

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

**für Buslinien in den Linienbündeln 5 „Schnaittachtal“ (VGN-Linien
341 und 342), 7 „Hersbruck Regional Ost“ (VGN-Linien 334, 336,
337, 440 und 446) und 10 „Süd“ (VGN-Linien 500-504)**

im Landkreis Nürnberger Land

Aufgabenträger

Landratsamt Nürnberger Land

Waldluststr. 1

91207 Lauf a. d. Peg.

Lauf a. d. Pegnitz, Oktober 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Erläuterungen zum Dokument	2
2. Leistungsumfang und Leistungsänderungen	3
2.1 Fahrpläne.....	6
2.2 Anforderungen an die Durchführung des Bedarfsverkehrs	6
2.3 Angebotsänderungen	8
2.4 Abweichende Fahrplangestaltung zu Ferienbeginn und -ende.....	8
2.5 Duldung von anderen Verkehren	9
3 Fahrzeuge	9
3.1 Sauberkeit.....	10
3.2 Barrierefreiheit.....	10
3.3 Platzangebot.....	10
3.4 Bedarfsverkehr (Rufbus).....	11
3.5 Digitale Fahrgastinformation.....	11
3.6 Haltewunschtasten.....	11
3.7 Busdesign und -kennzeichnung.....	11
3.8 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem und Teilnahme an DEFAS Bayern	12
3.9 Fahrplandatenlieferungen an VGN GmbH und DEFAS Bayern.....	13
3.10 Bayern-WLAN	14
4 Haltestellen	14
4.1 Haltestellenschilder	15
4.2 Fahrplankästen	15
4.3 Regelmäßige Kontrolle, Beseitigung von Schäden	16
5 Fahrpersonal	17
6 Tarif, Vertrieb, Sortiment, Kontrollen	19
6.1 Tarifierung und Verbundintegration	19
6.2 Elektronischer Fahrscheindrucker / Sortiment	20
6.3 Entwerter.....	21
6.4 Verbundpassausstellung	21
6.5 Fahrausweiskontrollen	21
6.6 Vertriebsanreizregelung.....	21
6.7 eTicketing	22
7 Durchführung der Verkehrsleistung	23
7.1 Betriebsstätte/Betriebsleitstelle	23
7.2 Beschwerdemanagement.....	24
7.3 Anschlüsse	24
7.4 Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement.....	24
7.5 Fundsachen	27
7.6 Fahrgastzählungen	27
8 Anlagen	29

1. Erläuterungen zum Dokument

Der Landkreis Nürnberger Land (Aufgabenträger und damit zugleich zuständige Behörde i.S.d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) beabsichtigt, die wettbewerbliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste für folgende Linienbündel vorzunehmen:

- Linienbündel 5 „Schnaittachtal“
 - VGN-Linie 341
 - VGN-Linie 342
- Linienbündel 7 „Hersbruck Regional Ost“
 - VGN-Linie 334
 - VGN-Linie 336
 - VGN-Linie 337
 - VGN-Linie 440
 - VGN-Linie 446
- Linienbündel 10 „Süd“ (Betriebsstufe 1 und 2)
 - VGN-Linie 500
 - VGN-Linie 501
 - VGN-Linie 502
 - VGN-Linie 503
 - VGN-Linie 504

Es wird darauf hingewiesen, dass die Fahrpläne für das Linienbündel 10 in zwei Betriebsstufen umgesetzt werden. Details finden sich unter Punkt 2 dieses Dokumentes.

Die Linienbündel werden jeweils nur als Gesamtleistung vergeben (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 Personenbeförderungsgesetz). Es wird in dem Zuge auf die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) Nürnberger Land Kapitel 5.4 (Beschluss im Juli 2021) verwiesen.

Der Aufgabenträger hat entsprechend Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Diese definiert gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG die mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards.

Gemäß § 8a 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 im Abschnitt VI.1) „Weitere Angaben“ unter Punkt C) zur Beschreibung der **Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards** auf das vorliegende Dokument.

Dieses ergänzende Dokument enthält wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3-5 PBefG. Weitere Hinweise zur genehmigungsrechtlichen Bedeutung der in diesem ergänzenden Dokument beschriebenen Anforderungen finden sich in Abschnitt VI.1.) der vorgenannten Veröffentlichung.

Zu den Fristen für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge wird auf die Angaben in der Vorabbekanntmachung im Abschnitt VI.1) unter Punkt A verwiesen.

2. Leistungsumfang und Leistungsänderungen

Diese Vorabbekanntmachung umfasst die Linienbündel 5, 7 und 10 mit folgenden Linien:

Linienbündel 5 „Schnaittachtal“
VGN-Linie 341 mit Linienweg Schnaittach - Simmelsdorf - Hüttenbach - Großengsee - Diepoltsdorf - Simmelsdorf
VGN-Linie 342 mit Linienweg Neunkirchen am Sand - Schnaittach - Hormersdorf
Verkehrsleistung: (fester) Linienverkehr: ca. 207.600 km p.a. Rufbus-Verkehr (Bedarfsverkehr): ca. 158.600 km p.a. (Kennzeichnung mit Verkehrshinweis „RBU“ in den Fahrplänen (Anlage 1.1); Verkehrsleistung ergibt sich bei einem Abrufgrad von 100 % und Bedienung jeweils aller Haltestellen) Es gibt darüber hinaus mit dem Verkehrshinweis * in den Fahrplänen gekennzeichnete Bedarfshalte.
Laufzeit: Die Laufzeit aller Linien beginnt gleichzeitig am 08.12.2024 und endet am 31.08.2034.

Linienbündel 7 „Hersbruck Regional Ost“

VGN-Linie 334

mit Linienweg Hersbruck - Happurg - Lieritzhofen - Alfeld - Thalheim - Hersbruck

VGN-Linie 336

mit Linienweg Hofstetten - Hartmannshof - Pommelsbrunn

VGN-Linie 337

mit Linienweg Hubmersberg - Hohenstadt - Pommelsbrunn – Hartmannshof

VGN-Linie 440

mit Linienweg Hartenstein – Artelshofen – Hohenstadt - Hersbruck

VGN-Linie 446

mit Linienweg Königstein – Fischbrunn – Eschenbach – Hohenstadt - Hersbruck

Verkehrsleistung:

(fester) Linienverkehr: ca. 365.700 km p.a.

Rufbus-Verkehr (Bedarfsverkehr): ca. 288.800 km p.a.

(Kennzeichnung mit Verkehrshinweis „RBU“ in den Fahrplänen (Anlage 1.1); Verkehrsleistung ergibt sich bei einem Abrufgrad von 100 % und Bedienung jeweils aller Haltestellen)

Es gibt darüber hinaus mit dem Verkehrshinweis * in den Fahrplänen gekennzeichnete Bedarfshalte.

Laufzeit:

Die Laufzeit aller Linien beginnt gleichzeitig am 08.12.2024 und endet am 31.08.2034.

Linienbündel 10 „Süd“

VGN-Linie 500

mit Linienweg Burgthann – Schwarzenbach – Großvoggenhof

VGN-Linie 501

mit Linienweg Burgthann – Ezelsdorf – Oberferrieden

VGN-Linie 502

mit Linienweg Gsteinach – Ochenbruck – Feucht – Wendelstein

VGN-Linie 503

mit Linienweg Unterferrieden – Burgthann – Pattenhofen - Ochenbruck

VGN-Linie 504

mit Linienweg Altdorf – Burgthann – Ezelsdorf – Großvoggenhof

Verkehrsleistung Betriebsstufe 1:

(fester) Linienverkehr: ca. 228.400 km p.a.

Rufbus-Verkehr (Bedarfsverkehr): ca. 61.200 km p.a

(Kennzeichnung mit Verkehrshinweis „RBU“ in den Fahrplänen (Anlage 1.1); Verkehrsleistung ergibt sich bei einem Abrufgrad von 100 % und Bedienung jeweils aller Haltestellen)

Verkehrsleistung Betriebsstufe 2:

(fester) Linienverkehr: ca. 357.500 km p.a.

Rufbus-Verkehr (Bedarfsverkehr): ca. 119.300 km p.a

(Kennzeichnung mit Verkehrshinweis „RBU“ in den Fahrplänen (Anlage 1.2); Verkehrsleistung ergibt sich bei einem Abrufgrad von 100 % und Bedienung jeweils aller Haltestellen).

Laufzeit:

Die Laufzeit aller Linien beginnt gleichzeitig am 08.12.2024 und endet am 31.08.2034.

Die Fahrpläne für die Linien im Linienbündel 10 werden in zwei Betriebsstufen umgesetzt.

