

## **Angabe der mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) über öffentliche Personenverkehrsdienste im Rhein-Sieg-Kreis verbundenen Anforderungen**

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

Der Rhein-Sieg-Kreis hat als zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 seine Absicht zur direkten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Gegenstand des beabsichtigten ÖDA sind gegenwärtige und künftige öffentliche Personenverkehrsdienste im Rhein-Sieg-Kreis sowie ausbrechende Verkehre in benachbarte Gebietskörperschaften. Nachstehend werden hierzu gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 PBefG Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben, die mit dem ÖDA verbunden sein werden. Ferner legt die oben genannte Vorinformation gemäß § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG fest, dass eine Vergabe der umfassten Verkehre als Gesamtleistung beabsichtigt ist. Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Angaben auch durch Verweis auf weitere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

### **Verkehrlicher Leistungsumfang**

Der ÖDA umfasst die Erbringung von Beförderungsleistungen im ÖPNV auf den in Anlage 1 benannten Linien (Stand Jahresfahrplan 2024, ggf. zzgl. zwischenzeitlicher Fahrplanfortschreibungen). Das Verkehrsangebot beträgt rund 5,7 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr mit Gelenk-, Standard- und Minibussen. Dazu kommen flexible Verkehre mit Kleinbussen und Pkw (Anruf-Sammeltaxi, TaxiBus, Linienbedarfsverkehr) mit einem Volumen von 0,2 Millionen Besetzkilometern pro Jahr.

## Qualitative Anforderungen an die Leistung

### Vorbemerkung

Bei allen nachfolgend beschriebenen Anforderungen sind die jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften und Verordnungen stets einzuhalten, insbesondere StVO, StVZO, StVG, BOKraft, PBefG sowie relevante Anforderungen der EU-Gesetzgebung. Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge, des Fahrbetriebs und der Fahrgastinformation ist gemäß den jeweils gültigen Richtlinien zu gewährleisten.

### Fahrzeugstandards für Busse mit mehr als 8 Fahrgastplätzen im Linienverkehr

- Das Durchschnittsalter aller Fahrzeuge inkl. Einsatzreserve beträgt 8 Jahre, das Höchstalter 16 Jahre.
- Die notwendige Anzahl der Fahrzeuge ergibt sich aus den Fahrplanvorgaben zzgl. einer angemessenen Betriebsreserve. Zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme müssen mindestens 33 Gelenkbusse und 15 Minibusse zzgl. zusätzlichem Bedarf aus ggf. zwischenzeitlichen Fahrplanfortschreibungen bereitgestellt werden.
- Sämtliche Fahrzeuge erfüllen mindestens die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6 bzw. der zum Zeitpunkt der Beschaffung gültigen Euro-Normen und Emissionsgrenzwerte.
- Zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme des ÖDA müssen mindestens 18 Standardbusse über lokal CO<sub>2</sub>-freie Antriebstechnik verfügen. Maßnahmen- und Zeitpläne zur weitergehenden Umrüstung der Busflotte auf lokal CO<sub>2</sub>-freier Fahrzeuge sind während der Laufzeit des ÖDA zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abzustimmen und fortzuschreiben.
- Es sind Fahrzeuge mit angemessener Motorleistung entsprechend den topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben einzusetzen.
- Es werden ausschließlich Niederflur- oder LE-Busse eingesetzt. Der Fahrzeugboden ist im Mittelgang durchgängig bis Tür 2 bzw. bei Minibussen im Bereich des Einstieges stufenfrei.
- Alle Fahrzeuge verfügen über stufenfrei erreichbare Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder, bei Gelenkbussen in doppelter Ausführung.
- Alle Fahrzeuge haben mindestens zwei Türen, abweichend Gelenkbusse mindestens drei Türen sowie Minibusse mindestens eine Tür. Die der Mehrzweckfläche nächstgelegene Tür muss eine lichte Durchgangsbreite von mindestens 1,2 m und eine Klapprampe aufweisen. Alle Standard- und Gelenkbusse verfügen über eine Absenkvorrichtung (Kneeling).

