

Ergänzendes Dokument zur Vorabbekanntmachung

Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz **zur beabsichtigten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages** bezüglich der Buslinienverkehre im

Linienbündel 6 Nordost / Bad Saulgau

mit den Linien:

- 393** nur Abschnitt Herbertingen - Riedlingen
- 419** Mengen - Heudorf - Hundersingen - Herbertg.- Marbach - Bad Saulgau
- 470** Bondorf - Hochberg - Bad Saulgau
- 7570** Abschnitt Herbertingen/Ertingen - Bad Saulgau

Aufgabenträger:



Landkreis Sigmaringen

Kommunales und Nahverkehr

Leopoldstr. 4

72488 Sigmaringen

Dieses Dokument beschreibt die mit den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen verbundenen Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelt, Barrierefreiheit und sonstige Standards im Sinne von § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG.

1. Anforderungen an den Fahrplan

1.1 Fahrtenangebot

Es ist beabsichtigt, die umfassten Verkehrsleistungen in einem Linienbündel zu vergeben. Die im Linienbündel zusammengefassten Verkehrsleistungen werden als Gesamtleistung i.S.d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i.V.m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG betrachtet.

Die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags wird den Zeitraum 01.08.2028 bis inkl. 31.07.2037 umfassen.

Das aktuelle Fahrplanangebot (=Status quo) ist nachrichtlich in der **Anlage FPL** dargestellt. Zur Vergabe kommt ein in Umsetzung des Nahverkehrsplanes gegenüber dem Status quo überarbeitetes Angebot, das als Mindestfahrplanangebot gilt, von dem nicht nach unten abgewichen werden darf.

Die in den beil. Fahrplänen (Anlage FPL) dargestellten Schülerverkehre können auch anders organisiert werden. Es muss jedoch mindestens der im Nahverkehrsplan für den Schülerverkehr vorgegebene Standard eingehalten werden, bzw. der aktuell angebotene Standard, sofern dieser höher ist.

1.2 Weiterentwicklung

Das in **Anlage FPL** beschriebene Fahrplanangebot ist laufend fortzuschreiben und auf die sich ändernden Verkehrsbedürfnisse abzustimmen. Dazu wird der ÖDA im Rahmen der vergaberechtlichen Grenzen umfangreiche Regelungen zur Anpassung des Fahrplanangebotes hinsichtlich Kapazitäten, Bedien- und Fahrzeiten, Fahrwegen und Bedienungsformen enthalten.

In den kommenden Jahren können insbesondere zur Sicherstellung der Schülerbeförderung (z.B. Veränderungen von Schülerzahlen und Unterrichtszeiten), zur Abstimmung auf geänderte Fahrpläne der Schiene (insbes. durch Inbetriebnahme von Stuttgart 21) und angrenzender Linienverkehre Fahrplananpassungen erforderlich werden, die vom Verkehrsunternehmen zwingend umzusetzen sind. Dies kann bereits den zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme einzuführenden Fahrplan betreffen. Im Zuge der Fahrplananpassungen können die Fahrtenangebote dabei auch in einer gegenüber dem heutigen Zustand abweichenden Art und Weise zu Fahrplantabellen und Linien zusammengefasst werden.

Im Rahmen des ÖDA erfolgt im Falle von Leistungsanpassungen eine entsprechende Vergütungsanpassung gemäß den dazu abgeschlossenen vertraglichen Vereinbarungen. Im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung wird die Pflicht zur Leistungsänderung auf das verkehrlich Notwendige beschränkt. Dies gilt in Bezug auf veränderte Kapazitätsanforderungen, veränderte zeitliche Anforderungen und veränderte örtliche Anforderungen im Rahmen der Schülerbeförderung, sowie im Falle der Veränderung wichtiger Ab-, Zubringer- und Anschlussverkehre, insbesondere weiterführender, relevanter SPNV-Anschlüsse und angrenzender Linienverkehre anderer Bündel bzw. Nachbarlandkreise. Derartige Fahrplananpassungen sind vom Verkehrsunternehmen auch im eigenwirtschaftlichen Falle vollumfänglich umzusetzen und ebenfalls dauerhaft eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die hieraus zu tragenden Kalkulationsrisiken liegen für eigenwirtschaftliche

Verkehre gemäß den gesetzlichen Vorgaben vollständig beim Verkehrsunternehmen und sind von diesem zu tragen. Die angebotene Fahrplanleistung darf dabei gegenüber dem Mindestfahrplan gemäß Anlage FPL nicht reduziert werden. Dieses Verbot zur Leistungsreduzierung gilt im Einzelnen auch bezüglich des jeweils an schulfreien Tagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen vorgehaltenen Angebotsumfangs.

Im eigenwirtschaftlichen Falle kann das Verkehrsunternehmen nicht zu Fahrplananpassungen verpflichtet werden, die sich daraus ergeben, dass der Aufgabenträger im Zuge der Nahverkehrsplanung die Bedienungs- und/oder Qualitätsstandards erhöht oder die Neueinrichtung von Linien fordert.

2. Anforderungen an die Beförderungsentgelte

2.1 Verbundtarife

Der vorgesehene ÖDA umfasst die Verpflichtung, auf den Linien- oder Linienabschnitten, die innerhalb eines Tarif- oder Verkehrsverbundes liegen, die jeweiligen Tarif- und Beförderungsbedingungen der Tarif- bzw. Verkehrsverbünde anzuwenden.

2.1.1 Beitritt zu Tarif- bzw. Verkehrsverbünden

Der vorgesehene ÖDA umfasst die Verpflichtung, dem Tarifverbund Neckar-Alb-Donau (naldo) beizutreten. Entsprechende vertragliche Regelungen (sog. Kooperationsverträge) sind mit dem naldo abzuschließen. Zu beachten ist insoweit die aktuelle Fassung der „Gemeinsame Richtlinie der Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und Zollernalbkreis über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo) als Höchsttarif vom 27.10.2009“

https://www.naldo.de/fileadmin/migrated/content_uploads/Hoechsttarif-Richtlinie-18-1-10.pdf

Der vorgesehene ÖDA umfasst die Verpflichtung, Gesellschafter oder assoziierter Partner der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) zu werden, mit dieser einen Zusammenarbeitsvertrag abzuschließen und dem Einnahmenezuschlags- und Einnahmeaufteilungsvertrag für den DING-Verkehrsverbund beizutreten.

2.1.2 Tarifierung

Auf den Linien- oder Linienabschnitten, die ganz oder teilweise dem Gültigkeitsgebiet des naldo zugeordnet werden können, ist der naldo-Gemeinschaftstarif anzuwenden. Ebenfalls sind alle weiteren Anforderungen und Vorgaben des naldo einzuhalten (www.naldo.de).

Die Anwendung von Höchsttarifen für den Ausbildungsverkehr ergibt sich aus den Satzungen des Landkreises Sigmaringen vom 09.04.2018 in der Fassung der Änderungssatzungen gültig ab 01.01.2021, 01.01.2023 und 01.01.2025.

Auf den Linien- oder Linienabschnitten, die ganz oder teilweise dem Gültigkeitsgebiet des DING zugeordnet werden können, ist der Tarif des DING (Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen, Verbundfahrtscheine und Fahrpreise) in seiner jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Nähere Informationen erteilt der Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH, Söflinger Straße 100, 89077 Ulm.

Bei der Tarifierung sind vorhandene Übergangsbereiche zu beachten.

Die Anwendung eines Haustarifes ist dem Verkehrsunternehmen auf den dieser Vorabkennzeichnung geregelten Strecken oder Streckenabschnitten nicht gestattet.

