebenseid – Rehe – Nister-Möhrendorf
- **Linie 974** Mörlen – Kirburg – Neunkhausen
- **Linie N47 (NachtBus)** Westerburg – Stahlhofen am Wiesensee – Höhn – Bad Marienberg – Hof (Westerwald) – Rennerod – Gemünden – Westerburg
- **Linie N48 (NachtBus)** Westerburg – Gemünden – Rennerod – Hof (Westerwald) – Bad Marienberg – Höhn – Stahlhofen am Wiesensee – Westerburg

Die Verläufe der Linien entsprechen dabei den Vorgaben gemäß **Anlagen 3.1, 3.2, 3.3** sowie **3.4**.

2.2.2 Leistungsumfang

Der Leistungsumfang der vier Linienbündel stellt sich im Regelbetrieb des Normjahrs wie folgt dar.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



Tabelle 1: Leistungsumfang Linienbündel Südlicher Westerwald (Los 1) in Fpl-km und Fpl-h pro Jahr

Linienbündel	Linie	Fpl-km			Fpl-h			Summe	
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Fpl-km p.a.	Fpl-h p.a.
Süd	454	11.264,8	-	-	293,2	-	-	11.264,8	293,2
	456	146.150,2	-	-	4.664,5	-	-	146.150,2	4.664,5
	458	87.842,2	-	-	2.830,3	-	-	87.842,2	2.830,3
	459	37.409,9	-	-	1.283,3	-	-	37.409,9	1.283,3
	460	493.431,3	67.431,5	72.697,0	14.282,7	2.051,4	2.213,4	633.559,9	18.547,5
	466	-	17.679,2	21.804,4	-	468,0	577,2	39.483,6	1.045,2
	469	146.018,1	10.901,7	10.361,3	4.625,5	378,9	360,2	167.281,1	5.364,6
	963	30.122,6	-	-	1.208,2	-	-	30.122,6	1.208,2
	N46	13.942,0	13.181,5	253,5	405,2	383,1	7,4	27.377,0	795,6
	gesamt	966.181,2	109.194,0	105.116,2	29.593,0	3.281,4	3.158,1	1.180.491,4	36.032,5

Tabelle 2: Leistungsumfang Linienbündel Südöstlicher Westerwald (Los 2) in Fpl-km und Fpl-h pro Jahr

Linienbündel	Linie	Fpl-km			Fpl-h			Summe	
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Fpl-km p.a.	Fpl-h p.a.
Südost	450	240.102,4	28.929,4	-	6.312,8	709,0	-	269.031,9	7.021,8
	453	51.963,3	-	-	1.411,7	-	-	51.963,3	1.411,7
	994	11.198,5	-	-	321,7	-	-	11.198,5	321,7
	995	5.405,8	-	-	217,1	-	-	5.405,8	217,1
	996	2.420,0	-	-	88,7	-	-	2.420,0	88,7
	997	10.063,5	-	-	276,1	-	-	10.063,5	276,1
	998	6.710,4	-	-	209,5	-	-	6.710,4	209,5
	N49	2.165,2	2.047,1	39,4	67,8	64,1	1,2	4.251,6	133,2
	gesamt	330.029,3	30.976,5	39,4	8.905,4	773,1	1,2	361.045,1	9.679,8

Tabelle 3: Leistungsumfang Linienbündel Östlicher Westerwald (Los 3) in Fpl-km und Fpl-h pro Jahr

Linienbündel	Linie	Fpl-km			Fpl-h			Summe	
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Fpl-km p.a.	Fpl-h p.a.
Ost	463	139.262,1	-	-	3.801,1	-	-	139.262,1	3.801,1
	477	259.261,0	4.311,6	-	7.201,7	130,5	-	263.572,6	7.332,2
	481	212.644,8	-	-	6.155,5	-	-	212.644,8	6.155,5
	482	102.337,5	-	-	3.165,3	-	-	102.337,5	3.165,3
	492	120.413,3	14.399,2	14.631,4	3.250,0	392,7	399,0	149.443,9	4.041,7
	959	55.272,9	-	-	1.678,3	-	-	55.272,9	1.678,3
	973	15.462,2	-	-	440,2	-	-	15.462,2	440,2
	gesamt	904.653,7	18.710,8	14.631,4	25.692,2	523,1	399,0	937.995,9	26.614,3

Tabelle 4: Leistungsumfang Linienbündel Nordöstlicher Westerwald (Los 4) in Fpl-km und Fpl-h pro Jahr

Linienbündel	Linie	Fpl-km			Fpl-h			Summe	
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Fpl-km p.a.	Fpl-h p.a.
Nordost	449	84.522,2	11.156,2	11.970,5	2.473,2	328,8	352,8	107.648,8	3.154,8
	455	84.412,7	-	-	2.241,5	-	-	84.412,7	2.241,5
	464	48.175,5	-	-	1.434,5	-	-	48.175,5	1.434,5
	470	195.067,3	21.982,7	23.303,8	6.316,7	721,1	764,4	240.353,8	7.802,1
	480	206.610,2	24.979,3	26.342,4	5.912,7	680,0	718,6	257.931,9	7.311,3
	483	123.201,3	5.985,6	-	3.257,8	170,0	-	129.187,0	3.427,8
	484	52.370,8	-	-	1.527,4	-	-	52.370,8	1.527,4
	487	31.241,3	8.003,7	-	770,8	185,4	-	39.245,0	956,2
	957	48.719,2	-	-	1.412,5	-	-	48.719,2	1.412,5
	960	84.188,6	-	-	2.628,4	-	-	84.188,6	2.628,4
	961	4.860,2	-	-	129,8	-	-	4.860,2	129,8
	962	34.032,7	-	-	813,8	-	-	34.032,7	813,8
	965	83.480,1	-	-	2.645,5	-	-	83.480,1	2.645,5
	966	3.486,5	-	-	95,0	-	-	3.486,5	95,0
	967	7.216,5	-	-	265,3	-	-	7.216,5	265,3
	969	4.475,9	-	-	140,2	-	-	4.475,9	140,2
	971	22.365,7	-	-	702,8	-	-	22.365,7	702,8
	972	27.791,5	-	-	782,0	-	-	27.791,5	782,0
	974	11.640,9	-	-	313,3	-	-	11.640,9	313,3
	N47	8.551,4	8.085,0	155,5	205,3	194,1	3,7	16.791,8	403,2
	N48	8.421,7	7.962,3	153,1	205,3	194,1	3,7	16.537,2	403,2
	gesamt	1.174.832,2	88.154,9	61.925,3	34.273,8	2.473,5	1.843,3	1.324.912,4	38.590,6

Die genannten Leistungsvolumina p.a. sind entsprechend der Aufstellung in **Anlage 3** dargestellt.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.2.3 Verkehrstagschlüssel

Der Verkehrstagschlüssel für die Jahreshochrechnung ist angelehnt an das Normjahr von Rheinland-Pfalz und wird wie folgt bindend definiert (vgl. **Anlage 3**, Tabellenblatt ‚Kalender‘):

Erläuterung	Anzahl Tage
Montag - Freitag an Schultagen	190
Montag - Freitag	250
Montag - Freitag in den Ferien und an schulfreien Tagen	60
Samstag	52
Samstag	51
Samstag	50
Sonntag und Feiertag	63
Freitag an Schultagen	38
Montag Dienstag Mittwoch Donnerstag an Schultagen	152
Mittwoch an Schultagen	50
Samstag nur vom 1.4 bis 1.11	30
Sonntag und Feiertag nur vom 1.4 bis 1.11	37
Montag - Freitag nicht vom 1.4 bis 1.11	104
Montag - Freitag nur vom 1.4 bis 1.11	146
Samstag nicht vom 1.4 bis 1.11	22
Sonntag und Feiertag nicht vom 1.4 bis 1.11	26
Montag - Freitag an Schultagen	190
Montag - Freitag in den Ferien und an schulfreien Tagen	60
Montag - Freitag an Schultagen, nicht an geschlossenen Kindergartentagen	190
Montag - Freitag nicht an geschlossenen Kindergartentagen	235
Montag - Freitag in den Ferien und an schulfreien Tagen, nicht an geschlossenen Kindergartentagen	45
Montag an Schultagen	38
Dienstag Donnerstag an Schultagen	76
Montag Mittwoch Donnerstag Freitag an Schultagen	152
Dienstag an Schultagen	38
Montag Dienstag Mittwoch Donnerstag in den Ferien und an schulfreien Tagen	48
Mittwoch Freitag an Schultagen	76
Montag Dienstag Donnerstag an Schultagen	114
Montag - Freitag nur in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage in RLP, nicht Nächte 24./25.12., 25/26.12	55
Samstag nur in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage in RLP, nicht Nächte 24./25.12., 25/26.12	52
Sonntag und Feiertag nur in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage in RLP, nicht Nächte 24./25.12., 25/26.12	1

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.3 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

2.3.1 Betriebsleiter und Betriebsleitstelle

Unbeschadet der gesetzlichen Vorgaben an den Betriebsleiter nach BOKraft ist für die hiesigen Leistungen durch den Auftragnehmer für die organisatorische/verwaltungsmäßige Durchführung von Vertragsverhältnissen mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen (organschaftliche oder rechtsgeschäftliche Vertretungsbefugnis) ausgestattete Person (z. B. Geschäftsführer oder Prokurist) zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich mitzuteilen. Dies gilt auch für den Fall und Einsatz eines Vertreters.

Es gelten für den Betriebsleiter die folgenden Anforderungen:

- Der Betriebsleiter ist mit ständigem Arbeitsplatz und mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen einzusetzen und hat kurzfristig und flexibel nach Anforderung durch den Auftraggeber als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen.
- Der Ansprechpartner oder ein Vertreter – der die vorgenannten Eigenschaften ebenfalls aufweisen muss – müssen darüber hinaus während der gesamten Betriebszeit telefonisch erreichbar sein.

Der Auftragnehmer hat eine Betriebsleitstelle einzurichten. Diese ist in einer Entfernung von max. 15 km zu einer Haltestelle im Bereich des/der jeweiligen Linienbündel(s) anzusiedeln. Zulässig ist auch die gemeinschaftliche Nutzung einer Leitstelle mit anderen im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen. Die Leitstelle ist ab 30 Minuten vor Betriebsbeginn bis 30 Minuten nach Betriebsende über eine Festnetz- und eine Mobilfunknummer sowie per E-Mail für den Auftraggeber erreichbar. Außerhalb dieser Zeiten ist eine Rufbereitschaft zu gewährleisten.

Der Auftragnehmer hat ferner sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Auftraggeber während der üblichen Geschäftszeiten in der Zeit von 7:00 bis 16:00 Uhr telefonisch erreichbar ist.

Der Auftragnehmer hat durch seinen Betriebsleiter bzw. seine Betriebsleitstelle zu gewährleisten, dass

- im Falle von Betriebsstörungen die erforderlichen Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden;
- Entscheidungen zur Weiterbeförderung der Fahrgäste bei Anschlussversäumnissen oder Betriebsstörungen getroffen werden;
- das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird;
- der Auftraggeber über das Vorliegen von gravierenden Betriebsstörungen (vgl. auch Kap. 2.9.1) unverzüglich informiert wird; in dringenden Fällen erfolgt die Mitteilung vorab fernmündlich.

2.3.2 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die im Fahrplan ausgewiesenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind verbindlich einzuhalten; dies gilt insbesondere für die pünktliche Ankunft am Ziel oder am Umsteigepunkt; ein vorzeitiges Abfahren ist nicht zulässig. Der Auftragnehmer hat sich stets um ein hohes Maß an Pünktlichkeit zu bemühen, auch wenn sich Verspätungen aufgrund unvorhersehbarer Störungsfälle beim Betrieb, auch durch fahrgast- oder fremdbedingte Einflüsse, nicht immer vermeiden lassen. Der Betriebsleiter und die Betriebsleitstelle sind zudem für eine unverzügliche Gewährleistung von Ersatzverkehren bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen verantwortlich.

Bezüglich der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gelten folgende Rahmenbedingungen:

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- Der Verkehrsbetrieb gilt als pünktlich, wenn mindestens 95% aller Beförderungsleistungen pünktlich erbracht werden (gemäß Nachweis, s. Kapitel 2.9); Maßstab ist die jeweilige Ankunftszeit an allen Endhaltestellen. Pünktlich ist die erste Sekunde der Abfahrtsminute.
- Für die Ankunftszeiten gilt eine Toleranz von jeweils +3 Minuten.

Maßstab für die erreichte Pünktlichkeit über ein Kalenderjahr ist die Summe der gemessenen Verspätungen je Kalenderjahr (abzüglich der genannten Toleranz) an allen Endhaltestellen, dividiert durch die Anzahl der Ankünfte an allen Endhaltestellen in einem Kalenderjahr.

Im Ergebnis wird das Maß der mittleren Ankunftsabweichung je Ankunft festgestellt [in Sekunden]. Ergänzend werden alle Fahrten, die unter Berücksichtigung der Toleranzgrenze als unpünktlich gelten, unabhängig vom Maß der Unpünktlichkeit, gezählt. Der Zählwert wird in ein Verhältnis zur Anzahl aller Ankünfte gestellt [in %] und dem zulässigen Schwellwert von 95% gegenübergestellt.

Bei einer Unterschreitung des Soll-Niveaus der Pünktlichkeit von 95% aller Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als 1 Monat hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber die diesbezüglichen Ursachen zu dokumentieren und Vorschläge für eine Verbesserung der Pünktlichkeit zu unterbreiten.

Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn

- sie nicht durchgeführt wird,
- nicht alle vorgegebenen Haltestellen angefahren werden,
- die Ankunft mit mehr als 30 Minuten Verspätung erfolgt,
- die Abfahrt an drei oder mehr aufeinander folgenden Haltestellen zu früh erfolgt.

Eine Ersatzbeförderung der betroffenen Fahrgäste ist binnen 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeitlage und auf der fahrplanmäßig zu bedienenden Strecke auf Kosten des Auftragnehmers zu gewährleisten

- bei Verspätung oder Fahrtausfall, die der Auftragnehmer zu vertreten hat,
- wenn an fahrplanmäßigen Haltestellen ohne Halt vorbeigefahren wurde, obwohl ein- oder ausstiegswillige Fahrgäste vorhanden sind oder fahrplanmäßig anzudienende Haltestellen nicht bedient werden,
- bei Liegenbleiben eines eingesetzten Fahrzeugs wegen technischen Defekts oder Unfall.

Die Pflicht zur Ersatzbeförderung entfällt, wenn bis zu max. 30 Minuten nach der ausgefallenen Fahrt eine fahrplanmäßige Fahrt auf gleicher Strecke mit gleicher Haltestellenfolge durchgeführt wird.

Der Auftraggeber behält sich vor, selbst für eine entsprechende Ersatzbeförderung zu sorgen und dies dem Auftragnehmer in Rechnung zu stellen, sofern 45 Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeitlage keine Ersatzbeförderung erfolgt ist.

Bei absehbaren und planbaren Betriebsstörungen (z. B. Straßensperrung oder Einschränkungen durch Baumaßnahmen) werden vom Auftragnehmer proaktiv Ersatzfahrpläne erarbeitet und mit dem Auftraggeber abgestimmt. Fahrplanänderungen sind rechtzeitig, d.h. mindestens fünf Tage vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristigen Ereignissen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses durch den Auftragnehmer an die Fahrgäste zu kommunizieren. Der Auftraggeber (oder in dessen Auftrag die VRM GmbH) gibt für die Veröffentlichung entsprechende einheitliche Textbausteine bzw. Formulierungen vor.

Nicht planbare Betriebsstörungen bzw. Verspätungen durch höhere Gewalt (z.B. Witterungsbedingungen, Straßensperrung durch Unfall) werden dem Auftragnehmer nicht angelastet, ebenso Verspätungen aufgrund einer vereinbarten Wartezeit zur Anschlussicherung. Es besteht für den Auftragnehmer

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



gegenüber dem Auftraggeber aber eine Berichtspflicht über solche Vorkommnisse (s. auch Kapitel 2.9). Bei nicht planbaren Betriebsstörungen hat der Auftragnehmer

- den Auftraggeber über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störung(en) zu informieren,
- für eine unter Berücksichtigung der äußeren Umstände größtmögliche Aufrechterhaltung des Fahrplanbetriebs auf den betroffenen Linien bzw. Streckenabschnitten zu sorgen, ggf. auch durch Umwegfahrten,
- die Fahrgäste über Fahrtausfälle infolge der Störung(en), mögliche Fahrtalternativen oder eine mögliche Ersatzbeförderung zu informieren.

Damit sich die Fahrgäste frühzeitig über wetterbedingte Beeinträchtigungen des Betriebs informieren können, sind auf der VRM-Internetseite unter die Rubrik „Extremwetter“ im Falle von betrieblichen Einschränkungen entsprechende Meldungen direkt und sehr zeitnah vom Auftragnehmer zu veröffentlichen. Die VRM GmbH gibt für die Veröffentlichung entsprechende einheitliche Textbausteine bzw. Formulierungen vor, die der Auftragnehmer zu verwenden hat. Jeder Eintrag auf der Internetseite „Extremwetter“ wird außerdem automatisiert auch über den X-Account (vormals: Twitter-Account) des VRM veröffentlicht.

