

Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen

Grenzüberschreitender Bus Lörrach-
EuroAirport über Binzen, Haltingen, Palmrain,
Saint-Louis Bahnhof, EuroAirport

Leistungsbeschreibung

EU-Ausschreibung 2023/S 248-786889

Impressum

Projekt	Grenzüberschreitende Buslinie Lörrach-EuroAirport
Dokument	Leistungsbeschreibung
Version:	2.0
Datum:	19.01.2024
verfasst:	Christian Cramer, CC
geprüft:	Philipp Günter, Landratsamt Lörrach
freigegeben:	Doris Munzig, Landratsamt Lörrach

Inhalt

1 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	5
1.1 Betriebsleiter und Betriebsleitstelle	5
1.2 Linienbetrieb	6
1.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	6
2 Fahrzeuge	7
2.2 Fahrzeugausstattung	9
2.3 Niederflurigkeit und barrierefreie Information im Fahrzeug	9
2.4 Grundsätzliche Fahrzeugausstattung	9
2.5 Fahrzeugalter	10
2.6 Fahrzeugantrieb	10
2.6.1 Konventioneller Antrieb	10
2.6.2 Saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge (CVD)	10
2.6.2.1 Definition ‚Saubere‘ Fahrzeuge	11
2.6.2.2 Definition ‚Emissionsfreie‘ Fahrzeuge	11
2.7 Fahrzeugdesign	11
3 Personaleinsatz	12
3.1 Vorgaben Kompetenzen	12
3.2 Vorgaben Erscheinungsbild	12
3.3 Vorgaben Schulungen	13
3.4 Vorgaben Sozialstandards	13
4 Vorgaben tarif- und verbundbezogene Verpflichtungen	13
4.1 Beförderungsbedingungen, Vertrieb und Tarifbestimmungen	13
5 Berichtspflicht	14
5.1 Erhebungen	14
5.2 Beschwerdemanagement	14
6 Anforderungen an die Betriebsaufnahme	15
6.1 Fahrpersonal	15

6.2 Fahrzeuge	15
6.3 Betriebsdurchführung.....	15

HINWEIS zur sprachlichen Gleichstellung

Zur besseren Lesbarkeit wird im Text das generische Maskulinum für Personen und Rollen verwendet.
Die im Dokument gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf alle Geschlechter.

1 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

1.1 Betriebsleiter und Betriebsleitstelle

Unbeschadet der gesetzlichen Vorgaben an den Betriebsleiter nach BOKraft gilt weiterhin für die ausgeschriebene Leistung:

Dem Auftraggeber ist für die organisatorische bzw. verwaltungsmäßige Durchführung von Vertragsverhältnissen eine mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen (organschaftliche oder rechtsgeschäftliche Vertretungsbefugnis) ausgestattete Person (z. B. Geschäftsführer oder Prokurist) zu benennen.

Neben der Benennung eines direkten Ansprechpartners seitens des Auftragnehmers ist ein fest definierter Zeitraum für die Erreichbarkeit des Ansprechpartners zu benennen.

- Für den Ansprechpartner seitens des Auftragnehmers ist dem Auftraggeber ebenfalls ein entsprechender Vertreter inkl. Erreichbarkeit zu benennen.
- Personelle Veränderungen sind dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen. Dies gilt auch für den Fall und Einsatz eines Vertreters.

Grundlegend gelten für den Betriebsleiter und dessen Vertretung die folgenden Anforderungen:

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

Der Auftragnehmer hat ferner sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Auftraggeber während der üblichen Geschäftszeiten in der Zeit von 7:30 bis 16:00 Uhr telefonisch erreichbar ist.

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

- im Falle von Betriebsstörungen die erforderlichen Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden,
- Entscheidungen zur Weiterbeförderung der Fahrgäste bei Anschlussversäumnissen oder Betriebsstörungen getroffen werden,

- das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird,
- der Auftraggeber über das Vorliegen von Betriebsstörungen unverzüglich informiert wird; in dringenden Fällen erfolgt die Mitteilung vorab fernmündlich.

Im Falle eines Fahrzeugausfalls hat der Auftragnehmer unverzüglich für Ersatz zu sorgen. Die Reaktionszeit für den Einsatz eines Ersatzfahrzeuges darf 30 Minuten nicht überschreiten.