2.1.3 Marketing und Vertrieb

Auf allen eingesetzten Fahrzeugen ist das gesamte Fahrscheinsortiment des Barverkaufs im naldo über elektronische Fahrscheindrucker zu vertreiben. Hierbei sind die Vorgaben des Rahmenlastenheftes für Vertriebstechnik des naldo einzuhalten. Ab Inkrafttreten der zweiten Stufe des Landestarifes Baden-Württemberg sind die entsprechenden Fahrscheine auf den Fahrzeugen ebenfalls zu vertreiben. Im Verkehrsverbund naldo erfolgt die Ausgabe von smartphonebasierten elektronischen Tickets. Hierfür hat das Verkehrsunternehmen auf eigene Kosten die erforderliche Technik einzurichten und einzusetzen, mit der diese elektronisch kontrolliert (Barcode) werden können. Das Verkehrsunternehmen beteiligt sich an den Kosten des Vertriebssystems entsprechend seines Einnahmeanteiles.

Das Verkehrsunternehmen hat sich an bei Bedarf durchgeführten naldo-Marketingaktivitäten oder Aktivitäten der bedienten Städte und Gemeinden zu beteiligen und in diesem Zusammenhang produzierte Werbe- und Informationsmaterialien zu verteilen oder in den Fahrzeugen auszulegen.

Hinsichtlich der Verkaufstechnik müssen alle auf den entsprechenden Linien bzw. Linienabschnitten eingesetzten Fahrzeuge die Vorgaben DING erfüllen.

2.2 Bwegt-Tarif

Im verbundüberschreitenden Verkehr ist der **bwegt**-Tarif anzuwenden und auf den Fahrzeugen zu verkaufen. Die Fahrzeuge müssen zur Kontrolle von elektronischen Tickets des **bwegt**-Tarifs beim Vordereinstieg mit 2-D-Barcodescannern und RFID-Lesegeräten ausgerüstet sein. Die eingerichteten Systeme müssen den Anforderungen der Ziffern 3.2 und 3.3 des Förderprogrammes „LETS go!“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, veröffentlicht unter

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/oepnv/>

entsprechen und über das Interoperable Netzwerk (ION) an das PVS 5 der Baden-Württemberg-Tarif GmbH (BWTG) angeschlossen sein, über das die in der VDV-KA spezifizierten Transaktionsdatensätze übertragen werden. Bei Einsatz neuer technischer Systeme muss eine Zertifizierung durch die VDV eTicket Service GmbH & Co. KG erfolgen. Weitere Funktionalitäten, wie das „Schreiben von EFS“ können im Rahmen des **bwegt**-Tarifs von den für diesen Tarif zuständigen Stellen veranlasst werden.

2.3 Deutschlandticket

Das Deutschlandticket ist zu vertreiben und in den Buslinienverkehren anzuerkennen. Auf den Fahrzeugen ist eine elektronische Gültigkeitskontrolle der Tickets durchzuführen.

3. Anforderungen an die Barrierefreiheit und sonstige Standards

3.1 Fahrzeugkategorien des festen Verkehrs

Als fester Verkehr zählen Fahrten ohne Anmeldeerfordernis. Es wird unterschieden zwischen Fahrzeugen der Kategorie A „Standard“ und B „Verstärker“.

3.1.1 Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie A

Es dürfen nur Fahrzeuge der Kategorie **A** zur Linienbedienung eingesetzt werden (Ausnahme vgl. Ziffer 3.1.2). Folgende Anforderungen sind von den Fahrzeugen der **Kategorie A** dabei zu erfüllen:

- 1) **Niederflur-** bzw. **Low-Entry-Fahrzeug** mit durchgängiger Stufenfreiheit in den Einstiegsbereichen an der vorderen und mittleren Tür sowie im Gang zwischen vorderer und mittlerer Tür mit einem Anteil barrierefrei, stufenlos zugänglicher Sitze.
- 2) Fahrzeugalter **max. 10,0 Jahre**, bei Relaunch max. 15 Jahre (Relaunch= Überarbeitung zur Verlängerung des Lebenszyklus)
- 3) Einhaltung der **Euro-VI**-Abgasnorm.
- 4) „**Kneeling**“ zur Absenkung der Einstiegshöhe ab Straßenniveau auf ≤ 270 mm.
- 5) Ausrüstung mit **Rollstuhlstellplatz** und Hublift / **Rampe** für die Aufnahme von Rollstühlen bis 350 kg gemäß ECE-Norm R107 Anhang 8.
- 6) Ausstattung mit leistungsfähiger Heizungs- und Lüftungsanlage;
- 7) Klimatisierung des Fahrgastraumes gemäß VDV-Richtlinie 236 (**Vollklimatisierung**).
- 8) kostenloser Internetzugang über **WLAN** im Bus für die Fahrgäste
- 9) bei neu beschafften Fahrzeugen: **USB-Steckdosen** an jeder Sitzbank.
- 10) **Beleuchtete** oder selbstleuchtende, zentral vom Fahrerarbeitsplatz aus steuerbare, kontraststarke und hinreichend große **Fahrzielbeschilderung** an Fahrzeugfront, Einstiegsseite und am Heck gemäß §33 BOKraft.
- 11) **Automatische Ansage** der nächsten Haltestelle, sowie **optische Anzeige** der nächsten Haltestelle **im Fahrzeuginneren**.
- 12) Vollpolstersitze in komfortabler **Überlandbestuhlung** mit einheitlicher Farbgebung und Bemusterung im gesamten Fahrzeug mit hohen Rückenlehnen im gesamten Fahrzeug:
 - Mindestlänge Rückenlehnen: 700 mm;
 - Mindestpolsterstärke: 30 mm.
- 13) **Gepäckablagen** oberhalb der Sitze mindestens auf einer Seite des Ganges zwischen Tür 1 und 2.
- 14) Mindestsitzplatzzahl von **40 Sitzplätzen** (ohne Klappsitze).
- 15) Insgesamt müssen die Fahrzeuge für mindestens **80 Fahrgäste** zugelassen sein.

3.1.2 Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie B

Auf ausschließlich an Schultagen eingesetzten Verstärker- und Verdichterfahrten, d.h. Fahrten, die parallel zu andern Fahrplanfahrten allein zum Zwecke der Herstellung von ausreichend Kapazität für den Schülerverkehr durchgeführt werden, sowie zum Zwecke von Ersatzgestaltung auf Grund allfälliger Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten dürfen auch Fahrzeuge der **Kategorie B** eingesetzt werden. Fahrzeuge der **Kategorie B** weisen insgesamt nur geringe Fahrleistungen auf, weshalb aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten für diese abweichende Standards festgelegt werden, die auch den Einsatz von älteren Gebrauchtfahrzeugen und/oder zusätzlich im Ausflugsverkehr nutzbaren Fahrzeugen zu ermöglichen.

Folgende Anforderungen sind von Fahrzeugen der **Kategorie B** zu erfüllen:

- 1) **Hochboden**-Fahrzeuge (max. 3 Eintrittsstufen) sind zulässig (**Flurhöhe max. 1060 mm**)
- 2) Fahrzeugalter **max. 20,0 Jahre**.
- 3) Mindestens Einhaltung der **Euro-V**-Abgasnorm.
- 4) Ausstattung mit leistungsfähiger Heizungs- und Lüftungsanlage;
- 5) **Vollklimatisierung** des Fahrgastraumes gemäß VDV-Richtlinie 236.
- 6) Mindest-Fahrzielbeschilderung gemäß §33 BOKraft.
- 7) **Ansage der nächsten Haltestelle über** Mikrofon und **Bordlautsprecher** durch das Fahrpersonal.
- 8) Vollpolstersitze in komfortabler **Überlandbestuhlung** mit einheitlicher Farbgebung und Bemusterung und hohen Rückenlehnen im gesamten Fahrzeug.
 - Mindestlänge Rückenlehnen: 700 mm;
 - Mindestpolsterstärke: 30 mm.
- 9) **Gepäckablagen** oberhalb der Sitze mindestens auf einer Seite des Ganges zwischen Tür 1 und 2.
- 10) Mindestsitzplatzzahl von **40 Sitzplätzen** (ohne Klappsitze).
- 11) Insgesamt müssen diese Fahrzeuge für mindestens **75 Fahrgäste** zugelassen sein.

