



## **Anlage zur Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge im ÖPNV für das Linienbündel Hardt-Ost im Landkreis Karlsruhe zur Vergabe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023**

Der Landkreis Karlsruhe beabsichtigt die wettbewerbliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Bus- und On Demand-Verkehrsleistungen im Linienbündel Hardt-Ost als Gesamtleistung auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit GWB und VgV. Gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurde am 17.09.2021 eine Vorinformation (Vorabbekanntmachung) für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Darin wurde darüber informiert, dass der öffentliche Auftraggeber zu einem späteren Zeitpunkt eine ergänzte Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG veröffentlichen wird, in der dann auch die für den beabsichtigten Dienstleistungsauftrag vorgesehenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG dargestellt werden. Diese ergänzte Vorinformation wurde mittlerweile im Supplement zum EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die in der Vorinformation verwiesen wird. Die ergänzte Vorinformation verweist zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, die die vom beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Verkehrsleistungen zu erfüllen haben, auf das vorliegende Dokument.

Alle im Folgenden aufgeführten, ggf. darüber hinausgehenden Regelungen mit Bezug auf ein Verhältnis des Unternehmens zum Aufgabenträger bzw. zum Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), insbesondere solche zu Abstimmungen, Informationen und Berichten, sind im Fall eines etwaigen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags im Zusammenhang mit der Qualitätssicherungsvereinbarung gemäß Abschnitt VI.1) der Vorinformation zu sehen.

Gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 i. V. m. § 12 Abs. 6 S. 1 PBefG ist ein Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Vorinformation im Europäischen Amtsblatt beim Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Genehmigungsbehörde zu stellen. Mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind insbesondere die nachstehend dargestellten Anforderungen an die zu erbringenden Verkehrsleistungen im Linienbündel verbunden. Der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag wird zudem Regelungen beinhalten, wonach das Verkehrsangebot, das Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist, innerhalb eines bestimmten Rahmens an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse und den Nahverkehrsplan anzupassen ist. In dem so definierten Rahmen können sich daher noch Änderungen sowohl hinsichtlich des Bestands und Verlaufs der Linien als auch hinsichtlich des Fahrplan- und Tarifangebots sowie der Qualitätsanforderungen für diese Linien ergeben. Näheres hierzu auch unter Abschnitt 5.



## 1. Einnahmesituation

Im Linienbündel Hardt-Ost betragen im Jahr 2020 die **Tarifeinnahmen** 288.663,07 EUR brutto, die **Ausgleichszahlungen für Verbundbedingte Lasten** 94.452,32 EUR netto und die **Mittel nach § 15 ÖPNVG BW** 605.862,02 EUR (steuerfrei). Es wird darauf hingewiesen, dass sich aufgrund § 15 Abs. 2 ÖPNVG BW die Verteilung der Ausgleichszahlungen ab dem Jahr 2021 voraussichtlich geringfügig ändern wird.

Bezüglich der **Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung** nach §§ 228 ff. SGB IX wird auf Folgendes hingewiesen:

Jedes Unternehmen darf den "gesetzlichen" Erstattungssatz, welcher jährlich vom Land Baden-Württemberg festgelegt wird, auf Tarifeinnahmen im Nahverkehr anwenden (Jahr 2021: 2,59 %). Befördert ein Unternehmer auf seinen Linien einen höheren Schwerbehindertenanteil und kann dies nachgewiesen werden, kann der Unternehmer einen individuellen Erstattungssatz anwenden. Das Verfahren des Nachweises empfehlen wir vorab mit der zuständigen Erstattungsbehörde abzustimmen. Die Kosten des Nachweises trägt der Unternehmer. Zu beachten ist, dass der Satz über alle Linien eines Unternehmers ermittelt werden muss, also beispielsweise auch Linien außerhalb des Verbundgebiets des KVV oder in einem anderen Bundesland einzubeziehen sind. Aus dem vom bisherigen Unternehmer angewandten Erstattungssatz kann nicht auf eine Linie oder ein Linienbündel im KVV zurückgeschlossen werden.

Im Linienbündel sind **Vertriebskosten** für die Durchführung eines Teils des Vertriebs durch den KVV zu berücksichtigen. Die im Verbundgebiet anfallenden Vertriebskosten der Verbundgesellschaft berechnet der KVV proportional zu den Fahrgeldeinnahmen an alle Verkehrsunternehmen weiter. Auf Basis der maximalen Vertriebskosten des Verbunds (Jahr 2021: 2.684.899,33 EUR) werden dem Linienbündel hier maximale Vertriebskosten in Höhe von 9.643,79 EUR netto für 2021 zugerechnet. Der maximal entfallende Betrag wird jährlich mit 1,9 % dynamisiert und dem Verkehrsunternehmen quartalsweise in Rechnung gestellt.

## 2. Kapazitäten und Buseinsatz

### 2.1 Fahrzeugkapazitäten

Auf den angebotenen Linien sind Busse nach folgenden Maßgaben hinsichtlich ihrer Kapazitäten (Sitz- und Stehplätze für Fahrgäste) einzusetzen.

Bustyp	Kapazität für Fahrgäste
On Demand-Kleinbus	6 – 8 Sitzplätze
Kleinbus im Buslinienbetrieb	8 Sitzplätze
Minibus	21 – 27 Sitz- und Stehplätze
Midibus	28 – 45 Sitz- und Stehplätze
Standard-Linienbus	mind. 75 Sitz- und Stehplätze
Gelenkbus	mind. 115 Sitz- und Stehplätze

Als maximal zulässige Besetzung im Betrieb werden im Karlsruher Verkehrsverbund bei einem Standard-Linienbus 75 und bei einem Gelenkbus 115 Fahrgäste angesetzt.



## **2.2 Buseinsatz**

Im Buslinienbetrieb sind auf allen Linien, außer der Linie 120, grundsätzlich Standard-Linienbusse im Einsatz. Die Linie 189 wird an Schultagen zusätzlich mit einem Gelenkbus bedient. Auf der Linie 120 sind ausschließlich Minibusse im Einsatz. Von den rd. 21.200 Jahresfahrplanstunden entfallen ca. 4.900 auf Minibusse, ca. 15.900 auf Standard-Linienbusse und ca. 400 auf Gelenkbusse. Insgesamt werden nach Einschätzung des KVV mindestens 15 Fahrzeuge – davon ein Gelenkbus, zwei Minibusse und zwölf Standard-Linienbusse – benötigt. Grundsätzlich ist die Fahrzeugkapazität dem regelmäßigen und prognostizierbaren Transportaufkommen anzupassen.

Spätestens ab dem 2. Betriebsjahr müssen im Buslinienverkehr mindestens 55 % der insgesamt im Buslinienverkehr des Linienbündels eingesetzten Busse Elektrofahrzeuge sein.

Auf einzelnen Buslinien oder Kursen dürfen Fahrzeuge mit geringerer Kapazität als im Fahrplan vorgesehen eingesetzt werden, sofern alle Fahrgäste befördert werden können. Dies gilt insbesondere auch für den Einsatz von On Demand-Kleinbussen als Kleinbusse im Buslinienbetrieb. Grundsätzlich ist auch der Einsatz von größeren Fahrzeugen als angegeben zulässig. Ein Gelenkbus kann durch zwei Standard-Linienbusse ersetzt werden. Der Unternehmer ist verpflichtet, sich von der Befahrbarkeit der Strecken mit dem von ihm gewählten Fahrzeugtyp zu überzeugen.

Für den On Demand-Verkehr werden voraussichtlich mindestens 2 Fahrzeuge (6 – 8 Fahrgastsitzplätze) benötigt, die während der Bedienzeiten durchgehend im Einsatz sein müssen. Mindestens 50 % der im Linienbündel eingesetzten On Demand-Kleinbusse müssen elektrisch betrieben werden. Darüber hinaus muss mindestens einer der im Linienbündel eingesetzten On Demand-Kleinbusse für die Beförderung und Sicherung eines im Rollstuhl sitzenden Fahrgastes geeignet sein.

## **3. Qualitätsstandards für Dienstleistungsaufträge**

Die folgenden Anforderungen sind vom Unternehmer und ggf. seinen Subunternehmern neben den Anforderungen aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan zu erfüllen.

Sofern im Folgenden nicht explizit angegeben ist, dass die Vorgaben nur für den Buslinienbetrieb oder nur für den On Demand-Betrieb (Linienbedarfsverkehr) gelten, gelten sie sowohl für den Buslinien- als auch den On Demand-Betrieb.