Die erste Betriebsstufe geht vom 08.12.2024 bis 13.12.2025. Die zweite Betriebsstufe beginnt am 14.12.2025 und geht bis Ende der Konzessionslaufzeit. Die Fahrpläne zu den oben genannten Linien sind in Anlage 1.1 (gültig ab 08.12.2024) sowie Anlage 1.2 (gültig ab 14.12.2025) dargestellt.

Die oben genannten Werte der Verkehrsleistung basieren auf einem Normjahr (249 Werktagen, Montag bis Freitag, davon 186 Schultage und 63 Ferientage; 53 Samstage; 63 Sonntag und Feiertage). Der Abrufgrad von Bedarfsfahrten liegt erfahrungsgemäß meist deutlich unter 100 %. Außerdem werden hier in der Regel nicht alle Haltestellen tatsächlich angefahren.

Den interessierten Verkehrsunternehmen wird empfohlen, sich vorab intensiv mit den betrieblichen und verkehrlichen Bedingungen vor Ort vertraut zu machen. Der Landkreis Nürnberger Land übernimmt keine Garantie, dass die Straßen der Linienführungen mit den vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Bussen durchgängig befahrbar sind. Für Straßen und Brücken, die aktuell ausschließlich für den Linienverkehr freigegeben sind, ist eine Genehmigung zur Befahrung bei der jeweiligen Gemeinde einzuholen.

Am Bahnhof Neunkirchen a.S. ist ein versenkbarer Poller vorhanden. Das Verkehrsunternehmen hat sich bzgl. der Fernbedienung mit der Gemeinde zu verständigen.

Die Einhaltung der in Anlage 1.1 und 1.2 befindlichen Fahrpläne sowie der nachfolgend festgelegten Qualitätsstandards (inkl. der Verweise auf Anlagen) ist vom Verkehrsunternehmen, welche den Verkehr eigenwirtschaftlich erbringen möchten, vollständig und über die gesamte Genehmigungslaufzeit ohne Zuschüsse des Aufgabenträgers zu gewährleisten.

Linienfahrten können mit zwei oder mehr Fahrzeugen (z.B. zwei Standardlinienbusse statt eines Gelenkbusses) durchgeführt werden.

2.1 Fahrpläne

Die Fahrpläne zu den oben genannten Linien sind in Anlage 1.1 (Linienbündel 5, 7 und 10) und 1.2 (Linienbündel 10 2. Betriebsstufe) dargestellt. Die Abfahrtszeiten, der Linienweg und die Bedienung der vorgegebenen Haltestellen sind zwingend einzuhalten. Das Fahrplanangebot ist als Mindestangebot zu verstehen, von dem nach oben (d. h. mit zusätzlichen Fahrtangeboten) abgewichen werden darf. Alle Fahrten sind als fester Verkehr zu verstehen (d. h. ohne Anmeldeerfordernis) mit Ausnahme von Bedarfsfahrten (im Fahrplan mit Verkehrshinweis „RBU“ = Rufbus versehen).

Der Aufgabenträger übernimmt im Falle einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung keine Garantie, dass die im Fahrplan angegebenen Fahrten sowie die dort hinterlegten Gefäßgrößen in der gesamten Laufzeit der Genehmigung ausreichend sein werden. Das Verkehrsunternehmen hat bei steigendem Beförderungsbedarf (z.B. in Folge der Veränderung von Schulstandorten) die Beförderungspflicht umfassend abzusichern.

2.2 Anforderungen an die Durchführung des Bedarfsverkehrs

Bei Rufbus-Fahrten (RBU-Fahrten) handelt es sich um einen bedarfsgesteuerten Verkehr, der durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist:

- Eine Bedienung ist nur nach vorheriger Anmeldung (mindestens 60 Minuten vor Abfahrt, Fahrten vor 8 Uhr morgens sind am Vortag bis 18 Uhr anzumelden) durch den Fahrgast möglich.

Vom Verkehrsunternehmer sind im Falle einer eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung die telefonische Fahrtanmeldung und die Disposition abzusichern.

- Ein- und Ausstieg besteht nur an den festgelegten Haltestellen, Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Fahrpersonals (vgl. §4 VGN-Beförderungsbedingungen).

Sicherzustellen ist die Möglichkeit zur Durchführung einer Fahrt bei Anmeldung bis mindestens 60 Minuten vor der Abfahrt an der gewünschten Abfahrtshaltestelle.

Das Verkehrsunternehmen hat mit – entsprechender Fahrzeugdisposition und einer ausreichenden Fahrzeugreserve – auch die Beförderung von größeren Gruppen sicherzustellen. Eine Abweisung von Gruppen bei der Fahrtanmeldung ist nicht zulässig.

Seitens der Aufgabenträger im VGN gibt es Überlegungen, künftig verbundweit eine Dispositionszentrale einzurichten, die für alle Bedarfsverkehre (Rufbus-, AST- oder On-Demand-Verkehre) Anmeldungen der Fahrgäste über verschiedene Kundenschnittstellen entgegennimmt, optimierte Fahrtrouten disponiert und die entsprechenden Fahraufträge an das jeweilige Verkehrsunternehmen übermittelt.

Im Falle eines eigenwirtschaftlichen Antrages erklärt sich der Antragsteller bereit, auf Veranlassung des Aufgabenträgers, ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt, die Bestellannahme der Rufbusfahrten auf eine zentrale VGN-Dispositionszentrale zu übertragen.

Das Verkehrsunternehmen gewährleistet in diesem Falle die unverzügliche Übermittlung (nach Bekanntgabe) dispositionsrelevanter Daten an die oben erwähnte Zentrale und ist schon bei deren Aufbau zu einem regelmäßigen Informationsaustausch mit allen Beteiligten bereit.

Im Rufbus-Verkehr ist eine Dauerbestellung von Fahrten durch die Fahrgäste zu ermöglichen.

Nähere Informationen zu den Fahrzeuganforderungen bei Rufbussen unter Punkt 3 „Fahrzeuge“.

Der Fahrzeugeinsatz ist so zu bemessen, dass alle Fahrgäste nach den Bestimmungen der Vorgaben für die Kapazitätsgröße der Gefäße befördert werden können. Vom Verkehrsunternehmen können Linienbusse für den Rufbus-Verkehr eingesetzt werden.

Der Aufgabenträger beabsichtigt, bei der wettbewerblichen Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages die Durchführung von Rufbus-Leistung durch Subunternehmer (beispielsweise Taxi-Unternehmen) zuzulassen. Die Subunternehmer können in diesem Fall eigene Fahrzeuge einsetzen oder auf Fahrzeuge aus dem eigenen Fuhrpark des Verkehrsunternehmens zurückgreifen (sofern die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden). Es wird im Hinblick auf den Einsatz von Subunternehmern ausdrücklich auf die besonderen Qualitätsanforderungen für Fahrzeuge im Bedarfsverkehr, wie Anforderungen an die Barrierefreiheit und die Vorgabe eines einheitlichen Landkreis-Designs, hingewiesen (vgl. Punkt 3.4 des ergänzenden Dokuments).

2.3 Angebotsänderungen

Der ÖDA wird Regelungen beinhalten, wonach das Verkehrsangebot innerhalb des im ÖDA bestimmten Rahmens an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse und an Beschlüsse der zuständigen Behörde sowie an andere veränderte Umstände (wie z. B. technische Entwicklungen, Belange des Umwelt- und Klimaschutz) anzupassen ist. Die Änderungsrechte beziehen sich auf Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste und auf Beförderungstarife. Dadurch können sich Änderungen sowohl hinsichtlich des Bestands und Verlaufs der Linien als auch hinsichtlich des Fahrplan- und Tarifangebots, hinsichtlich der Form der Bedienung (regulärer Linienbetrieb oder flexible Bedienungsformen) oder hinsichtlich weiterer Aspekte wie z. B. Fahrzeug- und anderer Qualitätsstandards ergeben. Demzufolge können sich die Linien ändern, neue Linien hinzukommen oder heutige Linien wegfallen. Die vom ÖDA erfasste Verkehrsmenge kann sich dabei reduzieren oder erweitern. Die Leistungsänderungen können auch zusätzliche Fahrten bzw. Verstärkerfahrten beinhalten. Erwartet wird die hierfür erforderliche Flexibilität des Unternehmens bei der Fahrplangestaltung.

Die Entwicklung der SchülerInnenzahlen ist umfassend zu berücksichtigen. Es wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit der Umstellung von G8 auf G9 an den bayerischen Gymnasien ab Schuljahr 2025/26 wieder eine 13. Jahrgangsstufe, und damit eine Jahrgangsstufe mehr, vorhanden sein wird, was absehbar zu merklich erhöhten Schülerzahlen führen wird.