2.3.3 Linienweg, Haltestellen und Fahrpläne

Die während der Vertragslaufzeit zu bedienenden Linien sind mit ihrem jeweiligen Linienweg und den Haltestellen sowie in Bezug auf die Erschließungsqualität, den Bedienungszeitraum und die Bedienungshäufigkeit durch die in **Anlagen 3.1, 3.2, 3.3** und **3.4** beiliegenden Fahrplänen abschließend beschrieben.

Verkehrstagsregelungen

Die Verkehrstage in den Fahrplänen sind wie folgt abgekürzt:

- A Montag bis Freitag
- B täglich außer Samstag
- C Samstag, Sonn- und Feiertag
- T täglich
- W Montag bis Samstag
- 1 Montag
- 2 Dienstag
- 3 Mittwoch
- 4 Donnerstag
- 5 Freitag
- 6 Samstag
- 7 Sonn- und Feiertag
- F in den Ferien und an schulfreien Tagen
- S an Schultagen

Fahrten nach Mitternacht bis Betriebsschluss zählen zum Fahrplan des Vortages.

Fahrpläne werden für die Kundeninformation grundsätzlich in die Verkehrstagsgruppen „Montag – Freitag“, „Samstag“ und „Sonn- und Feiertag“ unterteilt.

Weiterhin gelten folgende Verkehrstagsregelungen:

- An Feiertagen Verkehr wie Sonntag. Es gilt die Feiertagsregelung für das Bundesland Rheinland-Pfalz.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



- Es gilt die Ferienregelung für das Bundesland Rheinland-Pfalz, soweit nicht anders vermerkt.
- Zurzeit sind folgende schulfreie Tage festgelegt: Rosenmontag, Fastnachtsdienstag, Tag nach Christi Himmelfahrt, Tag nach Fronleichnam.
- Am 24. und 31.12 gilt der Samstagsfahrplan, sofern diese Tage nicht auf einen Sonntag fallen.

Bedienung von Busbahnhöfen

Die Festlegung der konkret anzufahrenden Bussteige an zentralen Haltestellen und Busbahnhöfen erfolgt im Laufe des Frühjahrs 2024. Dies betrifft unter anderem die Haltestellen Bad Marienberg Neuer Weg, Bad Marienberg ZOB, Hachenburg Markt, Koblenz Hauptbahnhof, Koblenz Zentralplatz/Forum, Limburg ZOB Nord, Montabaur Bahnhof/FOM, Montabaur Schulzentrum, Rennerod Busbahnhof, Westerburg Bahnhof und Westerburg Schulen.

Zwangsdurchbindungen

In den beigefügten Fahrplantabellen sind einige Fahrten gekennzeichnet, deren Fahrzeuge an der Endhaltestelle der Fahrt auf eine Folgefahrt einer anderen Linie übergehen. Diese Verbindungen sind den Fahrgästen umsteigefrei anzubieten („Zwangsdurchbindung“). Dabei ist es Fahrgästen immer gestattet, eine beim Linienübergang unter Umständen anfallende Wartezeit von wenigen Minuten im Fahrzeug zu verbringen.

Haltestellen mit Fahrradverladung

An folgenden Haltestellen ist im Rahmen von Linienfahrten mit Fahrradanhänger („RadBus“) das Verladen (Ein- und Ausladen) von Fahrrädern vorzusehen: Koblenz Hauptbahnhof, Koblenz-Oberwerth CGM-Arena/Stadion, Neuhäusel Hauptstraße, Montabaur Bahnhof/FOM, Mähren, Elbingen, Kölbingen Möllingen Kirche, Westerburg Bahnhof, Stahlhofen Winner Ufer und Rennerod Schulen.

Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern

In den Fahrzeugen dürfen zu Tageszeiten der **Schülerbeförderung** nicht mehr als 100% der Sitzplätze und 70% der zugelassenen Stehplätze besetzt werden.

Im Rahmen der **Beförderung von Kindergartenkindern** gilt:

- Jedem zu befördernden Kindergartenkind ist ein Sitzplatz zu garantieren.
- Sitze, welche nach vorne nicht abgesichert sind, sollen nicht genutzt werden (z. B. Sitz hinter dem Fahrerplatz, Sitze an den Treppen, mittlerer Sitz auf der hinteren Bank, Sitze, denen entgegen der Fahrtrichtung ausgerichtete Sitze gegenüber liegen). Die Nichtbenutzung dieser Sitze wird vom Fahrpersonal beim Einsteigen überwacht. Während der Fahrt ist diese Überwachung nicht möglich.
- Soweit Sicherheitsgurte in Omnibussen vorhanden sind, sind diese anzulegen. In Kleinbussen sind diese nur in Kombination mit Rückhalteeinrichtungen für Kinder zu nutzen.
- Während der Anwesenheit von Kindergartenkindern erfolgt der Ein- und Ausstieg nur durch die vordere Tür der Fahrzeuge.
- Das Fahrpersonal wird auf die besonderen Bedürfnisse der zu befördernden Kindergartenkinder hin geschult.
- Dem Verkehrsunternehmen werden auf Wunsch und mit Zustimmung von Eltern und Kindergärten Listen mit den Namen und den Telefonnummern der Eltern ausgehändigt. Verbleibt ein Kind bei der Rückfahrt im Bus, sind Eltern, Kindergarten und in Ausnahmefällen Notdienste zu informieren.
- Wenn der Bus bei der Rückfahrt vorzeitig an der Endhaltestelle im Wohnort ankommt, muss für die Weiterfahrt die fahrplanmäßige Ankunftszeit abgewartet werden.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- Nach dem Aussteigen ist der Bus an der letzten Haltestelle – bei der Hinfahrt am Kindergarten, bei der Rückfahrt an der letzten Ausstiegshaltestelle – auf im Bus verbliebene Kinder zu kontrollieren.

Anschlussicherung im Nachtverkehr

Der Auftragnehmer stellt – insbesondere im Nachtverkehr – sicher, dass die vertragsgegenständlichen Anschlussverbindungen gewährleistet werden. Diese liegen zwischen den Linien N46, N47 und N48 im Knoten Westerbürg Bahnhof mit zeitlich aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Fahrzeiten vor (vgl. **Anlage 3.1 und 3.4**). Werden diese Linien von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen betrieben, ist eine Kommunikationsroutine zwischen diesen zu entwickeln, mit deren Hilfe sich das Fahrpersonal gegenseitig kontaktieren kann. Sie ist im Rahmen der unter Kap. 2.5.2 genannten Workshops dem Auftraggeber und dem SPNV-Nord vorzulegen.

Im Rahmen der unter Kapitel 2.5.2 genannten Abstimmungstermine sind darüber hinaus jährlich bestimmte, einzuhaltende Anschlüsse zwischen dem Auftragnehmer, dem Auftraggeber und dem SPNV-Nord bei Bedarf (neu) zu definieren.

2.3.4 Fahrplanwechsel und Fortschreibung der Fahrpläne

Der allgemeine Fahrplanwechsel findet in der Regel jährlich am zweiten Wochenende im Dezember statt.

Während der Vertragslaufzeit der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistung können Änderungen der betrieblichen und sonstigen Rahmenbedingungen eintreten. Zur Gewährleistung eines integrierten Angebots entwickelt der Auftraggeber seine Fahrpläne unter Berücksichtigung der Regelungen zu Leistungsveränderungen, möglichst in Abstimmung mit dem Auftragnehmer weiter bzw. passt diese den sich verändernden Rahmenbedingungen an.

Der Auftraggeber kann vom Auftragnehmer Leistungsanpassungen im fahrplanmäßigen Betrieb verlangen, z. B. aufgrund von Änderungen der Schulanfangs- oder -endzeiten oder aufgrund von Fahrgastzuwächsen, -rückgängen oder -verlagerungen. Die Initiative zu Leistungsveränderungen kann auch vom Auftragnehmer ausgehen.

Der Auftragnehmer wird die aus einer etwaigen Zubestellung folgenden, zusätzlichen Leistungen erbringen (Mehraufwand), den Leistungsumfang bei etwaigen Abbestellungen entsprechend kürzen (Minderaufwand) sowie Umbestellungen (die mit einer Veränderung des Fahrweges verbunden sein können) vornehmen. Dem Auftragnehmer ist dabei bekannt, dass Änderungen des Leistungsumfangs jeweils zu Änderungen bei der Anzahl erforderlicher Fahrzeuge, Fahrplanstunden und/oder Fahrplan(nutz)kilometer (Fpl-km) sowie der zeitlichen Lage führen können (siehe Kap. 3.3).

In allen Fällen ist im Vorfeld der Leistungsänderung das schriftliche Einverständnis bzw. die Bestellung des Auftraggebers erforderlich. Davon unberührt bleibt für den Auftragnehmer das kurzfristige Reagieren auf plötzliche Nachfrageschwankungen bzw. unvorhersehbare Umstände nach Maßgabe des § 21 PBefG (Betriebspflicht) bestehen.

Anpassungen an Fahrplänen der regionalen Buslinien sind zusätzlich auch zwischen dem Aufgabenträger und dem Zweckverband SPNV-Nord abzustimmen.

2.3.5 Bewirtschaftung der Haltestellen

Regulär zu bedienende Haltestellen

Der Auftragnehmer hat die ordnungsgemäße Beschilderung bzw. Ausstattung der im vertragsgegenständlichen Verkehr fahrplanmäßig anzufahrenden regulären Haltestellen sicherzustellen. Es gelten

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



die in der Anlage „VRM-Haltestellenschilder“ (siehe **Anlage 1.2**) dargestellten Mindeststandards. Die Ausstattung erfolgt je Abfahrtsstelle mit

- Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) und VwV-StVO;
- Haltestellenbezeichnung gemäß VRM-Vorgabe;
- Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe gemäß VRM-Vorgabe;
- für jede Linie und Richtung eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN-A3 hoch;
- Aushangmöglichkeit für ein VRM-Werbeplakat DIN-A3 hoch. Dieses kann zeitweise zur Information über Fahrplanänderungen, Umleitungen, etc. genutzt werden;
- Aushangmöglichkeit für einen VRM-Liniennetzplan DIN-A3 hoch (im Rahmen dieses Verfahrens nur in den Städten/Gemeinden Bendorf, Koblenz, Neuwied, Vallendar und Urbar (b Koblenz)).

Bei regulären Haltestellen, die **von mehreren Verkehrsunternehmen angefahren** werden – sowohl auf den in diesem Verfahren auszuschreibenden Verkehren als auch auf weiteren Verkehrslinien aus Nachbarregionen in das Bedienungsgebiet sowie an fahrplanmäßigen Haltestellen außerhalb des Westerwaldkreises, hat der Auftragnehmer sich um eine Abstimmung mit den anderen betroffenen Verkehrsunternehmen – bzw. den jeweils für die Haltestellenbewirtschaftung zuständigen Stellen – zu bemühen mit dem Ziel einer gemeinsamen, einheitlichen Haltestellenbeschilderung und abgestimmten Informationsaushängen, soweit dies im Einzelfall baulich bzw. gestalterisch möglich, sinnvoll und wirtschaftlich zweckmäßig ist. Die Ausstattung der so gemeinsam abgestimmten Haltestellenbeschilderung muss die im vorigen Absatz genannten Mindestanforderungen erfüllen.

[Nur Los 1:] Von der Pflicht zur Sicherstellung der Haltestellenbeschilderung durch den Auftragnehmer **ausgenommen sind die anzufahrenden Haltestellen innerhalb des Stadtgebiets Koblenz**. Hier übernimmt die Stadt Koblenz bzw. ein von dieser beauftragter Dritter die Ausstattung der regulären Haltestellen einheitlich für alle dort verkehrenden Linien und Verkehrsunternehmen.

[Nur Los 1:] Der Auftragnehmer zahlt für die Ausstattung, Wartung und Pflege der Haltestellen im verkehrsgegenständlichen Verkehr innerhalb des Stadtgebiets Koblenz einen Beitrag von **5.800,00 € netto** zzgl. Umsatzsteuer pro Jahr (200,00 € netto je Haltestellenmast und Jahr bei 29 anzudienenden Haltestellenmasten). Die Zahlung des Beitrags erfolgt quartalsweise jeweils zum 10.02., 10.05., 10.08. und 10.11. eines Jahres zu je einem Viertel des Jahreswertes, eingehend auf das vom Auftraggeber zu benennende Empfängerkonto der Stadt Koblenz oder eines Dritten. Der vorbezeichnete Beitrag wird analog der Regelung in **§ 14 Abs. 4** des Verkehrsvertrags jährlich angepasst.

[Nur Los 1:] Im Interesse aller Beitragszahler sind der Auftraggeber, die Stadt Koblenz oder von diesen beauftragte Dritte berechtigt, bei Zahlungsverzug nach einmaliger Mahnung ein gerichtliches Mahnverfahren einzuleiten. Bei anteiligen Monaten ist der Beitrag taggenau anteilig zu zahlen. Der Auftragnehmer legt dem Auftraggeber einen Nachweis über jeden an die Stadt Koblenz (oder beauftragten Dritten) gezahlten Beitrag vor. Bei Nichtzahlung oder Nichtvorlage bis zum Ende des auf die geschuldete Zahlung folgenden Monats gilt die Zahlung als nicht erfolgt und kann mit einer der nächsten Abschlagzahlungen aufgerechnet werden.

Temporär einzurichtende Haltestellen/Ersatzhaltestellen

Der Auftragnehmer hat die Ausstattung von temporär eingerichteten Haltestellen im gesamten Bedienungsgebiet zu übernehmen, z. B. bei Umleitungen, Baumaßnahmen, bei neuen, bisher noch nicht regulär eingerichteten Haltestellen oder bei kurzfristigen behördlichen Anordnungen u. ä., mit:

- Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) und VwV-StVO;

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- Für jede Linie und Richtung eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN-A3 hoch.

Haltestellenaushänge (Fahrgastinformation und Verbundwerbung)

Der Auftragnehmer ist für das Aushängen der jeweils aktuellen Haltestellenfahrpläne, VRM-Liniennetzpläne, VRM-Werbeplakate und Fahrplanänderungen zuständig. Es hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Die Fahrplanaushänge und VRM-Liniennetzpläne werden dem Auftragnehmer vom Auftraggeber (bzw. in dessen Auftrag: von der VRM GmbH) als PDF-Datei(en) zur Verfügung gestellt, sind in Farbe auszudrucken (Qualität: Laserdruck) und wasserfest zu laminieren. Die VRM-Werbeplakate werden dem Auftragnehmer vom Auftraggeber (bzw. in dessen Auftrag: von der VRM GmbH) auf Papier zur Verfügung gestellt und sind wasserfest zu laminieren. Die Aushangfläche für das VRM-Werbeplakat kann zeitweise zur Information über Fahrplanänderungen, Umleitungen etc. genutzt werden.

Während der gesamten Vertragsdauer müssen die Aushänge an den Haltestellen und Angaben auf den Schildern auf dem jeweils aktuellen Stand gehalten werden. Die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Beschilderung bzw. Ausstattung der Haltestellen umfasst auch die kontinuierliche Pflege und Wartung der Schilder, Masten und Fahrgastinformationsaushänge sowie erforderlichenfalls den Ersatz beschädigter Ausstattungselemente mit dem Ziel eines ansprechenden und stimmigen Erscheinungsbildes für den Zugang zum ÖPNV.

Aufwendungen für die Übernahme der örtlich vorhandenen Haltestellenmasten von bisherigen Verkehrsunternehmen werden dem Auftragnehmer durch den Auftraggeber in Höhe der Restbuchwerte erstattet, sofern das bisherige Verkehrsunternehmen die entsprechenden Restbuchwerte zuvor dem Auftraggeber bekanntgegeben hat. Für die weitere Nutzung der vorhandenen Haltestellenausstattung durch den Auftragnehmer gelten die zuvor genannten Mindestanforderungen entsprechend; alle damit verbundenen sonstigen Kosten sind im Rahmen der Angebotspreiskalkulation zu berücksichtigen.

Bei Ablauf des Vertrags ist der Auftragnehmer verpflichtet, die vorhandenen eigenen Haltestellenmasten mitsamt Schildern und Aushangkästen zum nachgewiesenen Restbuchwert dem Nachfolgeverkehrsunternehmen zur Übernahme anzubieten. Die Restbuchwerte sind dem Auftraggeber rechtzeitig auf Anforderung bekanntzugeben.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

2.4.1 Fahrzeugtypen, Sitzplatzanzahl und Fahrzeugkategorien

Bei der in den Fahrplänen (**Anlagen 3.1, 3.2, 3.3 und 3.4**) in der Zeile „Fahrzeug“ vorgegebenen Fahrzeuggefäßgröße handelt es sich um eine Mindestgröße der jeweils eingesetzten Fahrzeugtypen. Es können auch größere Fahrzeuge eingesetzt werden (z. B. kann statt eines vorgegebenen Fahrzeugs „NBn“ alternativ auch ein Fahrzeug der Größe „MBn“, „Bn“, „MXn“ oder „GBn“ zum Einsatz kommen), sofern städtebauliche und verkehrsrechtliche Gegebenheiten dies zulassen.

In den Linienbündeln Südlicher Westerwaldkreis, Südöstlicher Westerwaldkreis, Östlicher Westerwaldkreis und Nordöstlicher Westerwaldkreis ist der Einsatz von Doppelstockbussen nicht möglich.

