

Rahmendaten und Qualitätsanforderungen für Busverkehrsleistungen im Landkreis Rastatt

Anforderungen an Fahrplan, Beförderungsentgelte und Standards für das Linienbündel Sinzheim

Der Landkreis Rastatt beabsichtigt die wettbewerbliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Verkehrsleistungen im Linienbündel Sinzheim als Gesamtleistung auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit GWB, VgV. Gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat er eine Vorabbekanntmachung für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht.

Die Vorabbekanntmachung definiert zugleich die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards (§ 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG). Zudem legt sie fest, dass eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

Gemäß § 8 a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorabbekanntmachung verwiesen wird. Die Vorabbekanntmachung verweist zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, die die vom beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Verkehrsleistungen zu erfüllen haben, auf das vorliegende Dokument einschließlich Anlagen.

Gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 i.V.m. § 12 Abs. 6 S. 1 PBefG ist ein Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung im Europäischen Amtsblatt beim Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Genehmigungsbehörde zu stellen. Mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind insbesondere die nachstehend dargestellten Anforderungen an die zu erbringenden Verkehrsleistungen im Linienbündel Sinzheim verbunden. Der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag wird zudem Regelungen beinhalten, wonach das Verkehrsangebot, das Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist, innerhalb eines bestimmten Rahmens an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse und den Nahverkehrsplan anzupassen ist. In dem so definierten Rahmen können sich daher noch Änderungen sowohl hinsichtlich des Bestands und Verlaufs der Linien als auch hinsichtlich des Fahrplan- und Tarifangebots sowie Qualitätsanforderungen für diese Linien ergeben.

I. Rahmenbedingungen

Aufgabenträger: Landkreis Rastatt

Linienbündel: Sinzheim

Betroffene Linien: KVV-Linien

- KVV-Linie 290: Sinzheim – Winden – Kartung - Hügelsheim
- KVV-Linie 291: Sinzheim – Kartung - Winden
- KVV-Linie 292: Baden-Baden – Sinzheim – Müllhofen – Weitenung – Leiberstung – Halberstung – Schiftung
- KVV-Linie 293 (ALT): Schiftung – Leiberstung – Halberstung – Sinzheim (- Vormberg – Winden - Baden-Oos)

Betriebsbeginn: Fahrplanwechsel Dezember 2024

Leistungszeitraum: Dezember 2024 – Dezember 2030 mit Verlängerungsoption des Landkreises Rastatt um weitere 2 Jahre

Verkehrliche Funktion: Bei den Linien handelt es sich um öffentliche Buslinien mit folgenden Funktionen:

- Schülerfunktion (Linienverkehr): Linien 290, 291, 292, teilw. Linie 293 (ALT)
- ÖPNV: teilw. Linie 293 (ALT)

Tarif: Es gilt vollumfänglich der Tarif des KVV incl. Sonderregelungen im ALT-Verkehr innerhalb des Tarifgebietes des KVV.

Tariftreue: Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene sind die Bestimmungen des Landestariftreuegesetzes (LTMG) in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten.

Anzahl Haltestellen = 14
 Anzahl Haltestellenschilder = * 1,9 ≈ 27

1	Halberstung	Grundschule
2	Halberstung	Schiftunger Straße
3	Leiberstung	Grundschule
4	Leiberstung	Jägerstraße
5	Leiberstung	Kindergarten
6	Leiberstung	Leiboldstraße
7	Müllhofen	Sandbachbrücke
8	Schiftung	Kirche
9	Sinzheim	Bahnhof
10	Sinzheim	Grundschule
11	Sinzheim	Kindergarten Vormberg
12	Weitenung	Rathaus
13	Winden (Sinzheim)	Jagdhausstraße
14	Winden (Sinzheim)	Schulhof

Wenn der Unternehmer Teile der Leistung (ohne Anruflinientaxi) auf Dritte überträgt, gelten die folgenden Vorgaben entsprechend auch für Dritte.

II. Fahrplan/Umfang der Betriebsleistungen

(1) Die KVV-Linie 293 beinhaltet ausschließlich ALT-Leistungen. Diese ALT-Leistungen sind nicht in den im Rahmen der anstehenden wettbewerblichen Vergabe geforderten Leistungen beinhaltet. Die ALT-Leistungen werden als Auftragnehmerleistung von einem Taxi- oder Mietwagenunternehmer erbracht. Die Auswahl des Auftragsunternehmens für die ALT-Leistung erfolgt einvernehmlich zwischen Unternehmer und Aufgabenträger. Die finanzielle Abwicklung mit dem ALT-Unternehmen

einschließlich der Leistungskontrolle obliegt dem Aufgabenträger. Konzessionsrechtlich müssen Genehmigungen gleichwohl sowohl für die Bus- als auch für die ALT-Leistungen vom Busbetreiber bei der Genehmigungsbehörde für das Linienbündel beantragt werden; die Genehmigung für die reinen ALT-Linien wird ggf. eine kürzere Laufzeit haben. Bzgl. der Haftungsfreistellung wird ein bilateraler Vertrag zwischen Bus- und ALT-Unternehmer abgeschlossen.

(2) Gesamtleistung Bus: Jahresfahrplanstunden und Fahrzeugeinsatz (Fahrzeugmatrix)

LINIE	JAHRESFAHRPLANSTUNDEN [H]	EINGESETZTE FAHRZEUGE
290	1.143:10	SL
291	728:20	SL
292	1.628:18	SL
GESAMT	3.499:48	

FAHRZEUGGRÖßE	MO-FR AN S	MO-FR AN F	SA	SO + F
SL	4	0	0	0

Spätestens ab dem zweiten Betriebsjahr (Fahrplanwechsel Dezember 2025) müssen im Buslinienverkehr mindestens 2 der dann jeweils im Buslinienverkehr des Linienbündels eingesetzten Busse (inkl. Reservebusse) emissionsfrei gem. Definition in der Clean Vehicles Directive / EU-Richtlinie 2019/1161 sein. Die Fahrgastkapazität dieser emissionsfreien Busse muss jeweils der eines Standard-Linienbusses entsprechen. Näheres ist in Abschnitt VII geregelt.

