

Anforderungen und Standards

Stadtverkehr Weil am Rhein

Die Stadt Weil am Rhein (im Folgenden: „Stadt“) als zuständige örtliche Behörde beabsichtigt, zur Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Verkehrsangebots sowie zur ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr, einen Betreiber mit der Erbringung der nachfolgend beschriebenen Gesamtleistung zu beauftragen.

1 Allgemeine Pflichten/Infrastruktur

Es bestehen die folgenden allgemeinen Pflichten:

- Sicherstellung des Fahrbetriebs im Linienverkehr mit Bussen und Straßenbahnen nach Maßgabe dieser Leistungsbeschreibung inklusive der Sicherstellung der zur Produktion der Verkehrsleistungen betriebsnotwendigen Infrastruktur (z.B. Betriebshof) und einem angemessenen Teil der betriebsnotwendigen Fahrbetriebsmittel.
- Beschilderung der bedienten Haltestellen bzw. Abfahrtspositionen gemäß BOKraft (Haltestellenkennzeichnung und Fahrplanaushang).
- Sicherstellung einer Kundenanlaufstelle mit Standards und Ansprechzeiten für Kunden entsprechend der derzeitigen Mobilitätszentrale
- Sicherstellung der betrieblichen Organisation, z. B. mittels Betriebsleitstelle und Vorhaltung hierfür angemessener Ressourcen, z.B. in personeller Hinsicht

2 Erbringung der Verkehrsleistung

2.1 Reguläre Verkehrsleistungserbringung

Der Betreiber ist für die selbständige und eigenverantwortliche Erbringung des Linienverkehrs auf den in nachfolgender Tabelle genannten Buslinien entweder mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen oder durch einen Subunternehmer gemäß den Anforderungen des Nahverkehrsplans des Landkreises Lörrach (NVP), <https://www.loerrach-landkreis.de/ceasy/resource/?id=3522&download=1> des Regio Verkehrsverbunds Lörrach (RVL) und der Stadt Weil am Rhein verantwortlich:

6	Weil am Rhein Tullastraße – Bahnhof/Zentrum – Riehen Weilstraße – Lörrach Stetten Grenze – Stetten Bahnhof – Museum – Busbahnhof – Bahnhof Brombach Hauingen – Kreisklinikum [nur innerstädtische Anteile]
---	--

12	Ötlingen (-Eimeldingen) – Märkt – Haltingen – Weil am Rhein
16	Weil am Rhein Tullastraße – Bahnhof/Zentrum – Riehen Weilstraße – Lössach Stetten Grenze – Stetten Bahnhof – Busbahnhof – Bahnhof Brombach/Hauingen – Kreisklinikum [nur innerstädtische Anteile]
55	Haltingen Bahnhof/Markgräfler Straße - Basel Badischer Bahnhof
66	Weil am Rhein – Rebgarten – Märkt – Eimeldingen – Binzen Gewerbepark – Haltingen

Weiterhin werden die folgenden Leistungen im Hinblick auf den Betrieb der grenzüberschreitenden Straßenbahnlinie 8 der Baseler Verkehrsbetriebe öffentlich-rechtliche Anstalt (BVB) Gegenstand der zu erbringenden Leistungen:

Der Betreiber wird die für die Straßenbahnlinie erforderliche Infrastruktur zwischen dem Grenzübergang Weil am Rhein/Friedlingen und der Endhaltestelle Europaplatz im Stadtgebiet betreiben.

Darüber hinaus kann die Stadt mit einem Vorlauf von sechs Monaten die folgenden Optionen ausüben:

1. Der Betreiber wird Genehmigungsinhaber bzw. Betriebsführer hinsichtlich der Straßenbahnlinie 8 im Stadtgebiet. Die BVB wird jedoch weiterhin als Genehmigungsinhaber bzw. Subunternehmer die Fahrleistungen erbringen.
2. Derzeit gibt es Überlegungen, die Straßenbahnlinie 8 von der derzeitigen Endhaltestelle Europaplatz bis zu einer neuen Endhaltestelle Läublinpark zu verlängern (Tram 8+). Nach Ausübung der entsprechenden Option wird der Betreiber die hierfür erforderliche Infrastruktur errichten und betreiben. Zudem kann auch in Bezug auf diesen Streckenabschnitt die Option Nr. 1 ausgeübt werden.

