

Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung
nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 8a
Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz

Für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

Aufgabenträger:



Landkreis
Heidenheim

Landkreis Heidenheim
Felsenstraße 36
89518 Heidenheim

Inhaltsverzeichnis

I.	Grundsätzliches	3
II.	Anforderungen bezüglich Beförderungsentgelt (Tarifanwendung und Vertrieb)	3
III.	Anforderungen an den Fahrplan	4
IV.	Umgang mit AFZS (Automatische Fahrgastzählsysteme)	4
V.	Anforderungen für sonstige Standards	5

I. Grundsätzliches

Dieses Dokument enthält die zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim. Auf die Ausführungen in der Vorabbekanntmachung, insbesondere zur eigenwirtschaftlichen Genehmigungserteilung, wird ausdrücklich verwiesen.

II. Anforderungen bezüglich Beförderungsentgelt (Tarifanwendung und Vertrieb)

1. Beitritt Heidenheimer Tarifverbund

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, dem Heidenheimer Tarifverbund (htv) beizutreten. Entsprechende vertragliche Regelungen (sog. Kooperationsverträge) sind mit dem Landkreis abzuschließen. Zu beachten ist insoweit die aktuelle Fassung der „Richtlinie des Landkreises Heidenheim über die Anwendung der Kooperationsverträge zum Heidenheimer Tarifverbund (htv) vom 29.05.2017“ (**Anlage 3**). Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich die derzeitigen Einnahmearbeitungsregularien im htv künftig ändern können.

2. Tarifanwendung

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, die jeweils gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des htv-Gemeinschaftstarifs anzuwenden (www.htv-heidenheim.de). Es handelt sich dabei um Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen i.S. des § 13 Abs. 2a Satz 5 PBefG.

Innerhalb Baden-Württembergs gilt verbundüberschreitend der Baden-Württemberg-Tarif. Dieser ist entsprechend anzuwenden.

3. Vertrieb

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, auf allen eingesetzten Fahrzeugen das gesamte Fahrscheinsortiment des Barverkaufs im htv über elektronische Fahrscheindrucker zu vertreiben.

Im Verkehrsverbund erfolgt die Ausgabe von elektronischen Tickets smartphonebasiert. Das Verkehrsunternehmen hat auf eigene Kosten die erforderliche Technik einzuführen und einzusetzen, mit der diese elektronisch kontrolliert (Barcode) werden können. Das Verkehrsunternehmen beteiligt sich an den Kosten des Vertriebs des elektronischen Tickets.

In Baden-Württemberg gilt der Baden-Württemberg-Tarif. Die dafür erforderliche Technik hat das Verkehrsunternehmen ebenfalls auf eigene Kosten einzuführen und einzusetzen. Hierzu sind alle Fahrzeuge mit 2-D-Barcodescannern und RFID-Lesegeräten auszurüsten. Die 2-D-Barcodescannern und RFID-Lesegerät müssen neben dem Baden-Württemberg-Tarif auch die E-Tickets u.a. aus der App DB Navigator, FAIRTIQ App und VVS BWeit App sowie alle Deutschlandtickets (Barcode und Chipkarte) kontrollieren können.

Der ÖDA wird des Weiteren mit der Aufforderung verbunden sein, sich am htv-Aboverfahren und dessen Kosten zu beteiligen.

4. Marketing

Das Verkehrsunternehmen hat sich an bei Bedarf durchgeführten htv-Marketingaktivitäten oder entsprechenden Aktivitäten der bedienten Städte und Gemeinden zu beteiligen, in dem es in diesem Zusammenhang produzierte Werbe- und Informationsmaterialien verteilt oder in den Fahrzeugen auslegt.

III. Anforderungen an den Fahrplan

Umfasster Linienverkehr

Der vom Landkreis Heidenheim beabsichtigte ÖDA umfasst zu Betriebsbeginn die folgende Linie:

- Linie 594 Sontheim – Bergenweiler – Sontheim

Das im Einzelnen auf der jeweiligen Linie geforderte Leistungsangebot ergibt sich zum Betriebsbeginn am 01.01.2027 aus den beigefügten Fahrplänen (**Anlage 1**). Diese sind vollumfänglich und wie dargestellt umzusetzen. Sie sind als fester Verkehr zu erbringen (Verkehr ohne Anmeldeerfordernis).

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, das Bedienungsangebot bei vollständiger Aufrechterhaltung des sich aus den Fahrplänen in **Anlage 1** ergebenden Bedienungsumfangs und Bedienungsschemas an geänderte Verkehrsbedürfnisse anzupassen und die Fahrpläne entsprechend fortzuschreiben.

IV. Umgang mit AFZS (Automatische Fahrgastzählsysteme)

1. Ansprechpartner und Kompetenzen

Vor AFZS-Betriebsaufnahme sind vom Auftragnehmer kompetente Ansprechpartner (Hauptansprechpartner und Stellvertreter) für die Bearbeitung des Themenblocks AFZS aus der Werkstatt und aus der Fahrzeugdisposition zu nennen. Die genannten Mitarbeiter sollen zu folgenden Arbeitsschritten in der Lage sein:

- Erste grobe selbstständige Fehleranalyse anhand einer vom Auftraggeber bereitgestellten Anleitung
- nach Aufforderung durch Auftraggeber
- Wahrnehmung von Terminen zur Fernwartung zwischen AFZS-Dienstleister und Auftragnehmer
- Spannungsversorgung der Geräte prüfen
- Kabel und Steckverbindungen auf Funktionalität prüfen
- Überprüfung der SIM-Karte des Zentralgeräts
- Aus- und Einbau des Zentralgeräts
- Aus- und Einbau der Zählsensoren unter Fernanleitung des AFZS-Dienstleisters

Um die Auftragnehmer zu den genannten Tätigkeiten in die Lage zu versetzen, bietet der Auftraggeber kostenlose Schulungen durch den AFZS-Dienstleister an.

2. Weitere Mitwirkungs- und Meldepflichten des Auftragnehmers

Ausfälle von mit AFZS ausgestatteten Fahrzeugen durch sonstige Reparaturarbeiten sind dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen, sobald zu erwarten ist, dass das betreffende Fahrzeug nach 10 Werktagen nicht wieder einsatzbereit ist. Konkrete Gründe für einen Ausfall, der voraussichtlich länger als 10 Werktage dauert, sind dem Auftraggeber zu melden.

