

Vorabbekanntmachung für die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig in den Linienbündeln 8 und 9

Ergänzendes Dokument

mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorinformation nach Art. 7 Abs. 2 (VO) EG Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG

1 Einleitung

1.1 Grundlagen des ergänzenden Dokuments

Die KVG Main-Kinzig GmbH (im Folgenden KVG Main-Kinzig) als zuständige Behörde i.S.d. VO (EG) Nr. 1370/2007 beabsichtigt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) über öffentliche Personenbeförderungsdienste zu vergeben. Gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 hat die KVG Main-Kinzig hierzu eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Die Vorabbekanntmachung beinhaltet gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 und 4 PBefG zugleich die Angabe der mit dem beabsichtigten ÖDA verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards sowie der Angabe der zur Gesamtleistung gehörenden öffentlichen Personenverkehrsdienste. Die Vorabbekanntmachung verweist diesbezüglich gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG auf das hiesige ergänzende Dokument.

In diesem Dokument werden daher gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 PBefG Anforderungen angegeben, die mit dem ÖDA verbunden sein werden, um eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG sicherzustellen. Hinweise zur genehmigungsrechtlichen Bedeutung dieser Anforderungen und etwaigen Abweichungen diesbezüglich gestellter Anträge auf Genehmigung des eigenwirtschaftlichen Betriebs der umfassten Verkehrsdienste sind in der vorgenannten Veröffentlichung unter Ziff. 2.1.4. C) zu finden.

1.2 Zusicherung

Gemäß § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG sind Beförderungsleistungen nicht genehmigungsfähig, wenn der Genehmigungsantrag die in der Vorabbekanntmachung und die in dem vorliegenden, ergänzenden Dokument beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht und die zuständige Behörde kein Einvernehmen zu den Abweichungen erteilt.

Abweichend davon ist die Genehmigung gemäß § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem

bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Die im Folgenden beschriebenen Anforderungen gehen nicht über das Verkehrsangebot hinaus, das in dem der Betriebsaufnahme vorangehenden Fahrplanjahr bestanden haben wird.

Zu den im Folgenden beschriebenen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt bzw. Tarif, Barrierefreiheit- und sonstiges Standards gehört, dass die Verkehrsbedienung an sich ändernde Rahmenbedingungen und Verkehrsbedürfnisse den Anforderungen entsprechend angepasst wird.

Die Erfüllung dieser Anforderungen kann nur im Wege der Zusicherung nach § 12 PBefG Abs. 1a verbindlich gemacht werden.

Als verbindlich zugesichert gelten nur Verkehrsleistungen, die im Genehmigungsantrag gemäß § 12 Abs. 1a PBefG als solche bezeichnet werden und inhaltlich so bestimmt sind, dass daraus eine verlässliche und vollständige Bedienung zu den genannten Anforderungen abgelesen werden kann.

Daher erwartet die KVG Main-Kinzig, dass ein Verkehrsunternehmen, das die von der beabsichtigen Vergabe umfassten Verkehre auf eigenwirtschaftlicher Basis betreiben will und einen hierauf gerichteten Genehmigungsantrag stellt, die Zusicherungen ausdrücklich in seinem Genehmigungsantrag erklärt. Die KVG Main-Kinzig wird sich bei der Genehmigungsbehörde nach § 15 Abs. 3 Satz 2 PBefG dafür einsetzen, in die Kontrolle der durch Auflagen zum Genehmigungsbescheid abzusichernden Zusicherungen einbezogen zu werden.

Eine spätere Unwirtschaftlichkeit einer verbindlich zugesicherten Verkehrsleistung berechtigt nicht zur Reduzierung des Leistungsangebotes oder sonstigen Rücknahme von Zusicherungen. Auf § 21 Abs. 4 Satz 3 PBefG wird hingewiesen.

Zumutbar sind nach Auffassung der KVG Main-Kinzig alle wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus Änderungen anderer Verkehre (v.a. Zugverkehr, Stadtverkehre), der Schülerzahlen und Schulstandorte, der Tarifentwicklung im Verbundtarif, der allgemeinen Nachfrageentwicklung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ergeben. Das Verkehrsunternehmen ist insoweit gehalten, die Chancen und Risiken, die sich aus Änderungen wie den vorgenannten ergeben, für die beantragte Laufzeit (siehe hierzu 2.3) abzuschätzen.

Soweit ausnahmsweise wegen nicht vorhersehbarer Umstände eine Entbindung von der Betriebspflicht angezeigt ist, kommt diese nach § 21 Abs. 4 Sätze 4 und 5 PBefG nur mit einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf in Frage, der erforderlich ist, um eine lückenlose Weiterbedienung sicherzustellen.

2 Gegenstand der Vergabe: Gesamtleistung, umfasste Verkehrsdienste und Gebiet, Betriebsdauer

Gegenstand der beabsichtigten Vergabe sind sämtliche gegenwärtigen und künftigen Verkehrsdienste, die zu den Linienbündeln 8 und 9 gemäß dem jeweils geltenden Nahverkehrsplan und den darauf beruhenden Vorgaben des Aufgabenträgers gehören einschließlich abgehender Linienabschnitte (siehe 2.2) als Gesamtleistung (siehe 2.1) für die Dauer von 15 Jahren (siehe 2.3).