Im Fall der Ausübung dieser Option wird der Betreiber zudem nach Inbetriebnahme der Tram 8+ die Verkehrsleistung auf den Linien 6, 16 und 55 (Weil am Rhein) wie folgt anpassen:

Hinsichtlich der Linien 6/16 werden nach Wahl der Stadt entweder die Haltestellen zwischen den Haltestellen Läublinpark und Bahnhof/Zentrum durch die folgenden Haltestellen ersetzt: Läublinpark - Friedhof - Stettiner Straße - Leimgrubenstraße - Kant-Gymnasium - Bahnhof/Zentrum. Alternativ kann die Stadt auch hinsichtlich der Linien 6/16 entscheiden, dass zwischen den Haltestellen Läublinpark und Bahnhof-Zentrum eine Linienführung über Unterbaselweg, Stüdlestraße und Gartenstraße gewählt wird. Als dritte Variante kann die Stadt sich auch entschieden, die Linien 6 und 16 an der Haltestelle Läublinpark enden zu lassen. Die Linie 55 wird bei Ausübung der Option an der Haltestelle Läublinpark enden.

2.2 Fahrpläne

Der Betreiber wird im Hinblick auf die in Abschnitt 2.1 beschriebenen Leistungen die jeweiligen Fahrpläne einhalten, auf die zur Konkretisierung der beschriebenen Verkehrsleistung verwiesen wird. Die aktuellen Fahrpläne können auf der Internetpräsenz des RVL abgerufen werden (<https://rvl-online.de/liniennetz-fahrplan/linien/>). Die Stadt Weil am Rhein behält sich Änderungen der Fahrpläne im Rahmen der dort niedergelegten Taktvorgaben vor. Weiterhin behält es sich die Stadt Weil am Rhein vor, noch Schülerverkehre in die Leistungserbringung auf den Linien 6 und 16 zu integrieren.

3 Fahrzeuge

3.1 Fahrzeugtypen und Fahrzeugstandards

3.1.1 Typ 1 Fahrzeuge

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

Typ 1 Fahrzeuge sind:

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

Neufahrzeuge sind Fahrzeuge, die für die Erbringung der hier beschriebenen Verkehrsleistungserbringung beschafft werden und insoweit erstmalig eingesetzt werden.

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

- mindestens 30 Sitzplätze und 45 Stehplätze;
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck, Haltestellenanzeige innen);
- digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage innen);
- Info-Bildschirme/digitale Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge), ggf. als Ersatz für „Haltestellenanzeige innen“, wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind;
- Klimaanlage;
- WLAN (nur Neufahrzeuge);
- USB-Ladesteckdose an mindestens vier Sitzplätzen (nur Neufahrzeuge);
- ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (oder vergleichbares Ausstattungselement wie Lift);
- Sondernutzungsfläche (z. B. für Kinderwagen, Rollstuhl und Koffer);
- gut erreichbare Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche;

- elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht;
- mindestens ein Entwerter für Fahrscheine an Tür 2;
- lokal kompatible Systeme zur Ansteuerung von elektronischen Kundeninformationssystemen und kompatible Systeme zur Anschlusssicherung.

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

- mindestens 42 Sitzplätze und 90 Stehplätze;
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck, Haltestellenanzeige innen);
- digitale akustische Fahrgast-Informationssysteme (Haltestellenansage innen);
- Info-Bildschirme/digitale Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge), ggf. als Ersatz für „Haltestellenanzeige innen“, wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind;
- WLAN (nur Neufahrzeuge);
- USB-Ladesteckdose an mindestens vier Sitzplätzen (nur Neufahrzeuge);
- ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (oder vergleichbares Ausstattungselement wie Lift);
- Sondernutzungsfläche (z. B. für Kinderwagen oder Rollstuhl);
- gut erreichbare Haltewunschtaasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche;
- elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Verbundfahrscheine ermöglicht;
- mindestens ein Entwerter für Fahrscheine an Tür 2;
- lokal kompatible Systeme zur Ansteuerung von elektronischen Kundeninformationssystemen und kompatible Systeme zur Anschlusssicherung.

3.1.2 Typ 2 Fahrzeuge

Typ 2 Fahrzeuge dürfen ausschließlich im Schülerverkehr oder für einzelne Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeiten eingesetzt werden. Ihr Einsatz ist mit der Stadt Weil am Rhein abzustimmen, die diesen untersagen kann.