Die Sicherstellung des SchülerInnenverkehrs ist jederzeit zu gewährleisten. Lediglich jetzt nicht vorhersehbare Entwicklungen, insbesondere über Standorte der Schulen, deren Unterrichtszeiten (z. B. auch Umstellung auf Ganztagschule) oder deutlich veränderte SchülerInnenzahlen oder andere nicht vorhersehbare Umstände können ein Abweichen vom Angebotsumfang nach unten rechtfertigen, aber auch eine Ausweitung des Angebots erfordern.

2.4 Abweichende Fahrplangestaltung zu Ferienbeginn und -ende

Abweichend der in Anlage 1.1 und 1.2 dargestellten Fahrpläne kann das Verkehrsunternehmen am ersten Unterrichtstag des Schuljahres, am letzten Unterrichtstag vor den Weihnachtsferien und am letzten Unterrichtstag des Schuljahres sowie an Schultagen mit „hitze-frei“ sein Fahrplanangebot eigenverantwortlich der durch ggf. vorzeitigen Schulschluss veränderten Nachfrage angleichen. Dabei muss jedoch die Fahrt des regulären Fahrplans zum sonstigen Schulschluss bedient werden.

Hierzu kann das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den betroffenen Schulen die Durchführung von Fahrten hinsichtlich ihrer Fahrlage und Kapazität den Notwendigkeiten der Schülerbeförderung anpassen. Die abgestimmten Fahrpläne sind auch im Falle eigenwirtschaftlicher Verkehre dem Aufgabenträger zur Kenntnis vorzulegen. Die Abweichungen vom Regelfahrplan sind in den zu genehmigenden Fahrplänen entsprechend zu kennzeichnen.

2.5 Duldung von anderen Verkehren

Der Aufgabenträger beabsichtigt, bei der wettbewerblichen Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages den Genehmigungsinhaber zu verpflichten, andere vom Aufgabenträger (im öffentlichen Verkehrsinteresses und aufgrund der Verkehrsintegration) bestellte oder befürwortete Verkehre im jeweiligen Linienbündel zu tolerieren.

3 Fahrzeuge

Hinsichtlich der Motorleistung des Fahrzeugs sind die topografischen und betrieblichen Gegebenheiten zu berücksichtigen, so dass im Linienverkehr die Fahrplanvorgaben erfüllt werden können.

Für alle Fahrzeuge (auch für Verstärkerfahrten bzw. Ersatzfahrzeuge) werden für die Verkehrsdurchführung folgende Anforderungen formuliert:

- Alle Fahrzeuge müssen mit den Steh- und Sitzplätzen haftpflichtversichert sein.
- Die nach der StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen sind fristgerecht durchzuführen.
- Die Verkehrsleistung muss mit Fahrzeugen erbracht werden, welche zwingend die in Anlage 2 beschriebenen Anforderungen erfüllen (Hinweis: als Verstärkerfahrzeuge dürfen auch Reisebusse eingesetzt werden). Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen nicht über ein WC verfügen.
- Die Ausstattung der Fahrzeuge ist den Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Spätestens zum 1. November und bis mindestens 30. April sind daher Winterreifen zur umfassenden Sicherstellung der Verkehrsdurchführung im Winter auszustatten. (Ganzjahresreifen entsprechen ausdrücklich nicht dieser Anforderung)
- Fahrzeuge, deren Abmessungen über den Werten eines Standardlinienbusses liegen, dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn eine ordnungs- und fahrplanmäßige Befahrung der Strecken vom Verkehrsunternehmen gewährleistet werden kann.
- Die Temperatur in den Fahrzeugen ist der Witterung entsprechend für die Fahrgäste angenehm anzupassen.
- Lackierungen, Außen- oder Innenaufkleber sowie die vorgeschriebenen Informationen müssen beim täglichen Betriebsbeginn schadfrei und gut leserlich sein. Rostspuren an sichtbaren Stellen sind zu beseitigen, stumpfe, ausgeblichene Lackstellen auszubessern.

Die VGN-weit gültigen Qualitätsstandards sind im VGN-Assoziierungsvertrag (dortige Anlagen 1 bis 6) u. a. für den Bereich der Fahrzeuge definiert und als Anlage 5 diesem Dokument beigelegt. Sie gelten im Rahmen dieser Vorabbekanntmachung als Mindestkriterien, die keinesfalls unterschritten werden dürfen.

Die detaillierten Anforderungen an Qualität und Ausstattung der vom Verkehrsunternehmen ausreichend dimensionierten einzusetzenden Fahrzeuge sind in Anlage 2 zu diesem Dokument aufgeführt.

3.1 Sauberkeit

Die Reinigung der Fahrzeuge liegt im Aufgabenbereich des Verkehrsunternehmens. Täglich müssen die eingesetzten Fahrzeuge vor Dienstbeginn innen frei von Müll, Schmierereien und Zerkratzen, Feuchtigkeit auf Böden sowie klebrigen Rückständen oder abfärbenden Mitteln sein. Die Scheiben müssen von innen und von außen sauber, gleichmäßig durchsichtig sowie frei von Fremdaufklebern oder Vandalismusschäden sein.

Bei gravierenden Verunreinigungen im Fahrzeuginnenraum während der Verkehrsdurchführung (z. B. bei Schneematsch) müssen diese so bald wie möglich (z. B. bei kurzer Standzeit) beseitigt werden. Entsprechende Hilfsmittel sind dafür vorzuhalten. Sollten Verunreinigungen das Betreten des Fahrzeuges oder die Benutzung der Sitze beeinträchtigen, sowie grober Müll (z. B. Getränkebehälter, Papier) im Fahrzeug liegen, so sind diese innerhalb von 30 Minuten bzw. sobald dies möglich ist zu beseitigen.

Ausgesprochen grobe Verunreinigungen im Innenraum (z. B. Urin, Erbrochenes) sind unverzüglich zu reinigen, bzw. das Fahrzeug auszuwechseln.

3.2 Barrierefreiheit

Für die Fahrten im festen Verkehr sind Fahrzeuge in Low-Entry- oder Niederflurbauweise der Kategorie A einzusetzen (siehe Anlage 2).

Sollten Fahrzeuge der Kategorie B eingesetzt werden, welche nicht zwingend den Vorgaben der Barrierefreiheit entsprechen müssen, muss alternativ innerhalb von 30 Minuten (vorher/ nachher) eine Fahrt mit einem barrierefreien Fahrzeug angeboten werden.

Zur Kundeninformation sind die entsprechenden Piktogramme am Fahrzeug anzubringen.

3.3 Platzangebot

Das Verkehrsunternehmen hat ein ausreichendes Platzangebot sicherzustellen. Dafür sind entsprechende Mindestkapazitäten der einzusetzenden Fahrzeuge vorzusehen. Die Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) ist an der zu erwartenden Fahrgastmenge (z. B. im SchülerInnenverkehr an den ausgegebenen SchülerInnenfahrausweisen) auszurichten. Ziel ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit möglichst hoher Sitzplatzanzahl unter Beachtung ausreichender Bequemlichkeit und den vorgegebenen Stellflächen für die Barrierefreiheit.

Auf Bedarfsfahrten sind Klein- bzw. Midibusse vorzusehen. Alle übrigen Fahrten werden derzeit mit Standardlinienbussen gefahren.

Sollte sich die Fahrgastnachfrage verändern, hat das Verkehrsunternehmen dies zu berücksichtigen und eine Anpassung der Kapazitäten nach NVP 3.6 (Besetzungsgrad) resp. Tabelle 1 (S. 46) vorzunehmen. Auch in anderen Linienbündeln ist geplant, im Rahmen der ÖDA zukünftig höhere Fahrzeuganforderungen (auch hinsichtlich Kapazitätsplanung) umzusetzen. Ein entsprechendes Niveau wird von Fahrgästen im gesamten Landkreis erwartet.

3.4 Bedarfsverkehr (Rufbus)

Für Rufbus-Fahrten sind rollstuhlgerechte Fahrzeuge (Klein-/ Minibusse) einzusetzen, welche die Mitnahme von Rollstuhlnutzenden aufrecht sitzend im Rollstuhl ermöglichen. Auch bei einer Anmeldung von größeren Gruppen ist die Beförderung zu gewährleisten (größeres oder zusätzliches Fahrzeug). Fahrzeuge im Bedarfsverkehr sind als Verkehrsmittel im VGN zu kennzeichnen (vgl. Anlage 3.2 „Vorgabe Busdesign im Landkreis Nürnberger Land“), sofern sie nicht ohnehin dem VGN-Fahrzeugdesign bzw. dem Landkreis-Fahrzeugdesign entsprechen. Weitere Informationen unter Punkt 3.7 des ergänzenden Dokuments.