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind:

- **NBn** – Niederflur-Minibus bis 8,50 m, max. 2,35 m breit: mindestens 13 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **MBn** – Niederflur-Midibus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 19 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



- **Bn** – Niederflur-Solobus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 30 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **BnmFA** – Niederflur-Solobus mit Fahrradanhänger (mind. 20 Stellplätze), auch als Low-Entry-Variante: mindestens 30 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **MXn** – Niederflur-15m-Bus, 14,5 m bis 15 m Länge, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 45 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231 (Fahrzeugtyp nicht zugelassen im Linienbündel Stadtverkehr Neuwied)
- **GBn** – Niederflur-Gelenkbus: mindestens 45 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231.

Sind in der Zeile „Fahrzeug“ der beigefügten Fahrpläne für Fahrten die Fahrzeugtypen NBn1, MBn1, Bn1, MXn1 oder GBn1 gefordert, muss das eingesetzte Fahrzeug die nachfolgenden Vorgaben für Fahrzeuge der Fahrzeugkategorie 1 erfüllen. Sind in der Zeile „Fahrzeug“ der beigefügten Fahrpläne für Fahrten die Fahrzeugtypen NBn2, MBn2, Bn2, MXn2 oder GBn2 gefordert, muss das eingesetzte Fahrzeug mindestens die Vorgaben der Fahrzeugkategorie 2 erfüllen. Statt einem Fahrzeug der Kategorie 2 kann alternativ auch ein höherwertiges Fahrzeug der Kategorie 1 eingesetzt werden.

2.4.2 Fahrzeugantrieb, -emissionen und Bereifung

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge haben zum Zeitpunkt der jeweiligen Erstzulassung dem **anerkannten Stand der Technik** bezüglich Abgas- und Geräuschemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zu entsprechen.

Die Fahrzeuge müssen die Vorgaben der **Abgasnorm** „Euro VI“ bzw. „Euro 6b“ oder höher erfüllen oder „sauber“ im Sinne der Definitionen unter § 2 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (Saub-FahrzeugBeschG) sein. Fahrzeuge der Kategorie 2, die ausschließlich auf für diese Kategorie zugelassenen Fahrten zum Einsatz kommen, müssen mindestens die Vorgabe der Abgasnorm „Euro V“ oder „EEV“ erfüllen. Bei Fahrzeugneubeschaffungen wird mindestens die jeweils höchste serienmäßig verfügbare Abgasnorm gefordert, soweit es dafür mindestens 2 Anbieter am Markt gibt.

Der Fahrzeuge müssen über eine angemessene **Motorleistung** (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topografischen Anforderungen einer im Mittelgebirge liegenden Region, den betrieblichen Gegebenheiten und den Fahrplanvorgaben verfügen. Vorzusehen ist eine Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. 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.

Alle Fahrzeuge sind mit **Winterbereifung** auf allen Achsen mindestens **in der Zeit vom 02.11. bis 31.03.** des Folgejahres auszurüsten und zusätzlich bei entsprechender Witterung. Der Einsatz sogenannter „Allwetterreifen“ ist nicht zulässig.

2.4.3 Ein- und Ausstieg

Die eingesetzten Fahrzeuge haben mindestens 2 **Türen**, abweichend Gelenkfahrzeuge mindestens 3 Türen sowie Klein- und Minibusse mindestens 1 Tür. Die Busse müssen über mindestens eine doppelbreite Einstiegstür mit mindestens 1,2 m lichter Durchgangsbreite UND (außer Fahrzeugtyp NBn) über eine Tür von mindestens 0,79 m Durchgangsbreite verfügen.

Alle Fahrzeuge verfügen **für den Ein- und Ausstieg** über eine mechanische Klapprampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bzw. den Einstieg mit Kinderwagen an der doppelbreiten Tür. Diese ist an den Haltestellen auf Anforderung mobilitätseingeschränkter Personen einzusetzen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Alle Fahrzeuge (außer Typ NBn) verfügen über eine **Absenkvorrichtung** (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite. Die Absenkbarkeit der Einstiegsseite erfolgt um 60 bis 80 mm aus der Fahrstellung von 320 bis 360 mm.

Alle Fahrzeuge haben über eine **Wegfahrsperre** (Türsicherung) zu verfügen.

2.4.4 Landesweites Bus-Außendesign

Die Fahrzeuge sind vom Auftragnehmer gemäß der **Anlage 1.6** zu lackieren oder zu bekleben. Für die Umsetzung des Busdesigns entsprechend Anlage 1.6 werden nach Zuschlagerteilung die Zeichnungen der zum Einsatz kommenden Fahrzeugtypen an das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz (MKUEM) gesendet (die Kontaktdaten werden nach Zuschlagerteilung mitgeteilt). Das Design wird auf den jeweiligen Fahrzeugtyp angepasst und zur Umsetzung wieder zur Verfügung gestellt. Hierbei fallen keine Kosten für den Auftragnehmer an. Die korrekte Umsetzung obliegt dem Auftragnehmer auf seine Kosten und hat bis zu 6 Monate nach Betriebsaufnahme abgeschlossen zu sein.

Diese Regelung gilt auch für die Fahrzeuge des Unterauftragnehmers. Sofern aufgrund von späteren Layoutänderungen durch den Auftraggeber neue Beklebungen notwendig sind, trägt der Auftraggeber die Kosten der Beklebungssätze und die Anbringung. Die Anbringung erfolgt in diesem Fall durch einen Dienstleister des Auftraggebers. Der Auftragnehmer stellt die Fahrzeuge für die Anbringung der Werbemaßnahmen kostenlos zur Verfügung. Der Ablauf der Neubeklebung wird zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer so abgestimmt, dass keine Beeinträchtigung des laufenden Betriebs anfällt.

Das in **Anlage 1.6** beschriebene Innendesign muss nur bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen (Erstzulassung zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns oder später) umgesetzt werden.

2.4.5 Information und Orientierung am und im Fahrzeug

Alle im ÖPNV eingesetzten Busse müssen außen über eine elektronische **Vollmatrixanzeige** (frei programmierbar und alphanumerisch) der Liniennummer (vorne, rechts und hinten), des Linienverlaufs (rechts) und des Fahrtziels (vorne) verfügen. Fahrzeuge der Kategorie 1 müssen zusätzlich hinten über die Anzeige des Fahrtziels verfügen.

Die eingesetzten Busse müssen neben einer optischen **Innenanzeige** zusätzlich auch über eine akustische **Ansage** der jeweils nächsten Haltestelle und Umsteigemöglichkeiten über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät) verfügen. Alle Fahrzeuge müssen außerdem über ein **Bordmikrofon** für Ansagen an die Fahrgäste verfügen. Alle Ansagen müssen in ausreichender Lautstärke und Verständlichkeit erfolgen.

Fahrzeuge der Kategorie 1 müssen über einen TFT-Stretchmonitor 29“, Fabrikat LAWO oder gleichwertig, Auflösung mindestens 1920 x 610 Pixel, verfügen (Querformat; Sichtbereich 698 mm x 222 mm (+/- 10 %) mit LED-Hintergrundbeleuchtung). Bei Fahrzeugtyp GBn hat sich ein zweiter, entsprechender TFT-Monitor im hinteren Wagenteil zu befinden. Fabrikat und Typ der TFT-Anzeiger sind vom Auftragnehmer vor der Fahrzeugbeschaffung anzugeben und vom Auftraggeber genehmigen zu lassen. Inhalte und Layout der Fahrgastinformation sind gemäß der Anlage „VRM-Fahrgastinformation im Fahrzeug“ (siehe **Anlage 1.1**) umzusetzen.

Alle Fahrzeuge müssen über eine **kontrastreiche Farbgestaltung** oder Farbmarkierung von orientierungsrelevanten Einrichtungselementen des Fahrgastinnenraums verfügen.

Alle Fahrzeuge sind mit gut erreichbaren **Haltewunschtastern** (innen) auszurüsten. Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein (für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar,

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



vgl. VDV-Richtlinie 230/231). Die Anzeige „Wagen hält“ oder „STOP“ nach Betätigung der Haltewunschtaste muss im gesamten Fahrgastraum gut einsehbar sein. Für Fahrpersonal und Fahrgäste hat eine akustische Bestätigung des Haltewunsches zu erfolgen. Bei Fahrzeugen der Kategorie 1 sind die Haltewunschtaster in der Tastenfarbe rot, mit Blindenschrift, an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange und im Bereich der Sondernutzungsfläche (Stehperron) anzubringen.

2.4.6 Fahrgastsitzplätze

Der **Sitzplatzabstand** beträgt mindestens 680 mm, bei Neufahrzeugen der Kategorie 1 mindestens 700 mm. Im Fahrgastinnenraum aller Fahrzeuge sind Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auszuweisen.

Die **Fahrgastsitze** sind bei allen Fahrzeugen mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design je Fahrzeug zu versehen.

Bei Neufahrzeugen der Kategorie 1 ist die **Bestuhlung in hochfester Überland-Bauweise** zu wählen. Die Sitzflächen sind mit einer „Komfortpolsterung“ zu versehen. Die Höhe der Polsterung der Sitzfläche muss mindestens 80 mm betragen. Die Rückenlehnen müssen eine Höhe von mindestens 700 mm aufweisen. Bei Neufahrzeugen der Kategorie 1 ist die Sitzplatzanordnung in Reihenbestuhlung, Sitzteilung 2+2 (wo möglich) bzw. vis-à-vis-Bestuhlung vorgegeben. Eine Rundbestuhlung bzw. „Kommunikationsecke“ im Fahrzeugheck ist nicht gestattet. Als Stoff für den Fahrgastsitzbezug ist bei Neufahrzeugen der Typ „S 551340 q R“ (Hersteller: Kneitz, Österreich) oder ein gleichwertiger Typ vorzusehen, der den Anforderungen der aktuellen Standards in Bezug auf Brandschutz und Abnutzung entspricht (vgl. **Anlage 6.1**).

2.4.7 Innenraumgestaltung

Als **Bodenbelag** bei Neufahrzeugen der Kategorie 1 ist entsprechend der **Anlage 1.6** der Typ „nora stone 2097“ oder ein gleichwertiger Typ vorzusehen. Die Seitenwandverkleidung ist bei Neufahrzeugen in NCS S 0500 N dunkelgrau, die Decken und Dachvouten in NCS S 0500 N auszuführen.

Die Busse sind mit einer ausgewiesenen **Sondernutzungsfläche** im Fahrzeug (für mindestens 2 Rollstuhlplätze bei Neufahrzeugen – ansonsten mindestens 1 Rollstuhlplatz; für Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrad gem. VDV-Richtlinie 230/231) ausgestattet. Für Standard- und Gelenkbusse der Kategorie 1 gilt zusätzlich eine Mindestlänge der Sondernutzungsfläche von 2,0 m und Ausstattung mit mindestens 4 Klappsitzen. Midi-, Standard- und Gelenkbusse der Kategorie 1 sind mit Anlehnpolster an der Seitenwand im Stehbereich mit Polsterstoff wie bei den Fahrgastsitzen bezogen.

Alle Fahrzeuge müssen mit einer horizontalen **Haltestange** in Deckennähe (bei Low-Entry-Ausführung nur im Niederflurbereich) ausgestattet sein. Im Bereich der Sondernutzungsfläche ist eine Fenster-schutzstange vorzusehen. An Fahrgastsitzen, an denen keine Haltestangen vorhanden sind, müssen gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorgehalten werden, die von den im Gang stehenden Fahrgästen gut erreicht werden können. In den Fahrzeugen ist mindestens ein **Abfallbehälter** vorzusehen.

Alle Fahrzeuge müssen eine ausreichende **Innenraumbeleuchtung** aufweisen, wobei der Türbereich bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten ist. Während der Fahrt kann der Bereich der ersten zwei Sitzreihen (außer Bereich der Sondernutzungsfläche) abgedunkelt werden. Bei Neufahrzeugen der Kategorie 1 ist eine Außenbeleuchtung für die Türen 1 und 2 vorzusehen; an den Türen sind senkrechte Haltestangen in taktilem Struktur anzubringen. Neufahrzeuge des Typs GBn sind zusätzlich mit einer LED-Beleuchtung (innen) im Drehkranz auszustatten, die über die Innenbeleuchtung zu schalten ist.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.4.8 Heizung und Kühlung

Alle Fahrzeuge sind mit einer **Heizung** für Fahrgastraum und Fahrerplatz auszurüsten. Alle Fahrzeuge der Kategorie 1 sowie alle Neufahrzeuge müssen über eine **Klimatisierung** für Fahrgastraum und Fahrerplatz verfügen, die bei den Fahrzeugen die Standards gemäß VDV-Schrift 236 oder 236/1 erfüllt. Eine ausreichende Belüftung von Fahrgastraum und Fahrerplatz ist bei allen Fahrzeugen, auch bei Ausfall der Klimaanlage, sicherzustellen.

2.4.9 Daten- und Sprachkommunikation

Alle Fahrzeuge müssen **Echtzeitdaten** nach dem VRM-Standard liefern können, die in der VRM-App verarbeitet werden können. Die Funktionsfähigkeit der Lieferung von Echtzeitinformationen nach dem VRM-Standard ist bis 6 Wochen vor Betriebsaufnahmen dem Auftraggeber erfolgreich nachzuweisen.

[Nur Los 1:] Für die Lichtsignal-Beeinflussung **im Stadtgebiet Koblenz** (betrifft auf den Linien 460, 469 und N46 eingesetzte Fahrzeuge) gilt folgendes:

- Der Auftragnehmer rüstet seine Fahrzeuge zur Sicherung und kontinuierlichen Überwachung der Leistung mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem/ITCS zur Integration in ein intermodales RBL-/ITCS-System u. a. zur Ansteuerung der ÖPNV-Bevorrechtigung an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) aus. Dieses hat die vorhandene, von der Stadt Koblenz eingerichtete Lichtsignalbeeinflussung zu versorgen.
- Die einzelnen LSA werden durch die Aussendung von auswertbaren Funk-Datentelegrammen gemäß VDV-Norm R09.16 beeinflusst; die Frequenz im 2 m-Band wird durch die Stadtverwaltung Koblenz mitgeteilt.
- Der Auftragnehmer muss in der Lage sein, die Technik, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nimmt, im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden.
- Die Anforderungskriterien und die Telegrammformate an den einzelnen LSA sind vom Auftragnehmer beim Systemhersteller der LSA anzufordern. Ansprechpartner werden seitens der Stadt Koblenz mitgeteilt.
- Der Auftragnehmer hat für die Ersteinrichtung und den laufenden Betrieb der LSA-Beeinflussung geschultes Fachpersonal vorzuhalten und während des Betriebes regelmäßige und kontinuierliche Qualitätskontrollen durchzuführen.

Alle Fahrzeuge verfügen über **Funkeinrichtungen** (Sprechfunk, Bündelfunk, Mobilfunk o. ä.) zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung. Ebenso verfügen alle Fahrzeuge über einen verkaufsbereiten elektronischen **Fahrkartendrucker** (s. Kap. 2.8.2).

In mindestens 50 % aller eingesetzten Fahrzeuge sind **automatische Fahrgastzähleinrichtungen (AFZS)** zu installieren und mit entsprechender Schnittstelle und Software zur Aufbereitung der Rohdaten, zur Datenspeicherung und zur Hochrechnung erhobener Daten auszustatten. Zur Sicherstellung einer guten Datenqualität ist das AFZS innerhalb des ersten Betriebsjahres von einem unabhängigen Fachgutachter zertifizieren zu lassen. Die Daten sind an ein Hintergrundsystem zur laufenden Datenverwaltung, zur Jahreshochrechnung und zur Weiterverarbeitung (z. B. mittels Excel) zu übermitteln. Die Qualität und die Leistungsfähigkeit der verwendeten Auswertungssoftware müssen den anerkannten und marktüblichen Standards etablierter und aktuell käuflicher Programme entsprechen; im Zweifel ist von Seiten des Auftragnehmers eine entsprechende Bestätigung seitens des Softwarelieferanten beizubringen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



2.4.10 Fahrgasteinrichtungen für mobile Kommunikation

Den Fahrgästen wird in allen Fahrzeugen der Kategorie 1 inkl. Reservefahrzeuge sowie in allen Neufahrzeugen kostenlos jeweils ein **Fahrgast-WLAN-Zugang** für die Dauer des Betriebs und der Vertragslaufzeit zur Verfügung gestellt (WLAN-Router mit leistungsfähiger Antenne für den Überlandverkehr). Die Wahl des WLAN-Anbieters obliegt dem Auftragnehmer.

Der WLAN-Zugang darf nicht über Zwangswerbung geschaltet werden. Auf den vorhandenen WLAN-Zugang ist mit gängigen Symbolen (Aufkleber an den Eingangstüren der ausgerüsteten Fahrzeuge) hinzuweisen.

Mit Fahrgast-WLAN betriebsbereit ausgerüstete Fahrzeuge sind bei Übermittlung der aktuellen Fahrzeugliste an den Auftraggeber (s. Kap. 2.9.1) entsprechend zu kennzeichnen.

Neufahrzeuge der Kategorie 1 sind mit **Doppel-USB-Ladesteckdosen** (je 2 Buchsen Typ USB-C) für jeden Doppelsitz an der Seitenwand oder gut erreichbar und sichtbar unmittelbar unter der Sitzfläche sowie an der Sondernutzungsfläche auszustatten, Leistungsabgabe mindestens 400 mA je Ladesteckdose.