- Für die Fahrgastinformation an und in den Fahrzeugen gelten folgende Mindestvorgaben:
  - Fahrzeugfront und Einstiegsseite: Liniennummer und Fahrtziel auf hochauflösenden und leuchtstarken Anzeigen
  - Linke Seite des Fahrzeugs sowie Heck: Liniennummer auf hochauflösenden und leuchtstarken Anzeigen
  - Piktogramme an den Türen zum Mehrzweckbereich
  - Multifunktions-Innenanzeige (MFI) mit Anzeige mindestens der nächsten vier Haltestellen, der Liniennummer, des Fahrtziels, der Uhrzeit sowie betriebsaktueller Informationen (Anschlüsse in Echtzeit, Umleitungen, Meldungen der Verkehrsleitstelle); bei Gelenkbussen zweifach sowohl im vorderen als auch im hinteren Teil
  - automatische Haltestellenansage
  - Bordmikrofon und Lautsprecher für Ansagen des Fahrpersonals
  - akustische und optische Quittierung von Haltewünschen
- Für den Fahrgastraum gelten folgende Mindestanforderungen:
  - Innenbeleuchtung entsprechend der Anforderungen der DIN EN 13272
  - gepolsterte Sitze mit textilem Bezug
  - genügend Haltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste in Form von Haltestangen und Halteschlaufen, so dass sich an jeder Stelle im Fahrzeug sicher festgehalten werden kann
  - genügend Haltewunsch Tasten, so dass sie von allen Plätzen aus erreichbar sind
- Alle Fahrzeuge verfügen über die notwendigen Einrichtungen zum Verkauf, zur Kontrolle und zur Entwertung von Fahrscheinen gemäß aktuellem Stand der Vorgaben des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Bei veränderten Vorgaben sind die Fahrzeuge entsprechend anzupassen.
- Alle Fahrzeuge verfügen über Einrichtungen zur Anmeldung an Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung im Bedienungsgebiet inkl. Stadt Bonn.
- Neufahrzeuge sind mit folgenden technischen Einrichtungen auszustatten:
  - Videoüberwachung mit vollständiger Abdeckung des Fahrgastraums
  - mobile Datenversorgung für die Fahrgäste (öffentliches WLAN)
  - USB-Steckdosen zum Laden von Akkus privater Endgeräte
  - Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)
  - Temperierung entsprechend der Anforderungen der VDV-Schrift 236
- Bestandsfahrzeuge werden sukzessive mit diesen Einrichtungen nachgerüstet. Der Aufgabenträger kann Quoten und Nachrüstungsfristen setzen.
- Weitere Anforderungen an die Bordtechnik (ITCS, AFZS) werden im nachfolgenden Punkt „Betriebsdaten und Berichtspflichten“ spezifiziert.
- Der Aufgabenträger legt Wert auf ein ansprechendes und einheitliches Erscheinungsbild aller Fahrzeuge. Das Fahrzeugdesign ist mit dem Aufgabenträger vor

Betriebsaufnahme des ÖDA abzustimmen. Abweichungen z.B. bei Reservefahrzeugen, auch auf dem Gebiet benachbarter Aufgabenträger eingesetzter Fahrzeuge oder kurzfristigen Fahrzeugengpässen sind nach Abstimmung möglich.

- Fahrzeugwerbung darf nicht im Widerspruch zu den Geschäftsinteressen des ÖPNV stehen, muss politisch und religiös neutral sowie jugendfrei sein. Eine etwaige Beklebung der Scheiben darf die Sicht nach außen nicht behindern und ist daher möglichst auf die Heckscheibe zu begrenzen. Keinesfalls dürfen mehr als 30% der Scheibenfläche mit Werbung beklebt werden. Die Verwendung von Rasterfolie ist obligatorisch.
- Das Bekleben von Scheiben mit Eigenwerbung sowie Elementen der Corporate Identity, Fahrgastinformation oder Fahrzeuggestaltung ist auf ein Mindestmaß zu begrenzen und mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Schriftzüge mit Unternehmens- oder Produktbezeichnungen sind ober- bzw. unterhalb des Fensterbandes anzubringen.
- Es erfolgt eine tägliche Innenreinigung sowie mindestens wöchentliche Außenreinigung. Grobe Verunreinigungen werden sofort entfernt. Bei Bedarf, z.B. aus Gründen des Infektionsschutzes, sind die Reinigungsintervalle zu verkürzen. Beschädigungen der Fahrzeuge durch Unfall oder Vandalismus sind in einem angemessenen Zeitraum, längstens aber innerhalb einer Kalenderwoche zu beheben. Die Fahrzeuge sind rauchfrei zu halten.
- Das Verkehrsunternehmen ist für die fristgerechte Einhaltung der nach der StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen der Busse verantwortlich und hat dem Aufgabenträger auf Verlangen hin die Prüfbücher nach § 29 StVZO Anlage VIII zur Einsicht vorzulegen.