Auf einzelnen Fahrplanfahrten sowie Verstärker- und Verdichterfahrten, die nicht länger als 20,0 Minuten dauern (Zeit zwischen Abfahrt an erster Haltestelle und Ankunft an letzter Haltestelle der Fahrt) können abweichend auch gebrauchte Solobusse (Stadtbusse) als Verstärkerwagen eingesetzt werden. Für diese gelten folgende Anforderungen:

- 1) Nur **Niederflur-** bzw. **Low-Entry-Fahrzeuge** sind zulässig
- 2) Fahrzeugalter **max. 15,0 Jahre**.
- 3) Mindestens Einhaltung der **Euro-V**-Abgasnorm.
- 4) Ausstattung mit leistungsfähiger Heizungs- und Lüftungsanlage;
- 5) Klimatisierung des Fahrgastraumes mindestens gemäß VDV-Richtlinie 236/1 (**elektrische Klimaanlage**).
- 6) Mindest-Fahrzielbeschilderung gemäß §33 BOKraft.

- 7) **Ansage der nächsten Haltestelle über Mikrofon und Bordlautsprecher** durch das Fahrpersonal.
- 8) **Sitze** mit gepolsterter Sitzfläche und Rückenlehne mit einheitlicher Farbgebung und Bemusterung im gesamten Fahrzeug **ohne besondere Anforderungen** hinsichtlich Lehnenhöhe und Polsterstärke.
- 9) **Gepäckablagen** sind keine erforderlich.
- 10) Mindestsitzplatzzahl von **34 Sitzplätzen** (ohne Klappsitze).
- 11) Insgesamt müssen diese Fahrzeuge für mindestens **75 Fahrgäste** zugelassen sein.

Es gilt für alle Fahrten (auch Kapitel 3.1.1):

Sofern es von der Nachfrage her erforderlich ist, sind auch größere Fahrzeuge (15m-Busse oder Gelenkbusse) oder zusätzliche Verstärkerwagen einzusetzen. Die Erforderlichkeit ist gegeben, wenn auf einer Fahrt regelmäßig mehr Personen wie fürs Fahrzeug zugelassen oder – falls dieser Wert geringer ist – mehr Fahrgäste wie nach unten stehender Regelung fürs Fahrzeug maximal anerkannt werden - im stärksten Querschnitt zu befördern sind oder Fahrgäste im Fahrzeug mehr als 20 Minuten stehen müssen, weil nicht genügend Sitzplätze im Fahrzeug bereitstehen.

Die etwaige Erforderlichkeit des Einsatzes zusätzlicher oder größerer Fahrzeuge steht im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung allein im Risikobereich des Verkehrsunternehmens; etwaig erforderliche, kapazitätsbedingte besondere Wageneinsätze (Einsatz von größeren Fahrzeugen bzw. Verstärkereinsätze) nimmt das Verkehrsunternehmen dabei auf dessen eigene Kosten vor.

Als Steh- und Sitzplatz-Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge werden aus Gründen der Zumutbarkeit maximal anerkannt:

- bei Solobussen ab 11 m bis 13,25 m Länge 80 Fahrgastplätze,
- bei Solobussen ab 13,25 m Länge 100 Fahrgastplätze
- bei Gelenkbussen 130 Fahrgastplätze,
- bei Buszügen (Solobus mit Personenanhänger) 150 Fahrgastplätze,
- bei Midibussen ab 9,0 m Länge (Midibusse) 65 Fahrgastplätze,

auch wenn die tatsächlich zugelassenen Sitz- und Stehplatzzahlen der betreffenden Fahrzeuge höher sind.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, bei Bedarf und auf Anforderung des Aufgabenträgers, die eingesetzten Fahrzeuge im Sinne des § 5 Abs. 6 der Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO BW) mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) gemäß des vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg erlassenen Anforderungskatalog „Automatische Fahrgastzählung“ (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb85/oepnv/>) in der jeweils gültigen Fassung, ausstatten zu lassen. Die Ausstattungsquote, der Einbau der Zähltechnik, die Übertragung der Daten und die Abwicklung wird im Rahmen der oben genannten Aufforderung festgelegt. Die Systemwahl obliegt dem Aufgabenträger, welcher grundsätzlich den Einbau der autarken Zählsystemen aus dem künftigen Rahmenvertrag des Clusters Tübingen+ anstrebt.

Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass die Zählraten in der erforderlichen Quantität und Qualität, entsprechend dem AFZS-Anforderungskatalog des Landes BW erhoben und an das vom Aufgabenträger bestimmte AFZS-Hintergrundsystem übermittelt werden

Das Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger schließen dazu den Gestattungsvertrag AFZS (vgl. Anlage GES).

3.2 Fahrzeugeinsatz im Bedarfsverkehr

Für Fahrzeuge, die im Anmeldeverkehr eingesetzt werden, finden folgende Mindestanforderungen Anwendung:

- Bei Einsatz von Pkw (Höchstalter: 8,0 Jahre), sonst entsprechend den Fahrzeughöchstaltern der Kategorien A bzw. B
- Mindestens einzuhaltende EU-Abgasnorm: Euro 6
- Klima- und Heizungsanlage im Fahrgastraum
- Kenntlichmachung als Anmeldeverkehr-Fahrzeug (z. B. Schild, Magnetfolien)

Auf Anforderung ist ein für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Fahrgästen ausgestattetes Fahrzeug einzusetzen.

Die Fahrzeuggröße ist vom Unternehmen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfrage zu wählen.

Die Fahrtdurchführung im Bedarfsverkehr setzt eine vorherige Anmeldung (=Buchung) voraus.

Der Landkreis wird zur Abwicklung der Anrufverkehre ein digitales Buchungssystem zur Verfügung stellen, das vom Verkehrsunternehmen zu nutzen ist. Das System wird vom Aufgabenträger landkreisweit eingeführt. Das entsprechende Softwaresystem (Buchungstool) wird kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Beschaffung der Hardware obliegt dem Verkehrsunternehmen. Hier sind handelsübliche Systeme entsprechend dem aktuellen Stand der Technik und aktuellen gängigen Betriebssystemen (nur Android) ausreichend.

Das System besteht aus Anwendungen für das Verkehrsunternehmen (Buchungstool), für die Fahrgäste sowie einem Hintergrund- und Steuerungssystem zur Verarbeitung der Fahrtwünsche. Sie werden spätestens 60,0 Minuten vor der Abfahrtszeit einer Fahrt an der vom Fahrgast gebuchten Einstiegshaltestelle an das Verkehrsunternehmen übermittelt. Dabei werden gemeinsam abwickelbare Fahrtwünsche im Rahmen der verfügbaren Platzkapazitäten der Fahrzeuge und unter Berücksichtigung der Einhaltung der Fahrpläne (Haltestellen) zu Fahrtaufträgen gebündelt.

Fahrgäste können Fahrtwünsche auch telefonisch übermitteln. Dazu wird er Aufgabenträger eine entsprechende Fahrtwunschzentrale einrichten. Die Fahrtwünsche werden nach telefonischem Eingang in die Software eingespeist.

Die Übermittlung der Fahrtaufträge erfolgt automatisch und ohne Zuordnung auf Fahrzeuge mittels eines Buchungstools an die zuständige Stelle des Verkehrsunternehmens, die dann die interne Disposition übernimmt und die Übermittlung auf die Fahrzeuge durchführt. Die Fahrten sind bei Vorliegen eines entsprechendem Fahrtauftrag durchzuführen.

Für Fahrtwünsche von mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. nicht umsetzbare Rollstuhlfahrer) gilt eine verlängerte Vorbuchungsfrist von 24 h vor fahrplanmäßiger Abfahrt an der Einstiegshaltestelle. Das Verkehrsunternehmen hat für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen ggf. durch den Einsatz entsprechend ausgestatteter barrierefreier Fahrzeuge Sorge zu tragen.