### **3.1 Generelle Mindeststandards Fahrzeugtechnik**

#### **(1) Fahrzeugart**

##### Buslinienbetrieb:

Die einzusetzenden Fahrzeugtypen werden vom KVV aus dem Fahrplan und der erwarteten Nachfrage abgeleitet und dem Unternehmer vorgegeben. Informationen zu den einzusetzenden Bussen enthält Ziffer 2.2. Jedes Fahrzeug besitzt in der Fahrzeugmitte mindestens eine Mehrzweckfläche, die als Kinderwagen- bzw. als Rollstuhlfahrerplatz sowie zur Längsabstellung von Fahrrädern dimensioniert ist (entsprechend mindestens 90 x 200 cm). Abweichend zu Satz 3 muss die Mehrzweckfläche im Minibus nur als Kinderwagen- und Rollstuhlplatz dimensioniert sein.

##### On Demand-Betrieb:

Im On Demand-Betrieb kommen voraussichtlich 2 ausschließlich schwarz lackierte On Demand-Kleinbusse (je 6 – 8 Fahrgastsitzplätze) zum Einsatz. Abweichungen in der Farbwahl der Fahrzeuge sind in Absprache mit dem KVV bzw. dem Aufgabenträger möglich.



Darüber hinaus müssen ab Betriebsbeginn jeweils mindestens 50% der insgesamt im Linienbündel eingesetzten On Demand-Kleinbusse Elektrofahrzeuge sein. Näheres regelt Abschnitt 3.1a.

Außerdem muss in allen On Demand-Fahrzeugen ausreichend Platz zur Verfügung stehen, um z. B. einen zusammengeklappten Kinderwagen, einen Rollator, Gepäck o. Ä. der Fahrgäste zu transportieren.

Für die Beförderung von Kindern muss in jedem der On Demand-Kleinbusse jeweils eine geeignete, den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen entsprechende, Sitzerrhöhung vorgehalten werden.

Des Weiteren müssen alle On Demand-Fahrzeuge jeweils mit einem Android-Smartphone oder –Tablet (Betriebssystem mind. Android 8, Bildschirmgröße mind. 5,5 Zoll) inklusive Sim Card (mind. 5 GB monatliches Datenvolumen) und einer Halterung für das Gerät ausgestattet sein. Außerdem ist mindestens ein Ersatzgerät vorzuhalten. Aufgrund der schnellen Entwicklungen im Bereich der Technik sollten die aktuellen Voraussetzungen jedoch vor Beschaffung der Smartphones/Tablets noch einmal mit dem On Demand-Plattform-Betreiber abgestimmt werden. Außerdem sollte für das Gerät eine Akkulademöglichkeit im Fahrzeug bestehen. Die Smartphones/Tablets sollten ausschließlich für den On Demand-Service verwendet werden. Die Geräte müssen sich immer im einsatzbereiten und zuverlässigen Zustand befinden, was auch durch entsprechende Ersatzbeschaffungen durch den Unternehmer sicherzustellen ist.

## **(2) Außeninformation**

### Buslinienbetrieb:

Für die Außeninformation sind funktionierende, programmierbare und alphanumerische Anzeigen vorzusehen. Eine zweizeilige Anzeige muss möglich sein. Die zentrale Bedienung der Anzeigen erfolgt automatisch oder vom Fahrerplatz aus. Abweichungen sind nur in gegenseitigem Einvernehmen möglich.

### On Demand-Betrieb:

Die Fahrzeuge sind an der Außenseite durch einen folierten Schriftzug mit z. B. Fahrzeugnummer oder -name und Produktbezeichnung („MyShuttle“) gekennzeichnet, damit die Fahrgäste „ihr“ Fahrzeug eindeutig identifizieren können. Für den Fahrgast muss zweifelsfrei sein, dass es sich um ein Fahrzeug im On Demand-Verkehr des Linienbündels handelt. Die Folierung erfolgt auf Kosten und in Abstimmung mit dem KVV. Der Unternehmer stellt hierfür das Fahrzeug zur Verfügung.

## **(3) Inneninformation**

### Buslinienbetrieb:

Für die Inneninformation ist eine intakte optische Anzeige, mindestens der nächsten Haltestelle, und eine akustische Ansage über Bordlautsprecher durch ein automatisches Haltestellenansagegerät vorzusehen. In Ausnahmefällen ist auch die Ansage durch den Fahrer über Bordlautsprecher zulässig. Zusätzlich sind die Fahrzeuge mit einem Linienverlaufsplan gemäß Absprache mit dem KVV auszustatten.

### On Demand-Betrieb:

Für die Inneninformation ist die Ansage der Ankunftshaltestelle – falls vorhanden über Bordlautsprecher – durch den Fahrer vorzusehen.

## **(4) Kommunikation**

Der Unternehmer gewährleistet, dass während des Betriebs eine Kommunikation zwischen Fahrzeug/Fahrer und seiner Leitstelle sowie ggf. zur Leitstelle eines anderen Unternehmens möglich ist.



## **(5) Fahrkartenverkauf**

### Buslinienbetrieb:

Jedes Fahrzeug im Buslinienbetrieb ist mit einem funktionsfähigen, elektronischen Fahrscheinendrucker oder einem intakten Fahrkartenautomaten ausgestattet. Es muss gewährleistet sein, dass auch Fahrscheine für Ziele außerhalb des KVV-Verbundgebietes ausgegeben werden können. Näheres regelt Abschnitt 4.

### On Demand-Betrieb:

Im On Demand-Verkehr erfolgt kein Fahrkartenverkauf im Fahrzeug. Der Fahrkartenkauf erfolgt im Voraus bei der Buchung über die App oder beispielsweise an einem Fahrkartenautomaten am Bahnhof.

## **(6) Niederflrigkeit und Barrierefreiheit**

### Buslinienbetrieb:

Entsprechend dem Ziel eines weitgehend barrierefreien Zugangs zum ÖPNV werden ab Betriebsbeginn Fahrzeuge ausschließlich in Niederflurtechnik eingesetzt. Dies bedeutet, dass einschließlich der Türbereiche durchgängige Niederflrigkeit vorhanden ist. Lediglich im Heckbereich kann davon abgewichen werden (Low entry Busse). An der hinteren bzw. mittleren Tür ist eine Einstiegshilfe mindestens als manuelle Klapprampe vorzusehen. Abweichend von Satz 2 und 3 müssen bei den Fahrzeugtypen Mini- und Midibus lediglich mindestens zwei Sitze (inklusive Klappsitze) ohne Stufe erreichbar sein. Fahrzeuge der Typs Kleinbus müssen nicht barrierefrei sein.

### On Demand-Betrieb:

Entsprechend dem Ziel eines weitgehend barrierefreien Zugangs zum ÖPNV, muss mindestens einer der im Linienbündel insgesamt eingesetzten On Demand-Kleinbusse für die Beförderung und Sicherung eines im Rollstuhl sitzenden Fahrgastes geeignet sein.

Sofern es mehrere Bedienegebiete gibt, wird dieses barrierefreie Fahrzeug in allen Bedienegebieten des Linienbündels je nach Bedarf flexibel eingesetzt, es ist jedoch – wie die nicht-barrierefreien Kleinbusse – einem Bedienegebiet schwerpunktmäßig zugeordnet (Stammgebiet). In seinem Stammgebiet zählt der barrierefreie Kleinbus zu den in diesem Gebiet vorzuhaltenden Fahrzeugen. Sofern in einem Bedienegebiet, in dem regulär kein barrierefreies Fahrzeug im Einsatz ist, jedoch ein barrierefreies Fahrzeug benötigt wird, darf das barrierefreie Fahrzeug aus seinem Stammgebiet herausfahren und ausnahmsweise einen Fahrauftrag in einem anderen Bedienegebiet ausführen. Dazu können die Fahrgäste in der Bestell-App speziell ein barrierefreies Fahrzeug anfordern.

## **(7) Schadstoffklasse**

Die ab Betriebsaufnahme im Buslinien- und On Demand-Betrieb eingesetzten Dieselfahrzeuge haben bei der Schadstoffklasse mindestens die EURO V-Norm einzuhalten. Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen muss die Motorisierung mit der Schadstoffklasse Euro VI oder besser gewählt werden.

## **(8) Klimatisierung und Heizung**

Alle im Buslinien- und On Demand-Betrieb eingesetzten Fahrzeuge müssen ab Betriebsbeginn über eine funktionsfähige Klimaanlage und Heizung verfügen. Abweichende technische Lösungen sind in gegenseitigem Einvernehmen der Vertragspartner möglich.

## **(9) Abbiegeassistent**

### Buslinienbetrieb:

Alle im Buslinienbetrieb eingesetzten Mini-, Midi-, (Elektro-)Standard-Linien- und Gelenkbusse müssen ab Betriebsbeginn über einen Abbiegeassistenten verfügen.