1.2 Linienbetrieb

Die Buslinie verbindet den Bahnhof Lörrach mit dem EuroAirport. Haltestellen sind u.a. am Bahnhof Haltingen, auf dem Palmrain und am Bahnhof Saint-Louis vorgesehen (Anlage C01). Die Betriebszeiten sollten so gestaltet werden, dass der Bus vor dem ersten Abflug am Flughafen ankommt und nach der letzten Flug-Ankunft abfährt. Der Bus fährt sieben Tage die Woche einmal pro Stunde und sichert die Anschlüsse an den Bahnhöfen (Anlage C02). Die Anbindung an die S-Bahnlinie 6 in Lörrach ist sicherzustellen (entsprechend der Vorgaben des Förderprogramms ‚Regiobuslinien‘).

1.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die im Fahrplan ausgewiesenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind einzuhalten. Dies gilt insbesondere für die pünktliche Ankunft am Ziel oder am Umsteigepunkt. Der Auftragnehmer hat sich stets um ein hohes Maß an Pünktlichkeit zu bemühen, auch wenn sich Verspätungen aufgrund unvorhersehbarer Störungsfälle beim Betrieb, auch durch fahrgast- oder fremdbedingte Einflüsse, nicht immer vermeiden lassen. **In keinem Fall dürfen Abfahrten zu früh erfolgen.** Der Betriebsleiter und die Betriebsleitstelle sind zudem für eine unverzügliche Gewährleistung von Ersatzverkehren bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen verantwortlich.

Bezüglich der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Der Verkehrsbetrieb gilt als pünktlich, wenn mindestens 85 % aller Beförderungsleistungen pünktlich erbracht werden.

Maßstab ist die jeweilige Ankunftszeit an allen Endhaltestellen unter der Annahme einer pünktlichen Abfahrt an der Starthaltestelle. Pünktlich ist jeweils immer die 59. Sekunde der Abfahrtsminute. Für die Ankunftszeiten gilt eine Toleranz von jeweils + 2 Minuten. Maßstab für die erreichte Pünktlichkeit über ein Kalenderjahr ist die Summe der gemessenen Verspätungen je Kalenderjahr (abzüglich der genannten Toleranz) an allen Endhaltestellen, dividiert durch die Anzahl der Ankünfte an allen Endhaltestellen in einem Kalenderjahr.

Im Ergebnis wird das Maß der mittleren Ankunftsabweichung je Ankunft festgestellt [in Sekunden]. Dabei werden alle Fahrten, die unter Berücksichtigung der Toleranzgrenze als unpünktlich gelten, unabhängig vom Maß der Unpünktlichkeit berücksichtigt; gleiches gilt für die Berücksichtigung aller als ausgefallen geltenden Fahrten (s. u.). Der Zählwert wird in ein Verhältnis zur Anzahl aller nach Fahrplan geforderten Ankünfte gestellt [in %] und dem zulässigen Schwellwert von 95 % gegenübergestellt.

Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn

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

Verspätungen durch höhere Gewalt (z.B. Witterungsbedingungen, Straßensperrung) werden dem Auftragnehmer nicht angelastet, ebenso Verspätungen aufgrund einer vereinbarten Wartezeit zur Anschlussicherung. Es besteht für den Auftragnehmer gegenüber dem Auftraggeber aber eine Berichtspflicht über solche Vorkommnisse.

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

2 Fahrzeuge

2.1 Fahrzeugtypen und Fahrzeugstandards

Auf allen Fahrten sind ausschließlich **Typ 1 Fahrzeuge** einzusetzen.

Typ 1 Fahrzeuge sind:

- Niederflurfahrzeuge mit einer Standardlänge von 12 m (NF),
- Gelenkfahrzeuge als Niederflurfahrzeuge

Typ 1 Fahrzeuge als 12-m-Fahrzeuge sind **Niederflurfahrzeuge** mit folgenden Eigenschaften:

- mindestens 34 Sitzplätze und 45 Stehplätze;
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck, Haltestellenanzeige innen);

- digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage innen);
- Info-Bildschirme/digitale Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge), ggf. als Ersatz für „Haltestellenanzeige innen“, wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind;
- Klimaanlage;
- WLAN;
- USB-Ladesteckdose in jeder Sitzreihe;
- ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (oder vergleichbares Ausstattungselement wie Lift);
- Sondernutzungsfläche (z. B. für Kinderwagen, Rollstuhl und Koffer);
- gut erreichbare Haltewunschtafeln an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche;
- elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht;
- lokal kompatible Systeme zur Ansteuerung von elektronischen Kundeninformationssystemen und kompatible Systeme zur Anschlusssicherung.