Typ 2 Fahrzeuge als 12-m-Fahrzeuge sind **Niederflurfahrzeuge** mit folgenden Eigenschaften:

- mindestens 30 Sitzplätze und 45 Stehplätze;
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck, Haltestellenanzeige innen).

Typ 2 Fahrzeuge als Gelenkfahrzeuge sind **Niederflurfahrzeuge** mit folgenden Eigenschaften:

- mindestens 42 Sitzplätze und 90 Stehplätze;

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

3.2 Fahrzeugausstattung

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

3.3 Niederflrigkeit und barrierefreie Information im Fahrzeug

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

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

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

3.4 Grundsätzliche Fahrzeugausstattung

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem und elektronischen Fahrscheindruckern zum Verkauf von Fahrscheinen ausgerüstet sein. Alle

Fahrzeuge sind mit Heizung und Klimaanlage auszustatten. Die Fahrzeuge sind in eine digitale Infrastruktur (Funk, RBL, Bordrechner) einzubinden. In den Fahrzeugen müssen Vorrichtungen für ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) vorgesehen werden.

3.5 Fahrzeugalter

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge darf sieben Jahre nicht überschreiten. Das Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Typ 1 Fahrzeuge soll zu keinem Zeitpunkt 11 Jahre überschreiten (gerechnet vom Tag der ersten Zulassung).

3.6 Fahrzeugantrieb

3.6.1 Konventioneller Antrieb

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

3.6.2 Saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge (CVD bzw. SaubFahrzeugBeschG)

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

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

sein. Mind. 45 Prozent der insgesamt in diesem Zeitraum im Rahmen neu vergebener Beförderungsaufträge beschafften bzw. eingesetzten Fahrzeuge müssen der Definition „sauber“ entsprechen, die Hälfte davon (mind. 22,5 Prozent) hat „emissionsfrei“ entsprechend der Definition der CVD zu sein. Ab 2026 bis Ende 2030 erhöhen sich diese Quoten auf 65 Prozent (bzw. 32,5 Prozent).

Die gemäß dem SaubFahrzeugBeschG geltenden Quoten sind einzuhalten.

3.6.2.1 Definition ‚Saubere‘ Fahrzeuge

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

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

3.6.2.2 Definition ‚Emissionsfreie‘ Fahrzeuge

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

3.7 Verkehrsmittelwerbung

Der Betreiber hat das Recht zur Vermarktung der Werbeflächen auf den Bussen. Die Werbeeinnahmen stehen dem Betreiber zu. Die Stadt Weil am Rhein hat das Recht, bei Beeinträchtigung ihrer berechtigten Interessen einzelne Werbemaßnahmen zu untersagen.

Die Untersagung ist zu begründen.

3.8 Fahrzeugdesign

Eventuelle Außenwerbung muss so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit der Türen und der Bedienelemente auch für sehbehinderte Personen gewährleistet ist und nicht komfortmindernd wirkt. Bei den hier durchzuführenden Verkehren ist an der Stirnseite und am Heck des Fahrzeuges in Fahrtrichtung rechts das Logo des Landkreises Lörrach anzubringen. Das „bwegt“-Logo sowie ein schriftlicher Hinweis „gefördert durch das Land Baden-Württemberg“ sind gut sichtbar an den Eingangsbereichen der Fahrzeuge anzubringen.

3.9 Betrieb und Instandhaltung der Fahrzeugsysteme

Die Vorhaltung, Pflege und dauerhafter Betrieb der Fahrzeugsysteme, Ausstattung, Zielanzeigen, Innenanzeigen, Ansagesysteme und Vorhaltung von Echtzeitdaten obliegen dem Betreiber.

4 Informationspflichten des Betreibers

Die Fahrgäste sind durch den Betreiber über folgende Punkte zu informieren:

- An sämtlichen Haltestellen über den Fahrplan.
- an stark frequentierten Haltestellen und in den Fahrzeugen ferner über das Liniennetz.
- Änderungen des Leistungsangebots oder des Fahrwegs in geeigneter Form.

Layout und Struktur der Fahrpläne richten sich nach den Vorgaben der Stadt Weil am Rhein bzw. den Tarifinformationen im RVL.