2.4.11 Vorrichtungen für Drucksachen (Information und Marketing)

Alle Fahrzeuge müssen über mindestens zwei **Plakatrahmen** im Format DIN A2 hoch verfügen: einen Plakatrahmen für das Anbringen eines Liniennetzplanes im Fahrgastraum, bevorzugt im Bereich der Sondernutzungsfläche, einen weiteren Plakatrahmen für Marketingaktionen des Auftraggebers, der Dachmarke ROLPH (bzw. des Landes Rheinland-Pfalz) oder des VRM (in Absprache mit dem Auftraggeber).

In allen Fahrzeugen der Kategorie 1 sind zwei **Dispenser** im Format DIN lang hoch für Drucksachen/Flyer im Rahmen von Marketingaktionen des Auftraggebers, der Dachmarke ROLPH (bzw. des Landes RLP) oder des VRM (in Absprache mit dem Auftraggeber) bereitzustellen und anzubringen.

Zu keinem Zeitpunkt der Vertragslaufzeit dürfen die genannten Mindestanforderungen unterschritten werden.

2.4.12 Fahrzeuganzahl

Die Anzahl der im Regelbetrieb einzusetzenden Fahrzeuge je Typ ist von den Bietern auf der Basis der Musterumlaufpläne wie folgt zu planen. Für die Betriebsaufnahme gilt die Anzahl der in **Anlage 7.1 bis 7.4** beigefügten Musterfahrzeugumläufe je Linienbündel als Wert für die mindestens benötigte Fahrzeuganzahl; die entsprechenden Werte sind auch die Vorgabe für die Kalkulation der Angebotspreise.

Zusätzliche Fahrzeuge für die Betriebs- und Instandhaltungsreserve sind nach eigenem Ermessen einzuplanen und vorzuhalten. Auch diese Fahrzeuge müssen den hier genannten Anforderungen an die Fahrzeuge in allen Punkten entsprechen. Wenn diese Anforderungen durch Fahrzeuge im Linieneinsatz nicht erfüllt werden, werden die entsprechenden Pönalen in jedem Fall und vom 1. Tag des Einsatzes an fällig.

Der Auftraggeber kann über die Laufzeit des Vertrags die Anzahl der benötigten Fahrzeuge in Verbindung mit entsprechenden Fahrplanänderungen anpassen; mit einer solchen Anpassung gilt der Wert der neu bestimmten Anzahl der Fahrzeuge ab dem Zeitpunkt des festgelegten Einsatzes der Fahrzeuge.

2.4.13 Fahrzeugalter

Beim Fahrzeugalter ist, bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr, der Monat der Erstzulassung maßgebend. Bei Fahrzeugen der Kategorie 1 beträgt das **maximale Alter** 10 Jahre (Fahrzeuge der Kategorie

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



1, die das maximale Alter von 10 Jahren überschritten haben, können bis zum Erreichen des maximal zulässigen Höchstalters aller Fahrzeuge der Flotte weiterhin auf Fahrten der Kategorie 2 verkehren).

Das maximal zulässige Höchstalter für Fahrzeuge der Kategorie 2 beträgt 20 Jahre.

Das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge der Kategorie 1 darf maximal 8,00 Jahre betragen. Dieser Durchschnittswert ist über die Laufleistung der im Einzelnen eingesetzten Fahrzeuge auf allen Fahrten auf Anforderung des Auftraggebers einmal jährlich (ermittelt wird das Alter für den Stichtag 31.12. des jeweiligen Jahres mit 2 Nachkommastellen) nachzuweisen. Der entsprechende Nachweis muss eine Werkstatt- und Betriebsreserve für Fahrzeuge zur Erbringung der Fahrten berücksichtigen. Das so ermittelte Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte darf auch am letzten Betriebstag der jeweiligen Vertragslaufzeit in keinem Fall die Grenze von 8,00 Jahren für die Fahrzeuge der Kategorie 1 überschreiten.

Wenn und soweit durch besondere Umstände (z. B. nach einem Unfall) die Werkstatt- und Betriebsreserve nicht ausreicht, um alle Regelfahrten der Kategorie 1 mit der dafür vorgesehenen Fahrzeugflotte zu erbringen, so ist nach Zustimmung durch den Auftraggeber für bis zu 4 Stunden täglich auch der vorübergehende Einsatz von älteren Fahrzeugen (Kategorie 2) zulässig.

Sofern zum Betriebsstart (Beginn der Betriebslaufzeit gemäß § 17 des Verkehrsvertrages) der Einsatz von Neufahrzeugen vorgesehen ist bzw. erforderlich ist, um das geforderte Durchschnittsalter der Fahrzeuge der Kategorie 1 sicherzustellen, ist bis zu deren Auslieferung und erfolgreicher Abnahme der Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie 2 ausnahmsweise zulässig, sofern die Neufahrzeuge nachweislich unverzüglich nach Zuschlagserteilung bestellt werden und die Lieferfrist 10 Monate nicht überschreitet.

2.4.14 Wartung und Sauberkeit

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die eingesetzten Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand zu halten.

Zum täglichen Betriebsbeginn haben die Fahrzeuge innen und außen sauber zu sein. Bestehende Verunreinigungen und entfernbare Schmierereien des Vortages sind bis spätestens Betriebsbeginn des Folgetages zu beseitigen, vorhandene Abfallbehälter zu leeren. Das Fahrzeug hat gut gelüftet zu sein, Sitze müssen trocken sein.

Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum und Quellen unangenehmer Gerüche sind soweit möglich unverzüglich durch das Fahrpersonal zu beseitigen. Auf den Fahrzeugen sind dazu entsprechend Reinigungsgeräte und -mittel vorzuhalten. Die Beseitigung von Grobschmutz, wie herumliegendem Abfall, hat bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. während Wartezeiten an Endhaltestellen) unverzüglich durch das Personal zu erfolgen.

Damit Fahrzeuge außen und innen stets schadensfrei sind, müssen evtl. Unfallschäden an Karosserie und Lack binnen 2 Wochen beseitigt werden. Verunreinigungen, Vandalismus und Beschädigungen des Fahrgastraums sind schnellstmöglich, spätestens jedoch binnen 7 Kalendertagen zu beseitigen.

Zur Wahrung eines gepflegten Erscheinungsbildes dürfen Fahrzeuge außen keine übermäßigen Gebrauchsspuren und Verschleißerscheinungen aufweisen. Rostspuren sind zu beseitigen. Stumpfe, ausgebleichte Lackstellen sind auszubessern. Im Innenraum sind verschlissene oder dauerhaft verfärbte Einrichtungen, Verkleidungen, Abdeckungen, Beläge, Griffe und Stangen zu ersetzen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.5 Betriebliche Anforderungen

2.5.1 Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz ist von einem Betriebshof im Bedienungsraum des Westerwaldkreises aus zu steuern. Die Fahrzeuge sind dort zum überwiegenden Anteil abzustellen. Alternativ ist auch der Fahrzeugeinsatz von einem Betriebshof in den Nachbarlandkreisen zulässig, sofern dieser in ökonomisch und ökologisch angemessener Nähe zum Bedienungsraum liegt. Zulässig ist eine Entfernung von max. 15 km zu einer Haltestelle im Bereich des/der jeweiligen Linienbündel(s).

An einem zentralen Punkt im jeweiligen Bedienungsgebiet, vorzugsweise in den Stadtzentren von Montabaur, Westerburg, Bad Marienberg und/oder Rennerod, hat der Auftragnehmer ein Fundbüro sowie eine Stelle für die Entgegennahme persönlich vorgebrachter Beschwerden von Montag bis Freitag in der Zeit von 7:00 Uhr bis 16:00 Uhr vorzuhalten. Dies kann auch in Kooperation mit einem anderen Unternehmen im Verkehrsverbund geschehen. Entsprechende Hinweise sind auf den Fahrplanaushängen und im Fahrzeug sichtbar zu machen.

Die Sicherheit der Fahrgäste ist ständig zu gewährleisten. Somit müssen alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge allen Vorschriften für die Personenbeförderung im ÖPNV in der jeweils gültigen Fassung entsprechen und stets verkehrs- und betriebssicher sein.

2.5.2 Betriebshof und Management der Betriebsaufnahme

Betriebshöfe und Abstellplätze sind vom Auftragnehmer selbstständig zu finden. Die betriebliche Integration erfolgt in der Verantwortlichkeit und nach dem Ermessen des Auftragnehmers. Die Abstellung von Fahrzeugen, insbesondere über Nacht, darf lediglich auf einem dafür definierten Betriebshof und/oder Abstellplatz erfolgen.

Abstellflächen von Fahrzeugen dürfen sich nicht im öffentlichen Verkehrsraum befinden. Zeitlich befristete Ausnahmen (z. B. im Fall von Umleitungen durch Baustellen) sind möglich, aber im Einzelfall mit dem Auftraggeber vorab abzustimmen.

Der Auftragnehmer hat nach Zuschlagserteilung innerhalb von 4 Wochen ein Konzept für das Management der Betriebsaufnahme und für die Dauer des geplanten Regelbetriebs vorzulegen, in dem zum einen die Punkte

- Wartung,
- Instandhaltung,
- Notfall- und Störungsmanagement sowie
- Fahrzeugabstellung

konkret beschrieben sind. Zum anderen sind für die Sicherstellung einer pünktlichen Übernahme des Verkehrsbetriebs die notwendigen Managementaufgaben mit Nennung der dafür verantwortlichen Personen darzustellen.

In der Zeit ab Erteilung des Auftrags bis Ende Mai 2024 sind vom Auftragnehmer 3 halbtägige Workshops mit dem Auftraggeber, dem SPNV-Nord sowie ggf. Dritten einzuplanen, um darin alle Fragen der Konkretisierung des Verkehrsbetriebs und der Umsetzung final abzustimmen. Des Weiteren sind 4 halbtägige Abstimmungstermine im ersten Jahr nach Betriebsaufnahme, danach jährlich 2 halbtägige Abstimmungstermine in der weiteren Vertragslaufzeit vom Auftragnehmer einzuplanen. Auf Seiten des zukünftigen Betreibers der jeweiligen Verkehre hat der vorgesehene Betriebsleiter nach BOKraft an den Terminen teilzunehmen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



2.5.3 Linienfahrten mit Fahrradbeförderung per Anhänger (nur Los 1)

Auf der Linie 466 sind auf allen Fahrten (vgl. **Anlage 3.1**) Fahrzeuge mit Fahrradanhänger für die Fahrradmitnahme einzusetzen. In Kap. 2.3.3 sind diejenigen Haltestellen dargestellt, an denen der Zu- und Ausstieg mit Fahrrädern mit notwendigem Auf- und Abladen der Fahrräder auf bzw. vom Fahrradanhänger erfolgen kann. Die Anforderungen an den Fahrradtransport mit Fahrradanhängern sind den nachfolgenden Ausführungen zu entnehmen.

- a) Der Zu- und Ausstieg mit Fahrrädern ist nicht an allen Haltestellen zu gewährleisten. In **Anlage 3.1** sind diejenigen Haltestellen gekennzeichnet, an denen der Zu- und Ausstieg mit Fahrrädern erfolgen kann. Hierdurch soll insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ) vermieden werden, dass es durch das Verladen zu Verspätungen kommt.
- b) Die Fahrradstellplätze sollten vor Fahrtantritt vom Fahrgast per Internet (siehe hierzu auch www.radbuse.de) oder per Telefon über das vom Auftraggeber beauftragte Callcenter reserviert werden. Der Auftragnehmer muss hierfür das vom Auftraggeber zur Verfügung gestellte internetbasierte Buchungssystem nutzen. Zur Nutzung des Buchungssystems muss das Verkehrsunternehmen einen Internetzugang besitzen. Die minimale Buchungsvorlaufzeit, bis zu der dem Beförderungswunsch entsprochen werden muss, beträgt 120 Minuten.
- c) Der Auftragnehmer darf keine Reservierungsgebühren in eigenem Namen erheben.
- d) Der Auftragnehmer stellt seinen Fahrpersonalen für jedes Fahrzeug auf eigene Rechnung ein Smartphone zur Verfügung und trägt die Kosten der Datenübermittlung. Die Buchungen werden den Fahrpersonalen über diese Smartphones übermittelt. Der Auftragnehmer hat die Empfangsbereitschaft der Smartphones sicherzustellen. Die Fahrpersonale haben die Smartphones für den vorgesehenen Zweck zu nutzen. Sofern die vorstehenden Anforderungen vom Fahrscheindrucker bzw. Bordrechner erfüllt werden können, kann dieser an Stelle des Smartphones verwendet werden (sollten hierdurch Mehrkosten beim vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister für das Buchungsportal entstehen, sind diese vom Auftragnehmer zu tragen). Das Vorgehen mit dem Smartphone ist dabei wie folgt (Stand 10/2020):
 1. Der Fahrer loggt sich vor der Fahrt auf der Fahrerseite unter www.radbuse.de/fahrten mit seinem Benutzernamen, seinem Passwort und der Angabe der zugehörigen Linie ein.
 2. Der Fahrer erhält standardmäßig alle Fahrten aller Busumläufe des aktuellen Tags angezeigt. Er hat per Filter die Möglichkeit, sich auch die Fahrten der kommenden 7 Tage sowie alle künftigen Fahrten anzeigen zu lassen. Außerdem kann er über einen Filter nur Fahrten eines bestimmten Busumlaufs anzeigen lassen. Und er kann per Filter auch stornierte Fahrten anzeigen lassen. Beispielfhaft sieht diese Ansicht wie folgt aus:

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



RadBusse: Interner Fahrten-Bereich Logout

Reservierungen RegioLinie 300

Fahrten von heute Busnummer Storno einblenden OK

Datum	Abfahrt	Busnr.	Start/Ziel	Name, Vorname	Erw./Ki.	Code
2020-10-27	16:16	300014	BKS FOR/ DAU BHF		2/0	
2020-10-27	18:16	300018	BKS FOR/ DAU BHF		2/0	
2020-10-27	10:16	300901	BKS FOR/ DAU BHF		2/0	

3. Da Buchungen bis maximal zwei Stunden vor Fahrtbeginn möglich sind, erhält der Fahrer somit einen aktuellen Überblick über alle Buchungen und über die Auslastung während der Fahrt.

Hinweis: Die vorgenannte Beschreibung bezieht sich auf den derzeitigen Stand des Buchungssystems. Die Webseite www.radbusse.de sowie das Buchungsportal können im Lauf des Vertragszeitraums überarbeitet werden. Änderungen werden seitens des Auftraggebers mit genügend Vorlaufzeit kommuniziert.

- e) Eine nicht vorab gebuchte Fahrradmitnahme kann bei entsprechenden Kapazitäten erfolgen. Das Fahrpersonal hat hierfür das entsprechende Ticket „FahrradTicket RadBus Erwachsener“ bzw. „FahrradTicket RadBus Kind“ (Anlage „Fahrkartenvertrieb“) für die Radbeförderung sowie – sofern kein entsprechendes Ticket vorliegt, einen Fahrschein für die Personenbeförderung zu verkaufen. Hierbei gelten die jeweils aktuellen Tarifbestimmungen des VRM.
- f) Die Anhänger zum Fahrradtransport haben grundsätzlich bestimmte Kriterien zu erfüllen. Neuanschaffungen sind dem Auftraggeber unter Mitteilung der Erfüllung der Anforderungen anzuzeigen. Folgende Anforderungen werden an die Radanhänger gestellt:
1. Mindestkapazität von 20 Fahrrädern bzw. Pedelecs;
 2. Verlade- und Sicherungsmöglichkeit gängiger Fahrradmodelle, bspw. Tourenräder, Kinderräder und Pedelecs (Pedelecs i.S.d. § 1 Abs. 3 StVG sind wie Fahrräder zu behandeln) und Mountainbikes mit Reifenbreite bis 3,0“ bzw. 76mm;
 3. Sicherungsmöglichkeiten am Fahrradrahmen müssen gepolstert sein, um Schäden am Fahrrad zu vermeiden;
 4. Verladehilfe zur Erleichterung der Be- und Entladung schwerer Fahrräder (z. B. Rampe, Schiene oder Hebevorrichtung).
- g) Das Fahrpersonal führt das Be- und Entladen der Fahrräder auf die und von der Transportvorrichtung sowie deren ordnungsgemäße Sicherung durch. Das Fahrpersonal darf die Fahrgäste zur Hilfeleistung auffordern.

Es bestehen darüber hinaus folgende ergänzenden Informationen und Verpflichtungen an die Fahrradbeförderung auf Fahrradanhängern auf der RadBus-Linie 466.