Annahmen

Ein **Normjahr** ist definiert als

- 190 Schultage,
- 60 schulfreie Werkstage,
- 63 Sonntage sowie
- 52 Samstage.

Berücksichtigte **Fahrzeuggrößen:**

- SL (mind. 75 Sitz- und Stehplätze)

III. Kooperationsvertrag mit dem KVV

Da die Busverkehre in den KVV integriert sind, ist der Abschluss eines Kooperationsvertrages mit dem KVV Voraussetzung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr. Der Vertrag enthält alle notwendigen Angaben zu den Grundsätzen der Zusammenarbeit, den Pflichten des Unternehmers, Informationen zu Fahrkarten und Tarifen, die Regularien der Fahrgeldzuscheidung, Informationen zum Ausgleich verbundbedingter Lasten, der Höhe der Vertriebskosten sowie weiterer Rahmenbedingungen. Den Anlagen des Vertrages sind die wesentlichen Rahmenbedingungen und insbesondere

die Qualitätsanforderungen an Marketing und Tarif sowie Fahrkartenverkauf zu entnehmen. Der Kooperationsvertrag incl. Anlagen 1 – 7 ist als gesondertes pdf-Dokument einzusehen.

IV Qualitätssicherungsvereinbarung

Sollte es zu einem eigenwirtschaftlichen Antrag auf das Linienbündel kommen, hat das Unternehmen, das eine gültige Liniengenehmigung erhält, zur Absicherung der angebotenen und zugesicherten Leistungen und Qualitäten eine Qualitätssicherungsvereinbarung abzuschließen. Partner dieser Vereinbarung ist der gem. § 15 Abs. 3 Satz 2 PBefG in die Kontrolle einzubindende Aufgabenträger, Landkreis Rastatt. Bestandteile der Qualitätssicherungsvereinbarung sind u.a. Qualitätsvorgaben zu Fahrzeugtechnik, Betriebsablauf und Personal, die Vorgaben zu Informationspflichten des Betreibers, die Zusammenarbeit zwischen Betreiber und Aufgabenträger sowie das Recht des Aufgabenträgers, die Mindestbedienungsstandards bzw. die verbindlichen Zusicherungen des Betreibers mittels ihm geeignet erscheinender Maßnahmen zu kontrollieren (siehe hierzu die entsprechenden Abschnitte I, II, VI, VII, VIII).

V. Aufstellung der Zuschreibungen und Aufwendungen

a) Fahrgeldeinnahmen

Auf der Basis des vorgesehenen Leistungsangebots erhält das Linienbündel nach dem Fahrgeldzuschreibungsmodell im KVV einen Betrag in Höhe von

96.496,28 Euro brutto

Diese Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 96.496,28 Euro (brutto) stellen den Fahrgeldanspruch für das Jahr 2022 dar. Für das Startjahr 2024 beträgt der Einnahmenanspruch 1/24 dieses Wertes. Die Fahrgeldzuschreibung kann sich durch neue bzw. wegfallende Verkehre und durch Zu- bzw. Abnahme der Tarifeinnahmen im Linienbündel bzw. im KVV in jedem Jahr ändern. Zudem wird darauf hingewiesen, dass aktuell im KVV ein neues Fahrgeldaufteilungsmodell erarbeitet wurde. Es ist vorgesehen, dass das Modell auf Basis der durchzuführenden Verbunderhebung zur Anwendung kommt. Ein genauer Zeitpunkt der Anwendung kann derzeit noch nicht angegeben werden. Für den Fall der Anwendung des neuen Verfahrens sind Änderungen in der Höhe der Einnahmenschreibung möglich.

b) Ausgleichsmittel nach §§ 15 ff. ÖPNVG BW

Der Aufgabenträger kehrt ihm zugewiesene Mittel nach §§ 15 – 18 ÖPNVG BW im Rahmen von Allgemeinen Vorschriften aus. Die Ausgleichsberechnung für das Abrechnungsjahr kann erst im Folgejahr nach Vorliegen der maßgeblichen Umsatzzahlen erfolgen. Im Abrechnungsjahr erhält der Unternehmer deshalb halbjährliche Abschlagszahlungen auf Basis der letztverfügbaren Werte. Sich aus der Ausgleichsberechnung für das Ausgleichsjahr dann ergebende Unter- oder Überzahlungen sind von der entsprechenden Seite auszugleichen. Für das vorliegende Linienbündel ergaben sich für das Jahr 2022 Abschlagszahlungen in Höhe von insgesamt

169.487,35 Euro

c) Ausgleichsmittel für die Schwerbehindertenbeförderung

Bezüglich der Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung nach § 228 SGB IX wird auf Folgendes hingewiesen:

Jeder Unternehmer darf den "gesetzlichen" Erstattungssatz, welcher vom Land Baden-Württemberg festgelegt wird, auf Tarifeinnahmen im Nahverkehr anwenden. Befördert ein Unternehmer auf seinen Linien einen höheren Schwerbehindertenanteil und kann dies nachgewiesen werden, kann der Unternehmer einen individuellen Erstattungssatz anwenden. Die Kosten des Nachweises trägt der Unternehmer.

d) Ausgleichsmittel für verbundbedingte Lasten

Für den Ausgleich verbundbedingter Lasten entfallen gemäß der aktuellen Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Karlsruher Verkehrsverbund auf das vorliegende Linienbündel nach dem Verteilungsmodell des KVV für das Jahr 2022:

37.304,21 Euro

Dieser Betrag ergibt sich aus den Zuschüssen der Gesellschafter des KVV und der Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz für verbundbedingte Mindereinnahmen und kann von Jahr zu Jahr Änderungen unterliegen. Eine Überarbeitung der Satzung ist in Vorbereitung.