Umbaumaßnahmen an den mit AFZS ausgerüsteten Fahrzeugen sind vom Auftragnehmer vor dem Umbau mit dem AFZS-Dienstleister und dem Auftraggeber abzusprechen. Bei der Aus- oder Nachrüstung von Fahrzeugen mit anderen Komponenten, die direkt oder indirekt

mit dem Bordrechner oder der Netzwerktechnik verbunden werden, ist sicherzustellen, dass es nicht zu Konflikten mit den AFZS-Komponenten kommt (fehlende Portweiterleitung, Firewall-Probleme, IP- Adressen-Konflikte u.a.). In jedem Falle ist der Auftragnehmer dazu verpflichtet, mögliche Auswirkungen im Vorfeld mit dem AFZS-Dienstleister und dem Auftraggeber abzustimmen, um mögliche negative Auswirkung auf die AFZS-Komponenten (Dejustierung der Zählsensoren, Netzwerkfehler, Spannungsversorgung etc.) zu vermeiden.

Außerbetriebsetzung, Verkauf oder Verlegung eines mit AFZS ausgestatteten Fahrzeugs ist dem Auftraggeber ebenfalls anzuzeigen.

Die Teilnahme am AFZS Cluster Tübingen+ ist verpflichtend.

V. Anforderungen für sonstige Standards

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, die nachfolgend definierten Qualitätsstandards einzuhalten.

1. Einzusetzende Fahrzeuge

a) Fahrzeugkategorie

Vorgesehen sind auf der Linie Fahrzeuge der Kategorie A „(Standardbus (Niederflur- oder LowEntry-Bus)“

b) Fahrzeuganforderungen

Die zur Erbringung der Verkehrsleistung eingesetzten Fahrzeuge haben über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus mindestens die für Ihre Kategorie und Größe in **Anlage 2** aufgestellten Fahrzeuganforderungen zu erfüllen. Sofern in Umweltzonen eingefahren wird, müssen die Fahrzeuge die entsprechenden Anforderungen bzgl. des Schadstoffausstoßes erfüllen (Umweltplakette).

Werden über die in **Anlage 2** aufgestellten Anforderungen hinaus weitergehende Anforderungen gewährleistet, insbesondere bezüglich der Einhaltung von CO₂-Emissionsgrenzwerten, wird dies im Falle eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerbes aus Sicht des Aufgabenträgers verstärkt gewichtet.

Das Verkehrsunternehmen hält die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind unverzüglich zu beheben oder zu melden. Auf Kapitel IV.9 wird verwiesen.

c) Einzusetzende Fahrzeuggrößen

In den Fahrplänen (**Anlage 1**) sind ausschließlich Fahrten mit Fahrzeugen der Kategorie A „(Standardbus (Niederflur- oder LowEntry-Bus)“

2. Fahrpersonal

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die im Fahrdienst notwendigen allgemeinen Kenntnisse der im Linienverkehr bestehenden Vorschriften besitzt. Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- Gepflegtes Erscheinungsbild und angemessene Kleidung in Corporate Design,

Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 8a Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

- höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
- erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- Hilfsbereitschaft beim Einstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen,
- Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten oder heraneilen oder den Haltewunsch signalisiert haben,
- ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache,
- Kenntnisse über Beförderungsbedingungen und Tarife des bedienten Verbundgebiets (insbesondere htv-Tarif und bwtarif)
- Fähigkeit zu Fahrausweis-Sichtkontrollen,
- Fähigkeit zu Tarif- und Fahrplanauskünften über die unternehmenseigenen Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu Bus- und Bahnlinien anderer Verkehrsunternehmen,
- Vertrautheit mit der Handhabung der elektronischen Bordgeräte,
- ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke,
- Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr: kein Rauchen, kein Alkohol
Beachtung des Smartphone-Verbots: keine Nutzung von Mobiltelefonen, Smartphones, Tablets usw. während der Fahrt oder bei Haltestellenaufenthalten, ausgenommen dienstliche Nutzung z.B. des Bordrechners oder dienstliche Gespräche über Freisprecheinrichtung. Das hier formulierte „Smartphone-Verbot“ bezieht sich auf sämtliche Geräte der Unterhaltungselektronik oder Geräte zur Ortsbestimmung, insbesondere Mobiltelefone oder Autotelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder Audiorekorder und Videobrillen gemäß § 23 StVO Abs. 1a, neueste Fassung
- Kein Radio oder Musik hören.

Das Fahrpersonal fährt ausgeglichen und vorausschauend. Es passt sich dem Verkehrsfluss und der Lichtsignalanlagenschaltung an und vermeidet ruckartiges Anfahren, Beschleunigen und Bremsen. Das Fahrpersonal fährt Haltestellen vor allem bei großem Fahrgastandrang vorsichtig an und gefährdet keine Fahrgäste. Es beachtet beim Einfahren in die Haltestelle, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst gering gehalten wird. Das Fahrpersonal öffnet Türen erst nach Stillstand des Fahrzeugs und vermeidet Einklemmen der Fahrgäste beim Schließen der Türen. Das Fahrpersonal nutzt nach Möglichkeit vorhandene technische Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen. Erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist vor dem Anfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ob sie einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten.

Der Verkehrsunternehmer versichert, dass das Tariftreue- und Mindestlohngesetz Baden-Württemberg

für öffentliche Aufträge berücksichtigt wird.

Die Anwendung des WBO Lohntarif wird als Mindeststandard angesehen.

3. Verkehrsmanagement

a) Verkehrsleiter und Disponent/Leitstelle

Ein Verkehrsleiter nach VO (EG) Nr. 1071/2009 ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent steht im ständigen Kontakt mit den Fahrern per Funk oder

Mobiltelefon. Die Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent muss jeweils **10 Minuten vor Beginn** der ersten Fahrt und **30 Minuten nach Ende** letzten Fahrt unverzüglich erreichbar sein.

Die Aufgabe des Disponenten bzw. der Leitstelle besteht in der Gewährleistung des ordnungsgemäßen Fahrbetriebes. Der zuständige Disponent bzw. die Leitstelle ist insbesondere dafür verantwortlich, dass

- im Falle von Betriebsstörungen die betreffenden Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden,
- Entscheidungen zur Weiterbeförderung der Fahrgäste bei Anschlussversäumnissen oder Betriebsstörungen getroffen werden und
- das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird.