3.5 Digitale Fahrgastinformation

Details und Anforderungen zu den digitalen, automatisierten Fahrgastinformationen außen (z. B. digitale Fahrtzielanzeiger) und innen (optische Anzeigen und akustische Ansagen) sind in Anlage 2 (Fahrzeuganforderungen) bzw. Anlage 3.3 (Fahrgastinfo über Monitore im Fahrzeug) zu diesem Dokument enthalten.

3.6 Haltewunschtasten

Haltewunschtasten müssen stets funktionsfähig, im Fahrgastraum gut erreichbar und kontrastreich ausgeführt sein (Erkennbarkeit für sehbehinderte Fahrgäste). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. im Rollstuhl sitzende, gehbehinderte oder kleinwüchsige Fahrgäste) müssen die Haltewunschtasten leicht erreichbar sein; dies gilt auch für die Sondernutzungsfläche.

3.7 Busdesign und -kennzeichnung

Alle Fahrzeuge der Kategorie A, Midibusse sowie Klein-/ Minibusse müssen den Anforderungen an Design und Kennzeichnung entsprechen. Die detaillierte Gestaltungsvorgabe des Landkreises Nürnberger Land zum Busdesign ist den Anlagen 3.1 und 3.2 zu diesem Dokument zu entnehmen. Abweichungen vom Fahrzeugdesign auf Grund der Beschaffung von Fahrzeugen verschiedener Hersteller und Typen sind nur nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger gestattet.

Sollten Verstärkerfahrzeuge oder Fahrzeuge der Kategorie B eingesetzt werden, so sind diese von den Gestaltungsvorgaben ausgenommen. Es gelten für diese Fahrzeuge jedoch die Bestimmungen für die einheitliche Kennzeichnung von Bussen als Verkehrsmittel im VGN durch VGN-Signets gem. Anlage 3.1. Für Fahrzeuge, die der Durchführung von bedarfsgesteuerten Verkehren dienen, gilt die Vorgabe zur Kennzeichnung für Fahrzeuge als Partner im VGN (Anlagen 3.1 und 3.2).

Kommerzielle Fremd- und Eigenwerbung außen bei Fahrzeugen der Kategorie A, Midibussen sowie bei Klein-/ Minibussen ist entsprechend dem VGN-Busdesign grundsätzlich nur in Absprache mit dem Aufgabenträger am Heck zulässig. Nicht zulässig ist Werbung mit den Inhalten Nikotinwaren, alkoholische oder andere berauschende Mittel, politische oder religiöse Aktivitäten, sexuelle oder Geschlechter- bzw. andere Gruppendiskriminierung sowie Werbung, welche den Interessen des Landkreises Nürnberger Land zuwiderläuft.

Alle genannten Anforderungen gelten auch für Fahrzeuge von Subunternehmen.

3.8 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem und Teilnahme an DEFAS Bayern

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur Teilnahme an DEFAS Bayern¹, welches im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) betrieben wird. Hierzu ist ein Datenüberlassungsvertrag mit der BEG abzuschließen. Bei Anbindung an DEFAS stellt das Verkehrsunternehmen dem Kunden unter anderem seine Echtzeitdaten (z. B. für Verspätungsprognosen, Anschlusssicherung) zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang hat das Verkehrsunternehmen ein passendes ITCS/ RBL (Intermodal Transport Control System/ Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) einzusetzen und die hierfür notwendige Infrastruktur, sowie zugehörige Software (u. a. Planungssystem) sicherzustellen, um alle erforderlichen Daten (Soll-Daten und Ist-Daten) für DEFAS bereitstellen zu können. Zugelassen ist, dass das ITCS/RBL oder Teile hiervon, sowie die Software entweder durch das Verkehrsunternehmen selbst aufgebaut oder bei einem passenden technischen Dienstleister eingekauft wird.

Der Bordrechner muss Bestandteil des ITCS/ RBL sein. Durch den Einsatz des ITCS/ RBL-Systems und Anbindung an DEFAS soll u. a. auch die Anschlusssicherung zu anderen Verkehren im ÖPNV sichergestellt werden. Des Weiteren sollen Informationen zu Echtzeit (u. a. Verspätung, Ausfall, Umleitung, Änderung des Fahrtverlaufs), Anschlussbindung (u. a. Linienwechsler/Sitzenbleiber), Anschlusssicherung (sowohl Ab- als auch Zubringer) und Hinweistexte (u. a. Hinweise zu Bedarfsverkehren, Bedarfsfahrten und Bedarfshalten) an DEFAS übermittelt werden.

Bei Bedarfsverkehren und bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr muss nicht zwingend ein Fahrzeugrechner und damit ein RBL-System vorhanden sein. Allerdings müssen die IST-Fahrplandaten an DEFAS geliefert werden.

¹ Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System Bayern

Der Aufgabenträger erhält vom Verkehrsunternehmen auf Wunsch aufbereitete Daten aus dem ITCS/ RBL-System zum Beschwerdemanagement, zur Abrechnung von Bedarfsfahrten sowie Fahrgastzählungen kostenlos zur Verfügung gestellt.

3.9 Fahrplandatenlieferungen an VGN GmbH und DEFAS Bayern

Soll-Fahrpläne sind in einem von der Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG) vorgegebenen, maschinenlesbaren und standardisierten Datenformat (z. B. VDV 452, DINO, Infopool etc.) unentgeltlich bereitzustellen.

Die Datenlieferung hat zu erfolgen an

- **DEFAS Bayern** zur Versorgung der VGN Fahrplanauskunft und
- die **VGN GmbH** zur Versorgung der Tarif- und Printdaten (z. B. Linien- und Aushangfahrpläne, Linienverlaufspläne im Internet).

Neben den unterschiedlichen Vorlaufzeiten für die Datenbereitstellung für DEFAS Bayern und für die VGN GmbH sind zudem stets die unterschiedlichen Vorlaufzeiten für die Datenbereitstellung zum Jahresfahrplanwechsel im Dezember und unterjährigen Datenlieferungen zu unterscheiden. Daher gilt:

- Für die **Datenlieferung zum Jahresfahrplanwechsel** müssen die Daten spätestens
 - bis zum 15. Oktober eines Kalenderjahres an die VGN GmbH geliefert sein und
 - bis zum 31. Oktober eines Kalenderjahres an DEFAS Bayern.
- Bei **unterjährigen Datenlieferungen** sind die Daten bei Bekanntwerden von Fahrplanänderungen mit angemessener Vorlaufzeit
 - von 14 Tagen an DEFAS Bayern zu senden,
 - von 21 Tagen vor dem Inkrafttreten an die VGN GmbH (zur fristgerechten Vorveröffentlichung von Linienausdrucken und Aushangfahrplänen im Internet) **bzw.**
 - von 5 Wochen, vor dem Inkrafttreten an die VGN GmbH, wenn die Daten in Printmedien (als gedruckte Fahrpläne) veröffentlicht werden sollen.

Im Rahmen dieser Datenüberlassung ist ein Datenüberlassungsvertrag mit der BEG erforderlich und abzuschließen. Dieser Datenüberlassungsvertrag beinhaltet auch jene einzuhaltenden Fristen und Vorlaufzeiten für Datenlieferungen bei Fahrplanänderungen.

Zum Fahrplanwechsel müssen neue Soll-Fahrplandaten zum von der VGN GmbH vorgegebenen Zeitpunkt in einem standardisierten, maschinenlesbaren Datenformat (VDV 452, DINO, Infopool etc.) an diese geliefert werden. Auch Echtzeitdaten sind in einem von der BEG vorgegebenen, maschinenlesbaren und standardisierten Datenformat (z. B. VDV 454) an DEFAS zu übermitteln. Zur Versorgung von DFI-Anzeigern sind ebenfalls Standardschnittstellen (z. B. VDV 453) zu implementieren.

Um den Datenaustausch zwischen dem Fahrplansystem des Verkehrsunternehmens und des VGN sowie DEFAS gegen Zuordnungsfehler abzusichern, muss das Verkehrsunternehmen globale **ID's für Haltestellen und Steige** (Deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID's = DHID) in den Fahrplandaten übermitteln. Die DHID's werden für das Verbundgebiet ausschließlich von der VGN GmbH erstellt und vergeben. Entsprechend sind vor der Datenlieferung die benötigten DHID's bei der VGN GmbH zu erfragen. Bei neuen oder zu ändernden Haltestellen/ -Steigen (Masten) sind die DHID's grundsätzlich erst bei der VGN GmbH zu beantragen bzw. mit ihr abzustimmen (vgl. Punkt 4).

Jede Haltestelle im zugelieferten Fahrplandatensatz des Verkehrsunternehmens muss richtungsbezogen je Straßenkante in unterschiedliche Steige (Masten) aufgegliedert sein.