Beim Ausgleich verbundbedingter Lasten handelt es sich um einen (nicht steuerbaren) Zuschuss, d. h. er unterliegt nicht der USt (Anmerkung: gegenwärtige Rechtslage).

e) Vertriebskosten im KVV

Der KVV übernimmt Teile des Vertriebs. Die im Verbundgebiet anfallenden Vertriebskosten der Verbundgesellschaft berechnet der KVV proportional zu den Fahrgeldeinnahmen an alle Verkehrsunternehmen weiter. Hierfür hat der Betreiber jährlich Vertriebskosten auf Basis von maximalen Gesamtvertriebskosten des KVV (im Jahr 2022 maximale Vertriebskosten KVV: 2.737.066,98 EUR) zu zahlen. Im Jahr 2022 beliefen sich die Vertriebskosten auf

3.070,34 Euro

f) Kosten für Haltestellen

Die grundlegenden Haltestellenelemente Pfosten, Schild und Fahrplankasten befinden sich aktuell im Besitz des Aufgabenträgers. Weitere mögliche Haltestelleneinrichtungen (Wartehäuschen, Abfallanlage etc.) befinden sich im Eigentum der Kommunen und werden über die Kommunen bestellt, bezahlt und gewartet. Gem. PBefG ist der Verkehrsunternehmer zuständig für die Wartung der Haltestellenelemente. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung und Unterhaltung der Haltestellenelemente Pfosten, Schild und Fahrplankasten nach Dambach-Design zu erfolgen hat. Es ist daher vorgesehen, mit dem künftigen Betreiber eine zusätzliche Vereinbarung abzuschließen, welche beinhaltet, dass die nach dem PBefG notwendigen Haltestelleneinrichtungen durch den künftigen Auftragnehmer geleistet werden (Basispreis). Die Mehrkosten aufgrund des vom Aufgabenträger vorgeschriebenen Dambach-Designs werden vom Aufgabenträger übernommen (Differenzbetrag zwischen Standardausrüstung und dem verwendeten Dambach-Standard). Für den Fall eines eigenwirtschaftlichen Antrags wird eine analoge Regelung angewendet

g) Hinweis zu Deutschlandticket und Landesweitem Jugendticket BW

Mindereinnahmen, die sich aus der Anerkennung des Deutschlandtickets oder des landesweiten Jugendtickets ergeben werden ggf. im Rahmen von noch zu erstellenden Tarifsatzungen ausgeglichen.

VI. Mindeststandards für Fahrzeugtechnik, Betriebsablauf und Personal

Fahrzeugtechnik

- (1) Die einzusetzenden Fahrzeuge werden vom Unternehmer aus der erwarteten Nachfrage abgeleitet und mit dem KVV abgestimmt. Jedes Fahrzeug hat mindestens eine Mehrzweckfläche, die als Kinderwagen- bzw. als Rollstuhlfahrerplatz sowie zur Längsabstellung von Fahrrädern dimensioniert ist (entsprechend mindestens 90 x 200 cm).
- (2) Im Fahrzeug muss eine vom Fahrerplatz aus einsehbare Leseeinrichtung zur Fahrscheinüberprüfung nach VDV-KA-Standard (bspw. Deutschlandticket) vorhanden sein. Die Leseeinrichtung muss über eine Anbindung an den KOSE (Kontroll- und Sperrlistenservice) verfügen.
- (3) Für die Außeninformation sind programmierbare alphanumerische Anzeigen vorzusehen. Eine zweizeilige Anzeige muss möglich sein. Die zentrale Bedienung der Anzeigen erfolgt automatisch oder vom Fahrerplatz aus. Abweichungen sind nur in gegenseitigem Einvernehmen möglich.
- (4) Für die Inneninformation ist eine optische Anzeige mindestens der nächsten Haltestelle und eine automatische akustische Ansage über Bordlautsprecher vorzusehen. In Ausnahmefällen ist auch die Ansage durch den Fahrer über Bordlautsprecher zulässig. Zusätzlich sind die Fahrzeuge mit einem Liniennetzplan gemäß Absprache mit dem KVV ausgestattet.
- (5) Der Unternehmer gewährleistet, dass während des Betriebes eine Kommunikation zwischen Fahrzeug/Fahrer und seiner Leitstelle möglich ist.
- (6) Jedes Fahrzeug wird mit einem elektronischen Fahrscheindrucker oder mindestens einem Fahrkartenautomaten ausgestattet. Es muss gewährleistet sein, dass auch Fahrscheine für Ziele außerhalb des KVV-Verbundgebietes im Rahmen des Baden-Württemberg-Tarifs ausgegeben werden können.
- (7) Entsprechend dem Ziel eines weitgehend barrierefreien Zugangs zum ÖPNV muss der Unternehmer dafür sorgen, dass ab Betriebsaufnahme 100 % der eingesetzten Fahrzeuge Niederflurfahrzeuge sind. Dies bedeutet, dass bei Bussen einschließlich der Türbereiche durchgängige Niederflurigkeit vorhanden ist. Lediglich im Heckbereich kann davon abgewichen werden (Low-Entry-Busse). An einer Tür ist eine Einstieghilfe mindestens als manuelle Klapprampe vorzusehen. Durch die (mindestens teilweise) Niederflurigkeit, muss es in jedem Fahrzeug reguläre Fahrgastsitze geben, die ohne Stufe erreichbar sind.
- (8) Im Sinne der guten Orientierung von Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ist die Gestaltung der Sitze, Haltestangen, Wände und Böden kontrastierend zueinander zu wählen.
- (9) In jedem Fahrzeug müssen im Fahrzeuginneren optisch deutlich hervorgehobene Haltewunschtaster angebracht sein.
- (10) In den Fahrzeugen müssen in ausreichender Zahl Haltemöglichkeiten (Haltestangen, Schlaufen oder Griffe) vorhanden sein.
- (11) Die ab Betriebsbeginn eingesetzten Fahrzeuge haben bei der Schadstoffklasse mindestens die EURO 5-Norm einzuhalten. Der Unternehmer sorgt dafür, dass im Jahr der Betriebsaufnahme mindestens 50 % der eingesetzten Fahrzeuge die Schadstoffklasse EURO 6-Norm einhalten. Ab dem 4. Jahr nach Betriebsaufnahme beträgt der Anteil der Fahrzeuge mit EURO 6-Norm 100 % (sofern es sich nicht um emissionsfreie Busse gemäß der CVD handelt).