Typ 1 Fahrzeuge als Gelenkfahrzeuge sind **Niederflurfahrzeuge** mit folgenden Eigenschaften:

- mindestens 42 Sitzplätze und 90 Stehplätze;
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck, Haltestellenanzeige innen);
- digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage innen);
- Info-Bildschirme/digitale Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge), ggf. als Ersatz für „Haltestellenanzeige innen“, wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind;
- WLAN;
- USB-Ladesteckdose in jeder Sitzreihe;
- ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (oder vergleichbares Ausstattungselement wie Lift);
- Sondernutzungsfläche (z. B. für Kinderwagen oder Rollstuhl);
- gut erreichbare Haltewunschtafeln an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche;
- elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht;
- lokal kompatible Systeme zur Ansteuerung von elektronischen Kundeninformationssystemen und kompatible Systeme zur Anschlusssicherung.

2.2 Fahrzeugausstattung

Alle eingesetzten Fahrzeuge haben dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35 StVZO), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr und der EU-Richtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 zu entsprechen. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrs- und betriebssicherem sowie ordnungsgemäßem, fahrbereitem, sauberem und gepflegtem Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen entsprechend ausgerüstet sein. Der Auftragnehmer hat für die Bereitstellung und Instandhaltung der erforderlichen Fahrzeuge Sorge zu tragen.

2.3 Niederflurigkeit und barrierefreie Information im Fahrzeug

Die Niederflurigkeit ist seit 01.01.2022 in allen Fahrzeugen, die im Linienverkehr eingesetzt werden, sicherzustellen. Podeste unterhalb der Sitze im vorderen Bereich sind zu vermeiden. Es bedarf einer doppelbreiten Mitteltür für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Möglichkeit des stufenlosen Einstiegs durch eine Rollstuhlklapprampe bzw. Fahrzeuge mit Kneeling-Funktion ist zu gewährleisten. Mehrzweckflächen mit Klappsitzen und der Abstellmöglichkeit für Kinderwagen und Rollstühle sind in ausreichender Größe min. 150 cm * 150 cm vorzusehen.

Für Rollstuhlfahrer sind entsprechende Sicherungen (z.B. ein zusätzliches Sicherungssystem) vorzusehen. Der Fahrzeuginnenraum muss entsprechend mit visuellen Kontrasten gestaltet sein. Haltestangen, Stufen und Bedienelemente müssen gut erkennbar bzw. erreichbar sein. Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind mit Dynamischen Fahrzielanzeigen (Monitoren) und automatischer akustischer Haltestellenansage oder Bordmikrofon auszurüsten (Zwei-Sinne-Prinzip).

An den Ein- und Ausstiegen sollten wenn möglich taktile Haltestangen verbaut sein. An Tür 2 muss außen ein Anmeldetaster in blau für den Rollstuhlfahrer verbaut sein, möglichst vor und nach Tür 2 sowie am Rollstuhlplatz im Fahrzeuginnenraum. Beim Gelenkfahrzeug ist an Tür 3, wenn eine Automatiktür verbaut ist, ein Türöffnungstaster vor und nach der Tür innen wie außen vorzusehen.

2.4 Grundsätzliche Fahrzeugausstattung

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem und elektronischen Fahrscheindruckern zum Verkauf von Fahrscheinen ausgerüstet sein. Alle Fahrzeuge sind mit Heizung und Klimaanlage auszustatten. Die Fahrzeuge sind in eine digitale Infrastruktur (Funk, RBL, Bordrechner) einzubinden.

2.5 Fahrzeugalter

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge darf sieben Jahre nicht überschreiten. Das Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge soll zu keinem Zeitpunkt 11 Jahre überschreiten (gerechnet vom Tag der ersten Zulassung).

2.6 Fahrzeugantrieb

2.6.1 Konventioneller Antrieb

Die im regulären Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge halten die Grenzwerte der höchsten Abgasnorm ein, mindestens aber Euro 6.