(Hinweis zu den **Bedarfsverkehrs-Fahrten**: Im Falle einer eigenwirtschaftlichen Bedienung der Linien wird für Bedarfsverkehrs-Fahrten kein Kostenausgleich durch den Landkreis Sigmaringen aus rechtlichen Gründen vorgenommen werden können.)

3.3 Betriebsqualität

Im Betrieb sind die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

1. Lieferung von **Echtzeitdaten** zu allen Linien-Fahrten an die **zentrale Datendrehzscheibe** des Landes (MobiData BW®).
2. Teilnahme an geeigneten betreiberübergreifenden **Anschlussicherungsverfahren** – insbesondere an entsprechenden Diensten der zentrale Datendrehzscheibe oder anderen geeigneten Verfahren.
3. Kurzfristige **telefonische Erreichbarkeit im Störfall** und dispositive Bereitstellung einer **Ersatzbeförderung** betroffener Fahrgäste und von **Ersatzfahrzeugen** zur Wiederherstellung des Planbetriebes innerhalb von 30 Minuten.
4. Die Fahrzeuge sind **sauber und schadensfrei** zu halten.

Spätestens ab dem Zeitpunkt, ab dem es vom Land Baden-Württemberg für die Einnahmenaufteilung gefordert ist, sind Nachweissysteme zur automatischen Erfassung der Fahrgastzahlen (AFZS) in den Bussen vorzuhalten. Der Landkreis behält sich jedoch vor, bereits vorab die Ausstattung der Fahrzeuge mit AFZS-Geräten zu fordern und stellt in diesem Fall die Hardware und das Hintergrundsystem kostenfrei zum Einbau durch das Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Einbaukosten und Betriebskosten des AFZS-Systems sind vom Verkehrsunternehmen zu tragen.

Zwischen dem fahrplanmäßigen Beginn der ersten Fahrt und dem Abschluss der letzten fahrplanmäßig angebotenen Fahrt, muss die kurzfristige Erreichbarkeit eines verantwortlichen **Disponenten** oder einer **Betriebsleitstelle** des Verkehrsunternehmens zum normalen Tarif gewährt sein. Der Disponent / die Betriebsleitstelle muss vom Verkehrsunternehmen ermächtigt und in der Lage sein, abschließende Entscheidungen zur Beseitigung von Betriebsstörungen bzw. zur Sicherung der Weiterbeförderung der Fahrgäste oder deren Ersatzbeförderung zu treffen, sowie entsprechende Weisungen an das Fahrpersonal zu geben.

Im öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind Regelungen zur Qualitätssicherung vorgesehen, insbesondere zur Fahrzeugqualität, zu Anschlussicherung, Ersatzbeförderung und Betriebsstörungenmanagement und zu Auftreten, Kompetenz und Qualifikation des eingesetzten Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonals.

Der öffentliche Dienstleistungsvertrag wird auch Vertragsstrafen für unzureichende Qualität und/oder Entschädigungen der Fahrgäste umfassen.

3.4 Haltestellen

Die gesetzliche Haltestellenausstattung gem. § 32 BOKraft bestehend aus dem Haltestellenzeichen Z 224 StVO und einem Aushangkasten für das Anbringen der Fahrpläne gemäß § 40 Abs. 4 PBefG ist sicher zu stellen. Es ist ein qualifiziertes Halte-

stellmanagement, inkl. zeitnahe Austausch von Fahrplänen und sonstiger betrieblichen Aushänge, Pflege der Haltestellenausstattung und Austausch beschädigter Haltestellenausstattungen, durchzuführen.

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

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

3.5 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal verhält sich serviceorientiert und kundenfreundlich. Das Fahrpersonal fährt ausgeglichen und vorausschauend. Es passt sich dem Verkehrsfluss und der Lichtsignalanlagenschaltung an und vermeidet ruckartiges Anfahren, Beschleunigen und Bremsen.

Auf die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen wird Rücksicht genommen, nötigenfalls wird die erforderliche Unterstützung geleistet, insbesondere durch das Absenken des Fahrzeugs oder das Ausklappen der Einstiegshilfe.

Das Fahrpersonal verfügt über hinreichende Orts- und Streckenkenntnisse sowie Kenntnisse zu den Linienwegen, Linienverläufen, den Tarifangeboten und den für den Verkehr relevanten Anschlussverknüpfungen mit anderen Verkehrslinien.

Eine hinreichende Beherrschung der deutschen Sprache, um sich mit den Fahrgästen verständigen zu können, wird vorausgesetzt (Mindestsprachniveau B1 gemäß GeR - Gemeinsame Europäische Referenzrahmen).

Anlagen

Anlage FPL	Mindestfahrplanangebot
Anlage GES	Gestattungsvertrag AFZS

Anlage FPL

Das aktuelle Fahrplanangebot (=Status quo) der relevanten Linien findet sich unter [Downloads - Verkehrsverbund naldo](#) (Fahrplanbücher).

Linie 393	nur Abschnitt Herbertingen - Riedlingen
Linie 419	Mengen - Heudorf - Hundersingen - Herbertingen - Marbach - Bad Saulgau
Linie 470	Bondorf - Hochberg - Bad Saulgau
Linie 7570	Abschnitt Herbertingen/Ertingen - Bad Saulgau

Anmerkungen zu einzelnen Fahrplänen

Linie 393	nur Abschnitt Herbertingen – Riedlingen Gegenüber dem Bestandsfahrplan soll die zweite Fahrt samstags verschoben werden, sodass sich für die Bewohner Ertingens eine längere Aufenthaltsdauer in Riedlingen ergibt als bisher. Die Wochenendfahrten sollen Anschluss an die Züge nach Ulm haben.
Linie 419	Ennetach - Mengen – Heudorf – Herbertingen – Marbach – Bad Saulgau Da Linie 393 auf den Abschnitt Riedlingen – Herbertingen verkürzt wird, ist die Anbindung von Ennetach an Mengen, die dortigen Schulen und Zuganschlüsse mit Linie 419 sicherzustellen. An Schultagen sind statt der heutigen Anmeldefahrten zwischen Herbertingen und der Heuneburg vier Fahrtenpaare in für Schulklassen geeigneten Zeitfenstern anzubieten.
Linie 470	Bondorf – Hochberg – Bad Saulgau
Linie 7570	Abschnitt Herbertingen/Ertingen – Bad Saulgau Heutige Fahrten im Abschnitt Mengen - Herbertingen entfallen, Fahrten südlich von Bad Saulgau werden über den Landkreis Ravensburg organisiert. Es sind nur die zwischen Herbertingen bzw. Ertingen und Bad Saulgau aufgeführten Fahrten zu erbringen. Fulgenstadt ist nicht mehr mit zu bedienen. Die verbleibenden Fahrten können in Linie 419 integriert werden.

Gestattungsvertrag

Überarbeiteter Entwurf vom 15.10.2025
(Ersetzt den Entwurf vom 08.09.2025)

Zwischen dem

Landkreis XY

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

nachstehend „**Auftraggeber**“ genannt

und

Verkehrsunternehmen XY

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

nachstehend „**Auftragnehmer**“ genannt

wird folgender Gestattungsvertrag für die Konzessionslaufzeit
der Linie/n XY geschlossen.

1. Präambel

Der Landkreis XY ist Aufgabenträger im Sinne des § 6 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG BW). Zur Erfüllung der Anforderungen aus § 9 und § 15 ÖPNVG BW in Verbindung mit § 5 Absatz 6 der Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO) beabsichtigt der Landkreis XY den Einsatz automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS).

Zur operativen Umsetzung hat sich der Landkreis XY mit zehn weiteren Aufgabenträgern zum Cluster Tübingen+ zusammengeschlossen. Die Koordination erfolgt über die bei der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) eingerichteten AFZS-Servicestelle, welche im Auftrag des Auftraggebers mitwirkungsberechtigt ist (bzw. Teile der Aufgaben des Auftraggebers übernimmt).