On Demand-Betrieb:

Bei den On Demand-Fahrzeugen ist das Vorhandensein eines Abbiegeassistenten nicht verpflichtend.

**(10) Energieverbrauch**

Der Unternehmer sorgt dafür, dass die von ihm neu beschafften und im Buslinien- und On Demand-Betrieb eingesetzten Fahrzeuge einen niedrigen Energieverbrauch aufweisen.

**(11) Fahrzeugalter**

Werden im Buslinien- und On Demand-Betrieb Fahrzeuge mit einem Alter von mehr als zwölf Jahren eingesetzt, so bedarf dies der vorherigen Zustimmung des KVV und des Auftraggebers.

Der Unternehmer sorgt dafür, dass das durchschnittliche Flottenalter (jeweils getrennt für den Buslinien- und den On Demand-Betrieb, beim Buslinienbetrieb erforderliche Fahrzeuge inkl. Reservebusse gem. Abschnitt 3.2 Absatz 1) nicht über sechs Jahren liegt. Hiervon kann nur dann abgewichen werden, wenn zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Linienbündels bzw. der Elektrobusse ausschließlich Neufahrzeuge eingesetzt werden: dann dürfen diese Neufahrzeuge bis zum Ende der Vertragslaufzeit eingesetzt werden. Im Falle einer Vertragsverlängerung können die Fahrzeuge einer Flotte, die zum Ende des achten Betriebsjahres im Einsatz sind und das Durchschnittsalter von sechs Jahren nicht überschreiten, bis zum verlängerten Vertragsende eingesetzt werden. Die Regelung zum Höchstalter in Satz 1 kann in diesem Fall überschritten werden. Bei Fahrzeugen aus einem linienbündelübergreifenden Fahrzeugpool (Konzernflotte) werden die Fahrzeuge berücksichtigt, die regelmäßig im Linienbündel eingesetzt werden.

Grundlage für die Berechnung des Fahrzeugalters ist das Datum, das im Fahrzeugschein bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I unter der Position Baujahr eingetragen ist. Das Höchstalter nach Satz 1 ist demnach am Tag nach dem Erreichen des 12. Fahrzeugjahres überschritten. Maßgeblich ist das Alter, das das Fahrzeug am ersten Tag des Quartals hat, für den der Fahrzeugbericht nach Abschnitt 3.6 Absatz 3 erstellt wird. Bei der Berechnung des durchschnittlichen Flottenalters wird kaufmännisch gerundet.

**(12) Fahrzeugzustand**

Der Unternehmer sorgt dafür, dass alle im Buslinien- und On Demand-Betrieb des Linienbündels eingesetzten Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand gehalten werden.

Entspricht ein Fahrzeug nicht den Vorgaben der Vorinformation oder dieser Anlage, muss der Mangel abgestellt werden. Ist dies in einer angemessenen Zeit nicht möglich, kann der Aufgabenträger oder der KVV – ggf. in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde – verlangen, dass dieses Fahrzeug nicht mehr für Leistungen nach diesem Vertrag eingesetzt werden darf.

**(13) Anpassungen an den Fahrzeugen**

Buslinienbetrieb:

Der Aufgabenträger oder der KVV kann verlangen, dass in allen oder ausgewählten Fahrzeugen des Buslinienbetriebs vom Verkehrsunternehmen ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) oder WLAN eingerichtet werden muss. Der Aufgabenträger oder der KVV werden dann die entsprechenden zusätzlichen Kosten für die gewünschte Leistung in angemessener Höhe ausgleichen. Dies gilt entsprechend für weitere Fälle, in denen der Aufgabenträger bzw. KVV künftig ein höheres Qualitätsniveau oder Anpassungen an der technischen Ausstattung der Fahrzeuge fordert.



On Demand-Betrieb:

Sofern der Aufgabenträger oder der KVV künftig ein höheres Qualitätsniveau oder Anpassungen an der technischen Ausstattung der On Demand-Kleinbusse fordert, werden der KVV oder der Aufgabenträger die entsprechenden zusätzlichen Kosten für die gewünschte Leistung in angemessener Höhe ausgleichen.

**(14) Kfz-Haftpflichtversicherung**

Der Unternehmer verpflichtet sich, als Halter der von ihm eingesetzten Kraftfahrzeuge für sich und sein Fahrpersonal nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen eine Kfz-Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 100.000.000,00 € abzuschließen und den Versicherungsschutz aufrechtzuerhalten. Omnibusse müssen mit allen Sitz- und Stehplätzen für den Linienverkehr zugelassen und haftpflichtversichert sein; dies gilt entsprechend für die Kleinbusse im On Demand-Verkehr. Der Unternehmer wird die Genehmigungsbehörde und den KVV unverzüglich benachrichtigen, wenn ihm eine Zahlungsfrist nach § 38 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) gestellt oder wenn das Versicherungsverhältnis ganz oder teilweise gekündigt oder vorzeitig beendet wird. Der Unternehmer ermächtigt den Versicherer, die Genehmigungsbehörde, den Aufgabenträger und den KVV über die Mitteilung nach § 38 VVG zu unterrichten.

Fahrzeuge, deren Versicherung sich nicht auf alle zugelassenen Plätze bezieht, dürfen nicht für Leistungen nach der Vorinformation und dieser Anlage eingesetzt werden.

**(15) Betriebshaftpflichtversicherung**

Neben der Kfz-Haftpflichtversicherung hat der Unternehmer eine Betriebshaftpflichtversicherung mit folgenden Mindestdeckungssummen abzuschließen und den Versicherungsschutz aufrechtzuerhalten: Personen-, Sach- und daraus resultierende Vermögensschäden pauschal je Versicherungsfall mindestens 10.000.000,00 €, für alle Versicherungsfälle eines Versicherungsjahres mindestens 20.000.000,00 €. Absatz 14 Sätze 3 und 4 gelten entsprechend.

**3.1a Spezielle Mindeststandards für den Einsatz von Elektrobussen**

- (1) Spätestens ab dem zweiten Betriebsjahr (Fahrplanwechsel Dezember 2024) müssen im Buslinienverkehr mindestens 55 % der insgesamt im Buslinienverkehr des Linienbündels eingesetzten Busse Elektrofahrzeuge sein. Die Kapazität der Elektrobusse muss jeweils dem eines Standard-Linienbusses (mindestens 75 Sitz- und Stehplätze) entsprechen.
- (2) Im On Demand-Verkehr müssen ab Betriebsaufnahme (Fahrplanwechsel Dezember 2023) mindestens 50 % der im Linienbündel eingesetzten On Demand-Kleinbusse elektrisch betrieben werden. Die Kapazität der Elektrobusse im On Demand-Verkehr muss jeweils dem eines On Demand-Kleinbusses (6 – 8 Fahrgastsitzplätze) entsprechen.
- (3) Entspricht der Anteil der geforderten Elektrofahrzeuge nach Abs. 1 oder Abs. 2 einer Bruchzahl, so wird die Anzahl der geforderten Elektrobusse auf die nächsthöhere gerade Zahl aufgerundet.

**Reichweite/Zuverlässigkeit**

- (4) Die Elektrobusse im Buslinienverkehr müssen an jedem Betriebstag eine Mindestreichweite von 170 km pro Tag nach SORT-2 und die Elektro-Kleinbusse im On Demand-Verkehr an jedem Betriebstag eine Mindestreichweite von 100 km pro Tag nach SORT-2 erreichen. Dies gilt im regulären Verkehr und unter anspruchsvollen Klimabedingungen (-15°C bis +40°C), bei voller Auslastung der Heizung/Klimatisierung, bei maximaler Personenbelastung und unabhängig vom Fahrerverhalten.
- (5) Die Elektrobusse sind im vorliegenden Linienbündel vorrangig einzusetzen.



- (6) Der Unternehmer kann selbst entscheiden, auf welchen Linien und in welchem Umfang pro Linie er die Elektro-Standardbusse im Buslinienbetrieb des Linienbündels einsetzt.

### **Energiebedarf**

- (7) Durch den Einsatz optimal abgestimmter elektrischer und mechanischer Komponenten sowie durch die Möglichkeit der Rekuperation muss der Gesamtenergiebedarf minimal gestaltet sein.
- (8) Der Unternehmer beteiligt sich aktiv, ohne gesonderte Berechnung, an der Optimierung des Energieverbrauchs.