2.1 Vergabe als Gesamtleistung

Die Vergabe ist als Gesamtleistung beabsichtigt (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Auf den Versagungsgrund nach § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG bei Genehmigungsanträgen, die sich nur auf Teilleistungen beziehen, wird hingewiesen.

Bei den von der Gesamtleistung umfassten Verkehrsdiensten (siehe 2.2) handelt es sich um ein verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich zusammenhängendes Netz im Sinne des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG. Hierzu wird auf den Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises 2023-2028 (aktueller Nahverkehrsplan), https://www.kvg-main-kinzig.de/images/downloads/nahverkehrsplan/NVP_2023-2028_KVG_MKK_Bericht_Gesamt_web.pdf und dort insbesondere Kapitel 6.9. verwiesen. Einzelne Leistungen können auch gemäß § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG genehmigungsrechtlich nicht isoliert aus diesem vorhandenen Verkehrsnetz herausgelöst werden.

2.2 Umfasste Verkehrsdienste und Gebiet

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag der KVG Main-Kinzig wird das Bedienungsgebiet umfassen, das von dem im aktuellen Nahverkehrsplan als Linienbündel 8 und 9 verkehrlich erschlossen ist.

Die zum Inkrafttreten des ÖDA von der beabsichtigten Vergabe umfassten Verkehrsdienste werden nachfolgend genannt. Die einzelnen Linien einschließlich flexibler Bedienformen, Linienbedarfsverkehre und Sonderlinienverkehre werden unter 3 genauer beschrieben.

Die Verkehre finden überwiegend in den Städten Gelnhausen, Bad Orb und Wächtersbach sowie in den Gemeinden, Biebergemünd, Birstein, Brachtal Jossgrund, Flörsbachtal und Linsengericht statt. Eine grafische Übersicht der Linien ist der Anlage 02 LB 08_09 Liniennetzplan zu entnehmen.

Das ab 02.07.2028 (Beginn hessische Sommerferien) zu erbringende Verkehrsangebot basiert auf den grundlegenden Festlegungen des Nahverkehrsplans für den Main-Kinzig-Kreis.

Das Liniennetz umfasst aktuell 15 (+2) Buslinien mit ca. 1,7 (+ 0,05) Mio. Fahrplankilometern pro Jahr im Regelverkehr (ohne Bedarfsverkehrsfahrten).

Es ist beabsichtigt, den aktuell eigenwirtschaftlich betriebenen Stadtbus Bad Orb in das Linienbündel 08_09 zu integrieren. Dies betrifft die Linien 84 und 85 mit insgesamt rund 0,05 Mio. Fahrplankilometern. Der Zeitpunkt der Integration in das Linienbündel ist jedoch vom Ergebnis des zum Zeitpunkt dieser Vorabbekanntmachung noch laufenden eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahrens abhängig.

Das linienbezogene Verkehrsangebot ergibt sich aus dem der Anlage 02 beigefügten Verkehrslinienplan.

Entsprechende Fahrpläne für jede Linie sind diesem Dokument als Anlage 03.1 und 03.2 beigefügt. Zum Verkehrsangebot gehören ferner Sonder- oder Mehrverkehre bei wiederkehrenden Veranstaltungen oder bei baustellenbedingten Umleitungen.

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, das unter Ziff. 3 näher beschriebene Verkehrsangebot auf diesen Linien regelmäßig, mindestens zum Fahrplanwechsel jeweils zum Beginn der hessischen Sommerferien des jeweiligen Jahres, an geänderte Rahmenbedingungen und Verkehrsbedürfnisse sowie an Änderungsvorgaben der KVG Main-Kinzig anzupassen. Der ÖDA wird dazu Zu-, Ab- und Umbestellrechte der KVG Main-Kinzig vorsehen. Diese Änderungsoptionen werden sich auf Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste beziehen. Dadurch können z.B. Fahrplan und Bedienungsqualität an geänderte Verkehrsbedarfe angepasst werden (z.B. Betriebszeiten, Fahrtenanzahl, Takte, Anschlussbeziehungen, Platzkapazitäten, neue Verkehre). Auch diese neuen oder geänderten Verkehrsdienste innerhalb des o.g. Bedienungsgebiets und Netzes sind aufgrund der gegenseitigen Ergänzungsfunktion, der Wirtschaftlichkeit und der betrieblichen und verkehrlichen Abhängigkeit der Angebotsbestandteile von der Gesamtleistung, deren Vergabe mit der Vorabbekanntmachung angekündigt wird, umfasst.

Während der Laufzeit des ÖDA sieht der Nahverkehrsplan weitere verkehrliche Maßnahmen vor, die jedoch in Abhängigkeit eines politischen Beschlusses und erfolgter Finanzierungszusage erst wirksam werden.