- (12) Werden Fahrzeuge mit einem Alter von mehr als 12 Jahren eingesetzt, so bedarf dies der Zustimmung des KVV. Der Unternehmer sorgt dafür, dass ab dem 4. Jahr nach Betriebsaufnahme das durchschnittliche Flottenalter nicht über 8 Jahren liegt. Berechnungsgrundlage ist hierbei das Jahr der Zulassung. Bei Fahrzeugen aus einem linienbündelübergreifenden Fahrzeugpool werden die Fahrzeuge berücksichtigt, die regelmäßig im Linienbündel eingesetzt werden. Regelmäßig ist ein Einsatz im Linienbündel, wenn mindestens 90% der Fahrplanstunden pro Kalenderjahr auf dem vorliegenden Linienbündel erbracht werden.
- (13) Eine Klimaanlage / Heizung in den Fahrzeugen ist obligatorisch. Von der Klimaanlage / Heizung darf keine Lärmbelästigung der Fahrgäste ausgehen.
- (14) Der Unternehmer sorgt dafür, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand gehalten werden.
- (15) Entspricht ein Fahrzeug nicht den Qualitätsbestimmungen, muss der Mangel abgestellt werden. Ist dies in einer angemessenen Zeit nicht möglich, kann verlangt werden, dass dieses Fahrzeug nicht mehr für Leistungen im KVV-Bereich eingesetzt werden darf.
- (16) Im Übrigen sind die Unternehmer in der Wahl der eingesetzten Fahrzeuge frei
- (17) Abweichungen von den Punkten (1), (2), (3), (4), (7), (8), (9) und (10) sind in Absprache mit dem KVV nur zulässig für:
- Kleinbusse
 - Anruflinientaxis
- (18) In allen Fahrzeugen ist vom Unternehmer ein nach dem Anforderungskatalog des Landes Baden-Württemberg und der Durchführungsrichtlinie des KVV zertifiziertes automatisches Fahrgastzählsystem vorzuhalten. Die Daten sind an das regionale Hintergrundsystem automatisiert und kontinuierlich zu übermitteln.
- (19) Für Fälle, in denen der Aufgabenträger etwa aufgrund fortschreitender Weiterentwicklung der Technik in Einzelbereichen künftig ein höheres Qualitätsniveau fordern wird, wird er entstehende Kosten in angemessener Höhe ausgleichen.
- (20) Ein kostenloser W-LAN-Zugang für Fahrgäste ist in allen Bussen vorzusehen. Neufahrzeuge müssen über mindestens eine USB-Steckdose pro Sitzreihe verfügen.

Betriebsablauf

- (21) Der Unternehmer hält für die Linienverkehre die erforderlichen Fahrzeuge einschließlich einer mindestens 5 %-igen Betriebsreserve vor. Der Unternehmer stellt die uneingeschränkte Erreichbarkeit seiner Dispositionszentrale für die Dauer der Betriebszeit sicher. Dem KVV sind die Kontaktdaten der Dispositionszentrale unaufgefordert mitzuteilen.
- (22) Wenn der Unternehmer Teile der vereinbarten Leistung (ohne Anruflinientaxi) auf Dritte überträgt, gelten die Bestimmungen dieses Vertrages entsprechend auch für Dritte.
- (23) Der Unternehmer setzt den KVV über jede Beschwerde, die im Zusammenhang mit einer Betriebsleistung nach diesem Vertrag steht, in Kenntnis.
- (24) Beschwerden oder Kundenanfragen, die zur Bearbeitung und Beantwortung vom KVV an den Unternehmer weitergeleitet werden, sind innerhalb von 14 Kalendertagen an den Kunden zu

beantworten. Der KVV ist hierbei in Kenntnis zu setzen. Nach Ablauf von 7 Kalendertagen ist außerdem ein Zwischenbescheid über den Bearbeitungsstand an den Kunden und den KVV zu übermitteln.

- (25) Für den Datenaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen im KVV und zur Versorgung der Infomedien des KVV (KVV-Homepage, Verkehrsticker, Call Center, Apps) betreibt der KVV eine Datendrehscheibe. Diese Datendrehscheibe ist mit weiteren Drehscheiben verbunden, u.a. des VRN und dem DB-RIS, an die wiederum weitere Auskunftssysteme angeschlossen sind. Der Unternehmer verpflichtet sich, die Echtzeitinformationen seiner Fahrzeuge während der Linienfahrt mittels VDV-454-AUS-Schnittstelle an die Datendrehscheibe des KVV zu senden. Hierbei sind die Vorgaben der zum Vertragsabschluss gültigen Fassung der entsprechenden VDV-Schrift einzuhalten. Der Unternehmer stellt sicher, dass die übermittelten Haltestellen-IDs steilscharf als DHID (deutschlandweite Haltestellen-ID) vorliegen. Ebenso erklärt sich der Unternehmer damit einverstanden, dass die generierten Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft des KVV sowie in weiteren Auskunftsmedien (z.B. Auskunft des Landes, DB-Navigator, Google Maps) und in technischen Systemen (z.B. Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger, Anschlusssicherung) verwendet werden können. Der Unternehmer erhebt keinen Eigentumsanspruch auf die generierten Echtzeitdaten und stellt diese dem KVV zur freien Verwendung zur Verfügung. Der Unternehmer wird sicherstellen, dass sein Leitsystem (RBL, ITCS) von der KVV-Datendrehscheibe in umgekehrter Richtung VDV-453-ANS-Daten empfangen und verarbeiten kann und diese Informationen bis an die Endgeräte im Fahrzeug weitergeleitet werden können, um im Rahmen einer Anschlusssicherung Echtzeitinformationen von zubringenden Verkehren anzeigen zu können. Entsprechende Regelungen zur Anschlusssicherung und die technischen Parameter werden zwischen KVV und Unternehmer gesondert abgesprochen. Die Kosten für die Datenbereitstellung, das unternehmensbezogene Leitsystem (ITCS, RBL) sowie für die erforderlichen Schnittstellen der Unternehmensseite trägt der Unternehmer. Der Datenaustausch über die VDV-Schnittstellen mit dem KVV erfolgt ausschließlich über das Leitsystem des Unternehmers. Eine Auftrennung der Datenerlieferung/des Datenaustauschs auf den Unternehmer und einen oder mehrere Unterauftragnehmer bzw. mehrere Leitsysteme ist nicht gestattet. Die vom Unternehmer gesendeten Echtzeit-Telegramme werden in der Regel 7 Tage lang gespeichert und können zu Analyse-zwecken herangezogen werden. Der KVV behält sich das Recht vor, die Daten zu Echtzeitinformationen auch über einen längeren Zeitraum zu aggregieren und bspw. im Rahmen von Forschungsprojekten zu verwenden. Der Unternehmer erhebt keine Einwände gegen die Weitergabe von Echtzeitinformationen im Sinne einer Open-Data und/oder Open-Service-Politik. Soweit für den Anschluss an die Datendrehscheibe zusätzliche technische Einrichtungen beim Unternehmer erforderlich sind, trägt der Unternehmer hierfür die Kosten. Für die Vereinbarung mit dem Betreiber der Datendrehscheibe und damit verbundene Kosten ist der Unternehmer allein verantwortlich.
- (26) Zur Anschlusssicherung zwischen den Linienverkehren im KVV gilt folgende generelle Regelung: Werden in den Fahrplantabellen, die Bestandteil dieser Vereinbarung sind, durch Anschlussleisten Übergänge von Fahrten anderer Linien auf Fahrten des Unternehmers dargestellt, so ist dieser Übergang so zu sichern, dass das wartepflichtige Fahrzeug bei einer Verspätung der anderen Fahrt von bis zu zehn Minuten wartet. Maßgeblich ist die Prognose zur Zeit der fahrplanmäßigen Abfahrt. Abweichungen hiervon, sofern sie nicht bereits in den Fahrplantabellen vermerkt sind, werden im Einzelfall zwischen dem KVV und dem Unternehmer vereinbart.
- (27) Soweit dafür zusätzliche technische Einrichtungen erforderlich sind, werden darüber Vereinbarungen zwischen Unternehmer, KVV und Aufgabenträger getroffen.
- (28) Fahrten mit Verspätungen ab 30 Minuten gelten als Fahrtausfall.