### **Heizung/Klimatisierung**

- (9) Die Elektrobusse müssen über ein Nebenaggregat für Heizung/Klimatisierung („Zusatzheizung“) mit ausreichender Leistung für das Fahrzeug verfügen. Die Zusatzheizung muss ebenfalls elektrisch betrieben werden. Eine Brennstoffzusatzheizung ist nicht zulässig.

### **Geräuschemissionen**

- (10) Im Rahmen der Umweltdiskussion nehmen Geräuschemissionen einen immer größeren Stellenwert ein. Elektrobusse haben durch geringere lokale Emissionen signifikante Vorteile. Zur Schallemissionsentlastung von Fahrgästen (Innengeräusche) und Anwohnern (Außengeräusche) dürfen die Schallpegel über die gesetzlichen Forderungen hinaus die folgenden Werte nicht überschreiten:
- Innengeräusche (Messmethode nach DIN ISO 5128): 72 dB(A) + 2 dB(A) bei 50 km/h werden nicht überschritten.
  - Außengeräusche (Messmethode nach ECE-R51): Diese überschreiten 72 dB(A) + 2 dB(A) bei 50 km/h nicht.
- Die genannten Werte gelten für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von bis zu 150 kW. Für Fahrzeuge mit einer Motorleistung von über 150 kW erhöhen sich die genannten Werte um je 3 dB(A).
- Die Außengeräusche der Zusatzheizung überschreiten 65 dB(A) nicht (falls anwendbar).
- (11) Störende Frequenzen sind analog zur VDV-Schrift 230 – auch bei Einhaltung der Schalldruckpegel – auszuschließen. Die Antriebskomponenten sind so aufeinander abzustimmen, dass für den Fahrgast unangenehme Frequenzspektren (hochfrequente Schallwellen, die aus Hochvoltkomponenten, Luftpresser oder Lenkhilfpumpe emittiert werden könnten) über den gesamten Geschwindigkeitsbereich vermieden werden.

### **Anforderungen an die Funktionsfähigkeit**

- (12) Die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugteile und die Betriebssicherheit der Fahrzeuge müssen mindestens im Bereich von -25 °C bis +40 °C Außentemperatur bei Freiaufstellung gewährleistet bleiben und den klimatischen Bedingungen im Einsatzgebiet entsprechen.
- (13) Der Einsatz und die volle Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs inklusive aller elektrischer (Zusatz-)Komponenten müssen unabhängig vom Grad der Luftfeuchtigkeit bei maschineller Reinigung der Fahrzeuge in Waschanlagen und bei Streusalz/Laugen-Einsatz im Einsatzgebiet sichergestellt sein.
- (14) Der Betrieb von zugelassenen mobilen Sendegeäten (z. B. Mobiltelefonen) muss im gesamten Fahrzeug gestattet sein; eine Störung der Funktions- und Betriebssicherheit der Elektrobusse ist auszuschließen. Von den Elektrobusen dürfen keine Störungen auf andere mobile Sendegeäte übertragen werden.





### Probetrieb

- (15) Vor dem regulären Einsatz der Elektrobusse im Buslinienbetrieb erfolgt ein zweimonatiger Probetrieb, in dem das Betriebskonzept und Zusammenspiel der Komponenten des Elektrobusbetriebs (Fahrzeug, Personal, Ladeinfrastruktur) erprobt wird und ggf. korrigiert werden kann. Während dieser Zeit müssen jederzeit Dieselbusse als Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stehen. Näheres zum Umfang des Probetriebes wird zwischen dem KVV, dem Aufgabenträger und dem Unternehmer bestimmt.
- (16) Vor dem Einsatz der Elektrofahrzeuge im On Demand-Betrieb ist kein Probetrieb vorgesehen.

### Ladeinfrastruktur

- (17) Für die Abstellung und Ladung der Elektro-Standardbusse im Buslinienbetrieb wird dem Unternehmer eine ausreichend große Fläche mit entsprechender Ladeinfrastruktur im Linienbündelgebiet kostenlos zur Verfügung gestellt. Der Unternehmer hat die für seine Elektrobusse benötigte Ladeinfrastruktur nach Zuschlagserteilung bzw. im Falle eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs nach Genehmigungserteilung mit dem Betreiber der Ladeinfrastruktur abzustimmen, damit eine rechtzeitige Zurverfügungstellung bis zur Inbetriebnahme der Elektrobusse gewährleistet wird. Genauere Absprachen, ggf. auch zum Abstellen und Laden weiterer Fahrzeuge, sind bei Bedarf mit dem Eigentümer der Fläche bzw. dem Betreiber der Ladeinfrastruktur zu treffen. Die Klärung, inwiefern bei Bedarf weitere Stellflächen und ggf. Räumlichkeiten vom Eigentümer der Fläche bzw. dem Betreiber der Ladeinfrastruktur gegen Entgelt gemietet werden können, obliegt dem Unternehmer.

Der zur Aufladung benötigte Strom ist von der Vorhaltung der Infrastruktur nicht umfasst und vom Unternehmer auf eigene Kosten zu beziehen. Der Unternehmer kann den Stromanbieter selbst wählen.

### Anforderungen an Strombezug

- (18) Der Betrieb einer Linie mit Elektrobusen ist nur dann ökologisch sinnvoll, wenn Strom aus regenerativen Energiequellen verwendet wird. Für die Ladung der Elektrobusse im Buslinienbetrieb darf daher ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien bezogen werden.
- (19) Die Elektrofahrzeuge im On Demand-Betrieb können während der Wartezeiten auch an den im Bediengebiet verteilten öffentlichen Elektroladesäulen (ggf. mit Strom aus nicht-regenerativen Energien) geladen werden.

## 3.2 Mindeststandards Betriebsablauf

### Betriebsreserve

- (1) Der Unternehmer hält das erforderliche Fahrpersonal in ausreichender Menge vor. Für den Buslinienverkehr hält er die erforderlichen einsatzfähigen Fahrzeuge einschließlich einer mindestens 5 %igen Betriebsreserve vor; die verschiedenen einzusetzenden Bustypen sind bei der Reservebemessung zu berücksichtigen.

### Erreichbarkeit Leitzentrale/Disposition

- (2) Der Unternehmer stellt für die Dauer der Betriebszeit im Buslinien- und On Demand-Verkehr die uneingeschränkte Erreichbarkeit seiner Leit-/Dispositionszentrale für den KVV und den Aufgabenträger sicher. Die Telefonnummer/n der On Demand- bzw. Bus-Dispositionszentrale werden dem KVV und dem Aufgabenträger vor Betriebsaufnahme unaufgefordert mitgeteilt.



- (3) Der Unternehmer hat dem KVV und dem Aufgabenträger vor Betriebsaufnahme unaufgefordert einen Ansprechpartner zu benennen, der während der regulären Betriebszeiten jederzeit telefonisch erreichbar ist und bei Bedarf innerhalb von 60 Minuten an einem beliebigen Ort innerhalb des Linienbündels erscheinen und ggf. auch als Fahrpersonal fungieren kann.
- (4) Dem KVV ist außerdem rechtzeitig vor Betriebsaufnahme der Firmensitz, die aktuelle Bankverbindung sowie ein kaufmännischer Ansprechpartner des Verkehrsunternehmens mitzuteilen.

#### **Aufgaben On Demand-Disposition**

- (5) Die On Demand-Dispositionszentrale ist für das Anlegen der Fahrer-Schichten mithilfe der vom KVV bzw. Aufgabenträger gestellten Dispositionssysteme zuständig. Dazu wird ein Computer (Betriebssystem: Windows oder macOS) mit Internetzugang benötigt. Die Koordination der Fahrten auf Basis der eingegangenen Bestellungen übernimmt das Dispositionssystem.
- (6) Die Dispositionszentrale ist auch für die telefonische Entgegennahme von Buchungsanfragen und die Eingabe dieser in das Dispositionssystem zuständig. Für die telefonische Buchung des On Demand-Services durch die Kunden muss eine gesonderte Telefonnummer zur Verfügung gestellt werden, die ausschließlich dafür genutzt wird.
- (7) Zur Disposition gehört auch, dass der Unternehmer für Kundenanfragen und -beschwerden (etwa bei einer verspäteten Ankunft des gebuchten Fahrzeugs) telefonisch erreichbar ist und diese bearbeitet werden (Kundensupport).