5 Fahrpersonal

Der Betreiber wird:

- Ausschließlich fachkundiges und qualifiziertes Personal einsetzen;
- sicherstellen, dass das Fahrpersonal besonderen Wert auf eine gute und sichere Fahrweise, Freundlichkeit (auch bezogen auf Auskünfte) und Hilfsbereitschaft insbesondere gegenüber Kindern, älteren oder mobilitätseingeschränkten Fahrgästen legt;
- alle geltenden Arbeits- und Sozialvorschriften einhalten und
- sicherstellen, dass die im PBefG und der BOKraft festgelegten Pflichten des Fahrpersonals eingehalten werden.

Über die Pflichten aus PBefG und BOKraft hinaus erfüllt das Fahrpersonal des Betreibers außerdem folgende Anforderungen:

- Das Fahrpersonal hat über deutsche Sprachkenntnisse in Wort und Schrift zu verfügen;
- das Fahrpersonal hat saubere, ordentliche Kleidung zu tragen;

- das Fahrpersonal ist einmal im Jahr zu den Themen Tarife, Fahrplan und Umgang mit Kunden zu schulen (hiervon unberührt bleiben etwaige Pflichtschulungen, z.B. nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz);
- Das Fahrpersonal hat die Fahrgäste auf Nachfrage über Tarife und Fahrplan des städtischen Verkehrs sowie ÖPNV zu informieren.

6 Einrichtung und Bewirtschaftung der Haltestellen

Die gemäß BOKraft notwendige Einrichtung einer Haltestelle befindet sich im Eigentum des Betreibers, die Buswartehallen und die Wartebänke befinden sich im Eigentum der Stadt.

Der Betreiber ist gemäß § 40 PBefG bzw. § 32 Abs. 2 BOKraft für die Haltestellen verantwortlich. Die Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur erfolgt durch die Stadt in Absprache mit dem Betreiber. Die Verlegung und Umgestaltung der Haltestellen erfolgt ebenfalls durch die Stadt in Absprache mit dem Betreiber. Von der Pflicht zur Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur sind auch mit den Haltestellen verbundene Nebenanlagen wie Fahrradabstellboxen verbunden.

Der Betreiber ist für die Herstellung und den Aushang aktuell gültiger Aushangfahrpläne zuständig. Auf den Aushangfahrplänen müssen mindestens

- Die Abfahrtszeiten,
- der Linienverlauf,
- die Endhaltestellen und
- der Name / das Logo des Betreibers / Telefonnummer / E-Mail des Verkehrsunternehmens

eindeutig und lesbar dargestellt sein. Layout und Struktur der Aushangfahrpläne richten sich nach den Vorgaben im Verkehrsverbund.

Die Umleitungsplanung (Bedarfshaltestelle bei Bauarbeiten etc.) erfolgt durch den Betreiber nach Absprache mit der zuständigen Behörde.

7 Umgang mit Betriebsstörungen

Aufgrund von Störungen (Unfall, Verspätung) ausgefallene Verkehrsleistung werden der Stadt Weil am Rhein innerhalb einer angemessenen Vorlaufzeit mitgeteilt. Bei nicht vorhersehbaren oder planbaren Betriebsstörungen mit einer Dauer von mehr als zwei Tagen sind die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen unter Angabe der Linien sowie des Grunds der Stadt Weil am Rhein im Rahmen der Berichterstattung nachzuweisen. Der Betreiber hat die Fahrgäste im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung über die Art und Ursache der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie insbesondere über alternative Bedienung zu informieren.

Der Betreiber hat für die ordnungsgemäße Durchführung der Verkehrsdienstleistungen auch bei für ihn vorhersehbaren und planbaren Betriebsstörungen (wie beispielsweise Straßenbauarbeiten) zu sorgen.

Zur Sicherung der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen gemäß den Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrags hat der Betreiber ein Beschwerde-, Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall auch den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht. Der Betreiber hat die Fahrgäste im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung über die Art und Ursache der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie insbesondere über alternative Bedienungen zu informieren. Dies kann beispielsweise über Handzettel, Aushänge, Ansagen und gegebenenfalls auch über mit der Stadt abgestimmte Pressearbeit geschehen. Der Informationsweg sowie der Inhalt der jeweiligen Information müssen rechtzeitig mit der Stadt abgestimmt sein.