- (29) Einrichtung und Unterhaltung der Haltestellen obliegt dem Unternehmer entsprechend dem PBefG. Der Aushang eines Liniennetzplans und eines Fahrplans hat an jeder Haltestelle zu erfolgen. Für den Aushang des Liniennetzplans ist im Fahrplankasten Platz für eine Seite DIN A4 vorzusehen. Abweichungen hiervon werden in einer gesonderten Vereinbarung geregelt. Die Haltestellenschilder sollen mit einem Wechselsystem mit Einzelelementen für das Haltestellenzeichen nach Anlage 2 zu § 41 StVO, der Haltestellenbezeichnung, der Liniennummer und dem Linienverlauf sowie dem KVV-Logo ausgestattet sein. Bei Unklarheiten werden Einzelheiten bezüglich Design und Ausstattung zwischen Aufgabenträger und Unternehmer geregelt.
- (30) Unabhängig von konkreten Fahrplanänderungen müssen alle Aushangfahrpläne an den zugehörigen Haltestellen zum Jahresfahrplanwechsel im Dezember erneuert werden.
- (31) Alle Vorkommnisse, die den planmäßigen Betriebsablauf stören und zu Verspätungen von mehr als 30 Minuten oder Fahrtausfällen führen, sowie Betriebseinschränkungen jeglicher Art sind dem KVV mitzuteilen. Der Unternehmer stellt sicher, dass spätestens 30 Minuten nach Eintreten der Betriebsstörung die notwendigen Störungsinformationen (Art der Störung, die betroffenen (Teil-)Fahrten, ggf. die voraussichtliche Dauer sowie der Grund) über ein vom KVV zur Verfügung gestelltes Webportal zur Kundeninformation oder bei Ausfall des Webportals eine Mitteilung an eine vom KVV eingerichtete Email-Adresse (fahrplan@kvv.karlsruhe.de) gesendet wird.
- (32) Bei Ausfall von Fahrzeugen oder Personal hat der Unternehmer unverzüglich nach Bekanntwerden für geeigneten Ersatz zu sorgen. Die entstehenden Kosten trägt der Unternehmer.
- (33) Kann der Unternehmer in angemessener Zeit nicht selbst für geeigneten Ersatz sorgen, wird eine Ersatzstellung auch unter Zuhilfenahme Dritter sichergestellt. Eine Beauftragung Dritter erfolgt ausschließlich durch den Unternehmer selbst als zuständiger Inhaber der Liniengenehmigung. Die entstehenden Kosten trägt der Unternehmer.
- (34) Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben hiervon unberührt.
- (35) Der Unternehmer setzt den KVV über jede schriftliche Beschwerde, die im Zusammenhang mit einer Betriebsleistung nach diesem Vertrag steht, in Kenntnis.
- (36) Der Unternehmer stellt dem KVV rechtzeitig zu den beiden größeren Fahrplanwechseln im Juni und Dezember sowie zusätzlich bei unterjährigen Fahrplanänderungen die endgültigen Fahrplandaten in Form eines minutenscharfen Fahrplanbuchsatzes zur Verfügung. Hierzu ist die Adresse fahrplan@kvv.karlsruhe.de eingerichtet.
- (37) Wird im Vorfeld einer Linienänderung (dauerhaft oder baustellenbedingt) durch das Ordnungsamt, die Straßenverkehrsbehörde oder eine sonstige vergleichbare Stelle eine Probefahrt gewünscht, so stellt der Unternehmer hierfür unentgeltlich ein den Erprobungszwecken entsprechendes Fahrzeug sowie einen Fahrer und einen für den Bereich verantwortlichen Verkehrsplaner (dieser kann bei entsprechender Befähigung auch die Rolle des Fahrers übernehmen) zur Verfügung.
- (38) Beim Einsatz eines RBL- oder ITCS-Systems sind für die betroffenen (Teil-)Fahrten geeignete dispositive Maßnahmen zu ergreifen, damit Fahrtausfälle, Haltausfälle oder Umleitungen über die VDV-Echtzeit-Schnittstellen an die Datendrehzscheibe des KVV gesendet werden. Der Unternehmer hat das ordnungsgemäße Funktionieren der Datenübertragung sicherzustellen. Zu den Mindestanforderungen der dispositiven Maßnahmen gehören:
- Fahrtausfall (zu senden rechtzeitig vor Beginn der Fahrt)
 - Umlaufkürzung (Teilausfall einer Fahrt, zu senden rechtzeitig vor Beginn der Fahrt)