Diese Vorinformation bzw. Vorabbekanntmachung gilt daher für hinzutretende Linienverkehre aufgrund von Änderungen im vorstehenden Sinne. Das Erfordernis der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie § 8a Abs. 2 PBefG wird insofern für die auf den Änderungsoptionen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags beruhenden geänderten oder neu hinzutretenden Verkehrsdienste erfüllt.

Im Falle der Erteilung einer Genehmigung zum eigenwirtschaftlichen Betrieb der Verkehrsdienste kommt kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag mit entsprechenden Änderungsoptionen zustande. Die KVG Main-Kinzig erwartet, dass der Betreiber eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs zusichert, das Bedienungsangebot mindestens im Rahmen des von ihm ursprünglich beantragen Verkehrsumfangs an geänderte Verkehrsbedarf anzupassen (z.B. durch Änderung von Fahrplanzeiten, bedarfsgerechter Verlagerung von Fahrtenangeboten, ausreichende Bereitstellung von Platzkapazitäten o.ä.).

2.3 Anforderungen an die Betriebsdauer

Die Laufzeit des Verkehrs beträgt 15 Jahre. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird den Betreiber zu erheblichen Investitionen in Wirtschaftsgüter verpflichten, die einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der gegenständlichen Personenverkehrsdiene insgesamt erforderlichen Wirtschaftsgüter darstellen und an diesen gebunden sind. Unter Berücksichtigung der Amortisierungsdauer dieser Wirtschaftsgüter ist eine Verlängerung der Laufzeit auf 15 Jahre erforderlich.

3 Anforderungen hinsichtlich der Fahrplanstandards, Art und Umfang der Bedienung

Die nachfolgend beschriebenen Anforderungen für den Fahrplan i.S.v. § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG bestehen in Anforderungen an die Art und dem Umfang der Bedienung.

3.1 Grundlegende Anforderungen

Der Betrieb der vorstehend (2) genannten Verkehrsdienste erfordert zum Inkrafttreten des ÖDA einen Einsatz von ca. 1,75 Mio. Nutzwagenkilometer (ohne Bedarfsverkehrsfahrten) p.a.

Die mit dem ÖDA verbundenen Anforderungen an Art und Umfang der Bedienung werden nachfolgend (s. 3.2) beschrieben. Es handelt sich hierbei um Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung insbesondere an **Linienwege** und **Haltestellen**, an die **Bedienungshäufigkeit** und an die **Abstimmung der Fahrpläne** bezüglich derer wesentliche Abweichungen nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 3 und 4 PBefG zu Versagung führen. Der vom Betreiber aufzustellende **Fahrplan** muss diesen Anforderungen entsprechen.

Der Betreiber muss eine dem regelmäßigen Bedarf entsprechende Fahrzeuganzahl und -größe vorsehen, die auch den Erfordernissen im Schülerverkehr Rechnung trägt. Dem Dokument als Anlage 11 beigelegt sind die für das aktuelle Schuljahr betroffenen Schulstandorte und Fahrschülerzahlen sowie die Unterrichtszeiten.

3.2 Konkrete Anforderungen

Der Fahrplan für die nach dem ÖDA zu erstellenden Verkehrsdienste muss zum Inkrafttreten des ÖDA den folgenden Anforderungen genügen:

Die zu erbringende Leistung umfasst die Durchführung von Linienverkehr im Buspersonennahverkehr sowie bedarfsgesteuerte AST-Verkehre im Bereich des Main-Kinzig-Kreises.

Übersicht Linienbündel „8 Südvogelsberg“

Linie	Linienweg
70	Wächtersbach Bf – Brachttal-Schlierbach – Bra.-Neuenschmidten – Birstein – Bi.-Fischborn – Bi.-Wüstwillenroth – Bi.-Völzberg
71	Wächtersbach Bf – Wä.-Hesseldorf – Wä.-Neudorf – Brachttal-Schlierbach – Br.-Neuenschmidten – Br.-Hellstein – Bad Soden-Salmünster Kath. Willenroth – Birstein-Ober-/Untersotzbach – Birstein – Bi.-Ober-/Unterreichenbach – Bir.-Fischborn
74	Bi.-Fischborn – Bi.-Mauswinkel – Bi.-Bösgesäß – Kirchbracht – Bi.-Hetttersroth – Birstein – Bi.-Ober-/Untersotzbach – BSS-Kath.Willenroth – BSS-Romsthal – (Brachttal -) Bad Soden-Salmünster
75S	Schulverkehr und AST: Birstein – Bi.-Fischborn – Bi.-Wettges – Bi.-Wüstwillenroth – Bi.-Lichenroth – Bi.-Völzberg
76S	Überwiegend Schulverkehr: Birstein – Bi.-Neuenschmidten – Bi.-Spielberg – Wä.-Leisenwald – Wä.-Wittgenborn – Wächtersbach – Wä.-Neudorf/Weilers – Wä.-Aufenau – Bad Soden-Salmünster
88S	Überwiegend Schulverkehr: Bad Soden-Salmünster – Wä.-Aufenau – Bad Orb – Jossgrund – Flörsbachtal – Biebergemünd