#### Fahrzeugstandards für PKW und Kleinbusse (8-Sitzer) für flexible Verkehre (AST, TaxiBus, Linienbedarfsverkehr)

- Die geltenden Zulassungsbestimmungen für das Taxen- bzw. Mietwagengewerbe sind einzuhalten.
- Sämtliche Fahrzeuge erfüllen mindestens die Anforderungen der Abgasnorm Euro 6 bzw. der zum Zeitpunkt der Beschaffung gültigen Euro-Normen und Emissionsgrenzwerte.
- Im flexiblen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge müssen nach Kundenbedarf den Transport von Kinderwagen, Gehhilfen, Assistenzhunden und klappbaren Rollstühlen ermöglichen. Es sind stets zwei Kindersitze der Klasse III (Sitzerhöhung) mitzuführen.
- Fahrzeuge im Fahrgasteinsatz sind sichtbar als solche zu kennzeichnen, z.B. durch Steckschilder hinter der Winterschutzscheibe oder Folierung.

#### Ortsfeste Infrastruktur

- Im Bedienungsgebiet ist mindestens ein Betriebshof zu unterhalten, in dessen Nähe die Betankung von Wasserstoffbussen möglich sein muss.

- An mindestens einem Betriebshof muss das Nachladen batterieelektrischer Busse möglich sein.
- Das Verkehrsunternehmen betreibt eine Betriebsleitstelle. Diese ist ab 30 Minuten vor Betriebsbeginn bis 30 Minuten nach Betriebsende telefonisch sowie per E-Mail für den Aufgabenträger erreichbar. Die Kommunikation jeder Linienfahrt mit der Leitstelle muss zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein.
- Ein personalbesetztes Kundenzentrum mit Beratungsmöglichkeit, Abonnentenbetreuung und Ticketverkauf ist mindestens am Knotenpunkt Rheinbach Bahnhof vorzuhalten. In allen Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sind Kooperationen zum Ticketverkauf mit privaten oder öffentlichen Trägern anzustreben.

### Haltestellen

- Dem Verkehrsunternehmen obliegt die standardisierte Ausstattung aller bestehenden und während der Laufzeit des ÖDA neu einzurichtenden Linienbushaltestellen im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis mit folgenden Elementen:
  - Mast
  - Haltestellenfahne mit integrierter Beschilderung (VZ 224, Haltestellenname, verkehrende Linien und deren Richtung) nach System Mabeg Wing Easy oder gleichwertig (Ausnahme: seitens der örtlichen Kommune wird ein mit dem Aufgabenträger abgestimmter abweichender Standard bereitgestellt)
  - Aktuelle Fahrpläne aller verkehrenden Linien (Aushang oder papierlos)
  - Ortsübliche Bekanntmachung der Tarife nach VRS-Standard
  - DFI mit Echtzeitdatenversorgung an ausgewählten Haltestellen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (mindestens an Verknüpfungspunkten sowie Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung gemäß Kategorie 1 bis 3 des Nahverkehrsplan)
  - Liniennetzpläne des VRS mit Darstellung des örtlichen Teilnetzes in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (nur sofern seitens der örtlichen Kommunen ausreichen große Vitрины an den Haltestellen bereitgestellt werden), ggf. auch nur papierlos
- Bei Bushaltestellen an konzessionierten Linienwegen außerhalb des Rhein-Sieg-Kreises ergeben sich die Verpflichtungen des Verkehrsunternehmens zur Haltestellenausstattung aus den öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen mit den jeweiligen benachbarten Aufgabenträgern. Sofern keine besonderen Regelungen getroffen worden sind und keine bestehenden Haltestellen anderer Verkehrsunternehmen mitgenutzt werden können, sind seitens des Verkehrsunternehmens mindestens Mast, VZ 224, ortsübliche Bekanntmachung der Tarife sowie aktuelle Aushangfahrpläne aller verkehrenden Linien bereitzustellen.
- Abseits von Bushaltestellen befindliche AST-Haltestellen sind mit Fahrplanaushang und AST-Schild auszurüsten.