Die Leitstelle oder der verantwortliche Disponent überwacht zudem während der gesamten Betriebszeit die Anschlusssicherung Bus/Zug und der geplanten Busanschlüsse untereinander und stellt eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle sicher.

b) Ersatzgestellung

Das Verkehrsunternehmen garantiert im Falle eines Fahrzeugausfalls die Stellung eines Ersatz-fahrzeuges das binnen 30 Minuten in den planmäßigen Umlauf des ausgefallenen Fahrzeuges einschert und den pünktlichen, fahrplanmäßigen Betrieb wiederherstellt. Zudem ist für die betroffenen Fahrgäste (im liegen gebliebenen Fahrzeug bzw. an Haltestelle stehen gebliebene) unverzüglich, d.h. innerhalb von 30 Minuten eine Ersatzbeförderung durchzuführen.

c) Pünktlichkeit

Das Verkehrsunternehmen stellt die fahrplanmäßige Abfahrt an der Starthaltestelle und die Einhaltung des Fahrplans sicher. Die Fahrzeiten gelten als eingehalten, wenn die Verspätung nicht mehr als 5,0 Minuten beträgt, es sei denn, die Verspätung ist eine Folge einer Anschlussaufnahme nach Ziffer III. Verfrühte Abfahrten an einer Haltestelle sind unzulässig. Die Nutzung von Haltestellen bzw. Haltebuchten zum längerfristigen Abstellen von Bussen zur Überbrückung von Warte- oder Standzeiten darf nur im Benehmen mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde erfolgen.

d) Verkehrstörungen

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, im Falle von Bauarbeiten, Straßensperrungen und Verkehrsstörungen seinen Fahrplan entsprechend anzupassen und dabei einen dem jeweils aktuellen Fahrplan so weit wie möglich entsprechenden Betrieb aufrecht zu erhalten bzw. Ersatzmaßnahmen einzuleiten. Im Falle absehbarer Verkehrsstörungen, wie bspw. Baustellen oder Umleitungen aufgrund von Veranstaltungen, ist eine Fahrplanänderung dem Aufgabenträger spätestens eine Woche vor Inkrafttreten vorzulegen. Diese Frist entfällt bei Verkehrsstörungen die nicht rechtzeitig absehbar sind. In diesem Fall ist der geänderte Fahrplan unverzüglich nach Bekanntwerden der Verkehrsstörung dem Aufgabenträger vorzulegen.

Über die Ersatzmaßnahmen und die voraussichtliche Dauer der Störung ist auf dem Internetauftritt des Verkehrsunternehmens sowie htv zu informieren. Im Falle rechtzeitig absehbarer Störungen sind die entsprechenden Informationen auch an den Haltestellen in Textform gut lesbar anzubringen. Soweit die Störung länger als 24 Stunden andauert, ist eine Mitteilung an die lokale Presse durch das Verkehrsunternehmen zu geben. Der Verbund ist jedenfalls zu informieren.

4. Haltestellen

Das Verkehrsunternehmen hat in Abstimmung mit dem Aufgabenträger dafür Sorge zu tragen, dass die im öffentlichen Linienverkehr allgemein erforderlichen Haltestellen nach den gesetzlichen Vorschriften eingerichtet, gewartet, unterhalten und gereinigt werden. Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet der Aufgabenträger.

Dabei ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, insbesondere die verbundeinheitliche Fahrgastinformation entsprechend den Regelungen des htv fristgerecht und ordnungsgemäß zu unterhalten:

- Kennzeichnung mit Haltestellennamen, Linienziel, Liniennummer, Signet,
- Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
- Aushang des jeweiligen aktuellen Fahrplans mit Linienverlauf,
- Regelmäßige Reinigung und unverzügliche Beseitigung von Schäden,
- bei Entfall bzw. Verlegung einer Haltestelle müssen entsprechende Informationen ausgehängt werden.

Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und deren Umfeld obliegt der jeweiligen Anliegergemeinde. Ebenso das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter.

Das Verkehrsunternehmen stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind zu beheben bzw. an den Aufgabenträger zu melden.

5. Information

a) Echtzeitdaten

Das Verkehrsunternehmen generiert Echtzeitdaten und stellt diese der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zum Zwecke der Fahrgastinformation unentgeltlich zur Verfügung. Der Auftragnehmer verpflichtet sich aktiv bei der Anbindung der Echtzeitdaten mit der NVBW bis zur Freigabe durch die NVBW zusammenzuarbeiten und weiterhin bei Bedarf Daten zu aktualisieren, zu überwachen sowie entsprechende Anpassung vorzunehmen.

b) Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens

Zum Austausch von Informationen, insbesondere im Bereich Tarif, Verkauf und Fahrplaninformationen muss das Verkehrsunternehmen über eine E-Mail-Adresse erreichbar sein und über einen Internetzugang verfügen.

c) Fahrgastinformation

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen ist in den veröffentlichten Fahrpläne anzugeben, auf welchen Fahrten barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen muss gut lesbar und verständlich sein.

Das Verkehrsunternehmen veranlasst das Fahrpersonal, bei erkennbarem Bedarf die nächste Haltestelle und gegebenenfalls die Umsteigemöglichkeit rechtzeitig und korrekt anzusagen. Die Durchsagen müssen im gesamten Fahrzeug deutlich zu hören sein. Dies gilt

analog für automatische Ansagen.

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten). Zudem richtet das Verkehrsunternehmen eine zum Festnetztarif erreichbare Hotline zur Fahrgastinformation ein, die wenigstens Montag bis Freitag zwischen 6:00 und 19:00 Uhr für die Fahrgäste erreichbar ist. Die Rufnummer ist auf dem Internetauftritt des Verkehrsunternehmens zu veröffentlichen und dem htv sowie dem Aufgabenträger zum Zwecke der Kundeninformation und weiterer Veröffentlichung in Fahrplanbüchern etc. zur Verfügung zu stellen.

d) Schulbus-Sicherheitstraining

Das Verkehrsunternehmen beteiligt sich auf eigene Kosten an dem von den htv-Busunternehmen angebotenen Schulbus-Sicherheitstraining.

6. Fundsachen

Die Behandlung von Fundsachen richtet sich nach § 11 BOKraft. Soweit wie möglich sollen Fundsachen noch im Fahrzeug oder durch Übergabe in ein anderes Fahrzeug zurückgegeben werden. Ist dies nicht möglich, so sind die Fundsachen am Betriebssitz oder in einem Kundenbüro in Verwahrung zu nehmen und müssen mindestens bis 1 Monat nach Verlust im Kundenbüro nach telefonischer Voranmeldung abgeholt werden können aufzubewahren. Die Aufnahme von Fundsachenanfragen muss bei jedem eingesetzten Fahrer, den Kundenbüros und telefonisch möglich sein.