- Der Auftraggeber weist den Auftragnehmer vor Beginn der Betriebslaufzeit (vgl. § 17 des Verkehrsvertrages) in das Buchungssystem der RadBusse ein. Dies kann beispielsweise fernmündlich per Video- oder Telefonkonferenz inklusive Bildschirmübertragung erfolgen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



- Die Unterrichtung erfolgt durch einen vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister. Auf Wunsch des Auftragnehmers ist auch eine Schulung für Multiplikatoren vor Ort durch diesen Dienstleister möglich, die an einem noch festzulegenden Ort in der Region mindestens 4 Wochen vor Betriebsstart stattfinden soll.
- Zu allen Terminen ist seitens beider Vertragsparteien ein fachkundiger Mitarbeiter zu entsenden.
- Der Auftragnehmer hat die Fahrpersonale in selbst zu organisierenden Schulungen über die erhaltenen Informationen zu unterrichten. Der Auftraggeber ist berechtigt, selbst oder vertreten durch Dritte an diesen Schulungen teilzunehmen. Hierzu hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber die Daten der Schulungen mindestens 2 Wochen vor Durchführung bekannt zu geben.
- Auf Wunsch mindestens einer der Vertragsparteien kann außerdem einmal jährlich auch ein maximal halbtägiger Erfahrungsaustausch an einem noch festzulegenden Ort in der Region stattfinden.
- Der Auftragnehmer informiert seine Fahrpersonale insbesondere über die Aufgaben des RadBus-Buchungssystems, damit diese den Fahrgästen Auskunft erteilen können:

Infomatorisch: Aufgaben des RadBus-Buchungssystems www.radbusse.de

Die Internetseite www.radbusse.de ermöglicht den Kunden, Fahrradplätze zu buchen und sich über die RadBusse allgemein zu informieren.

- Das Buchungssystem im Hintergrund sorgt dafür, dass die Projektbeteiligten jederzeit Zugriff auf die hinterlegten Daten und Buchungen haben.
- Es hat die Aufgabe, die für Buchungen relevanten Daten bereitzuhalten (Fahrpläne, Sperrungen von einzelnen Linien/Haltestellen, Anzahl der buchbaren Plätze). Diese werden von einem vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister gepflegt, die Lieferung der Fahrplandaten inklusive Verkehrstage und Sperrungen hat durch den Auftragnehmer zu erfolgen.
- Im System sind alle gebuchten Fahrten und Stornierungen nach Linien und Monat abrufbar. Verschiedene Auswertungen sorgen für einen Überblick über die gebuchten Fahrten und die buchenden Kunden.
- Über das System können ausgewählte Nutzergruppen Fahrten stornieren oder kostenfrei buchen.
- Folgenden Nutzergruppen steht das Buchungssystem offen:
 - o Die Busfahrer nutzen das System, um die Buchungen vor der Fahrt zu kontrollieren. Sie können damit auch Fahrgästen, die nicht reserviert haben, die Beförderung der Fahrräder verweigern, sofern für kommende Haltestellen bereits Reservierungen vorliegen und kein Platz für nicht vorab gebuchte Fahrradplätze vorhanden ist.
 - o Das Callcenter kann Fahrten (kostenlos) buchen, stornieren sowie nach Buchungen suchen und Auskunft über freie Plätze geben.
 - o Der Auftragnehmer hat Zugriff auf alle Buchungen und kann Stornierungen von Fahrten vornehmen. Er kann zudem die Fahrpläne, Sperrungen und Kommentare selbstständig eintragen oder ändern.
 - o Die Abrechnung erfolgt durch einen vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister.
 - o Die Verkehrsverbünde sowie der Aufgabenträger können ebenfalls alle Daten abrufen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



- Interessierte Tourist-Informationen können auf Rechnung buchen und erhalten am Ende der Saison eine Rechnung im Auftrag des Auftraggebers über die erfolgten Buchungen.
- Der vom Auftraggeber beauftragte Dienstleister hat Zugriff auf alle Buchungszahlen und kann wie der Auftragnehmer Fahrpläne, Sperrungen und Kommentare einpflegen und bearbeiten, kostenfrei buchen und stornieren.
- Die Beförderung von Fahrrädern in den Anhängern sowie die Buchung der Fahrradbeförderungskapazitäten sind für die Fahrgäste kostenpflichtig. Das Inkasso erfolgt durch das Fahrpersonal, sofern für die Fahrgäste nicht ein Zahlungsnachweis besteht (Reservierung). Hierbei betragen (mit Stand 2020) die Kosten folgendes:
 - Reservierungsgebühr 2,00 EUR für je bis zu 5 Fahrräder
 - Zusätzliche Servicegebühr bei telefonischer Reservierung: 5,00 EUR pauschal
 - Fahrradmitnahme eines Erwachsenen: 3,00 EUR je Fahrrad*
 - Fahrradmitnahme eines Kindes (einschließlich 14 Jahre): 2,00 EUR je Fahrrad*

Die vorgenannten Gelder (ohne die Kosten für die Personenbeförderung) werden zweckgebunden zur zentralen Vermarktung aller RadBusse in Rheinland-Pfalz eingesetzt. Die Einnahmen werden vom Auftragnehmer spätestens einen Monat nach Ende der RadBus Saison abgerechnet und dem Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

Bei Geldern, die über das Buchungsportal eingenommen werden, erfolgt dies automatisch durch die vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister.

- Die Aufgabenverteilung im RadBus-System stellt sich wie folgt dar (* die in der rechten Spalte aufgeführten Kosten sind pro Kalenderjahr und unabhängig von der Dauer einer Saison pauschal vom Auftragnehmer zu tragen und mit Saisonbeginn gegen Rechnung durch den vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister fällig):

Aufgabe	Auftragnehmer	Auftraggeber bzw. Dienstleister	Kosten in EUR netto p.a.*
Lieferung der Fahrplandaten bis spätestens 6 Wochen vor Saisonbeginn bzw. vor jeder unterjährigen Fahrplanänderung zur Aktualisierung des Buchungssystems	X		
Lieferung der Termine, an denen die RadBusse aufgrund von Veranstaltungen oder Baustellen nicht, eine andere Route oder nach einem anderen Fahrplan fahren	X		
Aktualisieren des Gesamtsystems, Einpflegen der Fahrplandaten sowie der Termine in das Buchungssystem		X	1.000,00 <u>je Linie</u>

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



Aufgabe	Auftrag-nehmer	Auftrag-geber bzw. Dienstleis-ter	Kosten in EUR netto p.a.*
Anschließende Prüfung der in das Buchungssystem eingepflegten Fahrzeiten und Termine innerhalb von 10 Werktagen nach Bereitstellung durch den Auftraggeber bzw. den von ihm beauftragten Dienstleister	X		
Reaktion auf Kundenanfragen innerhalb von 5 Werktagen nach Bereitstellung durch den Fahrgast bzw. Weiterleitung des vom Auftraggeber beauftragten Dienstleisters <u>Anmerkung:</u> Der Dienstleister leitet Kundenanfragen nur dann an den Auftragnehmer weiter, wenn diese den Betrieb betreffen (Beispiel: Warum ist der Bus XY nicht gekommen? Warum hat der Fahrer meine Buchung nicht akzeptiert?)	X		
Rücküberweisungen von Reservierungsgebühren aus Kulanz oder Fehlabbuchungen		X	
Kurzfristige Bereitstellung der Buchungszahlen für die jeweilige Fahrt für das Fahrpersonal (Buchungen sind bis 120 Minuten vor Fahrtbeginn möglich)	X		
Einnahmenaufteilung auf die einzelnen Linien inkl. Abrechnung mit dem eCommerce-Dienstleister und Überweisung der entsprechenden Beträge an die anspruchsberechtigte Partei. Dabei handelt es sich regelmäßig um den Auftraggeber, sofern nichts anderweitig vereinbart ist. <u>Anmerkung:</u> Der vom Auftraggeber beauftragte Dienstleister schließt einen Vertrag mit einem eCommerce-Dienstleister zur Abwicklung von Zahlungen mindestens per Lastschrift, Kreditkarte (Visa und Mastercard) sowie Paypal ab. Der vom Auftraggeber beauftragte Dienstleister schlüsselt die Buchungen nach Linien auf und überweist die entsprechenden Einnahmen an die anspruchsberechtigte Partei.		X	

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Aufgabe	Auftrag-nehmer	Auftrag-geber bzw. Dienstleister	Kosten in EUR netto p.a.*
Abrechnung mit Tourist-Informationen (TI) <u>Anmerkung:</u> Der vom Auftraggeber beauftragte Dienstleister wertet die Buchungen über die teilnehmenden TI aus, zieht die Gelder von den TI ein und leitet diese an die anspruchsberechtigte Partei weiter. Dabei handelt es sich regelmäßig um den Auftraggeber, sofern nichts anderweitig vereinbart ist.		X	250,00 <u>je Linie</u>

2.6 Fahrpersonal

2.6.1 Anforderungen an das Personal

Das Personal ist als erster Repräsentant des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Fahrgast zu stehen. Das Fahrpersonal muss die folgenden Anforderungen nachweislich erfüllen:

- Besitz ausreichender Kenntnisse der gesetzlichen und fachlichen Vorschriften (insbesondere StVO, BOKraft, DFBUS, FPersV) in der jeweils gültigen Fassung;
- Streckenkunde und Kenntnis der relevanten Fahrpreise für Einzelfahrten gem. den Tarifbestimmungen;
- Besitz deutscher Sprachkenntnisse zum Zwecke einer zufriedenstellenden Fahrgastinformation, d. h. um Fahrscheinverkauf für Einzelfahrten sowie Fahrplan- und Anschlussinformationen entlang des jeweiligen Linienverlaufs in angemessen kurzer Zeit vornehmen / erteilen zu können
- Fähigkeit, verständlich mit der Betriebsleitstelle des Auftragnehmers zu kommunizieren.

Darüber hinaus hat das Fahrpersonal im Dienst die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

- Gepflegtes Erscheinungsbild durch einheitliche Dienstkleidung und Anzeige des Namens (z. B. durch Ausweisung im Display des Fahrausweisdruckers oder durch ein Namensschild);
- Durchführen von Fahrausweisprüfungen (vgl. Kap. 2.8.3);
- Kenntnis und Anwendung der gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRM;
- Nennung des richtigen Fahrpreises und Verkauf für jede angebotene und gewünschte Fahrtverbindung;
- Mitführung aktueller Fahrplanunterlagen sowie der aktuellen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen zur bedarfsweisen Einsichtnahme durch Fahrgäste.
- Serviceorientiertes und in Konfliktsituationen deeskalierend wirkendes Verhalten gegenüber den Fahrgästen;

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- Hilfsbereites Verhalten gegenüber hilfebedürftigen Kunden, welche eine umfassende Unterstützung beim Einstieg benötigen sowie angemessenes Verhalten gegenüber Kindern und Jugendlichen bei Schüler- und Kindergartenfahrten;
- Rücksichtsvolle, möglichst ruckfreie Fahrweise;
- Einhaltung des absoluten Rauchverbotes im Fahrzeug;
- Einhaltung des Verbots, während der Fahrt zu telefonieren (ausgenommen dienstlich erforderliche Gespräche mit einer Freisprechanlage);
- Entsorgung von Müll unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes (Anm.: Die Entsorgung von Müll aus dem Fahrzeug sowie von Müll des Personals hat ausschließlich in dafür vorgesehene Sammelbehälter zu erfolgen);

Das Fahrpersonal ist regelmäßig zu schulen, mindestens jedoch einmal jährlich mit einem Zeitaufwand von mindestens 4 Stunden; die Schulung ist im Rahmen der Berichterstattung nachzuweisen.

2.6.2 Sozialstandards des Personals und Landestariftreuegesetz

Mit Zuschlagserteilung wird der Auftragnehmer an die Vorgaben des LTTG vom 1. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. November 2019 (GVBl. S. 334), BS 70-31 in Verbindung mit der Landesverordnung zur Durchführung des § 4 Abs. 4 des Landestariftreuegesetzes vom 22. Februar 2011 gebunden.

Danach ist der Auftragnehmer verpflichtet,

- gemäß § 1 Abs. 4 LTTG - mit Zuschlagserteilung - den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste bei dem bisherigen Betreiber eingestellt wurden, ein Angebot zur Übernahme zu den bisherigen Arbeitsbedingungen zu unterbreiten;
- gemäß § 4 Abs. 3 LTTG den Beschäftigten bei der Ausführung der beauftragten Personenverkehrsdienste mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungszeit Änderungen nachzuvollziehen;
- Nachunternehmen sorgfältig auszuwählen und insbesondere deren Angebote daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert wurden;
- im Falle der Auftragsausführung durch Nachunternehmer oder Beschäftigte eines Verleihers sowie Beschäftigte des Verleihers des Nachunternehmens die Verpflichtungen nach § 4 Abs. 3 LTTG durch den Nachunternehmer bzw. die Verleiher sicherzustellen und dem öffentlichen Auftraggeber Tariftreueerklärungen der Nachunternehmer und der Verleiher vorzulegen;
- vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten, diese dem Auftraggeber auf dessen Verlangen hin vorzulegen und die Beschäftigten auf die Möglichkeit von Kontrollen durch den Auftraggeber hinzuweisen.

Die einschlägigen und repräsentativen, mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge werden vom Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie in Form einer Verwaltungsvorschrift vom 16. März 2011 (MinBl. S. 58), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 07.04.2022 (MinBl. 2022, S. 40), veröffentlicht.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



Informationen über die Entgeltregelungen aus diesen einschlägigen und repräsentativen Tarifverträgen werden von der beim Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung eingerichteten Servicestelle LTTG, E-Mail: Servicestelle-LTTG@lsjv.rlp.de, unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Eine neutralisierte Darstellung der aktuell **auf den Linien eingesetzten Personale** und ihrer Vergütung wird über die **Anlagen 6.1 - 6.4** zur Verfügung gestellt.

2.7 Fahrplandaten, Marketing und Werbung

2.7.1 Fahrplandaten

Der Auftragnehmer stellt der VRM GmbH – zum Zweck der Gewährleistung einer betreiberübergreifenden Information der Bevölkerung über das Fahrplanangebot mittels elektronischem Informationssystem über das Internet sowie gedruckten Fahrplanveröffentlichungen – unter Mitteilung etwaiger Änderung die Fahrplandaten [elektronisch im VDV-Format (erweitert aus VDV 451 / VDV 452, ÖPNV-Datenmodell 5.0)] rechtzeitig und unentgeltlich zur Verfügung (dies betrifft sämtliche Änderungen einschließlich Baustellenfahrpläne etc.), spätestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderung. Der Auftragnehmer stimmt der Weitergabe der Daten in elektronischer Form durch die VRM GmbH an andere Betreiber von Fahrplanauskunftssystemen sowie der Veröffentlichung der Fahrplandaten als offene Daten unentgeltlich zu.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, für alle zu veröffentlichenden Verkehre Echtzeitinformationen unentgeltlich zu übermitteln und zur Nutzung zur Verfügung zu stellen. Die VRM GmbH betreibt zum Zweck der Fahrgastinformation und Anschlusssicherung ein System zur Übermittlung und Darstellung von Echtzeitdateninformationen (einschließlich situationsabhängiger Änderungen der Betriebslage). Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Daten gemäß den VDV-Schriften 452, 453 und 454 an die VRM GmbH oder eine von dieser zu benennenden Stelle zu übermitteln. Er überträgt und empfängt hierbei Daten zur Fahrplanauskunft, zur Anschlusssicherung und zur dynamischen Fahrgastinformation. Die VRM GmbH ist berechtigt, Echtzeitdaten zu speichern und zu verarbeiten. Zusätzlich ist vom Auftragnehmer sicherzustellen, dass eine Veröffentlichung der Fahrpläne auch innerhalb des „DB Navigators“ (DB-App und Webseite www.bahn.de) erfolgt, da beispielsweise in Koblenz, Montabaur, Westerburg, Hachenburg und Limburg wichtige Bahn-/Busanschlüsse hergestellt werden.

Der Auftragnehmer liefert in einem mit der VRM GmbH abzustimmenden Layout und Format zur Datenverarbeitung die zur Veröffentlichung im Fahrplanbuch und/oder -faltblättern vorgesehenen Fahrpläne.

Auftraggeber und VRM geben für jeden zu veröffentlichenden Fahrplan die Verkehrsmittel- und Produktbezeichnungen, die Liniennummer sowie die Haltestellen- und Bussteigbezeichnungen verbindlich vor. Der Auftragnehmer hat diese Bezeichnungen zu nutzen.

2.7.2 Landesweites Dachmarketing (nur Lose 1 und 4)

Der Auftragnehmer gestattet dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) oder dem Zweckverband SPNV-Nord bzw. Dritten, die von diesen dazu beauftragt wurden, unentgeltlich Marketing-Aktionen im Rahmen des landesweiten Marketings in den Fahrzeugen durchzuführen.

Der Auftragnehmer zahlt für die Beteiligung am landesweiten Dachmarketing (www.rolph.de) kalenderjährlich jeweils zum 01.01. des Jahres – beginnend mit dem Kalenderjahr 2024 – einen Beitrag von [nur Los 1:] **7.004 € netto** zzgl. Umsatzsteuer bzw. [nur Los 4:] **5.316 € netto** zzgl. Umsatzsteuer, eingehend auf ein vom Auftraggeber zu benennendes Empfängerkonto. Die vorbezeichneten Beiträge

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



[nur Lose 1 und 4] werden jährlich, erstmals zum 01.01.2025, mit einer Dynamisierung von 1,5% angepasst. Hinweis: Das landesweite Dachmarketing wird nur durch den Leistungsanteil der Regionalen Hauptlinien finanziert (hier 0,01 € je Nutzwagen-km pro Jahr).

Im Interesse aller Beitragszahler ist das MKUEM berechtigt, bei Zahlungsverzug nach einmaliger Mahnung ein gerichtliches Mahnverfahren einzuleiten.