- Virtuelle Haltestellen für flexible Angebotsformen sind bei der Ersteinrichtung mit Bodenaufklebern zu kennzeichnen.
- Dem Verkehrsunternehmen obliegt die regelmäßige Reinigung und Instandhaltung der Beschilderung und der Informationsmedien. Bei veränderten Linienwegen sind die Zielbeschilderungen entsprechend zu erneuern und auszutauschen. Schäden mit Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sind umgehend zu beseitigen. Fehlende Fahrpläne sind umgehend zu erneuern.
- Für Umleitungen sind mobile Haltestellen in ausreichender Anzahl vorzuhalten und einzusetzen.
- Die Benennung der Haltestellen wird über den Nahverkehrsplan festgelegt und bei Bedarf fortgeschrieben.

### Fahrpersonal

- Der Fahrpersonalbestand ist so zu bemessen, dass alle Fahrdienste stets besetzt werden können. Für Umleitungs- und Ersatzverkehre im Falle von Baustellen und kurzfristigen Betriebsstörungen ist eine ausreichende Personalreserve vorzuhalten.
- Es ist eine kontinuierliche Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals sicherzustellen. Dies kann durch eine eigene Fahrschule oder eine Kooperation mit einem externen Anbieter erfolgen.
- Das Fahrpersonal wird in den Bereichen Kundenorientierung, Deeskalation, Verkehrssicherheit, Fahrweise und Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste regelmäßig geschult.
- Es erfolgt eine Vergütung entsprechend der in Nordrhein-Westfalen gültigen Tarifverträgen für den Öffentlichen Nahverkehr.
- Alle im Fahrdienst beschäftigten Personen müssen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus folgende Rahmenbedingungen erfüllen:
  - Qualitätsbewusstsein und Kundenorientierung
  - Kenntnis der geltenden Verkehrs- und Arbeitsvorschriften
  - Streckenkunde inkl. Kenntnis von Fahrplan und Anschlussbeziehungen
  - Kenntnis aller anzuwendenden Tarife
  - sichere deutsche Sprachkenntnisse (mindestens Niveau B2)
  - gepflegtes Erscheinungsbild
  - Bewusstsein einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche, muss im Notfall als Ansprechpartner zur Verfügung stehen
  - unvoreingenommene Grundeinstellung gegenüber Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen, Hilfestellung im Rahmen des Möglichen
  - Bedienung der Klapprampe
  - Meldung von zur Kenntnis genommenen Störungen im Fahrbetrieb, Beschädigungen an Betriebsanlagen sowie aufgrund von Kapazitätsengpässen an Haltestellen zurückgebliebenen Fahrgästen an die Leitstelle
  - Sicherstellung von Fundstücken und Ablieferung im Betriebshof