3.10 Bayern-WLAN

Alle Fahrzeuge der Kategorie A müssen WLAN -fähig sein (siehe Anlage 2). Das heißt, es müssen die technischen Voraussetzungen im Linienbus für WLAN, insbesondere das BayernWLAN geschaffen werden.

Der Landkreis/ die Stadt stellt dem Verkehrsunternehmen für Busse der Kategorie A die Hardware sowie SIM-Karten kostenfrei zur Verfügung. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich die Hardware auf eigene Kosten einzubauen. Dabei gilt, dass Reichweite und Kapazität so ausgelegt sein müssen, dass WLAN auf allen Sitz- und Stehplätzen erreichbar ist und alle Fahrgäste gleichzeitig (hier gilt die maximal zulässige Gesamtzahl an Fahrgästen für das jeweilige Fahrzeug) Zugriff auf das WLAN haben. Die Hardware bleibt im Eigentum des Landkreises und ist bei Verringerung der Fahrzeuganzahl zurückzugeben. Änderungen des Fahrzeugeinsatzes erfordern einen Umbau der Hardware.

4 Haltestellen

Haltestellen bestehen aus einem Mast (mit Bodenhülse im Boden) mit Haltestellenkennzeichen (Zeichen 224 StVO) und einem oder mehreren Aushangkästen für das Anbringen der Fahrpläne gemäß § 40 Abs. 4 PBefG. Das Verkehrsunternehmen gewährleistet die Ausstattung aller Haltestellen der im relevanten Linienbündel bedienenden Linien gemäß § 32 BO-Kraft. Dabei sind die im VGN gültigen Standards einzuhalten (s. Anlage 4). Wird an einer Haltestelle mehr als ein Steig/ eine Haltestellekante bedient, so gilt dies für alle Steige/ Haltestellekanten einer Haltestelle. Das Verkehrsunternehmen ist für Pflege und Unterhalt der oben genannten Bestandteile einer Haltestelle zuständig.

Werden im Zuge von Linienwegänderungen Haltestellen nicht mehr angefahren, sind Haltestellenschild und Aushangkasten umgehend abzubauen. Der Aufgabenträger ist vorab zu informieren.

Es dürfen nur Haltestellen und deren Bezeichnung aus dem zentralen VGN-Haltestellenverzeichnis verwendet werden. Hierbei ist immer die korrekte Identifikationsnummer zu verwenden. Neue Haltestellen, Namensänderungen, Umbenennungen, Auflösungen und Verlegungen von Haltestellen müssen zwingend vorab mit der VGN GmbH und dem Aufgabenträger abgestimmt werden. Auf der VGN-Website kann dazu weiterführendes Material unter folgendem Link abgerufen werden www.vgn.de/jaehrliche_fahrplaninformationen/regeln_richtlinien/, Rubrik Nr. 8 „Lage von Haltestellen und Steigen in Karten des VGN“. Hierzu ist ein Zugang zur VGN-Profiauskunft notwendig, der bei der VGN GmbH unter profiauskunft@vgn.de kostenfrei beantragt werden kann.

4.1 Haltestellenschilder

Haltestellenschilder sind mit Haltestellennamen, Linienziel, VGN-Liniennummer und VGN-Signet zu kennzeichnen. Darüber hinaus kann zusätzlich das Verkehrsunternehmen benannt werden. Der Standort ist so zu wählen, dass der Mast gut und dauerhaft einsehbar ist. Wird eine Haltestelle von mehr als einer Linie bedient sind die Liniennummern am Haltestellenschild numerisch aufsteigend zu sortieren. Bei Nutzung einer Haltestelle durch mehrere Unternehmen ist eine gemeinsame Nutzung der Schilder anzustreben, um einen „Schilderwald“ zu vermeiden.

Das Verkehrsunternehmen ist für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenschilder verantwortlich.

Mobile Haltestelleneinrichtungen

Vom Verkehrsunternehmen sind mindestens fünf mobile Haltestellenmasten in einfacher Ausführung mit Haltestellenmast, Haltestellenfuß (kippsicher), einer Kunststoffhülle DIN A3 quer für das Einschieben von Fahrgastinformationen und dem Haltestellenschild entsprechend § 41 StVO (Zeichen 224) vorzuhalten. Die mobilen Haltestellenmasten sind rechtzeitig vor Änderungen in der Linienführung (z. B. Umleitungen) aufzustellen.

4.2 Fahrplankästen

Es sind ausreichend große Fahrplan- und Informationskästen im Fahrgastunterstand oder am Haltestellenmast anzubringen. Im Sinne der Barrierefreiheit (vor allem für Rollstuhlfahrer, kleinwüchsige Fahrgäste) ist auf eine mittlere Sichthöhe von 1,40 m zu achten (Höhe zwischen 1,00 m bezogen auf die Unterkante und 1,70 m bezogen auf die Oberkante). Fahrplanaushänge sollen nach Möglichkeit nicht oberhalb von Sitzbänken in Fahrgastunterständen und nicht oberhalb von Mülleimern angebracht werden. Falls nicht anders machbar, ist im Einvernehmen mit dem Baulastträger der Mülleimer mindestens zur Seite zu drehen.

Bei neu zu beschaffenden Aushangkästen ist das Format (A3/ A4) mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Das Verkehrsunternehmen ist für Unterhalt, Wartung und Bestückung der Haltestellen mit den aktuellen Fahrplänen und auch sonstigen VGN-Informationen (Liniennetzplan oder aktuelle Preistabelle, Benutzungshinweis Bedarfsverkehre, ansonsten auch zeitlose VGN-Eigenwerbung) verantwortlich. Diese können kostenlos unter shop@vgn.de bestellt werden. Werbematerialien sind stets aktuell zu halten.

Für den Druck der haltestellenbezogenen Aushangfahrpläne ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich. Bei unterjährigen Fahrplanänderungen müssen die Aushangfahrpläne im VGN-Layout zum Zeitpunkt des Inkrafttretens ausgetauscht werden, ansonsten erfolgt der Austausch jeweils rechtzeitig zum allgemeinen jährlichen Fahrplanwechsel im Dezember. Auch für den Fall, dass sich keine Fahrplanänderungen ergeben, ist spätestens alle zwölf Monate der Austausch der Fahrplanaushänge vorzunehmen. Der Aushang eines klassischen Linien-Fahrplanausdrucks aus dem Fahrplanbuch ist nicht gestattet. Die Aushangfahrpläne sind über die VGN-Website unter dem Link www.vgn.de/netz-fahrplaene/linien/ erhältlich (kostenloser Zugang zur Profiauskunft kann unter profiauskunft@vgn.de beantragt werden). Leere Fahrplankästen sind nicht zulässig, auch nicht halbseitig leere.

Auch reine Bedarfsverkehrslinien (Rufbus) müssen an einer Haltestelle einen Fahrplanaushang haben. Falls erforderlich müssen zusätzliche Fahrplankästen beschafft werden. An Rufbushaltestellen ist, soweit realisiert, auf die zentrale Rufbusdisposition (siehe Nr. 2.2) hinzuweisen.

Die Service-Telefonnummer des Verkehrsunternehmens muss gut sicht- und lesbar angebracht werden (i. d. R. auf dem Aushangfahrplan).

4.3 Regelmäßige Kontrolle, Beseitigung von Schäden

Haltestellen und Aushänge sind vom Verkehrsunternehmen mindestens halbjährlich zu kontrollieren (Beschädigung, fester Stand, Erkennbarkeit). Schäden und Verschmutzungen sind nach Kenntnisnahme (z.B. in Folge von Fahrgastbeschwerden) bzw. eigenem Erkennen unverzüglich zu beheben, Beschmierungen und Fremdaufkleber zu beseitigen. Unleserliche Fahrpläne oder sonstige Fahrgastinformationen sind umgehend auszutauschen. Der Aushangkasten ist einmal pro Jahr zu reinigen, nach Erfordernis auch das Haltestellenschild.

Sträucher, Hecken oder ähnliches dürfen den Haltestellenmast und die Fahrgastinformationen nicht verdecken. Sollte dies der Fall sein, hat der Verkehrsunternehmer dies dem Aufgabenträger zu melden, welcher die zuständige Gebietskörperschaft zur Behebung einschalten wird.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Haltestellenname, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträgern und ggf. Aufgabenträger festgelegt.

5 Fahrpersonal

Die Durchführungsrichtlinie (DFR) zum Assoziierungsvertrag „Qualitätsstandards und -kontrollen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ (erhältlich beim VGN) kommt für das Fahrpersonal zur Anwendung.