Die Linien des Bündels „8 Südvogelsberg“ verbinden im Wesentlichen die Gemeinden Brachttal und Birstein mit Wächtersbach (SPNV-Anschluss und Schulstandort) und Bad Soden-Salmünster (Schulstandort). Kernstück des Linienbündels sind die Linien 70 (Schnellbus) und 71 von Birstein über Brachttal nach Wächtersbach. Das Fahrplankonzept der übrigen Linien berücksichtigt außerdem alle schulrelevanten Verkehrsströme mit Schwerpunkten in Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster, Hetttersroth und Neuenschmidten.

Grundsätzlich werden auf allen Linien (teilweise nur bestimmte Linienabschnitte) zu den Schwachlastzeiten am Abend und/oder am Wochenende teilweise oder im Rahmen der ganztgägigen Grundbedienung im bedarfsgesteuerten AST-Betrieb bedient.

Übersicht Linienbündel „9 Nordspessart / Bad Orb“

Linie	Linienweg
61	Stadtbus Gelnhausen: Gelnhausen Bf – GN-Haitz – GN-Höchst
62	Stadtbus Gelnhausen: GN-Meerholz – GN-Hailer – Gelnhausen – GN-Roth
63	Gelnhausen – Linsengericht (- Freigericht Somborn)
64	Gelnhausen – Biebergemünd – Bieber (- Flörsbachtal)
65S	Schulverkehr: Biebergemünd – Wächtersbach – Bad Soden-Salmünster / Gelnhausen
81	Wächtersbach – Bad Orb
82S	Schulverkehr: Bad Orb – Bad Soden-Salmünster-Mernes – Jossgrund – Bad Orb
83S	Schulverkehr: Bad Orb – Jossgrund – Bad Soden-Salmünster-Mernes – Bad Orb
84	Stadtbus Bad Orb

85	Stadtbus Bad Orb
87	Bad Orb – Jossgrund – Bad Soden-Salmünster-Mernes

Das Linienbündel „9 Nordspessart / Bad Orb) bedient im Wesentlichen das südlich der Kinzigtalbahn liegende Gebiet mit den Städten Gelnhausen und Bad Orb sowie die Gemeinden Jossgrund, Biebergemünd und Flörsbachtal.

Alle Linien sind im Rahmen eines ITF (Integrierten Taktfahrplans) auf die Schienenstrecke der Kinzigtalbahn an den Stationen Wächtersbach und Gelnhausen ausgerichtet. Außerdem bedienen sie alle schulrelevanten Beziehungen in diesem Gebiet mit Schwerpunkten in Gelnhausen, Bad Orb und Wächtersbach. Daneben werden auch die außerhalb dieses beschriebenen Bedienungsgebiets gelegenen Schulstandorte in Bad Soden-Salmünster (Henry-Harnischfeger-Schule) und Freigericht-Somborn (Kopernikusschule) an Schultagen mit Einzelfahrten bedient.

Die Anforderungen an den Fahrplan hinsichtlich Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit und Abstimmung der Fahrpläne (vgl. 3.1) ergeben sich für die Linien aus den derzeit gültigen Fahrplänen, Anlage 03.1 und 3.2.

Die Linien des Stadtbus Bad Orb sind im Wesentlichen auf die lokalen Bedürfnisse der Kurstadt ausgerichtet.

Ein bedarfsorientierter AST-Betrieb ergänzt das Angebot des Busverkehrs in Räumen und zu Zeiten schwächerer Nachfrage auf den Linien 63, 64 und 87.

4 Anforderungen hinsichtlich der Beförderungsentgelte und Tarifstandards

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit der Anforderung verbunden sein, die Tarifbestimmungen des RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund anzuwenden (Anlage 05). Es handelt sich dabei um Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und –bedingungen i.S.v. § 13 Abs. 2a Satz 5 PBefG. Damit verbunden ist die Anforderung zur Teilnahme an der Einnahmeaufteilung.

Die Änderung der Tarife und damit zusammenhängender Verbundregelwerke richtet sich nach den Bestimmungen des jeweiligen Verbundregelwerks, auf die der ÖDA als verbindliche Vorgaben verweisen wird.

Informativ wird darauf hingewiesen, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ab Mitte 2027 für das gesamte Verbundgebiet eine Tarifstrukturreform plant, die sich auf die Fahrkartenangebote und Beförderungsentgelte auswirken wird.

5 Standards, insbesondere Barrierefreiheit

5.1 Fahrzeuge (einschließlich fahrzeugbezogene Barrierefreiheit)

5.1.1 Allgemeine Anforderungen

Für die in diesem Dokument näher beschriebenen Verkehrsleistungen sind vom Betreiber im Linienbetrieb so viele Fahrzeuge vorzuhalten, dass der Fahrplan ohne Ausfallzeiten abgedeckt werden kann. Entsprechende Betriebs- und Werkstattreserven sind zu berücksichtigen.