7. Verkehrserhebungen

Zum Zwecke der Verkehrsplanung hat das Verkehrsunternehmen Erhebungen von Fahrten in Form von Ein- und Aussteigerzählungen durch das Fahrpersonal auf Verlangen des Aufgabenträgers durchzuführen. Die Zählungen werden durch einfache Erhebungsbögen für Strichlisten oder alternativ durch Statistikfunktionen mit dem Verkaufsgerät (Zähltasten) durchgeführt.

8. Beschwerdemanagement

Beschwerden werden grundsätzlich vom Verkehrsunternehmen beantwortet. Zu Fahrgastbeschwerden, die beim Aufgabenträger, bei den bedienten Städten und Gemeinden oder beim htv eingegangen sind, wird das Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger auf Anforderung binnen 4 Werktagen eine schriftliche Stellungnahme erstellen und alle zur Klärung des Sachverhaltes notwendigen Auskünfte erteilen sowie ggfls. Nachweise dafür zur Verfügung stellen.

Schriftlich eingegangene Anliegen sollen den Beschwerdeführern innerhalb von einer Woche abschließend beantwortet werden. Soweit absehbar ist, dass dies in der vorgegebenen Zeit nicht möglich sein wird, erhält der Beschwerdeführer eine Zwischennachricht, in der mitgeteilt wird, bis wann die Antwort erfolgen wird. Eine Bearbeitungszeit von mehr als zwei Wochen sollte nicht überschritten werden.

9. Qualitätsmanagement

Das Verkehrsunternehmen hat den Aufgabenträger unverzüglich telefonisch über Betriebsvor-kommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen, Unfälle und Betriebsstörungen, die eine Einstellung der Verkehrsbedienung im gesamten Verkehrsgebiet, in Teilnetzen, auf einzelnen Linien oder Streckenabschnitten bedingen, sowie weitere gravierende Vorkommnisse, wie Belästigung von Fahrgästen und Übergriffe zu unterrichten.

Das Verkehrsunternehmen muss dem Aufgabenträger jeweils bis zum 15. des Folgemonats

einen wahrheitsgemäßen Qualitätsstatusbericht zukommen lassen, der den Aufgabenträger über alle Nicht- und Minderleistungen nach **Anlage 4** im jeweiligen Kalendermonat in Kenntnis setzt. Jede Nicht- oder Minderleistung wird mit Punkten bewertet. Ab einer Punktzahl von 1.400 Punkten eines monatlichen Berichts wird der Aufgabenträger der Genehmigungsbehörde Bericht erstatten, die über Maßnahmen der Ordnungswidrigkeiten oder gar bei wiederholten Verstößen über einen Widerruf der Genehmigung zu entscheiden hat.

10. Abweichungen vom zugesicherten Leistungsumfang

a) Grundsätzliches

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird innerhalb der vergaberechtlichen Möglichkeiten Regelungen enthalten, die es dem Aufgabenträger ermöglichen, das Verkehrsangebot an veränderte Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Der Aufgabenträger erachtet einen eigenwirtschaftlichen Antrag als gleichwertig mit der Bestellabsicht des Aufgabenträgers, sofern sich der Antragssteller verpflichtet, Änderungen am Leistungsangebot nach Maßgabe der folgenden Regelungen vorzunehmen und dies verbindlich zusichert.

Das jährliche Leistungsangebot wird zu Betriebsbeginn anhand der Merkmale Fahrplankilometer und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, in Standardlinienbuskilometern bewertet. Abweichungen vom zugesicherten Leistungsumfang während der Genehmigungslaufzeit nach unten sind vorbehaltlich der nachfolgenden Regelungen grundsätzlich unzulässig. Erfolgen Änderungen am Leistungsangebot, so werden diese ebenfalls in Standardlinienbuskilometern bewertet.

Jede Änderung von Leistung ist dem Aufgabenträger unter Verweis auf den betreffenden Kurs und unter Angabe eines Grundes spätestens zwei Wochen vor geplanter Umsetzung anzuzeigen, soweit nachfolgend nichts anderes festgelegt wird.

b) Geringfügige Anpassungen des Leistungsvolumens

Grundsätzliches

Noch nicht absehbare Entwicklungen können und sollen zu Anpassungen des Leistungsumfangs durch Fahrplanänderungen oder ggf. zu Änderungen der Kapazitäten oder der Bedienform führen. Dies sind insbesondere

- neue oder wegfallende Schulstandorte, Änderung der Schulart mit i. d. R. abweichenden Einzugsgebieten etc. (Änderungen der Schullandschaft),
- neue oder wegfallende Wohngebiete bzw. Gewerbegebiete
- geänderte Unterrichtszeiten, zusätzliche/wegfallende Unterrichtsenden/-beginne oder
- veränderte Zeiten weiterführender oder zubringender Bus- oder Zuglinien.

Leistungsanpassung nach oben

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, den Leistungsumfang auf Verlangen des Aufgabenträgers ungeachtet von a) über die gesamte Vertragslaufzeit um insgesamt bis zu 2,0 % der Ausgangsleistung (Jahresleistung vom ursprünglichen Leistungsumfang bei Genehmigungserteilung) zu erweitern, sofern die Erweiterung der Befriedigung eines neu entstandenen oder geänderten Verkehrsbedürfnisses im Verkehrsraum dient.

Das Verkehrsunternehmen kann das Leistungsangebot auch auf eigene Initiative ungeachtet von a) erweitern.

Leistungsanpassung nach unten

Bei Anpassungen des Leistungsumfangs nach unten darf das ursprüngliche Leistungsangebot über die gesamte Vertragslaufzeit nicht um mehr als insgesamt 2,0 % der Ausgangsleistung unterschritten werden.