Der zwischen dem Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer (LBO) und der Gewerkschaft Verdi abgeschlossene Lohntarifvertrag Nr. 27 wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration für allgemeinverbindlich erklärt. Diese Allgemeinverbindlichkeitserklärung (AVE) ist auf die OmnibusfahrerInnen der Lohngruppe 2a beschränkt. Die Rechtsnormen dieses Tarifvertrags gelten daher als Mindestniveau auch für alle bisher nicht tarifgebundenen ArbeitgeberInnen und ArbeitnehmerInnen innerhalb des sachlichen und räumlichen Geltungsbereichs des Tarifvertrags.

Der Aufgabenträger beabsichtigt vor diesem Hintergrund, diesen Tarifvertrag bei der wettbewerblichen Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages als Mindestniveau für die Entlohnung des Fahrpersonals vorzuschreiben. Der Aufgabenträger weist an dieser Stelle auch darauf hin, dass zum 1. Januar 2015 das Mindestlohngesetz (MiLoG) vom 11. August 2014 (BGBl. I S. 1348) in Kraft getreten ist.

Anforderungen an das Fahrpersonal

Das vom Verkehrsunternehmen eingesetzte Fahrpersonal muss die erforderliche Fahrerlaubnis besitzen. Kenntnis und Beachtung aller für den Fahrdienst relevanten Vorschriften und Gesetze sind verpflichtend.

Folgende Anforderungen für das Fahrpersonal müssen erfüllt werden:

- **Erscheinungsbild, Verhalten und Umgang mit Fahrgästen**
 - gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild mit branchenüblicher Kleidung (nicht zulässig sind kurze Hosen und/ oder schulterfreie T-Shirts).
 - höflicher und besonnener Umgang mit den Fahrgästen insbesondere in Stress- und Eskalationssituationen
 - Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten bzw. heraneilen oder die den Haltewunsch signalisiert haben
 - ausreichende deutsche Sprachkenntnisse (mindestens Sprachniveau B1² nach dem Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen – GER)

² Selbstständige Sprachanwendung: Kann die Hauptpunkte verstehen, wenn klare Standardsprache verwendet wird und wenn es um vertraute Dinge aus Arbeit, Schule, Freizeit usw. geht. [...]. Kann über Erfahrungen und Ereignisse berichten, [...] und zu Plänen und Ansichten kurze Begründungen oder Erklärungen geben.

- Einhaltung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr (kein Rauchen in den Fahrzeugen oder in Türnähe, kein Alkohol- oder Drogenkonsum; Telefonieren nur aus betrieblich erforderlichen Gründen über Lautsprecherfunktion bzw. an Endhaltestellen)
 - rechtzeitiges Ankündigen von Haltestellen bei Ausfall der digitalen Anzeigen
 - Information der Fahrgäste bei Änderungen im Betriebsablauf
 - ausgeglichene, vorausschauende Fahrweise ohne ruckartiges Anfahren oder plötzliches Abbremsen (Ausnahme nur in Gefahrensituationen)
 - besondere Verantwortung für Kinder und Jugendliche (Dies bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche bei fehlenden Fahrausweisen, bei Dunkelheit oder schlechter Witterung bzw. bei der letzten Fahrt am Tag nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden. Eine Klärung der Fahrscheingültigkeit bzw. -existenz sowie ggf. der erforderlichen Maßnahmen zu Fahrgeldentrichtung haben im Nachgang zu erfolgen.)
 - Prüfung, ob eingestiegene Fahrgäste vor der Abfahrt von der Haltestelle die Möglichkeit haben, sich sicheren Halt bzw. eine Sitzmöglichkeit zu verschaffen
 - Einleitung folgender Maßnahmen, wenn Fahrgäste durch andere Fahrgäste belästigt werden: Informieren der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Busses und ggf. Hinzuziehung der Polizei
 - unverzügliche Meldung von Schäden, Verunreinigungen usw. an den Haltestellen an die Betriebsleitstelle und von dort an den Aufgabenträger
 - Ermöglichung der Fahrradmitnahme im Busverkehr, soweit es die Betriebslage zulässt
 - Ausschluss der Beförderung von mitgeführten Hunden oder anderen Haustieren, wenn diese Fahrgäste belästigen, schädigen oder verletzen.
- **Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen**
 - sensibler Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, wie z. B. Hilfsbereitschaft beim Ein- und Ausstieg (umfasst ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, welche eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV nicht ermöglichen)
 - bordsteinnahes, spaltarmes Anfahren von Haltestellen, insbesondere bei niederflurgerechten Hochborden (mindestens 18 cm Bordhöhe)
 - passgenaues Halten bei taktilen Leitfeldern (Einstiegfeld), um Einstieg zu erleichtern
 - Einschalten der Kneeling-Funktion falls vorhanden und bei Bedarf
 - unmissverständliches Erfragen des Bedarfs nach einer Einstiegshilfe bei Fahrgästen mit Rollstühlen, Rollatoren bzw. Kinderwagen und Einsetzen derselben

- Sichtkontrolle des Fahrausweises ist bei mobilitätseingeschränkten Personen auch auf größere Entfernung ausreichend, wenn sich die betreffende Person einen Sitzplatz gesucht hat.
 - Bei Personen mit Rollstuhl auf Möglichkeiten der Befestigung und Absicherung hinweisen und ggf. dabei unterstützen.
- **Kenntnisse**
 - ausreichende Kenntnisse über VGN-Beförderungsbedingungen, VGN-Tarif und Fahrscheinsortiment (Schulung unverzüglich nach Bekanntgabe von Veränderungen im VGN-Tarif)
 - Fähigkeit zu Fahrausweis-Sichtkontrollen
 - Fähigkeit zu Fahrplan- und Tarifauskünften
 - ausreichende Kenntnis der Linienstrecken, Umsteigepunkte und ggf. gesicherte Anschlüsse
 - ausreichende Ortskenntnis (in dem Maße, dass eine Fahrtauskunft möglich ist)
 - ausreichende Kenntnis einschlägiger Bestimmungen der gesetzlichen Vorschriften zum Fahrbetrieb (StVO, PBefG, BOKraft) sowie zur Unfallverhütung

Es wird vorausgesetzt, dass das Fahrpersonal vom Verkehrsunternehmen regelmäßig (d. h. mindestens einmal pro Jahr) geschult wird, z. B. Ortskunde, Tarife, Fahrsicherheitstraining, Verhalten gegenüber Fahrgästen, Deeskalationstraining.

6 Tarif, Vertrieb, Sortiment, Kontrollen

Nähere Auskünfte zum VGN-Tarif, zu Vertriebsfragen, zu VGN-Qualitätsstandards, zur Einnahmenaufteilung, zur anteiligen Vergütung des ungedeckten Aufwands der Verbundgesellschaft und zu Verkehrserhebungen erteilt die VGN GmbH, Rothenburger Str. 9, 90443 Nürnberg unter der E-Mail-Adresse info@vgn.de bzw. telefonisch unter 0911/27075-0.

6.1 Tarifierung und Verbundintegration

Auf allen Linien der oben genannten Linienbündel kommt ausschließlich der VGN-Tarif zur Anwendung. Dies gilt auch für die Durchtarifierung zu anderen VGN-Verkehrsmitteln. Ebenso hat das Verkehrsunternehmen die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VGN anzuwenden, einzusehen unter <https://www.vgn.de/regelungen/>. Die geplante Eintarifierung, ist in Anlage 9 dargestellt.

Das Verkehrsunternehmen hat den VGN-Assoziierungsvertrag (s. Anlage 5 zu diesem Dokument) zu unterschreiben, sofern er nicht Gesellschafter der VGN GmbH ist.

Das Verkehrsunternehmen hat weiterhin ggf. zukünftig neu eingeführte bayern- oder bundesweit gültige Tickets zu vertreiben bzw. anzuerkennen, soweit diese im VGN-Gebiet zur Anwendung kommen.

6.2 Elektronischer Fahrscheindrucker/ Sortiment

Das Verkehrsunternehmen verkauft in den Fahrzeugen der Kategorie A, Gelenkbussen, Midibussen und in Klein-/ Minibussen über elektronische Fahrscheindrucker mindestens folgende Fahrausweise und, sofern nicht separat genannt, in allen Preisstufen:

- Einzelfahrkarten
- Mehrfahrtenkarten (4er-Ticket, 10er-Streifenkarte)
- TagesTickets (Solo und Plus)
- MobiCards (7-Tage-MobiCard, 31-Tage-MobiCard, 9-Uhr-MobiCard)
- Solo 31
- Wochen- und Monatswertmarken Schüler/ Ausbildung
- VGN-FerienTickets
- Bayern-Tickets (Deutschlandtarif)
- 365-Euro-Ticket VGN für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler

Etwaige Erweiterungen des VGN-Tarifsortiments sowie Struktur Erweiterungen bzw. -änderungen sind zu berücksichtigen.