Die Fahrzeuge sind stets im betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu halten und müssen den jeweils gültigen einschlägigen Vorschriften entsprechen (StVG, StVO, StVZO, PBefG, BOKraft, UVV).

5.1.2 Fahrzeugkategorien und Bauarten

Technische Klassifikation nach UN/ECE-Regelung Nr. 107

Alle im Rahmen des Verkehrsvertrags eingesetzten und neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen den technischen Anforderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 107 in der jeweils gültigen Fassung für Fahrzeuge der Klasse M3 (Busse zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) entsprechen. Diese Regelung bildet die verbindliche Grundlage für die allgemeine Konstruktion, Sicherheit und Ausstattung der Fahrzeuge

5.1.3 Fahrzeugkategorien

Für den Regelverkehr sind Standard-Solobusse (11,5 bis 13,5 m) einzusetzen, die für die im Verkehrsgebiet anfallenden Liniendienste über eine ausreichende Motorisierung und Sitzplatzanzahl verfügen müssen. Um einen reibungslosen und auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste optimalen Fahrgastwechsel zu ermöglichen, sind zwei doppelbreite Einstiegstüren (mind. 1250 mm) vorzusehen.

Für Linien und Fahrten mit erhöhtem Fahrgastaufkommen und im Schülerspitzenverkehr sind Großfahrzeuge wie Gelenkbusse (bis 18,75 m) oder Busanhängergespanne (bis 23 m) einzusetzen, die für die im Verkehrsgebiet anfallenden Liniendienste über eine ausreichende Motorisierung und Sitzplatzanzahl verfügen müssen. Um einen reibungslosen und auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste optimalen Fahrgastwechsel zu ermöglichen, sind bei Gelenkbussen und Busanhängergespannen mindesten drei doppelbreite Einstiegstüren (mind. 1250 mm) vorzusehen.

Für Linien und Fahrten mit niedrigem Fahrgastaufkommen sind Midi-Busse (bis 10,5 m) ausreichend, die für die im Verkehrsgebiet anfallenden Liniendienste über eine ausreichende Motorisierung und Sitzplatzanzahl verfügen müssen. Um einen reibungslosen und auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste optimalen Fahrgastwechsel zu ermöglichen, sind bei Midibussen zwei doppelbreite Einstiegstüren (min. 1250 mm) vorzusehen.

Auf bestimmten Linien sind aufgrund des Linienweges nur Kleinfahrzeuge (bis 9 m) zulässig (Linien 61, 62). Dabei ist auf eine ausreichende Bodenfreiheit zu achten, welche insbesondere die Neigungsverhältnisse der Straßen in der Altstadt von Gelnhausen und Bad Orb berücksichtigt.

Beim Einsatz von Großfahrzeugen (z.B. Busanhängergespanne) ist eine Ausnahmegenehmigung von § 32a StVZO gem. § 70 StVZO erforderlich. Auf verschiedenen Linien bestehen abschnittsweise Einschränkungen für die Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen. Der Einsatz von Gelenkbussen oder Busanhängergespannen ist nur dann zulässig, wenn eine ordnungsgemäße und fahrplangemäße Befahrung des entsprechenden Linienweges gewährleistet ist.

5.1.4 Fahrzeugalter und Flottenstruktur

Um eine hohe technische Zuverlässigkeit und einen angemessenen Fahrgastkomfort zu gewährleisten, werden folgende verbindliche Obergrenzen für das Alter der eingesetzten Fahrzeugflotte festgelegt:

Maximales Fahrzeugalter: Das Alter einzelner im Linienverkehr eingesetzter Busse darf 10 Jahre (Anhänger 25 Jahre) nicht überschreiten. Als Bezugsgröße gilt der Monat der Erstzulassung. Diese Vorgabe orientiert sich an einer wirtschaftlich vertretbaren Nutzungsdauer und stellt sicher, dass keine überalterten Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Durchschnittliches Flottenalter: Das durchschnittliche Alter der gesamten für die Vertragserfüllung eingesetzten Flotte darf einen Wert von 10 Jahren nicht überschreiten. Dieser Wert gewährleistet eine kontinuierliche Modernisierung des Fuhrparks und ein durchweg modernes Erscheinungsbild.