8 Marketing / Vertrieb

Das Marketing und der Vertrieb obliegen dem Betreiber und werden ggf. mit der Stadt Weil am Rhein abgestimmt.

9 Fahrplan und Sonderverkehre

Die Erstellung und Änderung von Fahrplänen, Fahrstrecken, Zeiten, Haltestellen erfolgt durch den Betreiber. Die optionale Erstellung eines Jahresfahrplanheftes erfolgt ebenfalls durch den Betreiber.

Linienenerweiterungen oder Änderungen sowie Fahrzeugänderungen können durch den Betreiber nach vorheriger Absprache mit der Stadt Weil am Rhein vorgenommen werden. Die Abstimmung der Fahrpläne hat auch mit anderen Verkehrsunternehmen zu erfolgen.

Sonderverkehre können nach Absprache mit der Stadt Weil am Rhein zusätzlich durchgeführt werden und sind gesondert abzurechnen.

10 Zusätzliche Aufgaben

Folgende Tätigkeiten sind vom Betreiber zusätzlich durchzuführen:

- Telefonauskunft für Stadtbuss, Kundenanlaufstelle mit Ansprechzeiten für Kunden. (Besetzzeiten erfolgen in Abstimmung mit der Stadt);
-
- Tägliche Fahrgeldeinnahmen: Abrechnung mit den Fahrern;
- Betrieb und Pflege der Hintergrundsysteme, Fahrer, Abrechnungen;
- Betrieb und Pflege der Fahrplansysteme;
- Pflege der verschiedenen Tarife in den Verkaufssystemen;
- Zählung und Beantragung SGB-Ausgleichsleistungen;

- Zählung und Beantragung Ausgleichsleistungen gemäß §§ 15 ff. ÖPNVG-BW;
- Abrechnung mit RVL;
- Einnahmemeldungen an RVL;
- Statistiken erstellen für Landesamt, VDV etc;
- Lieferung und Abstimmung der Fahrplandaten.
- Er stellt einen Betriebsleiter nach § 4 BOKraft.

11 Soziale Standards

Der Betreiber wird die Regelungen des Landestariftreue- und Mindestlohngesetzes für öffentliche Aufträge in Baden-Württemberg vom 16. April 2013 (GBl. 2013, S. 50), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. November 2017 (GBl. 2017, S. 597, 606) in der jeweils gültigen Fassung (im Folgenden auch „**LTMG**“) und auf Grundlage des LTMG erlassener Rechtsverordnungen anwenden. Der Betreiber muss dafür Sorge tragen, dass sich auch die von ihm beauftragten Verkehrsunternehmen vertraglich verpflichten, die Regelungen des LTMG anzuwenden. Die repräsentativen Tarifverträge nach § 3 Abs. 3 LTMG können auf folgender Internetseite abgerufen werden:

https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Wirtschaft/Tariftreue/Seiten/Tarifvertraege_Strasse.aspx.

12 Pönalen

Für die Fälle, in denen die in dieser Leistungsbeschreibung vereinbarten Leistungen und Qualitätsmindestanforderungen vom Betreiber oder dessen Subunternehmern nicht eingehalten werden, kann die Stadt dann, wenn sie Anhaltspunkte für deutliche Qualitätsmängel hat, nachfolgendes Pönalensystem in Kraft setzen.

Zielverfehlung	Malusbetrag in Euro pro Vorfall
Teilweiser oder gänzlicher Ausfall von Fahrten, soweit der Betreiber dies zu vertreten hat	200,-
Soweit der Ausfall einer Fahrt, auch wenn der Betreiber den Ausfall nicht zu vertreten hat, nicht bis zum Ablauf des dritten auf den Ausfall folgenden Werktag gemeldet wird	100,-