Verfahren

Das Verkehrsunternehmen legt dem Aufgabenträger rechtzeitig, spätestens jedoch 3 Wochen vor geplantem Inkrafttreten einer Fahrplanänderung geringen Umfangs, wie beispielsweise geringfügige Änderungen an den Abfahrtsminuten oder die Aufnahme einer zusätzlichen oder Wegfall einer Haltestelle, die Fahrpläne zur Abstimmung vor.

c) Nicht geringfügige Anpassungen des Leistungsvolumens

Erfordert eine Entwicklung nach Erachten des Verkehrsunternehmens eine Anpassung des Leistungsumfangs von mehr als 2,0 % der Ausgangsleistung nach unten, so wird der Aufgabenträger einer Anpassung nach unten zustimmen, sofern das Verkehrsunternehmen diesem hinreichend belegt, dass das entsprechende Verkehrsbedürfnis im betrachteten Verkehrsraum und das damit verbundene Verkehrsaufkommen vollständig entfallen ist. Folgende Entwicklungen können dies vermuten lassen:

- Entfall eines Schulstandorts und Wegfall des Beförderungsbedürfnisses für diese Schüler auf der Linie
- Einrichtung eines neuen lokalen Schulstandorts und damit Wegfall des Beförderungsbedürfnisses der Schüler im direkten Einzugsbereich;
- Rückgang der Schüler mit Schülermonatskarten/Deutschlandticket JugendBW o.ä.
 - um mehr als insgesamt 10,0 % innerhalb der ersten 3 Jahre der Leistungserbringung oder
 - um mehr als insgesamt 20,0 % im Vergleich zum ersten Jahr der Leistungserbringung,

Die Anpassung des Angebots nach unten darf sich in einem solchen Fall ausschließlich auf Leistungsbestandteile erstrecken, die unmittelbar vom Wegfall des Verkehrsbedürfnisses betroffen sind.

Folgende Entwicklungen stellen nicht den völligen Entfall eines Verkehrsbedürfnisses dar:

- Rückgang der Schülerzahlen unterhalb der o. g. Grenzen;
- Verlagerung der Schülerfahrten innerhalb der Linie;
- Bevölkerungsrückgang

Fahrplanänderungen größeren Umfangs sind grundsätzlich nur zu den regelmäßigen Fahrplanwechseln (Mitte Dezember eines Jahres) oder auch zu Schuljahresbeginn möglich. In diesem Fall legt das Verkehrsunternehmen die Änderungsvorschläge dem Aufgabenträger 10 Wochen vor geplantem Inkrafttreten der Fahrplanänderung vor. Alle Änderungen sind dabei besonders kenntlich zu machen und die Auswirkungen zu beschreiben.

Erfordert ein neu entstandenes oder geändertes Verkehrsbedürfnis im Verkehrsraum eine höhere Erweiterung und ist das Verkehrsunternehmen nicht bereit, sein Angebot auf Verlangen des Aufgabenträgers entsprechend eigenwirtschaftlich zu erweitern, so beauftragt dieser hierfür Dritte.

d) Änderung von Kapazitäten und eingesetzten Fahrzeugen

Jede Änderung der regelmäßig eingesetzten Kapazitäten ist nur zulässig, sofern weiterhin

Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 8a Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

alle Fahrgäste befördert werden.

Anlagen

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Fahrplan |
| Anlage 2 | Fahrzeuganforderungen |
| Anlage 3 | Richtlinie des Landkreises Heidenheim über die Anwendung der Kooperationsverträge zum Heidenheimer Tarifverbund (htv) vom 29.05.2017 |
| Anlage 4 | Katalog Nicht-/Minderleistungen |

Anlage 1 zur Vorabbekanntmachung

Für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

594 Sontheim - Bergenweiler - Sontheim

FAHRTNUMMER		001	003	005	007	009	011	013	015	017
VERKEHRSBESCHRÄNKUNG		S	S	S	S	Sy	S0	S0	Sc	S2
Haltestelle										
Sontheim Bahnhof		07:18	08:00	12:10	12:55	14:10	15:00	15:45	16:42	17:38
Sontheim Evang. Kirche		-	-	12:13	12:58	14:13	15:03	15:48	16:45	17:41
Sontheim Schule	an	-	-	12:14	12:59	14:14	15:04	15:49	16:46	17:42
Sontheim Schule	ab	-	-	12:15	13:00	14:15	15:05	15:50	16:47	17:43
Sontheim Friedhofstraße		-	-	12:16	13:01	14:16	15:06	15:51	16:48	17:44
Sontheim Brenzer Straße		07:19	08:01	12:18	13:03	14:18	15:08	15:53	16:50	17:46
Brenz Marktplatz		07:21	08:03	12:20	13:05	14:20	15:10	15:55	16:52	17:48
Brenz Siedlung		07:23	08:05	12:22	13:07	14:22	15:12	15:57	16:54	17:50
Brenz Eschenweg		07:23	08:05	12:22	13:07	14:22	15:12	15:57	16:54	17:50
Bergenweiler Rathaus	an	07:26	08:08	12:25	13:10	14:25	15:15	16:00	16:57	17:53
Bergenweiler Rathaus	ab	07:27	08:09	12:26	13:11	14:26	15:16	16:01	16:58	17:54
Brenz Schule		07:32	08:14	12:31	13:16	14:31	15:21	16:06	17:03	17:59
Brenz Marktplatz		07:34	08:16	12:33	13:18	14:33	15:23	16:08	17:05	18:01
Sontheim Brenzer Straße		07:36	08:18	12:35	13:20	14:35	15:25	16:10	17:07	18:03
Sontheim Evang. Kirche		07:38	08:20	-	-	-	-	-	-	-
Sontheim Schule	an	07:39	08:21	-	-	-	-	-	-	-
Sontheim Schule	ab	07:41	08:23	-	-	-	-	-	-	-
Sontheim Friedhofstraße		07:42	08:24	-	-	-	-	-	-	-
Sontheim Bahnhof		07:45	08:27	12:36	13:21	14:36	15:26	16:11	17:08	18:04

Zeichenerklärung:

S nur an Schultagen

Sy nur an Schultagen, nicht mittwochs und freitags

S0 nur an Schultagen, nicht freitags

Sc nur montags und dienstags an Schultagen

S2 nur dienstags an Schultagen

Anlage 2 zur Vorabbekanntmachung

Für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge

A-Fahrzeug – Standardbus (Niederflur- oder LowEntry-Bus) (SL-A)

x = verbindlicher Standard

1 Bauart

	Kriterium	Standard (SL-A)
1.1	Zulässige Fahrzeuglänge	11,70 m bis 12,30 m
1.2	Zulassung als Klasse I-Fahrzeug (Stadt-Linienbus) nach EU-Richtlinie 2001/85/EG. Übereinstimmung mit den Vorschriften von §30d StVZO	x
1.3	Zulassung mind. für folgende Anzahl Fahrgäste (Steh- & Sitz-plätze im Linienverkehr nach §42 PbefG)	80
1.4	Mindest-Sitzplatzzahl exkl. Fahrersitz (Klappsitze zählen nicht als Sitzplatz)	30
1.5	Mindestanzahl Betriebstüren/davon fremdkraftbetätigt	2/2
1.6	Mitteltür als Doppeltür	x
1.7	Lichte Weite Mitteltür mindestens	1200 mm
1.8	Vordere Tür in Höhe des Fahrerarbeitsplatzes mit direktem Zugang zum Zahl Tisch	x
1.9	Lichte Weite Vordertür mindestens	750 mm
1.10	Niederflurigkeit bei völlig ebenem Gangboden bis vor die hinterste Tür	x
1.11	Mindestens 6 Sitzplätze podestfrei erreichbar	x
1.12	Maximale Einstiegshöhe	270 mm (ggfls. mittels Kneeling)
1.13	Wenigstens von Hand zu betätigende, im Innenberiech angebrachte Rollstuhlrampe an Tür 1 oder 2 mit Anruftaste	x
1.14	Mind. 1 Rollstuhlstellplatz nach den Bestimmungen von Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG; mind. 900x1300mm; mit geeigneter Sicherungsmöglichkeit; in einer Ebene mit Gangböden; mit Halte-oder Rückenlehne für raschen Fahrgastwechsel	x
1.15	Sondernutzungsfläche mind. 900x1300 mm (gilt auch bei Erfüllung von Merkmal 1.14 als erfüllt)	x
1.16	AFZS-ready (Leerrohr, Kabel, LAN, Strom, ...)	x



2 Sicherheit

	Kriterium	Standard (SL-A)
2.1	Anti-Blockier-System (ABS)	x
2.2	Anti-Schlupf-Regelung	x
2.3	Türsicherung durch Einklemmschutz mit Reserviereinrichtung und Wegfahrsperre	x
2.4	Winterreifen (M+S) in den Monaten November bis März auf Antriebsachse, Winterreifen oder Ganzjahresreifen auf anderen Achsen	x
2.5	Mindestprofiltiefe Winterreifen	5 mm
2.6	Mindestprofiltiefe Sommerreifen	3 mm
2.7	Waagerechte Decken-Haltestangen längs des Ganges	x
2.8	Senkrechte Haltestangen mit Haltewunschtasten (kontrastreich) an jeder Sitzreihe abwechselnd links und rechts des Ganges, sowie im Bereich der Türen	x
2.9	Gangseitige Haltegriffe an den Sitzen	x

3 Fahrscheinwesen

	Kriterium	Standard (SL-A)
3.1	Elektronischer Fahrscheindrucker mit Zähl Tisch und Geldwechsler am Fahrer Arbeitsplatz	x
3.2	Kontrolleinrichtung zur Überprüfung elektronischer Fahrkarten (u.a. Deutschladticket, E-Tickets)	x

4 Fahrgastinformation innen

	Kriterium	Standard (SL-A)
4.1	Akustische Haltestellenansage	x
4.2	Fahrmikrofon und Lautsprecheranlage im Wageninnern für Ansagen an die Fahrgäste	x
4.3	Optische Anzeige der nächsten Haltestelle	x
4.4	optische "Wagen hält"-Anzeige und akustische Bestätigung des Haltewunsches.	x

5 Fahrgastinformation außen

	Kriterium	Standard (SL-A)
5.1	Gem. §33 BOKraft über zentral steuerbare Anzeigen	x
5.2	Anzeigen gem. §33 BOKraft selbstleuchtend und bei Dunkelheit beleuchtet	x
5.3	Mindestbreite Anzeigefläche Liniennummer und Fahrtziel an Fahrzeugfront	1680 mm
5.4	Darstellbare Mindestschrifthöhe Liniennummer und Fahrtziel an Fahrzeugfront	240 mm



5.5	Mindestbreite Anzeigefläche Liniennummer und Fahrtziel sowie –verlauf einstiegseitig	900 mm
5.6	Darstellbare Mindestschriftgröße Liniennummer und Fahrtziel einstiegseitig	60 mm
5.7	Möglichkeit zur zweizeiligen Darstellung der Anzeigen einstiegseitig	x
5.8	Möglichkeit zur zweizeiligen Darstellung der Anzeigen an der Fahrzeugfront	x
5.9	Darstellbare Mindestschriftgröße Liniennummer Fahrzeugheck	200 mm
5.10	Mindestanzahl darstellbare Ziffern Fahrzeugheck	3

6 Umweltstandards

	Kriterium	Standard (SL-A)
6.1	Euro-Abgasnorm	Mindestens Euro VI
6.2	Maximale Geräuschemission	78 dB(A)
6.3	Abrollgeräusch Reifen Lenkachse	74 dB(A)

7 Fahrzeugalter

	Kriterium	Standard (SL-A)
	Max. Fahrzeugalter bei Einsatz in Jahren; Definition: Als Fahrzeugalter gilt die seit dem Zeitpunkt der Erstzulassung bzw., falls dieser früher liegt, in der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs vergangene Zeit	10,00

8 Komfort

	Kriterium	Standard (SL-A)
8.1	Leistungsfähige Klimaanlage mind. gem. VDV-Richtlinie 236/1	x
8.2	Leistungsfähige Heizungsanlage	x
8.3	Sitze mit einheitlichen, möglichst komfortablen Polster- und Stoffbezügen	x

9 Ausrüstung mit Betriebsleittechnik

	Kriterium	Standard (SL-A)
9.1	Ausrüstung mit funktionierendem ITCS/ RBL-System für Echtzeitinformation an die vom Aufgabenträger benannte Stelle (RBL-tauglicher Bordrechner, GPS-Empfang, Internetzugang, VDV-Schnittstelle 453 / 454)	x
9.2	Ausrüstung mit funktionierendem Betriebs- und/oder Mobilfunksystem zur Kommunikation mit dem Disponenten/der Leitstelle	x

Anlage 3 zur Vorabbekanntmachung

Für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

**Richtlinie
des Landkreises Heidenheim
über die Anwendung der Kooperationsverträge
zum Heidenheimer Tarifverbund (htv)
vom 29.05.2017**

Vorbemerkung:

Die Einführung und Finanzierung des am 01.12.1998 in Kraft getretenen Gemeinschaftstarifs des htv ist durch Kooperationsverträge zwischen dem Landkreis Heidenheim und den einzelnen Verkehrsunternehmen geregelt. In der seit dem 03.12.2009 gültigen EU-Verordnung Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste werden Verkehrs- und Tarifverbünde nicht explizit angesprochen. Gleichwohl muss insbesondere die Finanzierung der Verbundtarife mit dem Ordnungsrecht in Übereinstimmung gebracht werden.