Reserveflotte und Sicherstellung der Betriebsbereitschaft:

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, eine ausreichend bemessene Reserveflotte, einschließlich einer Werkstattreserve, vorzuhalten, um die tägliche Verfügbarkeit der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistung jederzeit sicherzustellen. Die Bemessung der Reserve hat sich an den betrieblichen Erfordernissen und den Grundsätzen der VDV-Schrift 801 („Fahrzeugreserve in Verkehrsunternehmen“) zu orientieren und sind dem Aufgabenträger jährlich vorzulegen. Alle als Ersatz eingesetzten Fahrzeuge müssen den planmäßig vorgesehenen Fahrzeugen in Bezug auf Fahrzeugkategorie, Ausstattungsmerkmale und Barrierefreiheit vollständig äquivalent sein, um Qualitätsverluste für die Fahrgäste auszuschließen

5.1.5 Fahrzeuggestaltung

Die äußere Gestaltung der Fahrzeuge muss den derzeit aktuellen Vorgaben im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und Main-Kinzig-Kreis entsprechen. Alle Neufahrzeuge sind im kreisweit gültigen Fahrzeugdesign (KVG Main-Kinzig) zu gestalten, ergänzt um die RMV-Designelemente (vgl. Anlage 10.1 – 10.5). Demzufolge ist auf den Regelfahrzeugen und bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen keine Außenwerbung erlaubt.

5.1.6 Umweltstandards und vertragliche Verpflichtungen zur Antriebswende

Allgemeine Umwelt- und Emissionsanforderungen:

Alle während der Laufzeit des ÖDA neu oder gebraucht beschafften Fahrzeuge müssen grundsätzlich die im Jahr ihrer Beschaffung geltenden aktuellen Euro-Abgas-Normen (derzeit Euro VI) und Lärmvorgaben erfüllen.

Umgang mit der Clean Vehicles Directive (CVD) und dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG):

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) setzt die europäische Clean-Vehicles-Directive um und legt Mindestquoten für die Beschaffung von „sauberen“ und „emissionsfreien“ Fahrzeugen fest.

Vertraglich festgelegte Ziele für umweltfreundliche Antriebe:

Der ÖDA wird Regelungen zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Einsatz von sauberen und emissionsfreien Bussen gemäß SaubFahrzBeschG enthalten.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖDA sowie bei während der Laufzeit des ÖDA zu beschaffende Fahrzeuge die gesetzlichen Mindestquoten zu erfüllen. Für emissionsfreie Antriebe ist dies der batterieelektrische Antrieb (BEV) als Depotlader; für saubere Antriebe ist der Betrieb mit paraffinischem Kraftstoff aus ausschließlich erneuerbaren Quellen (HVO100 – Hydriertes Pflanzenöl) gemäß DIN EN 15940 zu betreiben. Gemäß den Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG ist der Nachweis zu erbringen, dass der verwendete Kraftstoff nicht aus fossilen Rohstoffen erzeugt wurde.

5.2 Weitere Anforderungen an die Barrierefreiheit

Alle einzusetzenden Fahrzeuge müssen den Fahrzeugmindestanforderungen gemäß Nahverkehrsplan (Link) entsprechen. Zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Barrierefreiheit sind für alle Regelbusverkehre ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge in Ausführung Vollniederflur oder Low-Entry einzusetzen, die eine Niederflurigkeit im Fahrzeug mindestens zwischen Tür I und Tür II vorsieht. Alle Fahrzeuge verfügen über eine Sondernutzungsfläche zur Mitnahme von Kinderwagen, Fahrrädern oder einem Rollstuhl. Zum besseren Ein- oder Ausstieg von Rollstuhlfahrern, Kinderwagen oder Rollatoren ist die Tür II mit einer Rampe zu versehen (mind. manuell zu bedienende Klapprampe). Alle Niederflurfahrzeuge verfügen über eine Funktion zum Absenken des Fahrzeugs bei geöffneten Türen (Kneeling-Funktion). Im Bereich der Sondernutzungsfläche kann die Sitzplatzkapazität durch zusätzliche Klappsitze erhöht werden.

Anhang 8 der UN/ECE-Regelung Nr. 107 sind zu erfüllen.

Eine umfassende und barrierefreie Fahrgastinformation ist nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch) sicherzustellen. Hierzu verfügen alle Fahrzeuge über elektronisch ansteuerbare Fahrzielanzeigen außen gem. § 33 BOKraft, die im Sinne einer Barrierefreiheit

mit einer guten Auflösung und großer Schriftgröße die notwendigen Informationen gut lesbar und kontrastreich anzeigen können. Jedes Fahrzeug hat über eine Front- (Linie+Ziel), Seiten- (Linie+Ziel bzw. Verlauf) und Heckanzeige (Linie) zu verfügen. Elektronische Fahrzielanzeigen sind in weißer Schrift einzusetzen und können neben alpha-numerischen Inhalten auch bei Bedarf grafische Piktogramme abbilden.

In den Fahrzeugen sind zur Fahrgastinformationen entsprechende Anzeiger vorzuhalten, welche die nächsten Haltestellen anzeigen und relevante Anschlussbeziehungen oder Verkehrsmeldungen beauskunften. Der geteilte Bildschirm (Ausführung TFT) zeigt dabei permanent die nächsten Haltestellen an, während die Anschlusshinweise sich mit Sonderanzeigen oder ggf. Werbung abwechseln können. TFT-Anzeiger sind in Solobussen mindestens 3-fach (vorne einfach und im Bereich Tür 2 doppelt; bei Gelenkbussen oder Busanhängergespannen 5-fach (vorne einfach, Tür II und Tür III jeweils doppelt) vorzusehen.