Im Fahrscheindrucker sind alle Orte der bedienten Linie sowie mindestens die vom Aufgabenträger vorgegebenen häufig nachgefragten Zielorte zu hinterlegen. Mit dem Fahrscheindrucker müssen aber auf Anfrage die Fahrscheine aller Preisstufen ausgegeben werden können, auch wenn kein Zielort hinterlegt ist.

Bei Bedarfsverkehrsfahrten mit Fahrzeugen mit maximal acht Sitzplätzen kann statt eines Fahrscheinverkaufs über einen elektronischen Drucker ein Blockverkauf stattfinden, ebenso wie bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr.

Es sind die Standards für die Verkehrsunternehmen im VGN für die Verwendung von Fahrausweispapier entsprechend Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag genauso zu beachten wie Aufbau und Prüfmerkmale zu VGN-Fahrausweisen (vgl. Anlage 6 zu diesem Dokument).

Defekte Fahrscheindrucker müssen unverzüglich ausgetauscht werden. Daher hat das Verkehrsunternehmen stets ein Ersatzgerät vorzuhalten. Notfahrscheine dürfen nur ausnahmsweise verkauft werden. Die Kosten hat der Verkehrsunternehmer zu tragen.

Das Hintergrundsystem der Fahrscheindrucker ist nach GoBS (= Grundsätze ordnungsmäßiger DV-gestützter Buchführungssysteme) und revisions sicher zu gestalten.

6.3 Entwerter

Die Anzahl der Fahrausweis-Entwerter in regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen ist Anlage 2 zu diesem Dokument zu entnehmen. In den Linienbussen sind an jeder Tür Entwerter vorzusehen. Die Entwerter sind stets funktionsfähig zu halten. Die Informationen, die der Aufdruck enthalten muss, sind Anlage 6 zu diesem Dokument (Aufbau und Prüfmerkmale VGN-Fahrausweise) zu entnehmen.

6.4 Verbundpassausstellung

Das Verkehrsunternehmen stellt die direkt bei ihm beantragten Verbundpässe aus und händigt diese dem Kunden aus bzw. schickt ihm den Verbundpass zu. Kunden abzuweisen und zu veranlassen, bei einem anderen Verkehrsunternehmen den Verbundpass zu beantragen, ist nicht zulässig.

6.5 Fahrausweiskontrollen

In den Fahrzeugen sind Fahrgäste in geeigneter Form über jederzeit mögliche Fahrausweiskontrollen zu informieren. Bei Bedarf werden entsprechende Aufkleber von der VGN GmbH zur Verfügung gestellt. Die Richtlinien zur Durchführung von Fahrausweiskontrollen (Assoziierungsvertrag Anlage 3) sind dem Dokument als Anlage 5 beigefügt und zu beachten. Der Aufgabenträger erhält vom Verkehrsunternehmen die Ergebnisse der Kontrollen kostenfrei und unaufgefordert.

6.6 Vertriebsanreizregelung

Im VGN wurde am 24.06.2021 in der Gesellschafterversammlung die „Umsetzung einer Vertriebsanreizregelung im VGN“ beschlossen. Diese Regelung ist ein Konzept zur solidarischen Aufteilung der Vertriebskosten der Verbundunternehmen sowie zur wettbewerbskonformen Ausgestaltung des Vertriebs. Dabei findet ein finanzieller Ausgleich statt von den Verkehrsunternehmen, deren Einnahmeanspruch die erzielten Verkaufseinnahmen übersteigt, hin zu den Verkehrsunternehmen, deren erzielten Verkaufseinnahmen über dem Einnahmeanspruch liegen. So wird zum einen eine gerechtere Verteilung des heterogenen Vertriebsaufwandes unter den Verbundpartnern im Verkehrsverbund ermöglicht und zum anderen Klarheit im Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb geschaffen. Sie dient auch als Anreizregelung für durchgängig qualitativen Kundenservice.

Die Differenz zwischen den eigenen Fahrgeldeinnahmen und den zustehenden Einnahmenseinräufen unterliegt dieser Vertriebsanreizregelung in Höhe von 2 % bis zum 01.01.2029 und ab 01.01.2029 in Höhe von 3 – 4 % entsprechend Beschluss 7/1/2019 der VGN-Gesellschafterversammlung vom 11.04.2019 und Beschluss 9/1/2019 des VGN-Grundvertrags-Ausschusses vom 07.05.2019.

Die Einnahmenseinweisung aus dem Verbundtarif erfolgt durch ein nachfrageorientiertes Verfahren, das in Anlage 4 zum Assoziierungsvertrag beschrieben wird (s. Anlage 5 zu diesem Dokument).

6.7 eTicketing

Kontrolle von eTickets inkl. Ausführung von Aktionen

Im VGN werden Tarifprodukte durch die Verkehrsunternehmen über verschiedene Vertriebskanäle in wachsendem Umfang auch als eTickets in folgenden Varianten vertrieben bzw. anerkannt:

- auf kontaktlosen Chipkarten gem. des deutschlandweit etablierten Branchenstandards VDV Kernapplikation (VDV-KA)
- mit VDV-Barcodes gem. des Standards VDV-KA (u. a. Handyticket)
- mit UIC-Barcodes gemäß UIC 918-3* und 918-9* (u. a. Handyticket)

Gemäß Beschluss der Verbundgremien müssen alle eTickets in den vorstehenden Varianten verbundweit von jedem Verkehrsunternehmen elektronisch kontrolliert werden. Im Rahmen der elektronischen Kontrolle müssen auch Aktionen gemäß Aktionsmanagement des Standards VDV-Kernapplikation ausgeführt werden.

Das Verkehrsunternehmen hat daher die elektronische Kontrolle in seinen Fahrzeugen und in den IT-Systemen in seinem Verantwortungsbereich sicherzustellen. Er hat dazu in den logischen Rollen gemäß VDV-KA als Dienstleister und ausführender Kundenvertragspartner im Aktionsmanagement alle zur gesicherten elektronischen Kontrolle von eTickets in allen vorstehenden Varianten und zur Ausführung von Aktionen erforderlichen Hard- und Softwarekomponenten in einem Produktivsystem sowie in einem gesonderten Testsystem vorzuhalten und zu betreiben. Diese Systeme müssen alle dazu erforderlichen Funktionalitäten und Schnittstellen inkl. einer Schnittstelle zur Anbindung an das entsprechende Prozessintegrationssystem (PRIS) des VGN als Produktiv- und Testsystem umfassen.

Als Zulassungsvoraussetzung für die eKontrolle im VGN ist durch das Verkehrsunternehmen ein Zertifizierungsverfahren des VGN zur eKontrolle zu durchlaufen. Damit ist der Nachweis zu erbringen, dass alle relevanten Vorgaben der VDV-KA und des VGN eingehalten werden. Erst nach erfolgreicher Zertifizierung ist es dem Verkehrsunternehmen gestattet, die oben genannten Tätigkeiten der eKontrolle im VGN durchzuführen.

Hierzu sind die detaillierten funktionalen und technischen Anforderungen gemäß Anlage 7 („Anforderungen an die elektronische Kontrolle und Vertrieb von eTickets im VGN“) durch das Verkehrsunternehmen zu erfüllen. Alle anfallenden Kosten der Beschaffung und Bereitstellung, der Test und des Betriebs der erforderlichen Test- und Produktivsysteme inkl. der Systemanbindung an das PRIS des VGN sind durch das Verkehrsunternehmen zu tragen.

Vertrieb von eTickets

Es steht den Verkehrsunternehmen frei, eTickets des VGN-Tarifs auf kontaktlosen Chipkarten gem. dem deutschlandweit etablierten Branchenstandard VDV Kernapplikation (VDV-KA) oder mit VDV-Barcodes gem. dem Standard VDV-KA zu vertreiben. Dabei sind die im VGN vereinbarten Medien für einzelne Sortimente zu beachten.

Sobald durch das Verkehrsunternehmen neben der Kontrolle von eTickets auch der Vertrieb von eTickets in einer der vorstehenden Varianten als Kundenvertragspartner erfolgen soll, sind durch das Verkehrsunternehmen alle gemäß VDV-KA erforderlichen Hard- und Softwarekomponenten in einem Produktivsystem sowie in einem gesonderten Testsystem für die logischen Systeme KVP-System und KVP-Terminals vorzuhalten und zu betreiben. Diese Systeme müssen alle dazu erforderlichen Funktionalitäten und Schnittstellen inkl. einer Schnittstelle zur Anbindung an das entsprechende Prozessintegrationssystem (PRIS) des VGN als Produktiv- und Testsystem umfassen. Die spezifischen Vorgaben des VGN zur Ausgabe und Verwaltung von VGN-Tarifprodukten als eTickets sind dabei einzuhalten.