2.6.2 Saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge (CVD)

Die Clean Vehicles Directive (CVD) verfolgt das klimapolitisch richtige Ziel, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitestgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Die Motivation der CVD ist die Verbesserung der Luftqualität in den Städten, die Senkung des Lärmpegels, die Schaffung eines Marktes für emissionsfreie Fahrzeuge sowie die Reduktion der Treibhausgase. Eine Reduktion der Treibhausgase ist dann gewährleistet, wenn die elektrischen Busse zum Antrieb auf die Energieträger Strom und Wasserstoff aus regenerativen Quellen zurückgreifen können. Aus regulatorischer Sicht (CVD, EU-Flottengrenzwerte für Pkw und Lkw) spielt dies allerdings keine Rolle, da die Emissionen der Energieerzeugung qua Definition aus dem Verkehrs- in den Energiesektor verlagert werden. Bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Herstellung von Strom und Wasserstoff ist deshalb im Energiesektor Schritt für Schritt der Anteil aus regenerativen Quellen zu steigern, wobei Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit mit der Reduktion der klimaschädlichen Treibhausgase einhergehen muss.

Die CVD gibt bei Neubeschaffungen vor, wie viele Fahrzeuge einen konventionellen, sauberen bzw. emissionsfreien Antrieb haben. Der Anteil von Omnibussen, die mit Dieselmotoren betrieben werden, wird dabei stetig reduziert. Damit die Luftqualität in den Städten nicht nachteilig beeinflusst wird, findet bei modernen Dieselnissen eine aufwändige Abgasbehandlung statt, sodass vor allem Stickoxide, weitere Schadstoff- und die Feinstaub-Emission keine Rolle mehr spielen. Deshalb bietet der Linienverkehr mit Dieselnissen nach wie vor ökologische Vorteile, zumal sich viele Fahrgäste eine Fahrt teilen. Nach Inkrafttreten der CVD zum 2. August 2021 bis Ende 2025 dürfen bundesweit nur noch 55 % der Neubeschaffungen Dieselnisse sein. Mind. 45 Prozent der insgesamt in diesem Zeitraum im

Rahmen neu vergebener Beförderungsaufträge beschafften bzw. eingesetzten Fahrzeuge müssen der Definition „sauber“ entsprechen, die Hälfte davon (mind. 22,5 Prozent) hat „emissionsfrei“ entsprechend der Definition der CVD zu sein. Ab 2026 bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 Prozent (bzw. 32,5 Prozent).

2.6.2.1 Definition ‚Saubere‘ Fahrzeuge

Ein Omnibus gilt als „sauberes Fahrzeug“, sofern er mit alternativen Kraftstoffen, definiert nach Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU betrieben wird. Demnach sind „alternative Kraftstoffe“ Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig als komprimiertes Erdgas (CNG) und flüssig als Flüssigerdgas (LNG) sowie Flüssiggas (LPG).

Explizit ausgeschlossen aus dieser Definition sind nach Artikel 26 der Richtlinie 2018/2001 Biokraftstoffe, bei denen ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen zu beobachten ist. Zudem dürfen flüssige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe nicht konventionellen fossilen Kraftstoffen beigemischt werden, d. h., sie dürfen nur in reiner (100 Prozent) Form eingesetzt werden. Plug-in-Hybridbusse, die mit konventionellem Dieselmotorkraftstoff betrieben werden, werden ebenfalls den „sauberen Fahrzeugen“ zugeordnet.

2.6.2.2 Definition ‚Emissionsfreie‘ Fahrzeuge

Die Kommission sieht ausschließlich batterieelektrische Busse und Wasserstoffbrennstoffzellen-Busse als „emissionsfrei“ an. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden zwar genannt, jedoch nur mit einem Grenzwert von 1 g/kWh CO₂-Ausstoß akzeptiert. Dieser Grenzwert ist nach heutigem Kenntnisstand mit kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen nicht darstellbar. Wird allerdings Wasserstoff als Kraftstoff in einem Verbrennungsmotor eingesetzt, so kann dieser Grenzwert nach eigenen Angaben der Entwickler solcher Motoren eingehalten werden.

2.7 Fahrzeugdesign

Eventuelle Außenwerbung muss so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit der Türen und der Bedienelemente auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist und nicht komfortmindernd wirkt.

Bei den hier durchzuführenden Verkehren ist an der Stirnseite und am Heck des Fahrzeuges in Fahrtrichtung rechts das Logo der Landkreis Lörrach anzubringen. Das „bwegt“-Logo sowie ein schriftlicher Hinweis „gefördert durch das Land Baden-Württemberg“ sind gut sichtbar an den Eingangsbereichen der Fahrzeuge an-zubringen.