Um Fahrgastzählraten in der vom Land geforderten Qualität zu erfassen und an das bei der Servicestelle angesiedelte regionale Hintergrundsystem zu übermitteln, beabsichtigt der Landkreis XY die Beschaffung und den Einbau von AFZS-Hardware für einen Teil der im Aufgabenträgergebiet eingesetzten Fahrzeuge.

Mit diesem Gestattungsvertrag wird das Verfahren zur Beschaffung und Ausstattung der Fahrzeuge der Linie/n XY mit AFZS während des laufenden Konzessionszeitraums konkretisiert und die Mitwirkungsrechte und -pflichten geregelt.

Die Vertragsparteien des Gestattungsvertrags verständigen sich darauf, dass es sich bei den inhaltlichen Bestimmungen um Richtlinien handelt, welche im späteren Verlauf auf gegenseitiges Einvernehmen angepasst werden können. Der Gestattungsvertrag soll bei neuen Erkenntnissen aus der später folgenden operativen Umsetzung fortgeschrieben/angepasst werden, insofern notwendig.

Es ist in keinem Fall die Absicht, den Verkehrsunternehmen Aufgaben zuzuordnen, welche Sie nicht leisten können bzw. welche Sie nicht vergütet bekommen. Derzeit gibt es noch viele unbekannte Größen und teilweise wenig Erfahrungswerte, welche eine Vertragsgestaltung erschweren. Daher wird der Vertrag bei neuen Erkenntnissen aus der später folgenden operativen Umsetzung fortgeschrieben und angepasst.

Dieser Gestattungsvertrag gilt explizit nur für Fahrzeuge und Zählsysteme, welche über den Rahmenvertrag des Clusters Tübingen+ ausgestattet werden. Für Bestandssysteme, anderweitig beschaffte Systeme oder bordrechnergesteuerte Systeme müssen separate Vereinbarungen getroffen werden, welche sich im Grundsatz an den Anforderungen aus diesem Gestattungsvertrag orientieren können.

2. Allgemeines

Der Auftraggeber beschafft die Komponenten für die automatische Fahrgastzählung und bedient sich eines Dienstleisters, der den Einbau auf Kosten des Auftraggebers in die Fahrzeuge vornimmt und alle weiteren Schritte der korrekten Bereitstellung von Zähldaten aus den Fahrzeugen begleitet. Der Auftragnehmer gestattet den Einbau von automatischen Fahrgastzählssystemen in den auf dem Konzessionsgebiet eingesetzten Fahrzeugen, räumt dem vom Auftraggeber beauftragten Dienstleister die Möglichkeit ein, auf einem Betriebshof des Auftragnehmers die Einbauarbeiten mit notwendigem Zeitbedarf durchführen zu lassen und übernimmt die im Folgenden beschriebenen Aufgaben.

Der Einsatz von AFZS bringt komplexe technische und organisatorische Prozesse und Abläufe mit sich, die permanent zu kontrollieren und zu steuern sind. Aus diesem Grund ist eine klare und dauerhafte Kommunikation zwischen dem Auftraggeber, dem Auftragnehmer (hier Werkstatt und Fahrzeugdisposition) und dem AFZS-Dienstleister Grundvoraussetzung für eine flächendeckend funktionierende Fahrgastzählung.

Die Auswahl der Fahrzeuge für die Ausrüstung mit AFZS erfolgt durch den Auftraggeber in Abstimmung mit dem Auftragnehmer mit dem Ziel, eine flächendeckende Fahrgastzählung gemäß „Anforderungskatalog AFZS“ des Landes Baden-Württemberg auf allen Umläufen zu gewährleisten. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber hierfür detaillierte Fahrzeuglisten zur Verfügung und aktualisiert diese unaufgefordert bei jeder Veränderung des Fuhrparks, mindestens aber einmal jährlich.

In Absprache mit dem vom Auftraggeber festgelegten AFZS-Lieferanten werden die betroffenen Fahrzeuge zum vereinbarten Einbauzeitpunkt für die entsprechenden Arbeiten auf einem Betriebshof des Auftragnehmers bereitgestellt. Das Fahrzeug soll an einem trockenen und überdachten Standort mit Stromanschluss bereitgestellt werden. Die Koordinierung der Termine erfolgt durch den AFZS-Lieferanten bzw. dem seinerseits eingesetzten Unterauftragnehmer direkt mit dem Verkehrsunternehmen. Der Einbau muss insbesondere zu gewöhnlichen Arbeitszeiten an Werktagen (Mo-Sa zwischen 08 - 17 Uhr) ermöglicht werden. Eine Limitierung der Montagezeiten auf ausschließlich Ferientage, die Wochenenden oder die Nächte kann nur bei begründbaren Härtefällen erfolgen. Wenn notwendig soll der Einbau auch außerhalb der regulären Arbeitszeiten an den Betriebshöfen ermöglicht werden.

Sollte es zum Zwecke des Einbaus erforderlich werden, dass temporär Fahrzeuge eingesetzt werden, welche die vertraglich festgelegten Qualitätsanforderungen an

das Fahrzeugmaterial nicht erfüllen, ist dies gestattet. Der Auftraggeber ist über den geänderten Fahrzeugeinsatz im Vorfeld (min. ein Werktag im Voraus) schriftlich in Kenntnis zu setzen.

Im Falle von geplanten Fahrzeugbeschaffungen berücksichtigt der Auftragnehmer Vorgaben des Auftraggebers bzgl. Vorrüstung und Bereitstellung von Fahrzeugsignalen. Er informiert den Auftraggeber über AFZS-relevante Fahrzeugbestellungen, damit abgestimmt werden kann, ob die Fahrzeuge werksseitig mit einer AFZS-Vorbereitung, entsprechender AFZS Verkabelung oder sonstiger AFZS-Ausrüstung ausgestattet werden können und sollen. Insofern notwendig und vom Auftraggeber gewünscht, unterstützt der AFZS-Lieferant bei der Konfiguration oder Bestellung von Teilvorrüstung der Fahrzeuge und der Auftraggeber übernimmt die möglichen Mehrkosten. Im Falle von Elektrobussen soll der Einbauort der Dachantenne vorab einvernehmlich zwischen Fahrzeughersteller und AFZS-Lieferant festgelegt und ggf. die Antenne durch den Fahrzeughersteller installiert werden.

2.1 Anforderung an den Auftragnehmer

2.1.1 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, siehe 2.2
- 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.

2.1.2 Schulung

Die vom Auftragnehmer benannten Ansprechpartner stehen im engen Austausch mit dem Auftraggeber bezüglich der korrekten Funktionsweise der verbauten AFZS. Auf Wunsch und Kosten des Auftraggebers sind diese Mitarbeiter dazu verpflichtet, sich zusammen mit dem Auftraggeber über die verbauten Zählgeräte, deren Funktionsweise sowie des AFZS-Ökosystems fortzubilden. Ziel ist dabei, dass eine fahrzeugseitige Fehlerbehebung bezüglich der verbauten AFZS möglichst eigenständig und zeitnah zwischen Auftragnehmer und dem Lieferanten der AFZS stattfindet.