Für den htv ist der Landkreis Heidenheim als Aufgabenträger für den ÖPNV zuständige Behörde im Sinne der Verordnung. Die Verpflichtung, einen Verbundtarif anzuwenden, ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung, die nicht zwingend im Rahmen eines Dienstleistungsauftrags zu regeln ist, sondern auch Gegenstand einer allgemeinen Vorschrift sein kann. Da die Kooperationsverträge über den htv zum einen Rechtsverbindlichkeit erzeugen und zum anderen – wenn auch durch einzelne Verträge – im Ganzen eine Ausgleichssystematik für den gesamten Zuständigkeitsbereich des Landkreises Heidenheim schaffen, können sie als allgemeine Vorschriften gewertet werden.

Die Kooperationsverträge müssen als allgemeine Vorschriften auch den Anforderungen des Art. 2 der Verordnung genügen, dürfen also keine diskriminierenden Auswirkungen haben. Der diskriminierungsfreie Zugang für neue Unternehmen (etwa im Falle eines Genehmigungswettbewerbs) kann in den Kooperationsverträgen nicht geregelt werden, da diese im htv jeweils mit einzelnen Unternehmen geschlossen sind und damit nur Rechtswirkungen zwischen den beiden Vertragspartnern entfalten. Das Vertragsverhältnis erlischt automatisch, wenn das Unternehmen keine Verkehrsleistungen im Binnenverkehr des Landkreises mehr erbringt. Mangels gesellschaftsrechtlicher Konstruktion kann auch keine Regelung über den Zugang neuer Unternehmen in einem Gesellschaftsvertrag getroffen werden.

Um den Anforderungen der VO zu entsprechen, ist deshalb erforderlich, dass sich der Landkreis als Aufgabenträger durch einseitige Willenserklärung im Rahmen dieser Richtlinien verpflichtet, im Falle eines Betreiberwechsels dem neuen Unternehmen inhaltlich entsprechende Kooperationsverträge anzubieten. Um auch für einen neuen Bewerber die erforderliche Transparenz hinsichtlich der vertraglichen Grundlagen des htv zu verschaffen, ist es erforderlich, die jeweils aktuellen Eckwerte der Verträge sowie ergänzende Regelungen ebenfalls vom Kreistag in öffentlicher Sitzung verbindlich zu beschließen und in geeigneter Weise bekannt zu machen.

1. Zugang für neue Unternehmen

Im Falle eines Betreiberwechsels hat der neue Betreiber Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang zum htv. Dem neuen Betreiber wird insbesondere der Abschluss eines Kooperationsvertrags angeboten, der hinsichtlich Rechten und Pflichten von Landkreis und Betreiber identisch mit den Verträgen der übrigen Verkehrsunternehmen im htv ist. Die wesentlichen Eckwerte der Kooperationsverträge sind unter Ziffer 2 dieser Richtlinie aufgelistet. Die auf die übergegangenen Verkehrsleistungen entfallenden Einnahmeansprüche werden durch die Geschäftsstelle des htv auf Grundlage der Kooperationsverträge festgelegt.

2. Organisation des htv und Eckwerte der Kooperationsverträge

- 2.1** Der htv ist eine rein vertragliche Konstruktion zwischen dem Landkreis Heidenheim und den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen mit einer Geschäftsstelle innerhalb der Landkreisverwaltung.
- 2.2** Die Kooperationsverträge zwischen dem Landkreis und den einzelnen Verkehrsunternehmen wurden am 27.05.1998 abgeschlossen. Der Gemeinschaftstarif des htv ist am 01.12.1998 in Kraft getreten.
- 2.3** Das Verbundgebiet umfasst den gesamten Landkreis Heidenheim.
- 2.4** Der Fahrausweisvertrieb ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen.
- 2.5** Die Leistungsplanung (Fahrplanangebot) liegt ebenfalls in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. Im Bereich des Omnibuslinienverkehrs kann der Landkreis bei geänderten Nachfrageströmen Leistungsreduzierungen vorgeben und die Einnahmeansprüche entsprechend kürzen.
- 2.6** Die Information der Fahrgäste über den Verbundtarif sowie die Herausgabe des Verbundfahrplans erfolgt durch die Verbundgeschäftsstelle. Die Verkehrsunternehmen beteiligen sich an den dabei entstehenden Kosten mit einem zu Verbundstart festgelegten Betrag, der jährlich entsprechend der Erhöhung der gesamten Alteinnahmen fortgeschrieben wird. Der Betrag wird entsprechend dem Verhältnis der Alteinnahmenansprüche auf die einzelnen Unternehmen aufgeteilt. Für Erstellung und Anbringung der Aushangfahrpläne sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich.
- 2.7** Die nach Linien bzw. Liniengruppen aufgeteilten Alteinnahmenansprüche im Bereich des Omnibuslinienverkehrs basieren auf den Fahrgeldeinnahmen des Jahres 1996 und werden jährlich zum 01.06. entsprechend der Kostenentwicklung im ÖPNV fortgeschrieben. Die Fortschreibung erfolgt auf Grundlage der in den Kooperationsverträgen aufgeführten Kostenarten und deren Wertigkeiten. Auf Basis der von den Unternehmen mitgeteilten Kostensteigerungen des Vorjahres wird unter gleichzeitiger Berücksichtigung statistisch festgestellter Steigerungswerte ein einheitlicher Fortschreibungssatz für den Bereich des Buslinienverkehrs festgelegt.
- 2.8** Nicht zu den Alteinnahmen gehören die Ausgleichsleistungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz und die Erstattungen nach § 148 SGB IX.
- 2.9** Die Einnahmeansprüche im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs basieren auf einer Fahrgasterhebung im Jahr 1996 und wurden auf Basis der Tarife Stand 1997 ermittelt. Die Einnahmeansprüche werden jeweils um den Prozentsatz erhöht, um den der DB-Tarif sich erhöht. Bei einer Veränderung der Basis der Einnahmeansprüche kann jeder Vertragspartner eine Neuermittlung des Einnahmeanspruchs über eine Verkehrserhebung verlangen.
- 2.10** Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt nach dem Verhältnis der (fortgeschriebenen) Alteinnahmenansprüche.
- 2.11** Die Differenz zwischen den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen und den Alteinnahmen (sog. Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) wird den Verkehrsunternehmen vom Landkreis erstattet.