3 Personaleinsatz

Das Personal ist als erster Repräsentant des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Fahrgast zu verstehen. Es sind alle gesetzlichen Anforderungen in der jeweils gültigen Fassung zu beachten, insbesondere Anforderungen gemäß **PBefG, BO Kraft, StVO, StVZO, StVG, FZV, FeV**. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass das von ihnen eingesetzte Fahrpersonal zum gewerblichen Führen eines Kraftomnibusses im öffentlichen Linienverkehr befugt ist. Der Auftragnehmer hat den Aussagen der BOKraft entsprechendes, geeignetes Personal einzusetzen und in erforderlichem Umfang zu kontrollieren. Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass die einschlägigen arbeitsrechtlichen und für den Auftragnehmer geltenden tarifvertraglichen Bestimmungen, die Unfallverhütungsvorschriften sowie die betrieblichen Dienstvorschriften des Auftragnehmers eingehalten werden.

3.1 Vorgaben Kompetenzen

Das Fahrpersonal kennt und beachtet die geltenden Arbeits- und Verkehrsvorschriften. Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache (**min. Niveau B2**). Das Fahrpersonal und die Mitarbeiter im Kundenkontakt haben ein respektvolles Auftreten, vollständige Tarif-, Fahrplan- und Ortskenntnisse sowie die Kenntnis über betriebliche Abläufe und Infrastruktur.

3.2 Vorgaben Erscheinungsbild

Das Fahr- und Dienstpersonal trägt gepflegte Kleidung und hat gegenüber den Fahrgästen ein freundliches Auftreten. Die Bekleidung des eingesetzten Fahrpersonals muss sauber und den Anstandsregeln entsprechend angemessen sein. Es ist wünschenswert, wenn die Bekleidung des Fahrpersonals aus nachfolgenden Komponenten besteht:

- Hemd oder Polo-Shirt (in weiß oder hellblau, gedeckte, dezente Farben)
- Beinbekleidung in gedeckten Farben (schwarz, dunkelblau)
- Fußbekleidung in gedeckten Farben

Grundsätzlich untersagt ist das Tragen von Sport-, Trainings- oder Arbeitshosen. Die Schultern sind bedeckt zu halten.

3.3 Vorgaben Schulungen

Das Fahr- und Dienstpersonal wird geschult in den Bereichen Kundenorientierung, Deeskalation, Fahrsicherheit, Fahrweise und Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. Die Module des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz werden dem Fahr- und Dienstpersonal in regelmäßigen Abständen durch den Auftragnehmer im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und Fristen erteilt. Die Einweisung des Fahr- und Dienstpersonals in die Linienführung der ausgeschriebenen Linien wird vorausgesetzt. Die Landkreis Lörrach unterstützt den Auftragnehmer mit entsprechenden Informationen und Dokumenten. Die Verantwortung der korrekten Schulung des Fahr- und Dienstpersonals obliegt allein beim Auftragnehmer.

3.4 Vorgaben Sozialstandards

Geltende Rechtsvorschriften wie Arbeitszeitgesetze, EG-Vorschriften zur Lenk- und Ruhezeit müssen eingehalten werden. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, in regelmäßigen Abständen, den Auftraggeber über die geplanten Dienste und Dienstschichten zu informieren.

Der Auftraggeber behält sich vor, in regelmäßigen Abständen Kontrollen durchzuführen.

4 Vorgaben tarif- und verbundbezogene Verpflichtungen

Auf Grundlage des Durchführungsvertrags zwischen dem Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL) und dem Landkreis Lörrach kommt im Gebiet des RVL der RVL-Tarif sowie der triregio Tarif (www.triregio.info) zur Anwendung. Das Verbundgebiet deckt sich dabei mit den politischen Grenzen des Landkreis Lörrach. Die Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen werden innerhalb der Grenzen des Landkreis Lörrach nicht angewendet. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, entsprechende Tarifregelungen und Beförderungsbedingungen des RVL umzusetzen. Für Übergangsregelungen des RVL und seiner Nachbarverbünde gilt dies ebenso.

4.1 Beförderungsbedingungen, Vertrieb und Tarifbestimmungen

Es gelten die in der jeweils gültigen Fassung bestehenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen der RVL. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die dort jeweils gültigen Bestimmungen für den Tarif und den Vertrieb anzuwenden. Der Bieter versichert, dass er die dort benannten Bedingungen vollumfänglich vom ersten Tag der Betriebsaufnahme an erfüllen wird.