#### **Unterauftragnehmer**

- (8) Der Unternehmer kann die vereinbarte Leistung im Buslinienbetrieb bis zu einem Anteil von 50 % und die vereinbarte On Demand-Leistung bis zu 100% auf geeignete Unterauftragnehmer übertragen. Hierbei gelten die Vorgaben der Vorinformation und dieser Anlage entsprechend auch für Dritte. Die Vergabe von Leistungen an einen Unterauftragnehmer hat der Unternehmer der Genehmigungsbehörde, dem KVV und dem Aufgabenträger vor der beabsichtigten Aufnahme der Tätigkeit durch den Unterauftragnehmer schriftlich anzuzeigen. Anzugeben sind Art und Umfang der durch den Unterauftragnehmer auszuführenden Leistungen sowie Name/Firma und Geschäftsanschrift des vorgesehenen Unterauftragnehmers.

#### **Echtzeitdatenlieferung und Anschlusssicherung**

- (9) Für den Datenaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen im KVV und zur Versorgung der Infomedien des KVV (KVV-Homepage, Verkehrsticker, Call Center, Apps) betreibt der KVV eine Datendrehscheibe. Diese Datendrehscheibe ist mit weiteren Drehscheiben verbunden, u. a. der der NVBW und dem DB-RIS, an die wiederum weitere Auskunftssysteme angeschlossen sind. Der Unternehmer verpflichtet sich, die Echtzeitinformationen seiner Fahrzeuge während der Linienfahrt mittels VDV-454-AUS-Schnittstelle an die Datendrehscheibe des KVV zu senden und das ordnungsgemäße Funktionieren der Datenübertragung sicherzustellen. Hierbei sind die Vorgaben der zur Betriebsaufnahme gültigen Fassung der entsprechenden VDV-Schrift einzuhalten. Der Unternehmer stellt sicher, dass die übermittelten Haltestellen-IDs steigscharf als DHID (deutschlandweite Haltestellen-ID) vorliegen. Ebenso erklärt sich der Unternehmer damit einverstanden, dass die generierten Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft des KVV sowie in weiteren Auskunftsmedien (z. B. Auskunft des Landes, DB-Navigator, Google Maps) und in technischen Systemen (z. B. Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger, Anschlusssicherung) verwendet werden können. Der Unternehmer erhebt keinen Eigentumsanspruch auf die generierten Echtzeitdaten und stellt diese dem KVV zur freien Verwendung zur Verfügung.



- (10) Der Unternehmer hat darüber hinaus sicherzustellen, dass sein Leitsystem (RBL, ITCS) von der KVV-Datendrehscheibe in umgekehrter Richtung VDV-453-ANS-Daten empfangen und verarbeiten kann und diese Informationen bis an die Endgeräte im Fahrzeug weitergeleitet werden können, um im Rahmen einer Anschlusssicherung Echtzeitinformationen von zubringenden Verkehren anzeigen zu können. Entsprechende Regelungen zur Anschlusssicherung und die technischen Parameter werden zwischen KVV und Unternehmer gesondert abgestimmt.
- (11) Die Kosten für die Datenbereitstellung, das unternehmensbezogene Leitsystem (ITCS, RBL) sowie für die erforderlichen Schnittstellen der Unternehmensseite trägt der Unternehmer. Für die Vereinbarung mit dem Betreiber der Datendrehscheibe und damit verbundene Kosten ist der Unternehmer allein verantwortlich.
- (12) Der Datenaustausch über die VDV-Schnittstellen mit dem KVV erfolgt ausschließlich über das Leitsystem des Unternehmers. Eine Auftrennung der Datenlieferung/des Datenaustauschs auf den Unternehmer und einen oder mehrere Nachunternehmer bzw. mehrere Leitsysteme ist nicht gestattet. Der Nachweis über die Funktionalität der Anforderungen aus (9) und (10) ist gegenüber dem KVV spätestens 3 Monate nach Inbetriebnahme des Linienbündels im Rahmen eines Ortstermins zu erbringen.
- (13) Die vom Unternehmer gesendeten Echtzeit-Telegramme werden i. d. R. sieben Tage gespeichert und können zu Analysezwecken herangezogen werden. Der KVV behält sich das Recht vor, die Daten zu Echtzeitinformationen auch über einen längeren Zeitraum zu aggregieren und bspw. im Rahmen von Forschungsprojekten zu verwenden. Der Unternehmer erhebt keine Einwände gegen die Weitergabe von Echtzeitinformationen im Sinne einer Open-Data- und Open-Service-Politik.
- (14) Zur Anschlusssicherung zu bzw. zwischen den Buslinienverkehren im KVV gilt folgende generelle Regelung:
- Werden in den Fahrplantabellen durch Anschlussleisten Übergänge von Fahrten anderer Linien auf Fahrten des Unternehmers dargestellt, so ist dieser Übergang so zu sichern, dass das wartepflichtige Fahrzeug bei einer Verspätung der anderen Fahrt von bis zu zehn Minuten wartet. Maßgeblich ist die Prognose zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt. Abweichungen hiervon werden, sofern sie nicht bereits in den Fahrplantabellen vermerkt sind, im Einzelfall zwischen dem KVV und dem Unternehmer vereinbart.

### **Bereitstellungszeiten**

- (15) Bezüglich der Bereitstellung des Busses zur Fahrgastaufnahme gilt Folgendes:
- An den Starthaltestellen wird generell eine Bereitstellungszeit von zwei Minuten vor der eigentlichen Abfahrt erwartet. Diese darf ausnahmsweise entfallen oder sich verringern, wenn
- der Bus aus der vorher ausgeführten Fahrt an dieser Starthaltestelle planmäßig ankommt (d. h. die vorhergehende Fahrt eine Leer- oder Fahrplanfahrt ist) und weniger als zwei Minuten bis zur Anschlussfahrt zur Verfügung hat
- oder
- aufgrund einer gesetzlichen Pause für den Fahrer, die an dieser Starthaltestelle eingeplant ist, weniger als zwei Minuten bis zur Anschlussfahrt zur Verfügung stehen.



### **Fahrscheinkontrollen**

- (16) Der Unternehmer führt bei den zu erbringenden Verkehren Einstiegskontrollen (Sichtkontrolle) durch das Fahrpersonal durch.
- Dies gilt auch für Schülerkurse, wenn durch die Einstiegskontrolle keine unzumutbaren Verspätungen auftreten. Kinder und Jugendliche bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres dürfen auch bei fehlendem Fahrausweis nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden. Der Anspruch auf Erhebung eines erhöhten Beförderungsentgelts bleibt hiervon unberührt und es gilt die zuvor vom KVV festgelegte Verfahrensweise.
- (17) Auf eine Einstiegskontrolle kann verzichtet werden, wenn hierdurch Kursverspätungen zu erwarten sind und insbesondere die Gewährleistung von Zuganschlüssen gefährdet wird.
- (18) Fahrscheinprüfungen bei den im Verkehrsvertrag vereinbarten Verkehren werden vom Unternehmer in eigener Verantwortung durchgeführt. Jährlich müssen mindestens 0,2 % der Fahrgäste (dies entspricht 550 Fahrgästen (Stand März 2022)) durch das Verkehrsunternehmen geprüft werden. Die entsprechende aktuelle Fahrgastanzahl kann beim KVV erfragt werden.
- (19) Der KVV ist berechtigt, Fahrscheinprüfungen in eigener Verantwortung und mit eigenem Personal jederzeit unangemeldet bei den im Verkehrsvertrag vereinbarten Verkehren durchzuführen.
- (20) Der Unternehmer stellt sicher, dass die jährliche Beanstandungsquote nicht über 2,5 % der kontrollierten Fahrgäste liegt.

### **Umgang mit Störungen im Betriebsablauf**

- (21) Die vereinbarten Verkehrsleistungen sind grundsätzlich pünktlich und zuverlässig zu erbringen.
- Erscheint ein Fahrgast im On Demand-Verkehr nicht innerhalb eines vom Dispositionssystem vorgegebenen Toleranzzeitraums am Abholort („No show“ des Fahrgastes), hat das Fahrzeugpersonal diesen Nicht-Fahrtantritt dem Dispositionssystem zu melden und sodann seine Fahrt fortzusetzen.
- (22) Falls ein Fahrzeug nicht einsatzfähig sein sollte, ist der Unternehmer zur Durchführung eines Ersatzverkehrs mit Ersatzfahrzeugen verpflichtet. Hierzu sind durch den Unternehmer kostenfrei und unverzüglich nach Bekanntwerden des Ausfalls Ersatzfahrzeuge des gleichen Bustyps (mit der gleichen Fahrgastkapazität) zu stellen.
- Sofern ein Elektrobus nicht einsatzfähig sein sollte, dürfen, abweichend von Satz 2, als Ersatzfahrzeuge auch Dieselbusse, jedoch ausschließlich mindestens mit EURO-VI-Norm, eingesetzt werden. Dies gilt auch für den Fall, dass die Elektrobusse nicht zur vereinbarten Betriebsaufnahme zur Verfügung stehen.
- Sofern ein Minibus nicht einsatzfähig sein sollte, dürfen, abweichend von Satz 2, als Ersatzfahrzeuge auch Standard-Linienbusse eingesetzt werden.
- Ansonsten gelten für Ersatzfahrzeuge die gleichen Voraussetzungen, wie für die regelmäßig im Linienbündel eingesetzten Fahrzeuge.
- (23) Bei Ausfall von Personal hat der Unternehmer unverzüglich nach Bekanntwerden für geeigneten Ersatz zu sorgen. Die entstehenden Kosten trägt der Unternehmer.