Für höreingeschränkte Fahrgäste sind die Haltestellen oder Sprachansagetexte mittels Sprachspeicher automatisch und in geeigneter Sprachqualität und Lautstärke auszugeben.

Die Fahrzeuge verfügen über ausreichend Haltewunschknöpfe (mindesten je Sitzreihe ein Haltewunschknopf in Ausführung Blindenschrift). Für Rollstuhlfahrer sind im Bereich der Sondernutzungsflächen sowie außen am Fahrzeug geeignete Taster vorzusehen.

Bei Linien mit längeren Reisezeiten ist der Fahrzeuginnenraum mit geeigneten, dem Komfort entsprechenden Fahrgastsitzen auszustatten (Überlandbestuhlung). Zur Erhöhung der Servicequalität können über den Mindeststandard hinaus gehende Ausstattungsmerkmale vorgesehen werden (z.B. USB-Ladebuchsen, Beleuchtungskonzept, usw.).

Alle Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage auszustatten, die sich separat regeln lässt (Fahrgastinnenraum/Fahrerarbeitsplatz).

Zur Erhöhung der Sicherheit für das Fahrpersonal vor Übergriffen und als verbesserten Infektionsschutz sind alle Neufahrzeuge mit einer Fahrerkabine auszustatten.

Für den Einsatz auf Linien mit Fahrradbeförderung (derzeit 81, 87 optional 70, 71) sind bei den Solobussen entsprechende Halterungen am Heck vorzusehen, die eine saisonale Beförderung von Fahrrädern ermöglicht (Fahrradheckträger Fabrikat Heymann).

5.3 Anforderung an Fahrpersonal, Sozialstandards und Tariftreue

Anforderungen an das Fahrpersonal:

Das Fahrpersonal ist die wichtigste Schnittstelle zum Fahrgast und repräsentiert das Verkehrsunternehmen maßgeblich in der Öffentlichkeit. Daher werden hohe Anforderungen an Qualifikation, Auftreten und Serviceorientierung gestellt.

Qualifikation, Kompetenz und Verhalten:

Sprach- und Tarifenkenntnisse: Gute Kommunikation mit Fahrgästen ist möglich, Weisungsbefugten und Dritten ist zwingend erforderlich. Geschäftssprache ist Deutsch. Die korrekte Ermittlung und der Verkauf von Fahrpreisen müssen sicher beherrscht werden.

Auftreten und Fahrweise: Ein serviceorientiertes, kundenfreundliches und deeskalierendes Auftreten, auch in Stress- und Konfliktsituationen, wird vorausgesetzt. Eine sichere, rücksichtsvolle und umweltbewusste Fahrweise unter strikter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften (insbesondere StVO, PBefG, BOKraft) ist grundlegend.

Besondere Sorgfaltspflicht: Gegenüber Kindern, Jugendlichen und schutzbedürftigen Personen besteht eine besondere Sorgfaltspflicht.

Regelmäßige Schulungen:

Das gesamte Fahrpersonal ist verpflichtet, an regelmäßigen, mindestens jährlichen Schulungen teilzunehmen, die den Vorgaben des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) entsprechen. Schwerpunkte dieser Schulungen sind unter anderem:

- Umgang mit und Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich der sicheren Bedienung von Rampen und anderen Einstiegshilfen.
- Maßnahmen der Ersten Hilfe, Deeskalationstechniken sowie eine energiesparende und umweltschonende Fahrweise
- Sicherheitsrelevante Aspekte zur Gewährleistung der Barrierefreiheit für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen.

Erscheinungsbild und Ausrüstung:

Dienstkleidung: Ein gepflegtes Erscheinungsbild und gepflegte, angemessene Kleidung ist Voraussetzung

Verhaltensregeln: Im gesamten Fahrzeug sowie in dessen unmittelbarer Nähe gilt ein striktes Rauchverbot. Dies schließt auch Pausenzeiten und Dienstfahrten ein.

Technische Ausstattung: Das Personal muss in der sicheren Bedienung aller technischen Bordsysteme (ITCS, Fahrscheindrucker, E-Ticketing) geschult sein und Störungen oder Defekte umgehend an die zuständige Stelle melden. Kernaufgaben im Fahrbetrieb: Fahrkartenverkauf und -kontrolle: Zu den Kernaufgaben gehören der ordnungsgemäße Verkauf und die Kontrolle von Fahrausweisen (z. B. Sichtkontrolle beim Einstieg an der ersten Tür).

Fahrgastunterstützung: Das Personal leistet bei Bedarf aktive Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, und bedient die dafür vorgesehenen Einrichtungen (z. B. Rampe).

Sicherheit und Information: Die Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit im Fahrzeug sowie die unverzügliche und verständliche Information der Fahrgäste über Betriebsstörungen, deren voraussichtliche Dauer und mögliche Alternativen.