## Fahrbetrieb

- Das Verkehrsunternehmen ist dazu verpflichtet, seiner Betriebspflicht gemäß § 21 Abs. 1 PBefG nachzukommen.
- Fahrzeuge sind an der ersten Haltestelle einer Linienfahrt rechtzeitig vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit bereitzustellen. Im weiteren Linienverlauf gelten Abweichungen bis 2:59 Minuten nach Fahrplanzeit als pünktlich. Abfahrten an Haltestellen vor der Fahrplanzeit (Verfrühungen) sind unzulässig.
- Als ausgefallen gelten Fahrten, die zu früh, überhaupt nicht, nur auf Teilstrecken oder aber mit einer Verspätung erfolgen, die den Zeitraum bis zur nächsten fahrplanmäßigen Abfahrt der Linie überschreiten. Letztgenannter Punkt gilt nicht bei Verstärkerfahrten außerhalb des Taktverkehrs. Die Ausfallquote darf je Betriebstag höchstens 1% des Fahrplanangebotes betragen. Von dieser Quote ausgenommen sind Ausfälle aufgrund extremer Witterungsereignisse, Streik, Straßensperrungen sowie weiteren Fällen höherer Gewalt.
- Dem Verkehrsunternehmen obliegt die Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung durch die Leitstelle und eine mobile Verkehrsaufsicht.
- Sollte der Regelbetrieb aufgrund vorab bekannter Streckensperrungen, Baustellen, Veranstaltungen o.ä. nicht oder nur unter Abweichung vom konzessionierten Linienweg und veröffentlichtem Fahrplan möglich sein, hat das Verkehrsunternehmen dafür Sorge zu tragen, seine Kunden möglichst umfassend und rechtzeitig zu informieren und für angemessene Ersatzverkehre zu sorgen. Notwendige Umleitungen sind so zu planen, dass Fahrtenumfang, Takt und Anschlüsse entlang der betroffenen Linie erhalten bleiben und alle geschlossenen Ortschaften im Linienverlauf ab 200 Einwohnern weiterhin im Rahmen der sonst üblichen Betriebszeiten angebunden sind. Die Anforderungen der Schülerbeförderung sind auch für kleinere Ortschaften unter Berücksichtigung der Zumutbarkeitsgrenzen gemäß SchfkVO NRW sicherzustellen. Sind diese Anforderungen im Rahmen der bestehenden Fahrpläne und Wagenumläufe nicht darstellbar, stimmt das Verkehrsunternehmen mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den betroffenen Schulträgern Ersatzkonzepte ab (z.B. Einsatz von Pendelbussen auf Teilstrecken). Werden Haltestellen aufgrund von Umleitungen nicht bedient, so ist dies an diesen inkl. Hinweis auf die nächstgelegene Ersatzhaltestelle kenntlich zu machen. Vorab geplante Umleitungen sind in die Fahrgastinformationsmedien einzuspeisen.
- Bei Auftreten einer kurzfristigen, nicht vorab planbaren Betriebsstörung erfolgt eine unverzügliche adäquate Information der Fahrgäste per DFI, Durchsagen und Internetauftritt. Es existiert ein effizientes Störungsmanagement zur schnellen Störungsbeseitigung sowie zur Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen. Bei gravierenden Betriebsstörungen wird der Aufgabenträger unverzüglich informiert.

### Angebotsdimensionierung

- Auf den einzelnen Linien sind Fahrzeugtypen gemäß Anlage 1 einzusetzen. Abweichungen davon werden zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abgestimmt.
- Als zu 100% ausgelastet gelten Fahrzeuge, bei denen alle Sitzplätze und die Stehplätze mit 4 Personen/m<sup>2</sup> belegt sind. Näherungsweise kann mit folgenden Werten gerechnet werden:
  - Gelenkbus: 110 Fahrgäste
  - Standardbus: 70 Fahrgäste
  - Minibus: 25 Fahrgäste
- Die Auslastung soll bei Taktverkehren am stärksten Querschnitt in der Spitzenstunde in Lastrichtung gemittelt über alle Fahrten maximal 65% betragen. Fahrten in der Schulverkehrsspitze außerhalb des Taktverkehrs sollen am stärksten Querschnitt zu maximal 100% ausgelastet sein. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- Werden die genannten Auslastungsgrenzen regelmäßig überschritten, stimmen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ab (z.B. geänderter Fahrzeugeinsatz, Verstärkerfahrten, Taktverdichtung).
- Bei Großveranstaltungen (z.B. Pützchens Markt, Rhein in Flammen, Karneval) sowie an Tagen mit abweichendem Schulbetrieb (z.B. Zeugnisausgabe, Unterrichtsausfall) darf von den o.g. Auslastungsgrenzen abgewichen werden, d.h. der maximale Fahrzeugbesatz kann dann entsprechend der gültigen Fahrzeugzulassung erfolgen.