- (24) Kann der Unternehmer in angemessener Zeit nicht selbst für geeigneten Ersatz von Fahrzeugen oder Personal sorgen, wird eine Ersatzgestellung auch unter Zuhilfenahme Dritter sichergestellt. Der KVV unterstützt den Unternehmer hierbei. Eine Beauftragung Dritter erfolgt ausschließlich durch den Unternehmer selbst als zuständiger Inhaber der Liniengenehmigung. Die entstehenden Kosten trägt der Unternehmer.
- (25) Beim Einsatz eines RBL- oder ITCS-Systems sind für die betroffenen (Teil-)Fahrten geeignete dispositive Maßnahmen zu ergreifen, damit Fahrtausfälle, Haltausfälle oder Umleitungen über die VDV-Echtzeit-Schnittstellen an die Datendrehscheibe des KVV gesendet werden. Zu den Fällen, in denen dispositive Maßnahmen zu ergreifen sind, gehören insbesondere:
- Fahrtausfall → zu senden rechtzeitig vor Beginn der Fahrt
  - Umlaufkürzung (Teilausfall einer Fahrt) → zu senden rechtzeitig vor Beginn der Fahrt
  - Kurzwende (verfrühtes Beenden einer Fahrt wegen Verspätung o. Ä.)
  - Haltentfall
  - Umleitung (unvorhergesehen)
  - dispositive Zusatzfahrten
- (26) Bei Umleitungen im unvorhergesehenen Störfall ist die Maßnahme „Umleitung“ durch einen Disponenten im Leitsystem vorzunehmen und die Haltestellen, die auf dem Umleitungsfahrweg entfallen oder zusätzlich bedient werden, entsprechend in den Fahrweg einzupflegen. Das Leitsystem sendet daraufhin selbsttätig eine neue „Komplettfahrt“ über die VDV-454-Schnittstelle. Bei Zusatzfahrten ist analog zu verfahren.
- (27) Alle Vorkommnisse, die den planmäßigen Betriebsablauf im Buslinien- und On Demand-Verkehr stören, sowie Betriebseinschränkungen jeglicher Art, sind dem KVV und dem Aufgabenträger mitzuteilen. Der Unternehmer stellt sicher, dass spätestens 30 Minuten nach Eintreten der Betriebsstörung die notwendigen Störungsinformationen (Art der Störung, die betroffenen (Teil-)Fahrten, ggf. die voraussichtliche Dauer sowie der Grund) über ein vom KVV zur Verfügung gestelltes Webportal zur Kundeninformation zur Verfügung gestellt werden bzw. eine Mitteilung an eine vom KVV eingerichtete E-Mail-Adresse ([fahrplan@kvv.karlsruhe.de](mailto:fahrplan@kvv.karlsruhe.de)) gesendet wird. Der KVV wird zu der Störung eine Meldung in geeigneten Infomedien veröffentlichen. Der Unternehmer erhebt keine Einwände gegen die Veröffentlichung der Informationen zu Unternehmer und Grund der Störung.

### **Verkehrsplanung**

- (28) Vom KVV oder dem Aufgabenträger gewünschte oder notwendige Planungen werden so rechtzeitig wie möglich mit dem Unternehmer abgestimmt. Hierzu stellt der KVV Fahrplanentwürfe zur Verfügung. Auch wenn hierbei mit größtmöglicher Sorgfalt vorgegangen wird, entbindet dies den Unternehmer nicht von eigenen gesetzlichen Pflichten. Insbesondere stellt der Unternehmer dem KVV rechtzeitig zu den beiden größeren Fahrplanwechseln im Juni und Dezember sowie zusätzlich bei unterjährigen Fahrplanänderungen die endgültigen Fahrplandaten in Form eines minutenscharfen Fahrplanbuchsatzes zur Verfügung. Hierzu ist die E-Mail-Adresse [fahrplan@kvv.karlsruhe.de](mailto:fahrplan@kvv.karlsruhe.de) eingerichtet.
- (29) Umleitungen bei bekannten Baustellen sind vorab zwischen KVV und Unternehmer abzustimmen. Der Sollfahrplan des Buslinienbetriebs ist im Leitsystem entsprechend anzupassen. Die Deckungsgleichheit der Fahrplandaten im Leitsystem und in den Auskunftsmedien des KVV ist rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen.

- (30) Wird im Vorfeld einer angedachten Linienänderung (dauerhaft oder baustellenbedingt) durch das Ordnungsamt, die Straßenverkehrsbehörde oder eine sonstige vergleichbare Stelle eine Probefahrt gewünscht, so stellt der Unternehmer hierfür unentgeltlich ein den Erprobungszwecken entsprechendes Fahrzeug sowie einen Fahrer und einen für den Bereich verantwortlichen Verkehrsplaner (dieser kann bei entsprechender Befähigung auch die Rolle des Fahrers übernehmen) zur Verfügung.

### **3.3 Mindeststandards Haltestellen**

#### Buslinienbetrieb

- (1) Die Einrichtung und Unterhaltung der Haltestellen im Buslinienverkehr obliegt jedem Unternehmer entsprechend der BOKraft. Die Haltestellen sind in Anlehnung an die im Landkreis Karlsruhe bereits vorhandenen Haltestellen zu gestalten. Die Haltestellenschilder müssen mit einem Wechselsystem mit Einzelelementen für das Haltestellenzeichen nach Anlage 2 zu § 41 StVO, der Haltestellenbezeichnung, der Liniennummer und dem Linienverlauf sowie dem KVV-Logo ausgestattet sein. Zur Haltestellenausstattung gehören auch ein Fahrplankasten und eine Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan sowie ein Papierkorb. Der Fahrplankasten ist so groß zu dimensionieren, dass er Fahrplanausdrucke in DIN A3 aufnehmen kann. Bei Unklarheiten werden Einzelheiten bezüglich Design und Ausstattung zwischen KVV, Aufgabenträger und Unternehmer geregelt.
- (2) Dem vorliegenden Linienbündel sind nach derzeitigem Stand 25 Haltestellen mit rund 48 Haltestellenmasten zugeordnet, für die der Unternehmer verantwortlich ist. Davon muss aufgrund des neuen Linienkonzeptes in Staffort eine Haltestelle vollständig neu gem. Abs. 1 eingerichtet werden.
- (3) Die bestehenden Haltestelleneinrichtungen für den Buslinienverkehr kann das Unternehmen vom vorherigen Betreiber käuflich erwerben. Die Abwicklung erfolgt ausschließlich im Verhältnis Verkäufer und Käufer.

#### On Demand-Betrieb

- (4) Im On Demand-Verkehr sind die Haltestellen nur in der On Demand-App als virtuelle Haltestelle erkennbar, sie werden vor Ort nicht durch ein Schild o. Ä. als Haltestelle im On Demand-Betrieb gekennzeichnet. Der Standort der On Demand-Haltestellen wird vom Aufgabenträger in Abstimmung mit dem KVV festgelegt. Für die Beantragung der dafür gegebenenfalls notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Genehmigungen ist das Verkehrsunternehmen zuständig.

### **3.4 Mindeststandards Personal**

- (1) Alle im Linienbündel eingesetzten Fahrpersonale sind vor dem ersten Einsatz, danach jährlich ein weiteres Mal, zu Kundendienst und Tarif zu schulen. Die Fahrpersonale sind hierfür vom jeweiligen Unternehmer auf dessen Kosten für die Dauer von bis zu einem Tag zu acht Stunden je Jahr freizustellen. Der KVV stellt auf Wunsch des Unternehmers für diese Schulungen kostenlos den Referenten.
- (2) Die Fahrpersonale sowie die operative Betriebsleitung des On Demand-Verkehrs sind vor dem ersten Einsatz zur Bedienung der On Demand-Plattform sowie zur Funktions- und Bedienungsweise der eingesetzten Kommunikationsgeräte zu schulen. Die Personen sind hierfür vom jeweiligen Unternehmer auf dessen Kosten für die Dauer von bis zu zwei Werktagen (ohne Samstag) zu je acht Stunden freizustellen. Der On Demand-Plattform-Anbieter stellt für diese Schulungen den Referenten. Der Unternehmer erbringt gegenüber dem KVV einen Nachweis über die erfolgten Schulungen.