- Kurzwende (verfrühtes Beenden einer Fahrt wegen Verspätung o.Ä.)
 - Haltentfall
 - Umleitung (unvorhergesehen)
 - Dispositive Zusatzfahrten
- (39) Umleitungen bei bekannten Baustellen sind vorab zwischen KVV und Unternehmer abzustimmen. Der Sollfahrplan ist im Leitsystem entsprechend anzupassen. Die Deckungsgleichheit der Fahrplandaten im Leitsystem und in den Auskunftsmitteln des KVV ist rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen. Bei Umleitungen im unvorhergesehenen Störfall ist die Maßnahme „Umleitung“ durch einen Disponenten im Leitsystem vorzunehmen und die Haltestellen, die auf dem Umleitungsfahrtweg entfallen oder zusätzlich bedient werden, entsprechend in den Fahrweg einzupflegen. Das Leitsystem sendet daraufhin selbsttätig eine neue „Komplettfahrt“ über die VDV-454-Schnittstelle. Bei Zusatzfahrten ist analog zu verfahren.
- (40) Der Unternehmer führt Einstiegskontrollen (Sichtkontrolle der Fahrausweise) durch das Fahrpersonal durch. Die Umsetzung wird im gemeinsamen Einvernehmen geregelt.
- (41) Auf die Einstiegskontrolle, insbesondere bei Schulverstärkerfahrten, kann im Einzelfall nach Entscheidung des Fahrers und im Regelfall nach Vorgabe durch den KVV verzichtet werden, um Verspätungen zu verhindern und ausgewiesene Bahn- und Bus-Anschlüsse einhalten zu können. Kinder und Jugendliche bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres dürfen auch bei fehlendem Fahrausweis nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden. Der Anspruch auf Erhebung eines erhöhten Beförderungsentgeltes bleibt hiervon unberührt.
- (42) Fahrscheinprüfungen werden von dem Unternehmer mit gesondertem Kontrollpersonal in eigener Verantwortung durchgeführt. Jährlich müssen mindestens 0,2% der Busfahrgäste geprüft werden. Über das Ergebnis der Prüfungen wird jährlich ein Bericht vorgelegt.
- (43) Der KVV ist berechtigt, Fahrscheinprüfungen in eigener Verantwortung und mit eigenem Personal jederzeit unangemeldet bei den im Verkehrsvertrag vereinbarten Verkehren durchzuführen.
- (44) Der Unternehmer stellt sicher, dass die Beanstandungsquote pro Jahr nicht über 2,5 % der kontrollierten Fahrgäste liegt.
- (45) Der Unternehmer sorgt für die fristgerechte Lieferung statistischer Daten, die der KVV für erforderliche Veröffentlichungen benötigt.

Personal

- (46) Alle Fahrpersonale der Unternehmer sind vor dem ersten Einsatz, danach jährlich ein weiteres Mal zu Kundendienst und Tarif zu schulen. Die Fahrpersonale sind hierfür vom Unternehmer auf dessen Kosten für die Dauer der Schulung freizustellen. Der Unternehmer erbringt gegenüber dem KVV einen jährlichen Nachweis über die erfolgten Schulungen.
- (47) Zu den Pflichten des Fahrpersonals gehört die Beachtung aller Verkehrs- und Dienstvorschriften sowie insbesondere
1. die höfliche und zuvorkommende Behandlung der Fahrgäste
 2. die Bedienung der Fahrgäste gemäß den geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen

3. der Verkauf von Fahrausweisen sofern kein Fahrscheinautomat im Fahrzeug vorhanden ist
 4. die Durchführung von Einstiegskontrollen entsprechend Abschnitt VII, Betriebsablauf
 5. die unverzügliche Meldung besonderer Vorkommnisse wie Unfälle, Betriebsstörungen oder Beschwerden von Fahrgästen an die Leitstelle des Unternehmers
 6. ein gepflegtes Äußeres im Dienst.
- (48) Das eingesetzte Personal muss der deutschen Sprache mächtig sein und ist in den lokalen Netz- und Streckenkenntnissen zu schulen. Ebenso muss auch der Umgang mit mobilitäts eingeschränkten Personen geschult werden, um bei Bedarf entsprechende Hilfestellungen geben zu können. Der Unternehmer trägt dafür Sorge, dass sein Personal Verfügungen und Bekanntmachungen des KVV beachtet.
- (49) Alle Fahrpersonale tragen während des Dienstes Dienstkleidung.
- (50) Im Fahrzeug gilt absolutes Rauchverbot, auch in den Pausenzeiten und auf Leerfahrten.
- (51) Liegt ein wichtiger Grund vor, kann der KVV verlangen, dass Fahrpersonale nicht mehr zur Erbringung von Fahrleistungen nach diesem Vertrag eingesetzt werden. Als wichtiger Grund gelten insbesondere schwere oder wiederholte Verstöße gegen rechtliche Bestimmungen, gegen Bestimmungen dieses Vertrages oder der in diesem Vertrag als verbindlich vereinbarten Vorschriften und Bestimmungen sowie insbesondere mehrfaches, nachgewiesenes ungebührliches Verhalten gegenüber Fahrgästen. Als Nachweis gelten in diesem Zusammenhang z.B. mehrere voneinander unabhängige Fahrgastbeschwerden über Vorkommnisse an verschiedenen Tagen.
- (52) Als Voraussetzung für die Fahrplanoptimierung und die Ermittlung der Einnahmeanteile führt der KVV Kontrollzählungen durch. Hierbei wirkt der Unternehmer bzw. dessen Fahrpersonal durch Fahrgastzählungen oder ähnliche Maßnahmen in zumutbarem Umfang mit. Für die Mitwirkung des Fahrpersonals bei Verkehrserhebungen wird keine gesonderte Vergütung gewährt.
- (53) Das Fahrpersonal hat durch hohe Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft für die Sicherheit im Fahrzeug und – soweit möglich – an den Haltestellen zu sorgen. Hilfebedürftigen Personen ist beim Ein- und Ausstieg Hilfe zu leisten. Der Fahrstil muss durch gleichmäßiges Fahren, eine angemessene Geschwindigkeit – insbesondere in Kurven – sowie sanftes Anfahren und Abbremsen an den Haltestellen gekennzeichnet sein. Barrierefrei ausgebaute Haltestellen sind passgenau anzufahren.
- (54) Die Nutzung von Handys oder Smartphones ohne Freisprecheinrichtung durch das Fahrpersonal ist während der Fahrt untersagt.