2.7.3 Werbung für Dritte

Eine Außenwerbung an den Fahrzeugen, über das Fahrzeugheck hinaus, und/oder Werbung im Innenraum von und für Dritte sind dem Auftragnehmer nicht gestattet. Ausnahmen, z. B. für ÖPNV-Eigenwerbung oder Werbung im Rahmen von Projekten des Westerwaldkreises, sind nur nach Anweisung des Auftraggebers und mit Zustimmung des Zweckverbandes SPNV-Nord zulässig. Diese Werbung kann über das gesamte Fahrzeug mit Ausnahme der Fensterscheiben reichen.

Außenwerbung für Dritte darf – jeweils nach Zustimmung des Auftraggebers – nur am Heck der Fahrzeuge angebracht werden. Die Werbefläche darf nicht über die Fensterscheiben reichen. Die damit verbundenen Erlöse verbleiben zu 50% beim Auftragnehmer.

2.8 Tarif und Vertrieb

Die hier ausgeschriebene Vertragsleistung wird im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) erbracht. Folgende Kreise und Städte sind VRM-Gesellschafter: Kreis Ahrweiler, Kreis Altenkirchen, Kreis Cochem-Zell, Kreis Mayen-Koblenz, Kreis Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis, Stadt Koblenz und Westerwaldkreis. In diesem Bereich gilt der VRM-Verbundtarif.

Der Verbundraum orientiert sich dabei an der Unterteilung von Tarifwaben, welche durch eine fortlaufende Nummerierung gekennzeichnet sind. Dafür ist der jeweils in der gültigen Fassung bestehende Tarifwabenplan zu beachten. Der derzeit gültige Tarifwabenplan (Stand April 2023) des VRM ist abrufbar unter:

- https://www.vrminfo.de/fileadmin/data_vrminfo/PDF/2023/VRM-Tarifwabenplan_300423.pdf

Die derzeit gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen (Stand August 2023) des VRM sind abrufbar unter:

- https://www.vrminfo.de/fileadmin/data_vrminfo/PDF/2023/VRM_Befoerederungsbedingungen_Broschuere_8_2023_1.pdf

2.8.1 Grundsätze und Grundlagen Einnahmearteilung

Für die auftraggeberseitige Finanzierung der Verkehrsleistung werden zunächst die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG, die Erstattungen nach § 228 ff. SGB IX und die im Rahmen der Einnahmearteilung im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) zugeschiedenen Einnahmen und verbundbedingten Ausgleichsleistungen (bspw. für Durchtarifizierungs- und Tarifharmonisierungsverluste) verwendet. Eine darüber hinaus eventuell notwendige Finanzierung erfolgt in Form eines Zuschusses. Dies vorausgeschickt hat der Auftragnehmer im Rahmen seiner Brutto-Verkehrsverträge die folgenden grundlegenden Pflichten zu beachten und zu erfüllen:

- Der Auftragnehmer ist verpflichtet, als Verbundunternehmen im VRM konstruktiv an einem vom Auftraggeber benannten Einnahmearteilungsverfahren im VRM teilzunehmen; der Auftraggeber ist berechtigt, während der Vertragslaufzeit die Benennung zu ändern. Hierzu hat der Auftragneh-

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



mer nach Weisung des Auftraggebers entsprechende Einnahmeverteilungsverträge mit vom Auftraggeber benannten Organisationen bzw. Unternehmen und ausschließlich mit zuvor vom Auftraggeber genehmigtem Inhalt zu zeichnen.

- b) Der Auftragnehmer hat sich stets so zu verhalten, dass nach den jeweils geltenden Bestimmungen die maximal möglichen Erlösansprüche und ggf. weitere Beträge (beispielsweise Provisionen) eingefordert werden und sich auch sonst in Fragen der Einnahmeverteilung so zu verhalten, als würde er das vollständige Erlösrisiko tragen. Externe Kosten, die dem Auftragnehmer für die Durchführung der Einnahmeverteilung durch mit der Einnahmeverteilung befassten Stellen der angewandten (Übergangs-)Tarife der Nachbarverbünde entstehen, sind aktuell nicht bekannt. Im Falle ihres Auftretens wird hierzu eine einvernehmliche Regelung getroffen.
- c) Die Parteien streben an, dass der Auftraggeber die Rechte des Auftragnehmers im Einnahmeverteilungsverfahren selbst oder durch Dritte wahrnehmen kann. In dem Umfang, in dem der Auftraggeber selbst oder durch Dritte die Rechte des Auftragnehmers im Einnahmeverteilungsverfahren wahrnimmt, übt der Auftragnehmer diese nicht aus. Der Auftragnehmer bevollmächtigt den Auftraggeber, seine Rechte im Einnahmeverteilungsverfahren wahrzunehmen. Der Auftragnehmer unterstützt den Auftraggeber bei der Umsetzung und Durchsetzung der Vollmacht sowie Übertragung und nutzt alle ihm zur Verfügung stehenden Handlungs- und Mitwirkungsmöglichkeiten, um dem Auftraggeber die unmittelbare oder mittelbare Teilnahme an Veranstaltungen, Sitzungen etc. der mit der Einnahmeverteilung befassten Stellen und Organisationen zu ermöglichen. Der Auftraggeber ist berechtigt, Dritte mit der Wahrnehmung dieser Rechte zu beauftragen sowie die ihm übertragenen Rechte auf diese zu übertragen.
- d) Auf Weisung des Auftraggebers ist der Auftragnehmer zur streitigen Durchsetzung von Erlösansprüchen im Rahmen der Einnahmeverteilung verpflichtet. Daraus entstehende Kosten werden gegen Nachweis gesondert erstattet, soweit sie nicht auf in der Person oder im Verhalten des Auftragnehmers liegenden Gründen beruhen.

Verletzt der Auftragnehmer Verpflichtungen aus dem 1. Absatz, so ist er dem Auftraggeber zum Schadensersatz verpflichtet. Der Schaden kann insbesondere in nicht realisierten Einnahmen oder zugeteilten Erlösansprüchen bestehen. Der Auftragnehmer haftet dem Auftraggeber ferner für alle Schäden, die dem Auftraggeber wegen einer verspäteten oder unvollständigen oder sonst nicht den in der Leistungsbeschreibung genannten Anforderungen entsprechenden Einnahmeverteilung entstehen.

Der Auftragnehmer hat dem Auftraggeber nach dessen Vorgaben das Testat der Jahreseinnahmen von dem den Jahresabschluss prüfenden Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater bis spätestens zum 31.03. des auf das Abrechnungsjahr folgenden Kalenderjahrs vorzulegen.

Bis zum Vorliegen eines Testats der Jahreseinnahmen für das erste Jahr erfolgt die fiktive Festlegung des Fahrausweiserlöses des Vorjahres durch die VRM GmbH. Die Abrechnung auf Basis der realen Fahrausweiserlöse erfolgt, sobald der VRM GmbH das Testat der Jahreseinnahmen vorliegt.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, auf Grundlage der von der Gesellschafterversammlung der VRM GmbH als Gruppe zuständiger Behörden erlassenen Allgemeinen Vorschrift, den jeweils gültigen VRM-Verbundtarif – bestehend aus den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRM inklusive der besonderen Bedingungen und den Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/ Kooperationsräumen sowie der Tarifdaten- und Haltestellendatenbank inklusive der darin enthaltenen Sonderregelungen – in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden.

Diese Verpflichtung schließt die Anwendung der tariflichen Grundlagen, des Vertriebs und der Abrechnung von Erlösen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets mit ein. Das Deutschlandticket soll in die

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen gemäß dem vorstehenden Absatz mit integriert oder zu diesem kompatibel ausgestaltet werden.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, für die im Bereich des VRM gelegenen Teile der Leistung gegenüber der VRM GmbH monatlich Datenmeldungen über die erzielten Einnahmen abzugeben. Die Meldungen haben zum einen dem Muster gemäß Anlage „Datenmeldung“ (vgl.: VRM-Einnahmenaufteilung: Schnittstellenbeschreibung für die Vertriebsdatenmeldungen, Version 1.2, Stand: 04.05.2022, **Anlage 1.4**) und zum anderen als aggregierte Meldung gemäß „Blatt 2 zur Durchführungsvorschrift zu § 5, Abs. 5 der Allgemeinen Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) in der Fassung vom 01.11.2013, zuletzt geändert am 29.09.2016“ in der jeweils aktuellen Fassung zu entsprechen.

Der Vertrieb ist Aufgabe des Auftragnehmers und der VRM GmbH. Der Auftragnehmer gestattet der VRM GmbH oder von dieser ermächtigten Dritten den Verkauf von VRM-Fahrkarten im Namen und auf Rechnung des Auftragnehmers. Es ist das gesamte Fahrkartensortiment des VRM-Verbundtarifes (inklusive der Übergangstarife der Nachbarverbünde, soweit diese im Einzugsbereich der Verkehrsleistung gelten) anzubieten. Die Fahrkarten müssen vom Auftragnehmer nach den jeweils gültigen Regelungen des Verkehrsverbundes selbst oder in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen ausgestellt werden. Der Vertrieb der einzelnen Fahrkartensorten und die Anforderungen an die Fahrkartensicherheit, -inhalte und -layout sind in der jeweils aktuellen Fassung der Anlage zum Verkehrsvertrag „Fahrkartenvertrieb“ dargestellt und anzuwenden.

Der Auftragnehmer überträgt das Recht der Tarifgestaltung für die vertragsgegenständlichen Linien auf die VRM GmbH, sofern diese die Übertragung annimmt. Nach Annahme erfolgt die Beantragung der Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG durch den VRM im Namen und auf Rechnung des Auftragnehmers. Auskünfte zur Höhe der hierfür anfallenden Gebühren erteilt die zuständige Genehmigungsbehörde.

2.8.2 Fahrkartenvertrieb

Die VRM GmbH stellt den Verkehrsunternehmen die Unterlagen für die Tarifierung zur Verfügung. Der Auftragnehmer benennt einen Tarifbeauftragten, der bei Bedarf durch die VRM GmbH beraten wird. Der Tarifbeauftragte schult alle im Vertrieb eingesetzten Mitarbeiter des Auftragnehmers.

Der Vertrieb von Fahrkarten erfolgt in jedem Fahrzeug über ein vom Fahrer zu bedienendes Fahrkartenverkaufsgerät. Dieses ist vom Auftragnehmer stets in funktionsfähigem Zustand zu halten. Die Vorfahrt, Wartung und Programmierung der Fahrkartenverkaufsgeräte obliegt dem Auftragnehmer. Gestörte Fahrkartenverkaufsgeräte sind durch den Auftragnehmer unverzüglich zu ersetzen.

Bei getätigten Fahrkartenstornierungen hat der Auftragnehmer den Stornobeleg und die dazugehörige stornierte Fahrkarte auf Verlangen dem Auftraggeber vorzulegen. Stornobelege und die dazugehörige Fahrkarte sind über einen Zeitraum von mindestens 1 Jahr aufzubewahren,

Die Verkaufsdatensätze, deren Meldung die Grundlage für alle Einnahmenmeldungen und das Einnahmenaufteilungsverfahren im VRM darstellt, sind vom Auftragnehmer gemäß den Vorgaben zur Datenverarbeitung in der Anlage „VRM-Verkaufsdatenmeldungen“ (siehe **Anlage 1.4**) für jeden Kalendermonat bis spätestens zum Ende des nächsten Monats an die VRM GmbH zu übermitteln. Die VRM GmbH akzeptiert nur vollständige und DV-technisch korrekte Datenlieferungen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, unkorrekte Datenlieferungen unverzüglich nachzubessern. Die VRM GmbH und die Aufgabenträger nutzen die Verkaufsdaten für die Weiterentwicklung des Verbundtarifs sowie zu verkehrsplanerischen Zwecken. Die VRM GmbH gibt die Verkaufsdaten an die mit der Einnahmenaufteilung betraute Stelle für die Nutzung zur Einnahmenaufteilung frei. Die VRM GmbH, die Aufgabenträger und die mit der Einnahmenaufteilung betraute Stelle behandeln diese Informationen vertraulich.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Der Auftragnehmer produziert Schulzeitjahreskarten auf Basis der Fahrkartenbestellungen der Schulwegkostenträger und versendet diese an die betreffenden Schulen. Hierzu erhält er vom Schulwegkostenträger Daten der Personen, für die Fahrkarten zu produzieren sind, sowie die Adressen der Bildungseinrichtungen im Rahmen des Bestellvorgangs. Die Zuordnung der Personen zu den Schulen erfolgt durch den Kostenträger. Der Auftragnehmer übergibt die produzierten Fahrkarten an die Schulen. Hierzu kann er sich auf eigenes Risiko eines qualifizierten Transportdienstleisters bedienen, sofern der Auftragnehmer einen ordnungsgemäßen, versicherten Versand beauftragt. Der Auftragnehmer übersendet dem Schulwegkostenträger eine Liste über die versendeten Fahrkarten.

Der Auftragnehmer registriert Kinderjahreskarten auf Basis der Fahrkartenbestellungen der Kostenträger. Hierzu erhält er vom Kostenträger Daten der Personen, für die Fahrkarten zu registrieren sind. Die Zuordnung der Personen zu den Kindergärten erfolgt durch den Kostenträger. Der Auftragnehmer übersendet dem Kostenträger und den Kindergärten eine Liste über die registrierten Fahrkarten.

Änderungen durch den Auftraggeber vorbehalten.

2.8.3 Fahrkartenprüfung

Die Verkehrsunternehmen sind zur Durchführung von Fahrkartenprüfungen im VRM nach den folgenden Grundsätzen verpflichtet:

- Die Fahrkartenprüfung ist Bestandteil der Vertriebsaktivitäten der einzelnen Verkehrsunternehmen und als solche auch von den einzelnen Verkehrsunternehmen auf ihren Fahrzeugen und ihren Linien eigenverantwortlich und auf eigene Kosten durchzuführen.
- Das Fahrpersonal hat das Fahrgastflussprinzip (Einstieg nur zur vorderen Tür) anzuwenden und bei Einstieg der Fahrgäste in das Fahrzeug die Gültigkeit der Fahrtberechtigungen zu prüfen, sofern hierdurch der Betriebsablauf nicht gestört wird. Die Prüfung hat als Sichtkontrolle (Papierfahrkarten und Online-/Mobile-Tickets) bzw. als elektronische Kontrolle (z. B. Deutschlandtickets auf Chipkarten nach VDV-Kernapplikation) zu erfolgen.
- Durch Einsatz von Fahrkartenprüfern sind mindestens 1,0 % der Fahrplanfahrten je Linie (Prüfquote) auf eigene Kosten und repräsentativ über ein Jahr verteilt zu prüfen. Außer auf den RegioBus-Linien (inkl. RadBus, NachtBus), vgl. Kap. 2.2.1, ermäßigt sich bei Unternehmen mit permanenter Einstiegsprüfung sich diese Prüfquote auf 0,2 %. Diese Prüfungsquote ist einmal jährlich durch die Vorlage der Prüfstatistik durch die einzelnen Verkehrsunternehmen gegenüber der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM GmbH) nachzuweisen. Auf Anforderung durch die VRM GmbH sind dieser die Tätigkeitsberichte der Fahrkartenprüfer nach deren Wahl in Kopie oder als Datei zu übersenden. Sollte ein Verkehrsunternehmen diesen Prüfungsumfang auf eigene Kosten über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr nicht erfüllen, so kann die VRM GmbH auf Kosten und zu Lasten des jeweiligen Verkehrsunternehmens die Fahrkartenprüfungen selbst durchführen oder Dritte damit beauftragen. Für die Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr gelten abweichend die in den jeweiligen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern vereinbarten Bestimmungen.
- Die Fahrkartenprüfungen dürfen von maximal zwei Mitarbeitern gemeinsam durchgeführt werden. Das Prüfpersonal muss in ziviler Kleidung auftreten und über sehr gute Kenntnisse der Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRM sowie der VRM-Fahrkarten verfügen. Die Prüfabsicht darf für den Fahrgast erst nach Abfahrt erkennbar werden. Es muss die deutsche Sprache angemessen beherrschen und kundenfreundlich sowie serviceorientiert auftreten, auch in Konflikt- und Stresssituationen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



- Die Fahrkartenprüfer haben marktübliche, mobile Kontrollgeräte (Handterminals) bei den Kontrollen gemäß vorherigem Absatz zur Prüfung von Chipkarten nach VDV-Kernapplikationsstandard und zur Prüfung von Fahrtberechtigungen mit 2-D-Barcode nach VDV-Spezifikation bzw. UIC-918 Spezifikation (Online-/Mobile-Tickets) zu verwenden.
- Die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt sind nicht Bestandteil der Fahrgeldeinnahmen und verbleiben bei dem prüfenden Verkehrsunternehmen oder der VRM GmbH.
- Zur gleichartigen Durchführung von Fahrkartenprüfungen werden die Verkehrsunternehmen die Prüfmethode aufeinander abstimmen und die Aus- und Fortbildung der Fahrkartenprüfer vereinheitlichen bzw. gemeinsam durchführen. Der Austausch von Prüfpersonal ist anzustreben.
- Zur Erfüllung der vorgenannten Grundsätze können die Verkehrsunternehmen neben eigenem Prüfpersonal auch das Personal anderer Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund VRM einzusetzen
- Die Verkehrsunternehmen und die VRM GmbH erklären sich bereit, im Rahmen des rechtlich zulässigen Umfangs, die Zusammenarbeit in der Bearbeitung der Forderungen aus dem erhöhten Fahrgeld und der damit sich ergebenden rechtlichen Verfahren anzustreben.