2.1.3 Zuständigkeiten im Rahmen des AFZS

Aufgabe/Tätigkeit	Verantwortlichkeit		
	Auftragnehmer	Auftraggeber	AFZS-Dienstleister
Einbau AFZS-Komponenten	M	B	D
Bereitstellung Fahrzeuge für Einbau	D	B/I	M/I
Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge	M	I	D
Bereitstellung der Fahrzeuge für Wartung / Reparatur	D	B/I	M
Wartung/Reparatur	D/M	B/I	D/M
Reinigung/Pflege	D	B/I	
Störungsmeldung an AFZS-Dienstleister	M	D	
Kalibrierung/Wartung/Reparatur	M	B/I	D
Fahrzeugdisposition für def. Fahrten	D	B	
Sicherstellung Hardwarefunktionalität	M/D	B/I	D
Sicherstellung Datenfluss	M	B	D

Legende: B = Beauftragt, D = Durchführung, M = Mitarbeit, I = wird informiert

2.2 Fehleranalyse und -behebung

Die Feststellung einer Störung erfolgt grundsätzlich zentral beim Auftraggeber durch Analyse der Daten. Sobald der Auftragnehmer eine Störung erkennt, hat dieser den Auftraggeber über die Art und den Zeitpunkt des Auftretens zu informieren. Die Fehleranalyse und -behebung erfolgt bei den zentral vom Auftraggeber beschafften Systemen zunächst zentral durch den Auftraggeber durch die Möglichkeiten der Ferndiagnose und Fernwartung. Bei bordrechnergesteuerten oder anderen durch

den Auftragnehmer beschafften Systemen erfolgt die Feststellung der Störung, Ferndiagnose und Fernwartung durch den Auftragnehmer, welcher den Auftraggeber über alle Schritte informiert und die Fehlerbehebung mindestens in gleicher Qualität wie im Folgenden beschrieben selbständig koordiniert.

Gelingt dies nicht, etwa weil das Fahrzeug nicht online geht oder die Ursache nur am Gerät geprüft werden kann, greifen die folgenden Regelungen:

Die Fehleranalyse- und Behebung findet nach Hinweis durch den Auftraggeber in einem ersten Schritt selbstständig durch den Auftragnehmer statt. Ein solcher Auftrag zur Fehleranalyse- und Behebung ist durch den Auftragnehmer idealerweise innerhalb von drei Werktagen (Mo-Fr), spätestens aber innerhalb von fünf Werktagen (Mo-Fr) nach Meldung durch den Auftraggeber umzusetzen. Auf Nachfrage des Auftragnehmers und nach Ermessen des Auftraggebers über die Dringlichkeit, Verfügbarkeit und Komplexität können entsprechende Auftragsbearbeitungsfristen verlängert werden.

Die selbstständige Fehleranalyse des Auftragnehmers gliedert sich in folgende Schritte:

- Sichtprüfung und Prüfung der Steckverbindungen, ggf. Reinigung der Sensor-Oberflächen
- Ggf. Herstellen einer Verbindung/Auswertung über eine Diagnosehardware- oder Software (bspw. durch das Setzen eines Diagnose-Sticks) und Übertragung der Daten an den Auftraggeber oder Dienstleister.
- Ggf. Gerätetausch

Falls der Fehler durch die oben aufgelisteten Schritte nicht identifiziert bzw. behoben werden konnte, ist es Aufgabe des Auftragnehmers (nach Rücksprache mit dem Auftraggeber), Kontakt mit dem AFZS-Dienstleister aufzunehmen. Der Auftragnehmer vereinbart mit dem AFZS-Dienstleister einen Telefontermin zur Remote-Fehlerbehebung über die Support-Hotline. Auf Seiten des Auftragnehmers muss dazu ggf. ein Laptop und ein mobiles Telefon bereitstehen. Insofern für die ggf. notwendige Verbindung zur AFZS-Technik (bspw. dem Zentralgerät) Kabel, USB Sticks oder ähnliches benötigt werden, stellt der Auftraggeber diese Hilfsmittel einmalig unentgeltlich bereit. Insofern notwendig, muss auf dem Laptop über eine zu installierende Software ein Fernzugriff für den AFZS-Dienstleister ermöglicht werden. Die Remote-Fehlerbehebung findet voraussichtlich direkt im Fahrzeug zwischen dem AFZS-Dienstleister und dem Auftragnehmer statt.

Konnte trotz Remote-Unterstützung des AFZS-Dienstleisters der Fehler nicht behoben werden, so koordiniert der Auftraggeber zusammen mit dem Auftragnehmer einen Service-Einsatz des AFZS-Dienstleisters.

Die Kosten des Remote- sowie des Vor-Ort-Service Einsatzes des AFZS-Dienstleisters trägt der Auftraggeber.

Weiter ist eine regelmäßige Pflege und Reinigung der Oberflächen der Sensoren durch den Auftragnehmer durchzuführen. Die Reinigung sollte bei Bedarf, mindestens aber quartalsweise unter Berücksichtigung der Vorgaben des Herstellers erfolgen.

2.3 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.

2.4 Anforderung an die Fahrzeugdisposition

Alle fahrplanmäßigen Fahrten des Linienverkehrs müssen entsprechend dem gültigen Anforderungskatalog „Automatische Fahrgastzählung“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg regelmäßig und wiederkehrend erhoben werden. Um diese vom Land vorgegebenen Erhebungsumfang zu erfüllen, setzt der Auftragnehmer seine mit AFZS ausgestatteten Fahrzeuge grundsätzlich rotierend

ein und versucht den Erhebungsumfang ohne Mitwirkungsbedarf des Auftraggebers zu erfüllen. Ist ohne das Eingreifen des Auftraggebers ein nicht-Erreichen des vorgegebenen Erhebungsumfangs zu erwarten, setzt der Auftragnehmer nach Rücksprache die Fahrzeuge gezielt auf den vom Aufgabenträger gewünschten Linien und Fahrten (Umläufen) ein. Der Auftragnehmer stellt in diesem Zusammenhang alle notwendigen Informationen bereit und wirkt federführend bei der optimalen Einsatzplanung mit.

Für den Fall eines nötigen Service-Einsatzes stellt der Auftragnehmer sicher, dass die Fahrzeuge zum vereinbarten Termin bereitstehen und zugänglich sind.

2.5 Nachrüstung von Fahrzeugen mit AFZS und sonstige Techniker-Einsätze des AFZS-Dienstleisters

Fahrzeuge sind nach Möglichkeiten des Auftragnehmers so herzurichten, dass eine möglichst unkomplizierte Nachrüstung der AFZS-Komponenten erfolgen kann: So werden bspw. am Einbauort des Zentralgeräts oder im Türbereich separate Tür-offen-Signale von allen Türen benötigt. Das Tür-offen-Signal muss schon bei beginnender Türöffnung schalten und erst dann wieder ausgeschaltet werden, wenn die jeweilige Tür komplett geschlossen ist. Das Tür-offen-Signal muss auch bei ausgeschalteter Zündung zur Verfügung stehen. Bei zweiflügeligen Türen ist sicherzustellen, dass das Tür-offen-Signal auch dann schaltet, wenn nur ein Flügel geöffnet ist.

Der Auftragnehmer achtet darauf, dass das Zentralgerät durch den AFZS-Dienstleister an einer gut zugänglichen Stelle installiert wird. Hier bietet sich das NT-Fach über dem Fahrerarbeitsplatz an. Bei der Bestellung neuer Fahrzeuge ist darauf zu achten, dass für das Zentralgerät entsprechender Platz vorhanden ist. Bei der Bestellung neuer Fahrzeuge beachtet der Auftragnehmer die Angaben des AFZS-Lieferanten bzgl. der Fahrzeugsignale und der Einbauorte im Türbereich.

Bei der Montage der Zählsysteme durch den AFZS-Lieferanten prüft der Auftragnehmer unverzüglich, ob die Kabel und Sensorausschnitte fachmännisch verlegt und sauber hergestellt wurden, keine Beschädigungen durch den AFZS-Dienstleister entstanden sind und dass das Fahrzeug sauber übergeben wurde.

Auffälligkeiten oder etwaige Beschädigungen am Fahrzeug, die durch den AFZS-Lieferanten bzw. dessen Unterauftragnehmer entstanden sind, werden vom Auftragnehmer unverzüglich beim Auftraggeber gemeldet.

Sobald die Systemkomponenten im Fahrzeug installiert sind, erfolgt eine Funktionsprüfung durch den AFZS-Lieferanten. Die Funktionsprüfung umfasst die

Prüfung aller Fahrzeugsignale, das Hoch- und Herunterfahren des Zählsystems, die Kommunikation mit den Sensoren, die Überprüfung der Zählfunktion, die Datenübertragung zum Server sowie die Erreichbarkeit des AFZ-Systems „remote“ per Mobilfunk. SIM-Karten und Mobilfunkverträge liegen in der Verantwortung des AFZS-Lieferanten und werden entsprechend mitgeliefert.