VII. Spezielle Mindeststandards für den Einsatz von „emissionsfreien Bussen“ gemäß der Clean Vehicle Directive

- (1) Ergänzend zu den zu erfüllenden Anforderungen an die Fahrzeuge gem. Abschnitt VI ergeben sich zusätzliche Mindeststandards aufgrund der Vorgabe des Aufgabenträgers zum Einsatz emissionsfreier Busse gem. Art. 4 Nr. 5 der geänderten Richtlinie 2009/33/EG zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (EU-Richtlinie 2019/1161 Clean Vehicles Directive, kurz CVD) vom 26. Juni 2019.

- (2) Ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 sind im Linienbündel 2 emissionsfreie Busse gem. Definition der CVD einzusetzen.

Für den Einsatz emissionsfreier Busse gelten folgende Vorgaben:

- (3) Die Fahrgast-Kapazität (Sitzplatz- und Gesamtkapazität) der emissionsfreien Busse muss jeweils einem Standardbus entsprechen.
- (4) Für eine entsprechend geeignete Energieversorgungsinfrastruktur (Ladeinfrastruktur bzw. Tankanlage) hat der Unternehmer zu sorgen.

Reichweite/Zuverlässigkeit

- (5) Die emissionsfreien Busse sollen so eingesetzt werden, dass ein möglichst hoher Anteil an Fahrplankilometern mit ihnen gefahren wird. Die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge sind grundsätzlich vom Bieter entsprechend dieser Maßgaben festzulegen. Die emissionsfreien Busse müssen an jedem Betriebstag während der Laufzeit der Genehmigung eine Mindestreichweite von 200 km pro Tag nach SORT-2 erreichen. Dies gilt im regulären Verkehr und unter anspruchsvollen Klimabedingungen (- 15°C bis 40 °C), bei voller Auslastung der Heizung/Klimatisierung, bei maximaler Personenbelastung und unabhängig vom Fahrverhalten. Die Mindestreichweiten sind über die gesamte Einsatzdauer der Fahrzeuge einzuhalten.
- (6) Soweit dies nicht wegen Fahrzeug- und Fahrpersonalmehrbedarf zu höheren Betriebskosten führt, sind die emissionsfreien Busse so einzusetzen, dass sie eine möglichst hohe tägliche Fahrplanleistung erbringen. Die zu erbringende Mindest-Jahreskilometerleistung eines emissionsfreien Standardbusses liegt bei 1/4 der jährlichen Fahrplankilometerleistung des Linienbündels.

Der Unternehmer kann selbst entscheiden, auf welchen Linien und in welchem Umfang pro Linie er die emissionsfreien Busse im Buslinienbetrieb des Linienbündels einsetzt.
- (7) Die Fahrplanleistungen der emissionsfreien Busse sind jeweils in Quartalsberichten in Berichtsform gegenüber dem Aufgabenträger und dem KVV nachzuweisen. Der Auftragnehmer gibt in seinem Angebot an, wie er die tatsächlich gefahrenen Fahrplanleistungen nachweisen wird.

Energiebedarf

- (8) Durch den Einsatz optimal abgestimmter Komponenten sowie durch die Möglichkeit der Rekuperation muss der Gesamtenergiebedarf minimal gestaltet sein.
- (9) Der Unternehmer beteiligt sich aktiv, ohne gesonderte Berechnung, an der Optimierung des Energieverbrauchs.

Heizung/Klimatisierung

- (10) Der Einsatz einer Brennstoffzusatzheizung ist nicht zulässig.

Geräuschemissionen

- (11) Im Rahmen der Umweltdiskussion nehmen Geräuschemissionen einen immer größeren Stellenwert ein. Busse ohne Verbrennungsantriebsmotor haben durch geringere lokale Emissionen signifikante Vorteile. Zur Schallemissionsentlastung von Fahrgästen (Innengeräusche) und Anwohnern (Außengeräusche) dürfen für diese Fahrzeugtypen die Schallpegel über die gesetzlichen Forderungen hinaus die folgenden Werte nicht überschreiten:
- Innengeräusche (Messmethode nach DIN ISO 5128): 72 dB(A) + 2 dB(A) bei 50 km/h werden nicht überschritten.
 - Außengeräusche (Messmethode nach ECE-R51): Die Druckluftgeräusche überschreiten 72 dB(A) nicht. Die Außengeräusche der Zusatzheizung überschreiten 65 dB(A) nicht (falls anwendbar).
- (12) Störende Frequenzen sind analog zur VDV-Schrift 230 – auch bei Einhaltung der Schalldruckpegel – auszuschließen. Die Antriebskomponenten sind so aufeinander abzustimmen, dass für den Fahrgast unangenehme Frequenzspektren (hochfrequente Schallwellen, die aus Hochvoltkomponenten, Luftpresser oder Lenkhilfpumpe emittiert werden könnten) über den gesamten Geschwindigkeitsbereich vermieden werden.

Anforderungen an die Funktionsfähigkeit

- (13) Die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugteile und die Betriebssicherheit der Fahrzeuge müssen mindestens im Bereich von –25 °C bis +40 °C Außentemperatur bei Freiaufstellung gewährleistet bleiben und den klimatischen Bedingungen im Einsatzgebiet entsprechen.
- (14) Der Einsatz und die volle Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs inklusive aller elektrischen (Zusatz-) Komponenten müssen unabhängig vom Grad der Luftfeuchtigkeit bei maschineller Reinigung der Fahrzeuge in Waschanlagen und bei Streusalz/„Laugen“-Einsatz im Einsatzgebiet sichergestellt sein.
- (15) Der Betrieb von zugelassenen mobilen Sendegeräten (z. B. Mobiltelefonen) muss im gesamten Fahrzeug gestattet sein; eine Störung der Funktions- und Betriebssicherheit der emissionsfreien Busse ist auszuschließen. Von den emissionsfreien Bussen dürfen keine Störungen auf andere mobile Sendegeräte übertragen werden.