Sozialstandards und Tariftreue:

Der Auftragnehmer verpflichtet sich zur Einhaltung hoher Sozialstandards und zur lückenlosen Tariftreue. Den bei der Ausführung der Leistung eingesetzten Beschäftigten, ohne Auszubildende, ist mindestens das in Hessen für diese Leistung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge

vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflich vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren.

Alle zukünftigen tariflichen Änderungen und Entwicklungen sind während der gesamten Vertragslaufzeit zu übernehmen und umzusetzen. Im Übrigen sind die branchenüblichen und gesetzlichen Regelungen einzuhalten.

5.4 Weitere Standards

5.4.1 Fahrgastzählung und Videoüberwachung

Der ÖDA wird vorsehen, dass sämtliche Neufahrzeuge mit Videoüberwachung im Innenraum auszustatten sind. Die Videoüberwachung dient dabei der passiven Sicherheit für Fahrgäste und Fahrpersonal.

Zur kontinuierlichen Erfolgskontrolle ist ein Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) gemäß den verbundweiten Standards für AFZS (siehe Anlage 07) einzusetzen. Der ÖDA wird diesbezüglich Regelungen enthalten, die sämtliche Neufahrzeuge mit AFZS auszurüsten sind und die Zählraten dem Aufgabenträger auf Anforderung in geeigneter Form bereitzustellen sind.

Der Betrieb aller Systeme hat streng nach den geltenden Datenschutzbestimmungen (DSGVO) zu erfolgen. Dies umfasst insbesondere die Einhaltung von Zweckbindung und Speicherfristen sowie eine gut sichtbare Hinweisschilderung für die Fahrgäste.

5.4.2 Leit- und Kommunikationssysteme

Der ÖDA wird zur Gewährleistung eines effizienten und vernetzten Betriebs Vorgaben enthalten, dass alle Linienbusse in das verbundweite Intermodal Transport Control System (ITCS) eingebunden sein müssen:

ITCS-Anbindung: Die Anbindung an die Zentrale Leitstelle muss über eine standardisierte Schnittstelle nach VDV 453/454 (mindestens Version 2.64) erfolgen. Dies schließt die Übermittlung von Soll-/Ist-Daten, Umlauf- und Fahrt-IDs sowie die Beauskunftung von Folgefahrten ein.

Interoperabilität: Die Kommunikationsfähigkeit zwischen den eigenen Fahrzeugen und im Auftrag eingesetzten Fremdfahrzeugen im Bedienungsgebiet muss gewährleistet sein, um eine gemeinsame Disposition und Anschlusssicherung zu ermöglichen.

Im Hinblick auf einen guten Service ist die Betriebssteuerung so auszugestalten, dass eine personalbesetzte Leitstelle zu den relevanten Betriebszeiten besteht, die im Falle von Störungen mittels ITCS geeignete dispositive und kommunikative Maßnahmen zur Betriebssteuerung vornimmt.

5.4.3 Fahrzeugabstellung

Der ÖDA wird vorsehen, dass innerhalb des Bediengebietes geeignete Betriebsstandorte für die Fahrzeugabstellung und -unterhaltung vorzusehen sind, die den Betrieb und die Instandhaltung der Busflotte sicherstellen. Fahrzeuge dürfen gemäß Standards aus dem Nahverkehrsplan außerhalb der Einsatzzeiten nicht dauerhaft im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden. Die Größe der Abstellflächen, Werkstätten und Nebenräume orientiert sich am aktuellen und geplanten Fahrzeugbestand und folgt den anerkannten Regeln der Technik, insbesondere den VDV-Schriften 821 und 822. Die für den ordnungsgemäßen Betrieb notwendige Betriebsinfrastruktur ist dem Aufgabenträger nachzuweisen (Fläche, Ausstattung). Geltende Sicherheits- und Umweltstandards sind einzuhalten. Idealerweise sind die Abstellflächen nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei der Abfallentsorgung sowie der bauliche Arbeitsschutz müssen den gesetzlichen Bestimmungen genügen. Die für den Einsatz der emissionsfreien Antriebe notwendige Ladeinfrastruktur hat das Verkehrsunternehmen bereitzustellen und nachzuweisen. Planung und Betrieb dieser Anlage haben die einschlägigen Anforderungen an den elektrischen und den vorbeugenden Brandschutz zu berücksichtigen; insbesondere sind ein Lastmanagementsystem sowie ein abgestimmtes Brandschutzkonzept erforderlich.

5.4.4 Sonstiges

Der ÖDA wird Vorgaben enthalten, bei dem der Betreiber dem Aufgabenträger auf dessen Anforderung alle Vertriebs- und Erlösdaten zur Verfügung stellt, das verbundweite Beschwerdemanagement ELMA nutzt und den Aufgabenträger bei der Bearbeitung von Kundenreaktionen unterstützt. Darüber hinaus übermittelt er auf Anforderung auch Daten zur Pünktlichkeit und zu Fahrtausfällen, damit der Aufgabenträger die Qualität des Verkehrsangebots nachvollziehen kann, sofern diese nicht durch den Aufgabenträger selbst aus dem verbundweiten ITCS verfügbar sind.