### Betriebsdaten und Berichtspflichten

- Das Verkehrsunternehmen betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS).
- Alle Fahrzeuge im Linieneinsatz müssen stets Echtzeitdaten an das ITCS übertragen. Es erfolgt eine permanente Positionserfassung per GPS oder gleichwertiger Technik. Mit den erzeugten Daten ist ein automatischer Soll-Ist-Abgleich des Fahrplans durchzuführen.
- Die Echtzeitdaten aller Linienfahrten werden entsprechend der Standards des VRS in die VRS-Datendrehscheibe eingespeist. Zu gewährleisten sind die Weitergabe der Daten an die „Durchgängige Elektronische Fahrplaninformation“ DELFI e.V. sowie die Anforderungen aus § 3a PBefG.
- Es wird ein System zur automatisierten Auswertung der Echtzeitdaten zwecks Ermittlung linien-, zeit- und haltestellenscharfer Pünktlichkeits- und Ausfallstatistiken betrieben. Der Aufgabenträger erhält Zugriff auf dieses System.
- Alle Ausfälle sind inkl. Ausfallgrund zu dokumentieren.
- Es wird ein System zur automatisierten Ermittlung, Hochrechnung und Auswertung von Fahrgastzahlen (AFZS) betrieben. Der Aufgabenträger erhält Zugriff auf dieses System. Es sind folgende Rahmenbedingungen einzuhalten:

- Ausstattung von mindestens 50% der Gelenk-, Standard- und Minibusse mit AFZS; während der Laufzeit des ÖDA ist eine sukzessive Erhöhung der Quote beabsichtigt
- Gewährleistung, dass durch Rollieren eine repräsentative Ermittlung von Fahrgastzahlen aller Linienfahrten an jeweils allen Verkehrstagen innerhalb einer Fahrplanperiode erfolgt
- Gewährleistung aller aktuellen und während der Laufzeit des ÖDA ggf. konkretisierten Anforderungen bzgl. Einnahmeaufteilung und Auslastungsinformation
  - Datenaufbereitung und Plausibilitätskontrolle gemäß VDV-Schrift 457-3
- Rohdaten und Ergebnisse von VRS-Verbunderhebungen sowie sonstigen Zählungen auf den betrauten Linien werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt.
- Es wird ein System zur technischen Anschlusssicherung an ausgewählten Knotenpunkten betrieben. Räumliche und zeitliche Vorgaben für zu sichernde Anschlüsse werden zwischen dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger abgestimmt. Die Umsetzung der Anschlusssicherung ist zu dokumentieren.
- Das Verkehrsunternehmen erstellt jährliche Qualitätsberichte mit Ausfall- und Beschwerdestatistik, Aufstellung aller eingesetzten Fahrzeuge sowie dem Sachstand bzgl. Erfüllung der ÖDA-Standards.
- Vom Aufgabenträger autorisierte Personen besitzen Zutrittsrecht in die Fahrzeuge für Verkehrserhebungen, Qualitätskontrollen und Kundenbefragungen.
- Das Verkehrsunternehmen stellt dem Aufgabenträger nach jedem Fahrplanwechsel die jeweils aktuelle Fahrzeugumlaufplanung zur Verfügung.
- Die konkrete Ausgestaltung des Berichtswesens und Datenzugriffs wird vom Aufgabenträger vorgegeben und während der Laufzeit des ÖDA in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen weiterentwickelt.