2.8.4 Tarifregelungen im Übergangsverkehr von, nach und in Hessen

Der Auftragnehmer hat das gesamte Fahrscheinsortiment des VRM-Verbundtarifs einschließlich Übergangstarifen der Nachbarverbünde, soweit diese im Einzugsbereich der Verkehrsleistung gelten, sowie innerhalb des Lahn-Dill-Kreises (nur Los 4; hier: Linie 480) den Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) in allen Fahrzeugen zu verkaufen.

Die Vorgaben zum Fahrkartenvertrieb und zur Fahrkartenprüfung gelten bei der Anwendung des RMV-Tarifs analog dem VRM-Tarif.

2.9 Nachweise und Berichte

2.9.1 Berichts- und Meldepflichten

Der Auftragnehmer hat den Auftraggeber über alle auftretenden **gravierenden Störungen** bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards unverzüglich zu informieren. Diese Meldung muss dem Auftraggeber in Textform spätestens bis 10:00 Uhr des nachfolgenden Arbeitstages bzw. nach Wochenenden bis spätestens Montag 10:00 Uhr vorliegen. Von den Störungen betroffene Schulen sind zeitgleich zu informieren.

Als gravierend gelten alle möglichen Vorfälle im Sinne von Schlechtleistungen, die gemäß Kap. 3.6 zu pönalisieren sind. Alle übrigen Vorfälle sind in Textform einmal wöchentlich dem Auftraggeber mitzuteilen. Die genaue Festlegung der zu liefernden Daten bzw. Informationen erfolgt in Abstimmung zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber.

Darüber hinaus hat der Auftragnehmer vierteljährlich zum 10.01., 10.04., 10.07. und 10.10. einen kurz gefassten **Qualitätsbericht** entsprechend dem vorgefassten „VRM-Muster Qualitätsbericht“ (siehe **Anlage 1.5**) mit folgenden Inhalten an den Auftraggeber und den SPNV-Nord zu senden:

- Dokumentation der beim Auftragnehmer eingegangenen Beschwerden;
- Probleme mit der Pünktlichkeit (z.B. regelmäßige Verkehrsbehinderungen und damit verbundene regelmäßige Verspätungen mit mehr als 3 Minuten);
- Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Über- und Unterauslastungen);

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- größere Beschädigungen bzw. Reparaturen bei den Fahrzeugen;
- ausgefallene Fahrten sowie sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten;
- Teilnahme an Ortsterminen und sonstigen Abstimmungsterminen mit dem Auftraggeber oder Dritten sowie Testfahrten.

Ferner hat der Auftragnehmer 2 Wochen vor Betriebsaufnahme sowie jährlich zum 10.01. und zum 1. Schultag eines Schuljahres (i.d.R. im August) die eingesetzten Fahrzeuge mit Kennzeichen, Monat und Jahr der Erstzulassung, Abgasnorm (Euro-Norm), Anzahl der Sitz- und Stehplätze an den Auftraggeber zu melden.

2.9.2 Erhebung der Fahrgastzahlen

Der Auftragnehmer übermittelt dem Auftraggeber einmal pro Quartal Fahrgastzählzeiten für mindestens drei Schultage und einen Ferienwerktage sowie je einen Samstag und einen Sonntag bzw. Feiertag mit Auswertung nach Anzahl der Einsteigenden, der Aussteigenden und der Fahrgastbesetzung je Fahrt an bzw. nach jeder Haltestelle) auf Basis der eingesetzten AFZS-Geräte (siehe Kap. 2.4.9). Gleichzeitig wird eine Hochrechnung auf die Gesamtzahl aller eingesetzten Busse unter Berücksichtigung aller weiteren Busse ohne AFZS-Geräte samt Ausweisung der Erhebungsquote übermittelt (jeweils für die Verkehrstagsarten Mo-Fr Schultag, Mo-Fr Ferientag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag).

Mit dem 4. Quartal ist ergänzend eine Jahreshochrechnung in der gleichen Systematik zu liefern. Die Auswertung und Weiterverarbeitung der Ur-Daten der eingesetzten AFZS-Geräte und die Jahreshochrechnung haben entweder mittels einer dafür zertifizierten Software zu erfolgen oder die Kalkulationsergebnisse des Auftragnehmers sind durch ein qualifiziertes Testat von unabhängiger Seite jährlich zu bestätigen.

Lieferdatum der Ergebnisse der AFZS-Erhebungen ist 1 Monat nach Ende des jeweiligen Quartals. Die Erhebungsdaten sind dem Auftraggeber kostenlos in elektronischer Form – verarbeitbar mit marktüblicher Standardsoftware, z. B. Excel – zur Verfügung zu stellen.

Der Auftraggeber wird die AFZS-Daten zu Planungszwecken auch dem Zweckverband SPNV-Nord sowie auf Anfrage weiteren im Bedienungsbereich beteiligten Aufgabenträgern zur Verfügung stellen.

2.9.3 Beschwerdemanagement

Nach den VRM-Qualitätskriterien liegt die Annahme und Bearbeitung von Beschwerden im Verantwortungsbereich des Auftragnehmers. Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Qualitätsanforderungen zu erfüllen:

- a) Es sind alle in Textform, telefonisch und mündlich eingehenden Beschwerden aufzunehmen und zu bearbeiten. Bei telefonischen und mündlichen Beschwerden sind grundsätzlich Name, Anschrift und Telefonnummer des Beschwerdeführers zu erfragen.
- b) Beschwerden sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten. Dem Beschwerdeführer ist die Antwort in kunden- und serviceorientierter Form mitzuteilen. Die Beantwortung einer Beschwerde in Textform ist, sofern sie Aspekte der Angebotskonzeption betrifft, vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen. 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 vier Wochen abschließend zu bearbeiten. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers.
- c) Der Auftraggeber behält sich vor und ist berechtigt, direkt Rücksprache mit dem Fahrpersonal zu halten oder dort bzw. beim Auftragnehmer Stellungnahmen einzufordern. Ebenso behält

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



sich der Auftraggeber vor und ist berechtigt, Beschwerden eigenverantwortlich zu beantworten.

- d) Vom Auftragnehmer sind die Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren. Vorzusehen ist eine Kategorisierung in der Dokumentation (z.B. Fahrplan, Liniennetz, Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrpersonal, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung). Die Kategorisierung ist mit dem Auftraggeber abzustimmen.
- e) Bei groben Verstößen des Fahrpersonals behält sich der Auftraggeber vor und ist berechtigt, den Auftragnehmer zu verpflichten, den betreffenden Fahrer vom künftigen Einsatz auf einer Einzellinie oder in einem Linienbündel auszuschließen.
- f) Beschwerden, die beim Auftraggeber eingehen, werden zur Bearbeitung an den Auftragnehmer innerhalb von drei Arbeitstagen weitergeleitet. Es gelten die gleichen Bearbeitungsgrundsätze wie bei Kundenbeschwerden.
- g) Bei der Antwort auf personalbezogene Beschwerden ist gegenüber dem Auftraggeber der Name des betroffenen Mitarbeiters zu nennen.
- h) Der Auftraggeber behält sich grundsätzlich das Recht einer Überprüfung der Einhaltung der Bearbeitungsfristen und der Qualität der Beantwortung der Beschwerden durch unangemeldete Einsicht in die EDV-gestützte Dokumentation vor und ist berechtigt, diese vorzunehmen.

Der Auftragnehmer muss für Kundenanfragen zu den Themenbereichen Fundsachen, Fahrtausfälle und Verspätungen telefonisch montags bis freitags von 7:00 bis 16:00 Uhr (ausgenommen Wochenfeiertage sowie 24.12. und 31.12.) erreichbar sein. Die Zentrale muss innerhalb des Einsatzraumes der Fahrzeuge telefonisch mit einer Vorwahlnummer aus dem deutschen Festnetz oder einer Free-Phone-Nummer (z.B. 0800, etc.) erreichbar sein. Mehrwertnummern (z.B. 0180, etc.) sind nicht zugelassen. Die Kosten der Einrichtung des Anschlusses sowie die Kosten der Gesprächsgebühren sind vom Auftragnehmer zu tragen.

2.9.4 Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung

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

Der Auftraggeber behält sich vor und ist berechtigt, 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 Auftraggebers oder der VRM GmbH oder eines Dienstaushweises des Zweckverbandes SPNV-Nord 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 VRM GmbH sowie des Auftraggebers bzw. von diesen beauftragte Dritte und des SPNV-Nord, soweit sich diese als Beauftragte ausweisen können.

2.10 Ergänzende On-Demand-Verkehre im Westerwaldkreis

Der Westerwaldkreis beabsichtigt, über die Weiterentwicklung der Linienverkehre mit regionalen und lokalen Haupt- und Freizeitlinien hinaus weitere Gemeinden im Kreisgebiet, die nicht direkt an einer vertakteten Bahn- und Buslinie liegen, mit regelmäßig verfügbaren Angeboten als Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV anzubinden.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



Dazu sollen im Kreisgebiet in den kommenden Jahren – während der Vertragslaufzeit der hier zur Vergabe stehenden Linienverkehrsleistungen – nach dem Prinzip des „On-Demand-Ridepooling“ ergänzend flächenhafte Bedarfsverkehre entwickelt und schrittweise umgesetzt werden – mit dem Ziel, für jede Ortsgemeinde eine regelmäßige und verlässliche ÖPNV-Anbindung in Kombination von Taktlinien mit Bahn und Bus sowie On-Demand-Angeboten zu erreichen.

Die Entwicklung und der Betrieb von On-Demand-Verkehren **ist nicht Gegenstand dieses Vergabeverfahrens**. Diese Leistungen sollen zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen gesonderter Verfahren vergeben werden.

Der/die Auftragnehmer der Leistungen in den vertragsgegenständlichen Linienbündeln erklären sich bereit, den Prozess zur Entwicklung von On-Demand-Verkehren aus Ihrer Rolle konstruktiv zu begleiten bei der Gestaltung der Aufgabenteilung und Verknüpfung beider Betriebsarten sowie möglicher betrieblicher Synergieeffekte.

3 Leistungsvergütung

3.1 Grundlagen

Die Vergütung der Leistungen erfolgt auf der Basis der nach den nachfolgenden Regeln getrennt zu ermittelnden Kosten und ihrer Fortschreibung abzüglich der jeweils aktuell zu verrechnenden Erlöse und der Minderansprüche in Form von Malus-Zahlungen nach dem Prinzip eines Brutto-Vertrags. Demnach liegt das Einnahmerisiko beim Auftraggeber. Ein gesondertes Anreizsystem ist nicht vereinbart.

Die Vergütung der Kosten des Verkehrsbetriebs folgt einem Verrechnungsansatz, in dem die Kosten des Verkehrsbetriebs wie folgt zu verrechnen sind:

- **Kosten des Fahrzeugbetriebes:** Alle Kosten des Betriebs der Fahrzeuge inkl. der Treibstoffe und Schmierstoffe, der Arbeiten und Aufwendungen der vorbeugenden und korrektiven Instandhaltung samt Ersatzteilen und Fremdleistungen, Kosten der Beseitigung von Schäden des laufenden Fahrzeugeinsatzes, Kosten der Reinigung und Pflege, jeweils inkl. den zuzuordnenden Personalaufwendungen für die fraglichen Tätigkeiten;

die Kosten werden abgebildet in 2 Kostensätzen je Fahrplankilometer mit dem Teilkostensatz 1 für die Treib- und Schmierstoffe und mit dem Teilkostensatz 2 für alle anderen Kosten des Fahrzeugbetriebes;

- **Kosten des Personals:** Alle Kosten für den Einsatz der Fahrpersonale inkl. aller gesetzlichen und freiwilligen Lohnnebenkosten, inkl. den Sach- und Personalkosten der Betriebsleitung und Personalführung inkl. aller Personale für die Fahrausweiskontrolle oder anderer Servicetätigkeiten (soweit vorgesehen);

die Kosten werden abgebildet in einem Kostensatz je Fahrplanstunde;

- **Kosten der Fahrzeugvorhaltung:** Alle Kosten der Anschaffung und der Vorhaltung der Fahrzeuge inkl. Abschreibungen und Zinsen bzw. Mieten inkl. den Kosten für die Versicherung, technische Prüfungen und altersbedingte Instandsetzungsarbeiten;

die Kosten werden abgebildet in einem Kostensatz je Fahrzeug;

- **Fixkosten:** Kosten, die über die Laufzeit des Vertrages fix sind und im Rahmen der vertraglich zulässigen Anpassung der Leistungsmengen nicht verändert werden inkl. den Kapitalkosten für die baulichen Anlagen (Abschreibungen und Zinsen resp. Mietpreise) und Versicherungskosten dafür, Kosten für die allgemeine Geschäftsführung, die Overheads und/oder das Management;

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



die Kosten werden abgebildet in einer Fixkostenpauschale.

Die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge bemisst sich nach der Spitzenstunde werktags zu Schulzeiten und gilt für ein Schuljahr jeweils als fix. Kommt es durch die Anforderungen des Schülerverkehrs zu einem Mehrbedarf, so ist dieser zunächst durch Umschichtung von Leistungen auszugleichen. Ist dies nicht möglich oder kommt es zu einem Minderbedarf der Anzahl der Fahrzeuge, so erfolgt eine Leistungsänderung i. S. d. § 5 des Verkehrsvertrages.

Die Schlussrechnung für das jeweilige Jahr erfolgt auf der Basis des Nachweises der tatsächlich erbrachten Leistungsmengen, gemessen in den Fahrplan-Kilometern, den Fahrplan-Stunden und der Anzahl der Busse in der Spitzenstunde für die Leistungen mit Bussen der Kategorien 1 und 2.

Wenn und soweit ein Betreiber die Leistungen für 1 oder 2 Linienbündel erbringt, werden die Konditionen nach den für den Zuschlag maßgeblichen Angebotspreisen abgerechnet.

3.2 Grundanspruch

Der Grundanspruch des Auftragnehmers ergibt sich nach dem Prinzip

Grundanspruch = Leistungsvolumen x Leistungspreis.

Das maßgebliche Leistungsvolumen ist über das ausgeschriebene, in den Fahrplänen dokumentierte Angebotsbild fixiert. Das Leistungsvolumen wird mit den Kenngrößen gem. Tabelle 1,

Linienbündel	Linie	Fpl-km			Fpl-h			Summe	
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Fpl-km p.a.	Fpl-h p.a.
Süd	454	11.264,8	-	-	293,2	-	-	11.264,8	293,2
	456	146.150,2	-	-	4.664,5	-	-	146.150,2	4.664,5
	458	87.842,2	-	-	2.830,3	-	-	87.842,2	2.830,3
	459	37.409,9	-	-	1.283,3	-	-	37.409,9	1.283,3
	460	493.431,3	67.431,5	72.697,0	14.282,7	2.051,4	2.213,4	633.559,9	18.547,5
	466	-	17.679,2	21.804,4	-	468,0	577,2	39.483,6	1.045,2
	469	146.018,1	10.901,7	10.361,3	4.625,5	378,9	360,2	167.281,1	5.364,6
	963	30.122,6	-	-	1.208,2	-	-	30.122,6	1.208,2
	N46	13.942,0	13.181,5	253,5	405,2	383,1	7,4	27.377,0	795,6
	gesamt	966.181,2	109.194,0	105.116,2	29.593,0	3.281,4	3.158,1	1.180.491,4	36.032,5

Tabelle 2, Tabelle 3 und Tabelle 4 (s. Kap. 2.2.2) abgebildet.

Mit Änderung der Fahrpläne nach den vertraglich vorgesehenen Regularien werden auch die Änderungen des Leistungsvolumens nach den drei Leistungskenngrößen (Fpl-km, Fpl-h, Fzg) gem. Tabelle 1,

Linienbündel	Linie	Fpl-km			Fpl-h			Summe	
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	Fpl-km p.a.	Fpl-h p.a.
Süd	454	11.264,8	-	-	293,2	-	-	11.264,8	293,2
	456	146.150,2	-	-	4.664,5	-	-	146.150,2	4.664,5
	458	87.842,2	-	-	2.830,3	-	-	87.842,2	2.830,3
	459	37.409,9	-	-	1.283,3	-	-	37.409,9	1.283,3
	460	493.431,3	67.431,5	72.697,0	14.282,7	2.051,4	2.213,4	633.559,9	18.547,5
	466	-	17.679,2	21.804,4	-	468,0	577,2	39.483,6	1.045,2
	469	146.018,1	10.901,7	10.361,3	4.625,5	378,9	360,2	167.281,1	5.364,6
	963	30.122,6	-	-	1.208,2	-	-	30.122,6	1.208,2
	N46	13.942,0	13.181,5	253,5	405,2	383,1	7,4	27.377,0	795,6
	gesamt	966.181,2	109.194,0	105.116,2	29.593,0	3.281,4	3.158,1	1.180.491,4	36.032,5

Tabelle 2, Tabelle 3 und Tabelle 4 abgebildet. Unabhängig davon werden Fixkosten fix und unverändert über die Vertragslaufzeit ausgeglichen.

Der Grundanspruch im jeweiligen Zeitraum bemisst sich nach den jeweils vereinbarten Leistungsvolumina für diesen Zeitraum und ändert sich mit den Änderungen der vorgenannten Kenngrößen jeweils nach unten oder nach oben nach einem Gesamtkostenmodell (s. u.).