- 2.12** Die Ansprüche der Unternehmen aus der Pauschalierung der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG werden für Verkehre innerhalb des htv auf einzelne Linien bzw. Liniengruppen aufgeteilt. Der pauschalierte Anteil des Landkreises an den Ausgleichsleistungen ist ebenfalls auf einzelne Linien bzw. Liniengruppen aufgeteilt.

Bei über das Verbundgebiet hinausgehenden Linienverkehren wird der hierzu übertragende Pauschalbetrag im Falle eines Betreiberwechsels auf Grundlage der entsprechenden Fahrgastzahlen festgelegt.

Die bisherige Pauschalierung der Ausgleichsleistungen endet am 31.12.2017. Ab dem 01.01.2018 erfolgt eine Kommunalisierung dieser Mittel. Die Mittelverteilung erfolgt ab diesem Zeitpunkt auf Grundlage einer noch zu erlassenden allgemeinen Vorschrift des Landkreises Heidenheim.

- 2.13** Die Berechnung der Ansprüche aus § 148 SGB IX erfolgt auf Grundlage der linien- bzw. linienbündelbezogenen Einnahmeaufteilung.

Die verbundbedingten Einnahmeverluste bei den Erstattungsleistungen werden den Verkehrsunternehmen vom Landkreis erstattet. Die Erstattungen, die sich ohne Beteiligung am Verbund ergeben würden, werden durch Gegenüberstellung von (jeweils linien- bzw. linienbündelbezogenen) Fahrgeldeinnahmen und Alteinnahmenansprüchen ermittelt.

- 2.14** Im Omnibuslinienverkehr führen Mehr- oder Minderleistungen, die die Betriebsleistungen gegenüber dem Basisjahr um insgesamt mehr als 2 % erhöhen oder reduzieren, zu entsprechenden Anpassungen der Alteinnahmeansprüche. Basis sind die auf Grundlage der Alteinnahmen berechneten Durchschnittseinnahmen/km. Mehrleistungen zur Angebotsverbesserung werden jedoch in der Regel außerhalb der Kooperationsverträge realisiert (vgl. Ziffer 2.15). Die Kooperationsverträge kommen nur bei geringfügigen Mehrleistungen, die keine Angebotsverbesserungen im eigentlichen Sinn darstellen, zur Anwendung.

- 2.15** Angebotsverbesserungen im ÖPNV werden nach einem Grundsatzbeschluss des Kreistags nur bei finanzieller Beteiligung der betroffenen Gemeinden realisiert. Die Einführung erfolgt außerhalb der Kooperationsverträge auf Grundlage separater Verträge zwischen Landkreis, Verkehrsunternehmen und Gemeinde. In den Kooperationsverträgen wird hierzu ausdrücklich festgestellt, dass die Regelungen über Mehr- und Minderleistungen bei Bestellung und Bezahlung von Verkehrsleistungen durch Dritte keine Anwendung finden.

- 2.16** Über Festsetzung und Änderung des Verbundtarifs entscheidet ein paritätisch besetzter Beirat. Landkreis und Verkehrsunternehmen haben je 38 Stimmen. Der Landkreis kann gegen die Stimmen der Verkehrsunternehmen eine Erhöhung des Verbundtarifs beschließen.

3. Ergänzende Verpflichtung zur Einführung einer Trennungsrechnung

Ergänzend zu den Regelungen in den Kooperationsverträgen haben die Verkehrsunternehmen bezogen auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eine Trennungsrechnung zu führen. Die Verpflichtung zur Einführung einer Trennungsrechnung ergibt sich aus Art. 6 Abs. 1 Satz 2 der EU-VO 1370/2007 in Verbindung mit Ziffer 5 des Anhangs zur EU-VO. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich ebenfalls aus Ziffer 5 des Anhangs zur EU-VO.

4. Veröffentlichung der Richtlinie

Die Veröffentlichung dieser Richtlinie erfolgt im Internetauftritt des Heidenheimer Tarifverbunds (www.htv-heidenheim.de).

5. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 30.05.2017 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Richtlinie des Landkreises Heidenheim vom 21.12.2009 außer Kraft.



Anlage 4 zur Vorabbekanntmachung

Für die Buslinie 594 im Landkreis Heidenheim

Bewertung der Nicht- und Minderleistungen

1 Fahrzeuganforderungen

	Nicht- /Minderleistung	Punkte
1.1	Einsatz eines unzulässigen Fahrzeugs (auch Unterschreitung der Kapazitätsvorgaben)	100 je Einsatztag
1.2	Nichterfüllung einer Anforderung nach Anlage 1 oder Kapitel V.1	50 je Einsatztag

2 Betriebsdurchführung

	Nicht- /Minderleistung	Punkte
2.1	Unpünktliche Bereitstellung/Fahrtantritt falls nicht durch Anschlussaufnahme und wenn > 5,00 Minuten	30 je Vorfall
2.2	Unpünktliche Bereitstellung/Fahrtantritt, wenn > 15,00 Minuten	50 je Vorfall
2.3	Fahrtausfall und Ersatzbeförderung nicht innerhalb von 30 Minuten	60 je Vorfall
2.4	Fahrtausfall und Ersatzbeförderung nicht innerhalb von 90 Minuten	120 je Vorfall

3 Fahrpersonal

	Nicht- /Minderleistung	Punkte
3.1	Nichterfüllen einer Anforderung nach Kapitel V.2 (Qualifikation, Kenntnisse)	50 je Einsatztag
3.2	Nichterfüllen einer Anforderung nach Kapitel V.2 (Dienstkleidung)	60 je Einsatztag
3.3	Nichterfüllen einer Anforderung nach Kapitel V.2 (übrige)	50 je Vorfall

4 Haltestellen

	Nicht- /Minderleistung	Punkte
	Ungültiger Aushang über Frist	15 je Einsatztag

5 Haltestellen

	Nicht- /Minderleistung	Punkte
5.1	Nichteinhalten des Termins zur Abgabe des Qualitäts- und Statusberichts nach Kapitel V.9	25 pro Tag Überschreitung
5.2	Unvollständige oder inhaltlich unrichtige Meldung über Nicht- /Minderleistungen an Aufgabenträger bei Verschulden durch VU	Punkte zusätzlich in Höhe der anfallenden Punkte