### Tarif, Vertrieb und Kundenkommunikation

- Der Rhein-Sieg-Kreis ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS). Innerhalb von Nordrhein-Westfalen ist der jeweils aktuelle VRS-Gemeinschaftstarif als Höchstattarif anzuwenden. Die Tarifbestimmungen sind im Internet unter <http://www.vrsinfo.de/tickets/tarif-und-befoerderungs-bestimmungen.html> abrufbar.
- Es gilt die Mobilitätsgarantie NRW, abrufbar unter <https://www.mobil.nrw/fahren/mobigarantie>. Auf Rückerstattungsmöglichkeiten im Störfalle wird in der Kundenkommunikation aktiv hingewiesen.
- Dem Verkehrsunternehmen obliegt die Abonnementverwaltung, die regelmäßige Fahrkartenkontrolle und die Bearbeitung von erhöhten Beförderungsgeldern.
- Das Verkehrsunternehmen führt regelmäßige zielgruppenspezifische Schulungsangebote für Schülerinnen und Schüler, Senioren und Mobilitätseingeschränkte durch und dokumentiert diese im jährlichen Qualitätsbericht.

- Das Verkehrsunternehmen muss für Kundenanfragen montags bis freitags mindestens von 7 bis 16 Uhr telefonisch erreichbar sein.
- Das Verkehrsunternehmen betreibt eine Homepage mit Echtzeitfahrplanauskunft, PDF-Fahrplänen aller Linien, Liniennetzplan, Tarifinformation, Sonderfahrplänen (z.B. Umleitungen, Veranstaltungsverkehre) sowie aktuellen Verkehrsmeldungen.
- Unter Zugriff auf die Dienstleistungen des VRS werden analoge und digitale Fahrgastinformationsmedien bereitgestellt (z.B. App, Minifahrpläne, zielgruppenspezifische Flyer).
- Änderungen im Fahrplanangebot werden über die Homepage und ggf. Pressemitteilungen bekannt gegeben. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger stimmen die Maßnahmen im Vorfeld jedes Fahrplanwechsels ab.
- Das Verkehrsunternehmen unterhält ein Beschwerdemanagement mit folgenden Randbedingungen:
  - Entgegennahme und Erfassung von Kundeneingaben
  - Beantwortung bei einfachen Sachverhalten innerhalb von einer Woche
  - Beantwortung bei komplexeren Fragestellungen zunächst mit Eingangsbescheid und abschließendem Schreiben nach maximal drei Wochen
  - Bei Nichtzuständigkeit Eingangsbescheid und Information über die zuständige Stelle

#### Disposition und Buchung flexibler Verkehrsangebote

- Flexible Verkehrsangebote sind vom Verkehrsunternehmen zentral zu disponieren.
- Buchungsmöglichkeiten sind mindestens per App und Homepage zu ermöglichen. Die Voranmeldefrist soll möglichst 30 Minuten nicht überschreiten. In den Tagesrandlagen sind längere Voranmeldefristen zulässig.
- Der Aufgabenträger erhält Zugriff auf die Buchungs- und Abrechnungsstatistik.

#### Subunternehmer

- Die Vergabe von Verkehrsleistungen im Linienverkehr an Subunternehmer ist grundsätzlich zulässig.
- Das Verkehrsunternehmen hat sicherzustellen, dass die Leistungserbringung von Subunternehmern ordnungsgemäß nach Maßgabe des ÖDA erfolgt und dass ihnen erteilte Weisungen des Aufgabenträgers auch gegenüber den Subunternehmern durchgesetzt werden.
- Im Falle eigenständiger Umlaufplanung der Subunternehmer ist sicherzustellen, dass Echtzeitdaten und Prognose für Folgefahrten korrekt übermittelt werden und kurzfristige Änderungen bei schulbezogenen Umläufen möglich bleiben.
- Die o.g. Anforderungen an Fahrzeuge, Fahrpersonal und Betriebsdaten sind auch von Subunternehmern vollumfänglich zu erfüllen. Vorgegebene Quoten (z.B. Fahrzeugdurchschnittsalter) sind stets auf den gesamten Fahrzeugpark zu

beziehen, d.h. der Summe aller eigenen sowie von Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge.

- Leistungsbeschreibungen für Subunternehmerverträge werden vor Betriebsaufnahme des ÖDA zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abgestimmt.