Folgende Anforderungsspezifikationen der RVL sind grundlegend zu beachten:

- Anspruch auf Beförderung bestehen nach den allgemein gültigen Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes. Insofern das Fahrzeug es zulässt, werden Kinder und Kinderwagen in Begleitung einer Aufsichtsperson befördert.
- Ausgeschlossen werden Fahrgäste, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste sind.
- Befördert werden Fahrgäste nur mit einem gültigen Fahrausweis; die Beförderung von Fahrgästen ohne Fahrausweis ist untersagt.
- Die Fahrer müssen in Tariffragen geschult sein.
- Fahrausweise werden von den Fahrern im Wege des Vorne-Einstiegs kontrolliert.
- Gegebenenfalls und soweit sich dies als erforderlich erweisen könnte, werden gesonderte Fahrausweiskontrollen seitens des Auftraggebers und/oder des RVL angeordnet; die Durchführung dieser Fahrausweiskontrollen erfolgt dann durch Dritte oder durch den Auftragnehmer. Im Fall der Feststellung des Fehlens eines gültigen Fahrausweises wird ein Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) erhoben, welches der erhebenden Stelle zufällt.

Weitergehende Anforderungen an einen personenbesetzten Verkauf bestehen nicht. Auf Anfrage sind durch die Fahrer Hinweise auf die gegebenen Verkaufsstandorte im RVL zu geben.

5 Berichtspflicht

Grundsätzlich sind alle Vorgaben aus dem Förderprogramm ‚Regiobuslinien‘ des Landes Baden-Württemberg zu beachten und umzusetzen (Anlage C04). Das Fahrpersonal sollte während den drei ersten Betriebsjahren über mögliche Probleme oder Verspätungen auf der Linie berichten.

5.1 Erhebungen

Fahrgastzählungen und Fahrausweiserhebungen sind vom Verkehrsunternehmen zur Ermittlung und Hochrechnung der Erlöse jährlich auf der Linie durchzuführen. Seine Aufgabe ist es auch, die Qualitätssicherung bei den verschiedenen Zählungen und Erhebungen sicherzustellen. Das Pflichtenheft Erhebung aus dem Regiobus Förderprogramm ist zu beachten (Anlage C05).

5.2 Beschwerdemanagement

Auf Beschwerden und Anregungen soll innerhalb von einer Woche nach Bekanntwerden mit der abschließenden Beantwortung oder per Zwischenbescheid reagiert werden. Die Beantwortung erfolgt

in der Regel durch das betroffene Verkehrsunternehmen. Bei Anregungen und Beschwerden grundsätzlicher oder netzübergreifender Art wird die Beantwortung durch den Landkreis übernommen.

6 Anforderungen an die Betriebsaufnahme

Der Auftragnehmer erbringt die Verkehrsdienstleistungen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024. Die dafür notwendigen Tätigkeiten zur Betriebsaufnahme stimmt der Auftragnehmer im Vorfeld mit den Aufgabenträger in regelmäßigen Terminen ab.

Für die Betriebsaufnahme sind folgende Themen zu planen, organisieren und abzustimmen:

- Einweisung und Schulung des Fahrpersonals
- Ausrüstung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge
- Organisatorische und betriebliche Festlegungen und Abstimmungen für die Betriebsdurchführung

Der Auftragnehmer stellt in einem Konzept dar, wie die Anforderungen für die genannten Themen bis zur Betriebsaufnahme geplant, organisiert und durchgeführt werden. Der Auftragnehmer stellt in seinem Konzept dar, welche Unterstützungsleistungen er vom Aufgabenträger zur Umsetzung benötigt und erwartet.

6.1 Fahrpersonal

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass das Fahr- und Dienstpersonal nach Auftragsvergabe bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme im Dezember 2024 alle geforderten Kenntnisse und Erfahrungen für die ordnungsgemäße Durchführung der Verkehrsdienstleistungen erhält.

6.2 Fahrzeuge

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass alle Anforderungen für den Einsatz der geplanten Fahrzeuge nach Auftragsvergabe bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme im Dezember 2024 eingehalten werden.

6.3 Betriebsdurchführung

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass alle organisatorischen und betrieblichen Festlegungen zur ordnungsgemäßen Betriebsdurchführung bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme im Dezember 2024 mit Aufgabenträger abgestimmt sind.