Wird also das Volumen der Fahrplankilometer um 4% gekürzt (fiktiv, hier als Beispiel), kürzt sich auch die Bemessungsbasis für den Grundanspruch für Fahrplankilometer um 4%; bleiben alle anderen Kenngrößen des Leistungsvolumens konstant, wird die Vergütung dafür auch nicht verändert.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



Die Abrechnung erfolgt als Summe über die 3 Kenngrößen, wobei die Kenngröße Fahrplankilometer 2fach für Leistungen mit Bussen berücksichtigt wird, zuzüglich einem Fixbetrag für die Fixkosten, jeweils je Leistungskenngröße multipliziert mit einem Leistungspreis als kalkulatorischer Durchschnittswert aller zum Einsatz gelangenden Fahrzeuge:

Grundanspruch =			
	Fahrplankilometer	x	Einheitspreis 1 je Fahrplankilometer (Bus, Kat. 1 und Kat. 2)
+	Fahrplankilometer	x	Einheitspreis 2 je Fahrplankilometer (Bus, Kat. 1 und Kat. 2)
+	Fahrplanstunden	x	Einheitspreis 3 je Fahrplanstunde (Bus)
+	Fahrzeuge (Spitzen-h)	x	Einheitspreis 4 je Fahrzeug
+	Fixbetrag für Fixkosten.		

Die maßgeblichen Preise je Einheit werden von den Bietern festgelegt und gem. **Formblätter 4.13.1-4.13.10** (Preisblätter) verbindlich angeboten. Der Einheitspreis 1 je Fahrplankilometer Bus bildet die Energiekosten ab und der Einheitspreis 2 je Fahrplankilometer Bus bildet alle anderen laufleistungsabhängigen Kosten ab. Die Einheitspreise 3 bilden die Personalkosten ab und werden je Fahrplanstunde kalkuliert, die Einheitspreise 4 nehmen Bezug auf die Kosten für die Vorhaltung der Fahrzeuge. Der Fixbetrag ist ein Fixbetrag zur Abbildung der Fixkosten des Verkehrsbetriebs.

Die Fortschreibung der Einheitspreise 1 bis 4 ist in **§ 14** des Verkehrsvertrages geregelt. Der Einheitspreis je Fahrplankilometer (besetzt) im Rufbusverkehr wird zu 60% nach dem Regelwerk für die zeitbezogenen Kosten (Einheitspreis 3), zu 20% nach den treibstoffbezogenen Kosten (Einheitspreis 1) und zu weiteren 20% nach den sonstigen Betriebskosten (Einheitspreis 2) fortgeschrieben.

Die Angebote sind nach dem Schema gem. **Formblätter 4.13.1-4.13.10** (Preisblätter) einzutragen. Das Angebot umfasst demnach die genannten Einheitspreise sowie den Fixbetrag nach dem vorgenannten Schema für die Regelleistungen. Die Angabe zur Anzahl der Fahrzeuge umfasst alle notwendigen Fahrzeuge zur Erbringung der Regelleistung (exkl. Reserve). Eine ausreichende Reserve ist betrieblich einzuplanen und zusätzlich nach Ermessen des Bieters zu kalkulieren, jedoch nicht expliziter, gesonderter Bestandteil des Angebotes.

Für das jeweilige Abrechnungsjahr wird auf der Basis der ggf. fortgeschriebenen Einheitspreise gem. Angebot ein Gesamtpreis bzw. Vollkostensatz je Fahrplankilometer Bus gebildet (Anm.: Eine Fortschreibung der Angebotspreise, die auf Basis der Kosten im November 2023 kalkuliert wurden, erfolgt ggf. schon vor Betriebsaufnahme; vgl. **§ 14** des Verkehrsvertrages). Der Gesamtpreis ermittelt sich aus dem jeweils aktualisierten Grundanspruch über alle Leistungen geteilt durch das Volumen der tatsächlich geleisteten Fahrplankilometer. Dieser Vollkostensatz ist auch die Basis für die Verrechnung von Mehr- oder Minderleistungen, wie sie aus Änderungen der Leistungen ohne explizite Änderung der Fahrpläne bei ganzjährigen Regelfahrten ergeben (z. B. unterschiedliche Anzahl der Feiertage).

3.3 Leistungsanpassungen und Preisfortschreibung

Kommt es zu Leistungsanpassungen, so werden diese Anpassungen vor Beginn des jeweiligen Jahres vereinbart, in der Regel mit der Änderung der Fahrpläne Mitte Dezember. Änderungen im Schülerverkehr, wie sie insbesondere auch zum Schuljahreswechsel, aber auch unterjährig erforderlich werden, sind gesondert davon zu behandeln; sie werden zudem in Abstimmung mit dem Auftraggeber zum Zeitpunkt des jeweiligen Änderungsbedarfs umgesetzt; alle Änderungen im Schülerverkehr, die keinen Fahrzeugmehr- oder Minderbedarf zur Folge haben, werden unterjährig zum Vollkostensatz abgerechnet.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



Die Änderungen mit einer Änderung der notwendigen Anzahl der Busse werden in den Auswirkungen auf die Leistungsparameter vorab entsprechend neu festgestellt. Kommt es zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen, so wird der Mehrbedarf mit dem Leistungspreis je zusätzlichem Fahrzeug tagesscharf angerechnet. Es wird der neue Gesamtpreis für Regelleistungen und/oder Leistungen im Schülerverkehr gebildet und der neue Vollkostensatz für das (neue) Abrechnungsjahr festgestellt.

Die Preisfortschreibung erfolgt nach § 14 des Verkehrsvertrages.

3.4 Verrechnung der Einnahmen

Der Zuwendungsanspruch ermittelt sich unter Verrechnung der Einnahmen des Auftragnehmers. Maßgeblich sind die Einnahmen im Sinne des § 12 des Verkehrsvertrages, wie sie im jeweiligen Kalenderjahr tatsächlich verzeichnet werden. Abschlagzahlungen, Rückzahlungen und Nachzahlungen werden also zum Zeitpunkt ihrer Entstehung verrechnet; Rückzahlungen im Jahr 2025 für das Jahr 2024 werden also im Jahr 2025 verrechnet. Zahlungen Anfang eines Jahres, die als letzte Zahlungen des Vorjahres gelten, werden dem Vorjahr zugerechnet.

3.5 Hinweise zur Angebotskalkulation und zum Zuschlagskriterium

Der für den Zuschlag entscheidende Wertungspreis ergibt sich aus den entsprechend angebotenen Preisen der Bieter, aufgeteilt in die Preiskomponenten gem. **Formblätter 4.13.1-4.13.10** (Preisblätter) nach den Regularien gem. Kap. 3.2.

Gemäß Kap. 2.4.12 ist das maximal zulässige Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeugflotte der Kategorie 1 definiert. Demnach darf das maximal zulässige Durchschnittsalter bei Regelfahrten mit Fahrzeugen der Kategorie 1 zu keinem Zeitpunkt der Vertragserfüllung älter als 8,00 Jahre sein.

Zudem ist in den **Anlagen 7.1-7.4** für jedes Linienbündel eine Umlaufplanung zu finden, die nach Auffassung der ausschreibenden Stelle gut fahrbar ist und eine erste Optimierung der Fahrzeugumläufe für den verkehrsstärksten Tag berücksichtigt. Linienbündel-übergreifende Optimierungen wurden noch nicht betrachtet; es steht den Bietern frei, dies in ihrer Kalkulation zu berücksichtigen. Die Anzahl der im Minimum zu kalkulierenden Fahrzeuge ist auch bei Linienbündel-übergreifenden Kalkulationen unverändert bezogen auf jedes Einzellos und die entsprechende Summe der Kombinationen; gleichwohl können die Bieter in diesen Fällen ggf. mit weniger Fahrzeugen in der Reserve kalkulieren.

In Ergänzung zu den Preisblättern ist für jedes Angebot das Schema der Hochrechnung in einer EXCEL-Kalkulation (vgl. **Anlage 5**) explizit dargestellt. Es beruht auf dem Schema der Fortschreibung der Angebotspreise und unterstellt zum Zweck der Wertung der Angebotspreise die vom Auftraggeber derzeit eingeschätzten Inflationsraten der fraglichen Kostensätze sowie eine fiktive Entwicklung von Mehr- und Minderleistungen über die Vertragslaufzeit.

Die fraglichen Kalkulationsvorschriften sind verknüpft und gesichert abgebildet, sodass jeder Bieter den maßgeblichen Wertungspreis eines erwogenen Angebots selbst vorab ermitteln kann. Diese Kalkulation dient ausschließlich der Information der Bieter; maßgeblich für den Vergabeentscheid sind im Zweifel das schriftliche und rechtskräftig unterschriebene Angebot des Bieters sowie der daraus (nach den vorgenannten Regeln) abgeleitete Wertungspreis gem. **Formblätter 4.13.1-4.13.10**.

In der EXCEL-Datei sind je Linienbündel bzw. Linienbündel-Kombination gesonderte Blätter mit jeweils einer fiktiven Annahme von Zu- und Abbestellungen hinterlegt, die einer real denkbaren Entwicklung entsprechen können.

Der Wertungspreis gilt jeweils für ein lfd. Jahr und errechnet sich aus der Summe der angebotenen Preise je Vertragsjahr unter der Annahme von Preissteigerungen und Mengenänderungen, wie sie im Kalkulationsschema hinterlegt sind.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

Westerwaldkreis



Gegenstand der Wertung ist die Summe der Wertungspreise pro Jahr über die Laufzeit, wie sie in § 17 des Verkehrsvertrages genannt ist

Zu diesem Zweck werden Kombinationen von Angebotspreisen aus Angeboten für einzelne Linienbündel und aus Angeboten für beliebige Kombinationen von bis zu 2 Linienbündeln im Vergleich untereinander gegenübergestellt. Der Zuschlag wird auf die Angebotskombination mit dem niedrigsten Wertungspreis für die Vergabe aller 4 Linienbündel erteilt.

3.6 Pönalen

Pönalisiert werden Verstöße gegen die Einhaltung der Soll- bzw. Mindestleistungsvorgaben insbesondere zum Management der Betriebsaufnahme nach Kapitel 2.5.2 der vorliegenden Leistungsbeschreibung:

- Für die Nicht-Lieferung des innerhalb von 4 Wochen nach Zuschlagserteilung zu erstellenden Betriebskonzepts eine **Pönale in Höhe von 5.000,00 €**;
- Bei Nicht-Anwesenheit des vorgesehenen Betriebsleiters beim ersten halbtätigen Workshop bis zum Sommer 2024: **5.000,00 €**
- Bei Nicht-Anwesenheit des vorgesehenen Betriebsleiters beim zweiten halbtätigen Workshop bis zum Sommer 2024: **7.500,00 €**
- Bei Nicht-Anwesenheit des vorgesehenen Betriebsleiters beim dritten halbtätigen Workshop bis zum Sommer 2024: **10.000,00 €**

Für Schlechtleistungen im Sinn der geschuldeten Leistungen und der damit geforderten Qualität werden ebenfalls Pönalen in Ansatz gebracht. Die Höhe der Pönale ergibt sich auf der Grundlage der tatsächlich festgestellten Schlechtleistungen. Die Pönalen werden auf der Basis einer Pünktlichkeitsstatistik ermittelt. Pönalisiert werden die folgenden Schlechtleistungen:

- Fahrtenausfälle inkl. zu frühe Abfahrten,
- Verspätungen,
- Überschreitung des zulässigen, maximalen Durchschnittsalters der eingesetzten Busse sowie
- Nichterfüllung der Mindestausstattung von Fahrzeugen in dem jeweiligen Einsatzbereich.

Maßgeblich ist in allen Fällen das Volumen der Fahrtenausfälle, der Verspätungen und der Überschreitungen des zulässigen, maximalen Durchschnittsalters der eingesetzten Busse nach den nachfolgenden Definitionen i. V. m. den Meldungen des Auftragnehmers im Rahmen des quartalsweisen Reportings. In den Quartalsberichten sind die Abweichungen von den Soll-Vorgaben durch den Auftragnehmer jeweils zu erklären.

Fahrtenausfälle und die Pönalen dafür bemessen sich wie folgt:

- Eine Fahrt gilt als ausgefallen nach den Rahmenbedingungen gem. Kap. 2.3.2; davon ausgenommen sind Fahrten, die nach Abstimmung im Einvernehmen mit dem Auftraggeber ausgefallen sind.
- Fahrtausfälle (ohne Ersatzbeförderung) werden mit 500,00 € je Ausfall pönalisiert.
- Der Auftragnehmer hat Fahrtausfälle innerhalb von 24 h zu melden. Nicht gemeldete Fahrtausfälle werden mit dem fünffachen Satz der aufgeführten Pönale, mindestens jedoch 150,00 € und höchstens mit 2.500,00 € je Ausfall zusätzlich pönalisiert.

Wenn und soweit in den nachfolgenden Regelungen auf „Minuten“ Bezug genommen wird, gilt für Nachweise, die auf der Basis eines RBL oder eines ITCS geführt werden, das Schließen der zuletzt schließenden Tür zur Sekunde 45 der Soll-Abfahrtszeit gem. Fahrplan als pünktliche Abfahrt.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- Vorfall: Fahrtausfall (ganz oder auf Teilstrecken) ohne Ersatzbeförderung
 - Ergänzungen: Fahrten mit einer Verspätung ab 31 Minuten oder zu frühe Abfahrt von mindestens 1,5 Min. an 3 aufeinander folgenden Haltestellen oder Auslassung von 3 regulär zu bedienenden Haltestellen, gelten als Fahrtausfall
 - je Vorfall: 500,00 €
- Vorfall: Fahrtausfall (ganz oder auf Teilstrecken) mit Ersatzbeförderung
 - Ergänzungen: Fahrten mit einer Verspätung ab 31 Minuten oder zu frühe Abfahrt von mindestens 1,5 Min. an 3 aufeinander folgenden Haltestellen oder Auslassen von 3 regulär zu bedienenden Haltestellen, gelten als Fahrtausfall (wie oben)
 - je Vorfall: 250,00 €
- Vorfall: zu frühe Abfahrt an der Haltestelle
 - Ergänzungen: Abfahrt mindestens 3 Min. vor Fahrplan
 - je Vorfall: 250,00 €
- Vorfall: verspätete Abfahrt an der Starthaltestelle oder verspätete Ankunft an der Endhaltestelle, ohne dass eine Anschlussaufnahme dies erforderlich macht
 - Ergänzungen: ab 30 Minuten: zusätzlich Wertung als Fahrtausfall
 - je Vorfall:
 - ab 5 Min.: 10,00 €
 - ab 10 Min.: 20,00 €
 - ab 15 Min.: 30,00 €

Verspätungen und die Pönalen dafür bemessen sich wie folgt:

Die nachfolgenden Regelungen für Verspätungen gelten nur für diejenigen Verspätungen, die der Auftragnehmer zu verantworten hat.

- Eine Fahrt gilt als verspätet nach den Rahmenbedingungen für Unpünktlichkeit gem. Kap. 2.3.2.
- Planmäßig verspätete Fahrten, beispielsweise in Folge von Umleitungen, gelten nicht als Verspätungen. Die Verspätung muss dann jedoch dem Fahrgast gegenüber angekündigt sein (auf den Aushangfahrplänen).
- Je verspäteter Fahrt wird eine Pönale in Höhe von 50,00 € in Abzug gebracht.

Pönalen für die Überschreitung des **Durchschnittsalters der Fahrzeugflotte** bemessen sich wie folgt:

- Bezugnehmend auf die Regelfahrten (Kategorie 1) wird eine Überschreitung des maximal zulässigen Durchschnittsalters der eingesetzten Fahrzeuge um mehr als 0,4 Jahre je Monat der Überschreitung mit 6.000,00 € pönalisiert.

Pönalen für die **Nichterfüllung der Ausstattungsstandards der Fahrzeuge** bemessen sich wie folgt:

- Entsprechen die auf den Regelfahrten eingesetzten Regelfahrzeuge nicht den Mindeststandards an die Barrierefreiheit, werden je Einsatztag und Fahrzeug 50,00 € von der Vergütung abgezogen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)



- Werden ab dem dritten Verkehrstag nach einem Fahrzeugausfall Ersatzfahrzeuge eingesetzt, die nicht den Qualitätskriterien der Regelfahrzeuge entsprechen und deren Einsatz nicht mit dem Auftraggeber abgestimmt wurde, werden je Einsatztag und Fahrzeug 100,00 € von der Vergütung abgezogen.

Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Westerwaldkreis

Linienbündel „Südlicher Westerwald“ (Los 1), „Südöstlicher Westerwald“ (Los 2), „Östlicher Westerwald“ (Los 3), „Nordöstlicher Westerwald“ (Los 4)

**Anlagen zu Anlage 1 Leistungsbeschreibung (nachrichtlich)**

- Anlage 1.1_VRM-Fahrgastinformation im Fahrzeug
- Anlage 1.2_VRM-Haltestellenschilder
- Anlage 1.3_VRM-Fahrkartenvertrieb
- Anlage 1.4_VRM-Verkaufsdatenmeldungen
- Anlage 1.5_VRM-Muster_Qualitätsbericht
- Anlage 1.6 _231011_RP Busse_Ausschreibungsunterlagen Design_VRM
- Anlage 1.7.1 Einstieg Deutschland-Ticket (VDV)
- Anlage 1.7.2 Kontroll-Apps
- Anlage 1.7.3 Kontrolle Deutschland-Ticket - Eckpunktepapier