### Fahrplanangebot und Fahrplanfortschreibung

- Die Fahrpläne sind kreisweit nach den Prinzipien des integralen Taktfahrplans (ITF) entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans gestaltet. Mindestens zu erfüllende Grundtakte und Bedienzeiten der Linien ergeben sich aus Anlage 1. Die zum Zeitpunkt dieser Vorabbekanntmachung gültigen Fahrpläne inklusive zusätzlich erforderlicher Schulfahrten können der Homepage des VRS unter <https://www.vrs.de/verbindungen/liniennetz/minifahrplaene> entnommen werden. Diese Fahrpläne, ggf. unter Berücksichtigung zwischenzeitlich erfolgter Fortschreibungen, werden vom Aufgabenträger verbindlich vorgegeben.
- Während der Laufzeit des ÖDA ist eine sukzessive weitere Fortschreibung der Fahrpläne beabsichtigt, um sie an geänderte Rahmenbedingungen und Verkehrsbedürfnisse anzupassen, einen verlässlichen Fahrbetrieb sicherzustellen sowie noch bestehende Bediendefizite gemäß Nahverkehrsplan abzubauen. Dabei können Linien entfallen oder zusätzliche Linien hinzukommen. Der Aufgabenträger beabsichtigt zudem die Überführung noch vorhandener freigestellter Schulverkehre im Kreisgebiet in den Linienverkehr. Der Fahrzeug- und Personalbestand des Verkehrsunternehmens ist ggf. dementsprechend anzupassen.
- Es sind jährlich zwei Fahrplanwechsel jeweils nach Betriebsschluss des letzten Ferientages der Sommerferien NRW sowie des zweiten Samstags im Dezember (europäischer Fahrplanwechsel) vorzusehen. Abgestimmte Fahrplanänderungen mit Einfluss auf Grundtakte, Bedienzeiten und Linienwege sind vom Verkehrsunternehmen zu diesen Terminen umzusetzen, sofern sie vom Aufgabenträger mindestens drei Monate vorher bestätigt worden sind. Darüber hinaus können Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im Einvernehmen auch abweichende Zeitpunkte für Fahrplanänderungen vereinbaren.
- Notwendige Nachjustierungen von Schulfahrten insbesondere bei Kapazitätsengpässen oder veränderten Verkehrsströmen sind vom Verkehrsunternehmen außerhalb dieser Zyklen kurzfristig umzusetzen.
- Es ist zwischen nachfolgenden Verkehrstagen zu differenzieren:
  - Montag bis Freitag Schule
  - Montag bis Freitag Ferien
  - Samstag
  - Sonn- und Feiertag

Am Karnevalsfreitag, Rosenmontag, Karnevalsdienstag und ggf. weiteren vom Aufgabenträger angezeigten Brückentagen gilt der Ferienfahrplan. Sofern Hei-

ligabend (24.12.) und Silvester (31.12.) auf einen Sonntag fallen, gilt der Sonntagsfahrplan, ansonsten der Samstagsfahrplan. Gemäß Fahrplanvorgabe nicht tägliche Nachtfahrten verkehren in den Nächten Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag, vor Feiertagen sowie an Weiberfastnacht, Karnevalssonntag und Rosenmontag.

- Planungskonzepte zur Weiterentwicklung des Angebotes werden unter Federführung des Aufgabenträgers auf Grundlage der Vorgaben des Nahverkehrsplans entwickelt und in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen in die Umsetzung überführt.
- Vorab planbare Umleitungs- und Ersatzverkehre werden vom Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der Vorgaben im Punkt „Fahrbetrieb“ entwickelt und dem Aufgabenträger vorab vorgelegt.
- Sämtliche Fahrplanänderungen sind vom Aufgabenträger freizugeben.

### **Sonstige Angebote**

- Ergibt sich Bedarf für Veranstaltungsverkehre, so sind diese zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen.
- Das Verkehrsunternehmen betreibt ein Fahrradmietsystem mit inkludierten und/oder reduzierten Tarifen für ÖPNV-Abonnenten und Abonnentinnen. Der Abruf der Echtzeit-Standorte der Fahrräder sowie Statusinformationen und ggf. Ladezustandsinformationen müssen über eine Schnittstelle auch für die Auskunftsmedien des VRS nutzbar sein.

### **Anlagen**

Anlage 1: Linienliste