- (3) Insbesondere müssen alle Fahrpersonale über ausreichende Streckenkenntnisse verfügen und zu korrektem Verhalten gegenüber den Fahrgästen, zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen sowie in energieeffizienter Fahrweise geschult werden.
- (4) Zu den Pflichten des Fahrpersonals gehört die Beachtung aller Verkehrs- und Dienstvorschriften sowie insbesondere
  1. die höfliche und zuvorkommende Behandlung der Fahrgäste
  2. die Bedienung der Fahrgäste gemäß den geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen
  3. der Verkauf von Fahrausweisen
  4. die Durchführung von Einstiegskontrollen
  5. die unverzügliche Meldung besonderer Vorkommnisse wie Unfälle, Betriebsstörungen oder Beschwerden von Fahrgästen an die Leitstelle des Unternehmers
  6. ein gepflegtes Äußeres im Dienst.
- (5) Das eingesetzte Personal muss der deutschen Sprache mächtig sein. Der Unternehmer versichert überdies, dafür zu sorgen, dass sein Personal Verfügungen und Bekanntmachungen des KVV und des Aufgabenträgers beachtet.
- (6) Im Fahrzeug gilt absolutes Rauchverbot, auch in den Pausenzeiten und auf Leerfahrten.
- (7) Liegt ein wichtiger Grund vor, kann die Genehmigungsbehörde, der KVV oder der Aufgabenträger verlangen, dass Fahrpersonale nicht mehr zur Erbringung von Fahrleistungen nach der Vorinformation und dieser Anlage eingesetzt werden.

Als wichtiger Grund gelten insbesondere schwere oder wiederholte Verstöße gegen rechtliche Bestimmungen, gegen Bestimmungen der Vorinformation und dieser Anlage oder der in der Vorinformation und dieser Anlage verbindlich vorgegebenen Vorschriften und Bestimmungen sowie insbesondere mehrfaches, nachgewiesenes ungebührliches Verhalten gegenüber Fahrgästen. Als Nachweis gelten in diesem Zusammenhang z. B. mehrere voneinander unabhängige Fahrgastbeschwerden über Vorkommnisse an verschiedenen Tagen.

- (8) Als Voraussetzung für die Fahrplanoptimierung und die Ermittlung der Einnahmeanteile führt der KVV Kontrollzählungen durch. Hierbei wirkt der Unternehmer bzw. dessen Fahrpersonal durch Fahrgastzählungen oder ähnliche Maßnahmen in zumutbarem Umfang mit. Für die Mitwirkung des Fahrpersonals bei Verkehrserhebungen wird keine gesonderte Vergütung gewährt.
- (9) Das Fahrpersonal hat durch hohe Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft für die Sicherheit im Fahrzeug und – soweit möglich – an den Haltestellen zu sorgen. Hilfebedürftigen Personen ist beim Ein- und Ausstieg Hilfe zu leisten. Der Fahrstil soll durch gleichmäßiges Fahren, eine angemessene Geschwindigkeit – insbesondere in Kurven – sowie sanftes Anfahren und Abbremsen an den Haltestellen gekennzeichnet sein. Besonderes Augenmerk ist auf das passgenaue Anfahren der barrierefrei ausgebauten Haltestellen zu richten.
- (10) Die Nutzung von Handys oder Smartphones ohne Freisprecheinrichtung ist während der Fahrt untersagt. Wird diese Regelung nicht beachtet, liegt ein sogenannter wichtiger Grund nach Abs. 7 vor.

### **3.5 Mindeststandards Marketing**

- (1) Die Unternehmer nehmen am Corporate Design (CD) des KVV teil. Dies betrifft in erster Linie die Verwendung von Logos, Unternehmensidentitäten und Piktogrammen auf und in den Bussen im KVV. Näheres regelt die Gestaltungsrichtlinie des KVV.



- (2) Der KVV ist berechtigt, in angemessenem Umfang und in Abstimmung mit dem Unternehmer betriebliche Beschilderungen und Aushänge unentgeltlich durch den Unternehmer in dessen Fahrzeugen in geeigneter Form anbringen zu lassen.
- (3) Jeder Unternehmer stimmt die Gestaltung der Außenwerbeflächen an den Bussen im Buslinienbetrieb entsprechend dem CD mit dem KVV ab und stellt in vertretbarem Umfang Außenwerbeflächen an den Bussen bereit. Die Fensterflächen an den Seiten der Busse sowie die Türen gehören nicht zu den Außenwerbeflächen.

Im Gegensatz dazu steht auf den Fahrzeugen des On Demand-Verkehrs keine Fläche für Außenwerbung zur Verfügung. Die Fahrzeuge werden ausschließlich mit der KVV-Folierung zur Erkennung des Fahrzeuges gem. Abschnitt 3.1 Abs. 2 beklebt.

- (4) Der Unternehmer muss für seine Kunden im Buslinienbetrieb montags bis freitags von 8 bis 17 Uhr telefonisch erreichbar sein. Im gleichen Zeitraum muss eine Ausgabe bzw. Abholung von Fundsachen möglich sein.

Für die Kunden des On Demand-Verkehrs muss er während der Bedienzeit zzgl. jeweils 30 Minuten Vor- und Nachlauf erreichbar sein. Fundsachen im On Demand-Verkehr sollen am gleichen Ort und zu den gleichen Zeiten wie Fundsachen im Buslinienbetrieb ausgegeben werden.

Dem KVV und dem Aufgabenträger sind die telefonischen Kontaktdaten rechtzeitig vor Betriebsaufnahme unaufgefordert mitzuteilen. Das Unternehmen hat diese Daten für Fahrgäste geeignet und gut auffindbar zu veröffentlichen.

- (5) Der Unternehmer setzt den KVV über jede Beschwerde, die im Zusammenhang mit einer Betriebsleistung nach der Vorinformation und dieser Anlage steht, in Kenntnis. Beschwerden oder Kundenanfragen, die zur Bearbeitung und Beantwortung vom KVV an den Unternehmer weitergeleitet werden, sind innerhalb von 14 Kalendertagen an den Kunden zu beantworten. Der KVV ist hierbei in Kenntnis zu setzen. Nach Ablauf von 7 Kalendertagen ist außerdem eine Zwischenricht über den Bearbeitungsstand an den Kunden und den KVV zu übermitteln.
- (6) Der Unternehmer stellt dem Aufgabenträger oder dem KVV zu Marketing- oder Schulungszwecken (bspw. Mobilitätstraining) an bis zu 5 Tagen (für jeweils max. 8 Stunden) pro Jahr einen Omnibus bzw. ein On Demand-Fahrzeug mit Fahrpersonal kostenfrei zur Verfügung.

### 3.6 Berichtswesen

- (1) Der Unternehmer hat die von ihm geplante **Soll-Leistung** im Buslinienverkehr für ein Fahrplanjahr (Anzahl der Fahrplanstunden, der Fahrzeugeinsatztage pro Bustyp und der Busse in der Spitzenstunde) vor dem Beginn des Fahrplanjahrs und jeweils unterjährig spätestens 14 Tage nach Vorlage eines geänderten Fahrplans an den KVV und den Aufgabenträger zu melden. Ab der Betriebsaufnahme von Elektrobussen im Buslinienverkehr sind die mit Elektrobussen zu bedienenden Kurse/Linien samt deren Menge an Fahrplanstunden separat zu nennen.
- (2) Außerdem hat der Unternehmer zu einzelnen Zeitpunkten für die von ihm bedienten Buslinien im Buslinienverkehr Besetzungszahlen (Anzahl Fahrgäste auf sämtlichen Streckenabschnitten) sowie Ein- und Aussteiger je Haltepunkt einer Fahrt zu ermitteln und quartalsweise zu berichten („**Nachfragebericht**“). Im Durchschnitt sollen bis zu drei ganztägige Zählungen pro Quartal stattfinden; dabei sollen verschiedene saisonale Bedienzeiten abgedeckt werden (Sommer, Winter, Schultage, schulfreie Tage). Die Termine müssen beim KVV oder dem Aufgabenträger angefragt werden.