Probetrieb

- (16) Vor dem regulären Einsatz der emissionsfreien Busse im Buslinienbetrieb erfolgt ein zwei monatiger Probetrieb, in dem das Betriebskonzept und Zusammenspiel der Komponenten (Fahrzeug, Personal, Ladeinfrastruktur) erprobt wird und ggf. korrigiert werden kann. Während dieser Zeit müssen jederzeit Diesel- oder andere Busse als Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stehen. Der tatsächliche Beginnzeitpunkt des Probetriebes sowie Näheres zu dessen Umfang wird zwischen dem KVV, dem Aufgabenträger und dem Unternehmer bestimmt.

Anforderungen an Energiebezug

- (17) Der Betrieb einer Linie mit emissionsfreien Bussen ist im Sinne des Klimaschutzes nur dann ökologisch sinnvoll, wenn die Antriebsenergie aus regenerativen Energiequellen stammt. Der Unternehmer hat daher spätestens bei Inbetriebnahme der Fahrzeuge bzw. der Energieversorgungsinfrastruktur nachzuweisen, dass er für die Versorgung der Busse ausschließlich Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien bezieht. Für Strom muss er die Stromkennzeichnung für den zur Ladung der Fahrzeuge verwendeten Strom vorlegen.

Die Stromkennzeichnung erhält er von seinem Stromlieferanten, der gemäß § 42 EnWG verpflichtet ist, für seine Stromprodukte jeweils den Anteil der einzelnen Energieträger am Gesamtenergieträgermix anzugeben. Für Wasserstoff weist er den Bezug von regenerativ hergestelltem Wasserstoff durch einen entsprechenden Nachweis der Energieversorger (z.B. „Green Hydrogen Zertifizierung“ von TÜV Süd oder ähnliche) nach. Ab Aufnahme des Regelbetriebs ist entsprechend einmal jährlich der Nachweis über den Bezug von Strom bzw. Wasserstoff aus 100 % erneuerbaren Energien für das vergangene Fahrplanjahr zu leisten. Ggf. vorhandene Zusatzaggregate zur punktuellen Versorgung von Nebenverbrauchern (siehe Teil „Heizung/Klimatisierung“) dürfen mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden.

VIII. Sonstige Standards

- (1) Die Vorgaben des aktuell gültigen Nahverkehrsplans des Landkreis Rastatt sind zu beachten.
- (2) Der Unternehmer berichtet jeweils quartalsweise und aggregiert nach Ende eines Fahrplanjahres dem KVV, dem Aufgabenträger – und ggfls. der Genehmigungsbehörde – linienweise über die tatsächlich gefahrenen Kilometer (Ist-Daten) im Vergleich zum geplanten Fahrplanangebot (Soll-Daten).
- (3) Des Weiteren hat der Unternehmer dem Aufgabenträger und dem KVV vor Beginn eines Fahrplanjahres kostenlos und mit uneingeschränkten Nutzungsrechten die Fahrpläne und Fahrplandaten (Soll-Daten) und eine Aufstellung über die geplanten, einzusetzenden Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Bei der Fahrzeugliste ist über die eingesetzten Fahrzeuge, insbesondere über die Anforderungen aus dem Kooperationsvertrag mit dem KVV sowie Kapitel VI und VII zu berichten.
- (4) In einem Leistungs- und Qualitätsbericht sind die Leistungs- und Qualitätsmängel aus dem betrachteten Quartal aufzuführen. Diese Mängel können sich auf nicht erbrachte Leistungen (z.B. Fahrtausfall) oder auf Qualitätsmängel im Hinblick auf die Anforderungen der Vorinformation beziehen. Entfallene Fahrten oder sonstige nicht erbrachte Leistungen sind einzeln anzugeben. Auch über bereits im Laufe eines Quartals einzeln gemeldete Mängel ist zusammenfassend zu berichten.
- (5) Der Unternehmer hat für das zurückliegende Quartal die aus der Anwendung des Verbundtarifs erzielten Fahrgeldeinnahmen zu melden, sofern diese Daten nicht bereits auf Grund einer anderen Vereinbarung des Unternehmens mit dem KVV gemeldet werden.
- (6) Zur gegenseitigen Information etwa über künftige Rahmenbedingungen und Veränderungen im Landkreis sowie zur Abstimmung bzgl. der Weiterentwicklung der Verkehrsleistung im Linienbündel sind regelmäßige Gespräche des Unternehmens mit dem KVV und/oder dem Aufgabenträger obligatorisch, mindestens eines und maximal 3 pro Jahr.
- (7) Der Unternehmer hat einen Ansprechpartner zu benennen, der während der regulären Betriebszeiten jederzeit telefonisch erreichbar ist und bei Bedarf innerhalb von 60 Minuten an einem beliebigen Ort innerhalb des Linienbündels erscheinen kann.
- (8) Hat das Unternehmen in seinem Genehmigungsantrag weitergehende verbindliche Zusicherungen über die Mindeststandards aus der Vorinformation hinaus angeboten, so hat es auch diese geeignet dem Aufgabenträger nachzuweisen. Im Falle akuter Mängel, die ein Abweichen von

den Mindeststandards der Vorinformation bzw. von den verbindlichen Zusicherungen bedeuten, kann der Aufgabenträger weiterführende Erläuterungen, Berichte oder Daten des Unternehmers einfordern, sofern sie der Nachvollziehbarkeit des Sachverhalts dienen. Der Aufgabenträger behält sich vor, die zuständige Genehmigungsbehörde über festgestellte Mängel zu informieren.

- (9) Alle unter den Abschnitten I – III sowie die im KVV-Kooperationsvertrag genannten Anforderungen gelten ausdrücklich auch für Betreiber, die einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellen. Alle Anforderungen aus den Abschnitten I – VIII werden zudem im Rahmen der Qualitätssicherungsvereinbarung (siehe Abschnitt IV) festgelegt.