Abweichen vom Linienweg (Umleitungen, etwa aufgrund von Straßensperrungen oder Bauarbeiten sind davon ausgenommen)	100,-
Nichtbedienung einer Haltestelle trotz ein- oder ausstiegswilliger Fahrgäste	100,-
Ersatzfahrzeugstellung erfolgt nicht in der vereinbarten Zeit	150,-
Vom Betreiber zu vertretende Verspätung von mehr als zehn Minuten	50,- (je Fahrt)
Fahren vor Fahrplanzeit	100,- (je Fahrt)
Fahrzeug entspricht während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht den gesetzlichen Anforderungen (unabhängig von ggf. behördlichen Sanktionen)	200,- (je Einsatztag)
Fahrzeug entspricht während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht dessen Anforderungen	200,-
Dauerhafter, den Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrags widersprechender Einsatz von Ersatzfahrzeugen	200,-
Linienbeschilderung am Fahrzeug falsch, defekt oder fehlt	100,- (je Fahrt)
Haltestellen werden nicht angesagt	100,- (je Fahrt)
Verkaufsgerät an Bord länger als 24 Stunden defekt	150,- (je Fahrt)
Kein Verkauf trotz funktionierendem Verkaufsgerät	500,- (je Fahrt)
Fahrkarten entsprechen nicht den Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (inkl. vom Verbund vorgegebenem Layout)	100,- (je Tag)
Vordereinstieg und Fahrausweiskontrolle finden nicht statt	100,- (je Fahrt)
Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) wird schuldhaft nicht bis inklusive erster Mahnstufe verfolgt	50,-

Fehlbedienung der Fahrzeugausstattung (z. B. Kneelingfunktion, Rampe, Klimaanlage etc.)	50,-
Fahrzeug bereits zu Betriebsbeginn verschmutzt	100,-
Fahrpersonal verletzt gesetzliche Pflichten (unabhängig von ggf. behördlichen Sanktionen)	200,-
Fahrpersonal verletzt Pflichten nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag	100,-
Falsche Tarifierung/Fahrscheinverkauf	100,-
Keine oder falsche Tarif- oder Fahrplanauskunft	50,-
Rauchen im Fahrzeug (auch während der Pausen)	200,-
Benutzung von Tonwiedergabegeräten oder Mobiltelefon inklusive Freisprecheinrichtung während der Fahrt (unabhängig von ggf. behördlichen Sanktionen)	200,-
Kontroll-, Befragungs- oder Zählpersonal wird Zutritt zum Fahrzeug verwehrt	200,-
Werbe- und Informationsmedien der Verbünde oder der Stadt Weil am Rhein werden nicht ausgelegt oder ausgehängt oder sind nicht aktuell (mehr als 1 Woche)	50,- (je Tag)
Beantwortung von Kundenreaktionen mehr als fünf Werktagen nach Eingang ohne Zwischennachricht	100,-
Unterlassene Hilfestellung für hilfsbedürftige Fahrgäste	100,-
Nicht oder mehr als fünf Werktagen verspätete Übermittlung vereinbarter Betriebs- und Abrechnungsdaten	100,-
Eingesetzter Subunternehmer ist der Stadt nicht gemeldet	100,-
Kompetenter Ansprechpartner des Betreibers ist für die Stadt fortgesetzt nicht erreichbar (Vertretungsregelung möglich)	100,-

Die Pönalen können solange täglich erhoben werden, bis der Betreiber verbindlich durch schriftliche Erklärung (allenfalls mit Digitalfoto) nachgewiesen hat, dass der beanstandete Mangel behoben ist.

Werden Verstöße gegen die vereinbarten Qualitätsvorgaben vom Betreiber bis zum Ablauf des dritten auf den Vorfall folgenden Werktagen schriftlich (inklusive elektronischer Übermittlung) gemeldet, so werden die oben genannten Pönalen um 50 Prozent reduziert. Die

kumulierte Summe aller Pönalen eines Kalenderjahres wird auf fünf Prozent der jährlichen Ausgleichsleistungen begrenzt.

Pönalen aufgrund o. g. Sachverhalte werden nur dann verwirkt, wenn der Betreiber die jeweilige Nicht- oder Schlechtleistung zu vertreten hat. Die Beweislast für das nicht schuldhaftes Handeln liegt beim Betreiber. Der Betreiber hat nur solche Nicht- oder Schlechtleistung zu vertreten, die in seinen Verantwortungsbereich fallen. Nicht zu vertreten hat der Betreiber daher insbesondere:

- Alle Fälle höherer Gewalt;
- Arbeitsk Kampfmaßnahmen;
- Witterungseinflüsse, die über das übliche Maß die Betriebsdurchführung erschweren;
- kurzzeitig erfolgte Straßensperren;
- Behinderungen durch kurzfristig eingerichtete Baustellen und
- Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs aufgrund der allgemeinen Verkehrssituation über das normale Maß hinaus.