- (3) Der Unternehmer teilt dem Aufgabenträger in einem **Fahrzeugbericht** mit, welche Fahrzeuge tatsächlich im Buslinien- und On Demand-Betrieb eingesetzt wurden (jeweils mit Angaben zum Fahrzeugalter, zur Schadstoffklasse bzw. zum Energiebezug (Diesel, Elektro, anderes) und zur Niederflrigkeit).
- (4) Der Unternehmer meldet die aus der Anwendung des Verbundtarifs erzielten **Fahrgeldeinnahmen** für jeden Kalendermonat bis zum 20. des Folgemonats an den KVV und überweist diese bis zu diesem Zeitpunkt an die Clearingstelle des KVV. Der KVV ist berechtigt, genauere Vorgaben zum Format dieser Meldung zu machen. Bei fristgerechtem Eingang der Zahlung und der Meldung überweist der KVV die jeweiligen monatlichen Abschläge auf Fahrgeldeinnahmen zum darauffolgenden 25. des Monats an den Unternehmer. Werden die Fahrgeldabschläge des KVV zurückgehalten, bis ein Zahlungs- und Meldungseingang verzeichnet werden kann. Der Unternehmer hat jährlich bis zum 31. März ein Testat über die korrekte Abwicklung der Fahrgeldmeldungen und eingegangenen Fahrgeldeinnahmen vorzulegen. Die Kosten für die Beauftragung eines hierfür nötigen Wirtschaftsprüfers sind vom Unternehmer zu tragen.
- (5) Vor Betriebsaufnahme ist dem Aufgabenträger ein Nachweis über die gemäß Abschnitt 3.1 Absätze 14 und 15 abgeschlossenen **Versicherungen** vorzulegen.
- (6) Der Unternehmer legt dem KVV jährlich bis zum 31.03. des Folgejahres einen Bericht über die gemäß Abschnitt 3.2 Abs. 18 durchgeführten Fahrscheinprüfungen vor.
- (7) Der Unternehmer legt dem KVV vor Betriebsaufnahme sowie anschließend jährlich bis zum 31.03. des Folgejahres Nachweise über die gemäß Abschnitt 3.4 Abs. 1, 2 und 3 durchgeführten Schulungen vor.
- (8) Der Unternehmer sorgt auf Anforderung für die fristgerechte Lieferung sämtlicher Daten, die der KVV zur Erfüllung gesetzlicher Berichtspflichten, insbesondere nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, benötigt.
- (9) Dem KVV sind auf Verlangen zeitnah statistische Auswertungen und Kennzahlen für die Arbeit des KVV und für die zur Erfüllung der vertraglichen Pflichten gegenüber den Ländern sowie gesetzlicher Vorgaben zur Verfügung zu stellen.
- (10) Zur gegenseitigen Information, etwa über künftige Rahmenbedingungen und Veränderungen im Landkreis, sowie zur Abstimmung bzgl. der Weiterentwicklung der Verkehrsleistung im Linienbündel, sind regelmäßige Gespräche des Unternehmers mit dem KVV und/oder dem Aufgabenträger obligatorisch, mindestens eines und maximal vier pro Jahr.
- (11) Nach erteilter Genehmigung werden zur Vorbereitung des On Demand-Betriebs bis zur Betriebsaufnahme zwischen KVV, Aufgabenträger und Unternehmer bis zu 2 halbtägige Arbeitstreffen durchgeführt. Während des laufenden Betriebs finden zur Qualitätssicherung sowie zur Abstimmung bzgl. der Optimierung der On Demand-Verkehre in den ersten beiden Betriebsjahren quartalsweise ca. zweistündige Arbeitstreffen zum On Demand-Verkehr statt.
- (12) Nach erteilter Genehmigung und bis zur Aufnahme des Probetriebs mit Elektrobussen im Buslinienverkehr (vgl. Abschnitt 3.1a) werden zum geplanten Elektrobus-Einsatz und zur Elektrobus-Beschaffung zwischen KVV, Aufgabenträger und Unternehmer bis zu 4 halbtägige Arbeitstreffen durchgeführt. Während des Probetriebs sind bis zu 2 weitere halbtägige Arbeitstreffen vorzusehen. In den ersten 6 Monaten nach der endgültigen Betriebsaufnahme mit Elektrobussen finden bis zu 2 weitere halbtägliche Arbeitstreffen statt. Diese Gespräche dienen der Qualitätssicherung in der Vorbereitungs- und Startphase.
- (13) Über gravierende Probleme in der Zeit der Vorbereitung der Betriebsaufnahme, welche absehbar eine termin- und qualitätsgerechte Betriebsaufnahme gefährden können, insbesondere beim Einsatz der Elektrobusse, sind der Aufgabenträger und der KVV unverzüglich zu informieren.



- (14) Der Unternehmer hat vor Aufnahme des Regelbetriebes mit Elektrobussen im Buslinienbetrieb und anschließend einmal jährlich bis spätestens 31.03. des Folgejahres für das vergangene Fahrplanjahr den Nachweis über den Bezug von Strom aus 100 % erneuerbaren Energien zu erbringen.

#### **4. Tarif und Fahrkartenverkauf**

- (1) Für die Beförderung der Fahrgäste ist ausschließlich der Gemeinschaftstarif des KVV anzuwenden (<https://www.kvv.de/fahrkarten/allgemeine-informationen/gemeinschaftstarif.html>).
- (2) Es werden nur die vom KVV tariflich vorgesehenen Fahrausweise ausgegeben.
- (3) Unabhängig von der Art des Fahrkartenverkaufs stellt jeder Unternehmer sicher, dass im Buslinienverkehr des Linienbündels, mindestens in jedem eingesetzten Bus, jederzeit folgende Fahrkarten verkauft werden können:
- Einzelfahrkarten Erwachsene/Kinder (alle Preisstufen und Ermäßigungen)
  - Ergänzungskarten Erwachsene/Kinder (alle Preisstufen und Ermäßigungen)
  - Tageskarten Erwachsene/Kinder (alle Preisstufen und Ermäßigungen)
- (4) Es muss gewährleistet sein, dass Fahrausweise für alle Ziele innerhalb des KVV-Gebietes ausgegeben werden können. Ferner müssen auch Fahrscheine für Ziele außerhalb des KVV-Verbundgebietes ausgegeben werden können.
- (5) Abonnements werden ausschließlich vom KVV bearbeitet. Der KVV kann die Aufgabe an Dritte übertragen.
- (6) Im On Demand-Verkehr werden im Fahrzeug keine Fahrkarten verkauft.
- (7) Der Unternehmer verpflichtet sich, darüber hinaus keine konkurrierenden Fahrpreisangebote zu Fahrausweisen des Gemeinschaftstarifs zu machen oder das Tarifniveau des KVV zu unterlaufen. Wird dennoch in Abstimmung mit dem KVV ein solcher Tarif angeboten, erstattet der Unternehmer dem KVV den sich hieraus ergebenden Abmangel. Der Abmangelbetrag wird einvernehmlich zwischen Unternehmer und KVV festgestellt.



## 5. Eigenwirtschaftliche Verkehre

Anträge auf eigenwirtschaftliche Verkehre können bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) bis spätestens drei Monate nach dieser Vorabbekanntmachung gestellt werden (§ 12 Abs. 6 PBefG). Nach Ablauf dieser Frist eingehende eigenwirtschaftliche Anträge sind ausgeschlossen.

Die unter Abschnitt 2 und 3 genannten Qualitätsstandards und die dortigen Anforderungen gelten ausdrücklich auch für Betreiber, die einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellen und sind ggf. im Zusammenhang mit der Qualitätssicherungsvereinbarung gemäß Abschnitt VI.1) der Vorinformation zu sehen.

Im Falle der eigenwirtschaftlichen Erbringung der Verkehre hat der Unternehmer neben der in der Vorinformation aufgeführten Qualitätssicherungsvereinbarung einen Kooperationsvertrag mit dem KVV über die Zusammenarbeit im Verkehrsverbund, insbesondere die Zuscheidung der Tarifeinnahmen, abzuschließen. Der Musterkooperationsvertrag ist unter

<https://www.kvv.de/unternehmen/zahlen-fakten/verbundinformationen.html>

abrufbar.

Hat der Unternehmer in seinem Genehmigungsantrag weitergehende verbindliche Zusicherungen über die Mindeststandards aus der Vorinformation und dieser Anlage hinaus angeboten, so hat er auch diese dem Aufgabenträger geeignet nachzuweisen. Im Falle akuter Mängel, die ein Abweichen von den Mindeststandards der Vorinformation bzw. von den verbindlichen Zusicherungen bedeuten, kann der Aufgabenträger weiterführende Erläuterungen, Berichte oder Daten des Unternehmers einfordern, sofern sie der Nachvollziehbarkeit des Sachverhaltes dienen.

Der Aufgabenträger behält sich vor, die zuständige Genehmigungsbehörde über festgestellte Mängel zu informieren.