Der AFZS-Lieferant bzw. dessen Unterauftragnehmer dokumentiert Einbau und Inbetriebnahme in einem technischen Abnahmeprotokoll und einem ausführlichen Inbetriebnahmeprotokoll.

Anschließend folgt je Fahrzeug ein ca. zwei- bis vierwöchiger Probetrieb des AFZS im regulären Linienbetrieb, in dem Daten gesammelt und vom Auftraggeber bzw. AFZS-Lieferanten analysiert werden. Werden in den Daten Auffälligkeiten erkannt, nimmt der AFZS-Lieferant eine Überprüfung und Nachbesserung vor. Der Auftragnehmer unterstützt dabei soweit nötig.

Schließlich erklärt der AFZS-Lieferant das Zählsystem als betriebsbereit für den Regelbetrieb und die anschließende Testierung der Zählgenauigkeit.

Techniker-Einsätze zur Fehlerbehebung oder zur Nachrüstung ganzer Zählsysteme werden durch den Auftraggeber zwischen AFZS-Dienstleister und Auftragnehmer koordiniert. Dabei stellt der Auftragnehmer die jeweiligen Fahrzeuge zur Verfügung; die Fahrzeugdisposition ist entsprechend anzupassen und Ersatzfahrzeuge sind einzusetzen (diese dürfen in diesem Ausnahmefall von verkehrsvertraglichen Qualitätsstandards abweichen, insofern notwendig). Pro Jahr und Fahrzeug ist ein Tag für die Wartung sowie Kalibrierung der Komponenten einzuplanen.

Auf Wunsch des Auftraggebers ist vom Auftragnehmer jedes Fahrzeug von innen und außen pro geöffneten Tür zu fotografieren. Weiter sind die Einstiegsbreiten und -höhen aller Türen zu messen, wenn sie nicht aus den Unterlagen der Fahrzeugbestellung hervorgehen. Bilder und Unterlagen mit den Informationen zu den Türgeometrien sind dem Aufgabenträger für die Einbauplanung und für die Zertifizierung der AFZS zu übergeben.

2.6 Umbauten von AFZS während der Vertragslaufzeit

Muss ein AFZS-System aufgrund eines Unfallschadens des Fahrzeugs in ein Ersatzfahrzeug eingebaut werden, übernimmt der Auftraggeber die Kosten für den Umbau, sofern nicht eine Versicherung (z. B. des Unfallgegners) für die Kosten aufkommt. Bei diesem Umbau verbleiben die Kabel grundsätzlich im alten Fahrzeug.

Sollte ein ausgerüstetes Fahrzeug das Höchstalter gemäß der Fahrzeuganforderungen erreichen, werden die Kosten für den möglichen Umbau in ein neues Fahrzeug vom Auftraggeber übernommen.

Bei Fahrzeugtausch oder Außerbetriebsetzungen, die bereits beim Einbau des AFZS geplant oder später vom Auftraggeber veranlasst sind, übernimmt der Auftraggeber die Kosten für den Umbau. Findet ein Fahrzeugtausch oder eine Außerbetriebsetzung aus sonstigen wirtschaftlichen Gründen während der Konzessionslaufzeit und der Zweckbindungsfrist der Förderung des AFZS statt, so trägt die Kosten für die Umsetzung der AFZS-Komponenten der Auftragnehmer.

2.7 Betriebsablauf

Um einen ordnungsgemäßen Betrieb des Zählsystems zu gewährleisten, dürfen Fahrgäste nur bei eingeschalteter Zündung oder während der konfigurierten Nachlaufzeit einsteigen. Hierbei ist beim Systemstart die Zeit zum Hochlauf des Systems zu berücksichtigen. Das Fahrzeug darf während eines möglichen Fahrgastwechsels nicht komplett stromlos geschaltet werden und das Tür-offen-Signal darf nicht abfallen. Die Nachlaufzeit des AFZS selbst, wird vom AFZS-Lieferanten je nach betrieblichen Anforderungen durch eigene Maßnahmen auf 30 bis 60 Minuten eingestellt. Das AFZS als Ganzes wird dafür ans Dauerplus angeschlossen und zur Nachlaufsteuerung an das Zündungssignal. Sollten Zählergebnisse aufgrund einer fehlenden Spannungsversorgung wiederholt ausgesondert werden, muss das Fahrpersonal erneut durch den Auftragnehmer angewiesen werden.

2.8 Fahrplandaten

Netz- und Fahrplandaten werden grundsätzlich über die Verkehrsverbünde in das Hintergrundsystem eingespielt. Die Fahrplandaten sind dabei vom Auftragnehmer situationsbedingt (insofern notwendig wöchentlich) bezogen auf das aktuelle Geschehen (z. B. veränderte Linienwege durch Baustellen) anzupassen und dem Verbund im geforderten Format und mit allen notwendigen Informationen bereitzustellen (parallel zur Aktualisierung in den Bordsystemen der Fahrzeuge). Darüber hinaus ist es wichtig, dass die tatsächliche Betriebsdurchführung dem Fahrplan entspricht. Kommt es hier zu größeren Abweichungen, kann das Hintergrundsystem die Zählfahrt keiner Fahrplanfahrt zuordnen. Das System wird dementsprechend die Zählfahrt verwerfen. Für den Fall, dass Verkehrsleistungen durch einen Subunternehmer des Auftragnehmers durchgeführt werden, so ist es Aufgabe des Auftragnehmers, dass sich das reale Verkehrsgeschehen der

Subunternehmerleistung in dem vom Auftragnehmer gepflegten Fahrplansystem widerspiegelt.

Je nach Fahrzeugumlaufplanung ist es nötig, dass sich mögliche Durchbindungen einzelner Linien auch in den Fahrplandaten widerspiegeln. Besteht zwischen zwei Fahrtnummern verschiedener Linien, bei Treffpunkthaltestellen, Ringlinien oder Schleifenfahrten planmäßig die Möglichkeit, dass Fahrgäste sitzen bleiben, so muss diese Information zwingend in den Fahrplanexporten enthalten sein.

2.9 Weitergabe von IBIS bzw. IBIS-IP Informationen an das Zentralgerät

Insofern der Bordrechner aussagekräftige Ortungsinformationen an das AFZS-Zentralgerät liefern kann, genehmigt der Auftragnehmer den Abruf dieser Informationen. Dazu zählen insbesondere:

Linie, Haltestellennummer, Haltestellenname, Kurs, Ziel und Richtung

Der Auftragnehmer unterstützt bei der Einbauplanung durch Bereitstellen der Informationen:

- Art der Bordsysteme (IBIS oder IBIS-IP)
- Ort der Anschlüsse (IBIS Sternpunkt bzw. Switch)
- Hersteller und Typbezeichnung des datenliefernden Bordrechners / Fahrscheindruckers
- Wenn möglich Nummern der versorgten IBIS-Telegramme bzw. der versorgten Inhalte im Passenger Information Service

3. Vergütung des Auftragnehmers

Der Auftragnehmer erhält für die im Rahmen dieser Vereinbarung anfallenden Tätigkeiten und Verpflichtungen eine monatliche Servicepauschale von 2,50 EUR je verbautem Sensor, mindestens jedoch 5,00 EUR je Fahrzeug.

- Die Pauschale von 2,50 EUR je Sensor und Monat deckt alle Serviceleistungen im Umfang von 30 Minuten pro Jahr ab.
- Die Pauschale von 5,00 EUR je Monat und Fahrzeug (bei nur einem Sensor) deckt alle Serviceleistungen im Umfang von 60 Minuten pro Jahr ab.

Darüber hinausgehende Arbeiten werden durch den Auftragnehmer gesondert mit entsprechendem Nachweis in Rechnung gestellt und vom Auftraggeber erstattet. Grundlage für die Abrechnung sind 68,50 EUR pro Lohnstunde, oder eine Kilometervergütung von 0,50 EUR pro km für PKW und 1,50 EUR pro km für Busse.

Alle genannten Vergütungssätze beziehen sich auf das Jahr 2026 und verstehen sich netto zzgl. der jeweils gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer. Die Vergütungssätze werden ab dem Jahr 2027 jährlich gemäß dem BW-Index fortgeschrieben.

Diese Regelung gilt explizit nur für Sensoren und Fahrzeuge, welche über den Rahmenvertrag des Clusters Tübingen+ ausgestattet wurden. Für Bestandssysteme, anderweitig beschaffte Systeme oder bordrechnergesteuerte Fahrgastzählsysteme gibt es grundsätzlich keine Servicepauschale in dieser Form (im Einzelfall können gesonderte Regelungen getroffen werden).

4. Datennutzung der AFZS-Geräte

Die mit den AFZS-Geräten erfassten Daten stehen ausschließlich dem Auftraggeber zu. Dieser hat das Recht die Daten an Dritte weiterzugeben oder Nutzungsrechte (wie z.B. an den Auftragnehmer) einzuräumen. Der Auftragnehmer hat während der Laufzeit dieser Vereinbarung das Recht, die Daten im Rahmen der täglichen Arbeit auszuwerten und für sich zu nutzen. Die dadurch erhaltenen Daten sind streng vertraulich. Der Auftragnehmer darf die erhaltenen Daten nur dann an Dritte weitergeben, wenn der Auftraggeber dies explizit gestattet. Nach Laufzeitende sind die Daten von dem Auftragnehmer grundsätzlich vollständig zu löschen. Die Daten dürfen anschließend ausschließlich vom Auftraggeber (oder durch Ihn ausgewählte Dritte) weitergenutzt werden.

5. Laufzeit und Eigentum der Hardware

Die Laufzeit dieser Zusatzvereinbarung endet mit dem Ende der Linienkonzession. Eigentümer der AFZS-Hardware ist der Auftraggeber, welcher die Besitzverhältnisse während der Konzessionslaufzeit an den Auftragnehmer überträgt. Nach Laufzeitende der Konzession ist der Auftragnehmer, falls nicht abweichend mit dem Auftraggeber schriftlich vereinbart, dazu verpflichtet, die Besitzansprüche an der im Fahrzeug verbauten AFZS-Hardware gegenüber dem Auftraggeber aufzugeben, sofern die Geräte eine Betriebslaufzeit von zehn Jahren noch nicht erreicht haben. Die AFZS-Hardware (Sensoren und Zentralgerät) ist vom Auftragnehmer auszubauen und dem Auftraggeber zu übergeben. Kabel, Antennen und Halterungen können im Fahrzeug verbleiben und der Auftraggeber stellt Abdeckplatten für die Sensorausschnitte bereit.

Sofern Fahrzeuge nach dem Laufzeitende der Konzession in einem anderen Konzessionsgebiet des Auftraggebers (oder ggf. woanders in Baden Württemberg) eingesetzt werden, kann die Hardware für die Dauer dieses Einsatzes auf Wunsch

des Auftraggebers im Fahrzeug verbleiben und erst danach übergeben werden. Für diesen Fall wird die vorliegende Vereinbarung bis zum Zeitpunkt der Übergabe der oben genannten Komponenten an den Auftraggeber verlängert. Das Besitzverhältnis verbleibt während dieser Zeit vorübergehend beim Auftragnehmer. Sollte es zu einer Abbestellung eines ausgerüsteten Fahrzeugs innerhalb des laufenden Konzessionszeitraums kommen, gelten in Bezug auf die Besitzansprüche, den Ausbau und die Übergabe der AFZS-Hardware, dieselben Regelungen wie nach dem planmäßigen Laufzeitende der Konzession.

6 Datenschutz

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, bei allen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb, der Wartung und der Nutzung der Fahrgastzählsysteme die geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie das Landesdatenschutzgesetz Baden-Württemberg (LDSG BW), einzuhalten.

Insbesondere gilt:

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass sämtliche durch ihn oder durch von ihm beauftragte Dritte verarbeiteten personenbezogenen Daten ausschließlich im Rahmen der Zweckbindung dieser Vereinbarung verarbeitet werden.

Der Auftragnehmer trifft geeignete technische und organisatorische Maßnahmen (TOM) gemäß Art. 32 DSGVO, um ein dem Risiko angemessenes Schutzniveau zu gewährleisten.

Der Auftragnehmer verpflichtet alle mit der Verarbeitung betrauten Personen schriftlich auf das Datengeheimnis gemäß Art. 28 Abs. 3 lit. b DSGVO.

Eine Weitergabe von Daten an Dritte ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Auftraggebers zulässig.

Der Auftragnehmer unterstützt den Auftraggeber bei der Wahrnehmung von Betroffenenrechten (z. B. Auskunft, Löschung) sowie bei der Erfüllung von Meldepflichten gegenüber Aufsichtsbehörden.

Nach Beendigung der Vertragslaufzeit sind seitens des Auftragnehmers alle gespeicherten Daten, die im Zusammenhang mit dem AFZS stehen, vollständig und datenschutzkonform zu löschen, sofern keine gesetzliche Aufbewahrungspflicht besteht. Ein entsprechender Nachweis ist dem Auftraggeber unaufgefordert vorzulegen.

Der Auftragnehmer stimmt dem Einbau von infrarot- oder videobasierter Sensorik in den Fahrzeugen zu. Der Auftraggeber stellt sicher, dass die eingesetzten Systeme

datenschutzkonform betrieben werden und keine personenbezogenen Bilddaten gespeichert oder ausgewertet werden, sofern dies nicht ausdrücklich gesetzlich erlaubt oder erforderlich ist.

Zur Erfüllung der Informationspflichten gemäß Art. 13 DSGVO verpflichtet sich der Auftragnehmer, an allen mit AFZS ausgestatteten Fahrzeugen (insbesondere bei videobasierter Sensorik) gut sichtbar Hinweise zur automatisierten Fahrgastzählung anzubringen. Diese Hinweise erfolgen in Form von Aufklebern, die auf die Erhebung von Daten (durch videobasierte Sensorik) hinweisen und die Kontaktdaten des Verantwortlichen sowie einen Verweis auf weiterführende Informationen (z. B. über einen QR-Code oder eine Webadresse) enthalten. Die Gestaltung und der Inhalt der Aufkleber werden vom Auftraggeber bereitgestellt. Der Auftragnehmer bringt die Aufkleber vor Inbetriebnahme des Systems an den vorgesehenen Stellen im Fahrzeug an und stellt deren Lesbarkeit dauerhaft sicher.

7 Haftung

Schäden an den AFZS-Geräten, die nachweislich durch Vorsatz, grobe Fahrlässigkeit oder selbstverschuldete Unfälle des Auftragnehmers resultieren, sind durch den Auftragnehmer bzw. dessen Versicherung abzuwickeln. Sollten das AFZS-Gerät bzw. einzelne Komponenten nicht mehr einsatzfähig sein, so sollen diese eigenständig durch den Auftragnehmer beim AFZS-Lieferanten beschafft werden. Die hierdurch entstehenden Kosten werden nicht durch den Auftraggeber übernommen. Sollte durch vorsätzliches Handeln (bzw. nicht Handeln) des Auftragnehmers oder durch anderweitige vermeidbare Pflichtverletzungen ein finanzieller Schaden beim Auftraggeber erfolgen (z.B. geringere Mittelbereitstellung durch das Land aufgrund fehlender Daten), so kann der Auftraggeber Schadenersatzansprüche gegenüber dem Auftragnehmer geltend machen.

8. Schlussbestimmungen

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, so bleiben die übrigen Bestimmungen gültig, soweit der Vereinbarungszweck nicht dadurch insgesamt gefährdet wird. Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für eine Änderung oder Aufhebung dieses Schriftformerfordernisses.