Hierzu sind die detaillierten funktionalen und technischen Anforderungen gemäß Anlage 7 („Anforderungen an die elektronische Kontrolle und Vertrieb von eTickets im VGN“) durch das Verkehrsunternehmen zu erfüllen. Alle dazu anfallenden Kosten der Beschaffung und Bereitstellung, der Test und des Betriebes der erforderlichen Test- und Produktivsysteme inkl. der Systemanbindung an das PRIS des VGN sind durch das Verkehrsunternehmen zu tragen.

7 Durchführung der Verkehrsleistung

7.1 Betriebsstätte/ Betriebsleitstelle

Der Aufgabenträger erwartet, dass das Verkehrsunternehmen eine Betriebsstätte betreibt, die maximal 30 km Fahrstrecke vom Mittelpunkt des Linienbündels entfernt liegt. Hier soll ein Verkehrsleiter nach Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 oder eine Person vergleichbarer Fach-, Entscheidungs- oder Handlungskompetenz bestellt sein.

Es wird weiterhin erwartet, dass das Verkehrsunternehmen eine Betriebsleitstelle in einem Umkreis von 50 km Fahrstrecke im Streckennetz vom geographischen Mittelpunkt des Linienbündels vorhält, die während und 30 Minuten vor der gesamten Betriebszeit ständig telefonisch bzw. über Betriebsfunk erreichbar ist und befugt ist, bei Betriebsstörungen über deren Behebung zu entscheiden und ggf. Maßnahmen zur Sicherung der Weiterbeförderung

der Fahrgäste anzuordnen. Das Fahrpersonal ist kurzfristig über die aktuelle Verkehrssituation zu informieren. Dies umfasst auch die Überwachung der Anschlusssicherung Bus/Zug und Bus/Bus. Zu den sonstigen Betriebszeiten der Verkehre soll ein Bereitschaftsdienst mit Handlungskompetenz und Mobilfunkerreichbarkeit vorgehalten werden.

Das Verkehrsunternehmen stellt auch im Falle eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs die telefonische Erreichbarkeit eines Ansprechpartners für die Fahrgäste während und 30 Minuten vor der gesamten Betriebszeit sicher. Außerdem ist eine E-Mail-Adresse für die Kundenkommunikation einzurichten und im Internetauftritt des Verkehrsunternehmens anzugeben. Telefonnummer und E-Mail-Adresse sind an die VGN GmbH zu übermitteln, so dass diese auf den haltestellenbezogenen Aushangfahrplänen kommuniziert werden können.

7.2 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Anregungen der Fahrgäste liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Dieses hat hierfür eine Servicestelle einzurichten und vorzuhalten, welche während der Betriebszeiten zum Festnetztarif telefonisch, per SMS und per E-Mail erreichbar ist und die Aufnahme und Bearbeitung von Beschwerden und Hinweisen gewährleistet und diese EDV-gestützt dokumentiert. Auch das Fahrpersonal muss Anregungen, soweit es die Betriebslage zulässt, entgegennehmen. Bei Beschwerden ist innerhalb drei Tagen ein erster Kontakt aufzunehmen und diese sind innerhalb von zwei Wochen abschließend zu bearbeiten.

7.3 Anschlüsse

Die in den Anschlussleisten der Fahrpläne dargestellten Verbindungen stellen die einzuhaltenden Anschlüsse dar. Für diese Anschlüsse gilt, dass bei Verspätungen von Zügen (als Zubringer) der Bus bzw. der Rufbus im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten wartet, sofern dies umlauftechnisch möglich ist, mindestens jedoch bis zu fünf Minuten nach fahrplanmäßiger Abfahrt. Die fahrplanmäßig letzte Umsteigebeziehung muss gesichert sein.

7.4 Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement

Das Verkehrsunternehmen hat die vorgegebenen Fahrpläne einzuhalten und einen pünktlichen Betrieb zu gewährleisten. Verfrühte Abfahrten sind an keiner Haltestelle zulässig. Die Fahrzeiten gelten als eingehalten, wenn die Fahrgäste nicht später als 5 Minuten über der Zeit an ihrer Ziel- oder Umsteige-Haltestelle ankommen.

Vom Unternehmen ist der vorgegebene Linienweg zwingend einzuhalten und darf nur in Sonderfällen (z. B. Unbefahrbarkeit von Straßenabschnitten) auf dem kürzest möglichen Weg verlassen werden.

Wettermeldungen, die Einfluss auf einen problemlosen Betriebsablauf haben, sind vorausschauend zu beurteilen und mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Bei notwendiger Betriebseinstellung ist der Aufgabenträger unverzüglich zu benachrichtigen.

Im Falle von Baustellen ist das Verkehrsunternehmen für das Umleitungsmanagement (und ggf. erforderliche Einrichtung von temporären Ersatzhaltestellen) zuständig. Das Verkehrsunternehmen hat dies vorab mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Alle Fahrzeuge sind für einen reibungslosen Betriebsablauf mit Funk oder ähnlichen Kommunikationsmitteln auszustatten, um eine notwendige Kommunikation zwischen den Fahrzeugen sowie zur Betriebsleitstelle sicherstellen zu können.

Bei allen relevanten Betriebsstörungen – unabhängig von der Dauer bzw. des Zeitvorlaufs – ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet Fahrgäste, Aufgabenträger und Verbundgesellschaft unverzüglich zu informieren. Die Verbundgesellschaft prüft, ob die Störungsmeldung in die elektronische Fahrplanauskunft des VGN eingestellt werden kann.

Im Detail sind folgende Regelungen stets einzuhalten:

a) Absehbare Betriebsstörungen und Änderungen zum Normalfahrplan

Als absehbare Betriebsstörungen und Änderungen zum Normalfahrplan gelten z. B. geplante Umleitungen, Baustellen, unterjährige Veränderungen des Verkehrsangebotes, die acht Tage oder länger vorab bekannt sind. Dabei hat sich das Verkehrsunternehmen stets mit dem Aufgabenträger und dem Sachgebiet Fahrplan der VGN GmbH abzustimmen und folgendes Vorgehen zu befolgen:

• Datenübermittlung

- Es sind Ersatz-/Baustellenfahrpläne zu erstellen. Hierbei sind Schulanfangs- und -endzeiten sowie Anschlussbeziehungen weiterhin zu beachten.
- Die Soll-Fahrplandaten sind mit angemessener Vorlaufzeit von 14 Tagen bis deren Inkrafttreten (bei kürzerer Vorlaufzeit entsprechend angepasst) an DEFAS Bayern sowie zusätzlich an das Sachgebiet Fahrplan der VGN GmbH zu senden.
- Die Übermittlung der Fahrplandaten an die VGN GmbH hat ausschließlich digital in MS Excel oder einem standardisierten Format (VDV 452, DINO etc.) vollständig und einmalig in Endversion zu erfolgen. Die digitale Vorlage für das Excel-Format ist bei der VGN GmbH, Sachgebiet Fahrplan, anzufragen.
- Bei erstmalig angefahrenen Ersatzhaltestellen ist die exakte Lage der Steige je Fahrtrichtung in eine Karte (z. B. Bayern Atlas, Google Maps) einzuzeichnen und samt Koordinaten als digitales Dokument per E-Mail an fahrplan@vgn.de mit zu versenden.

• Textübermittlung

Das Verkehrsunternehmen hat zu Kundeninformationszwecken einen kurzen Text für die VGN-Fahrplanauskunft zu erstellen, der alle folgenden Inhalte aufweist:

- Ursache der Fahrwegänderung
- Liniennummer
- Zeitraum der Sperrung mit Anfang und Ende
- betroffene Haltestelle(n)
- Ersatzhaltestelle(n)
- Fahrzeitanpassungen im Fahrplan.

Der vorgefertigte Text muss digital als maschinenlesbare Word-Datei an die VGN GmbH versendet werden. Eingescannte Dokumente, Briefe, Bilder oder Faxnachrichten werden nicht akzeptiert.

Die VGN GmbH plant in den nächsten Jahren den Verkehrsunternehmen einen Zugang zum CMS-Informations-System des VGN zu ermöglichen. Das Verkehrsunternehmen ist ab dem Zeitpunkt der Freischaltung verpflichtet selbständig Meldungen mit oben beschriebenen Inhalten zeitnah zu veröffentlichen.

- **Fahrgastinformation**

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste vor Ort, in den Fahrzeugen und über die Aushänge an den Haltestellen in geeigneter Weise. Ersatzaushangfahrpläne sind spätestens eine Woche vor deren Inkrafttreten zu kommunizieren.

b) Nicht absehbare, kurzfristige Betriebsstörungen

Bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen (7 Tage oder weniger) hat das Verkehrsunternehmen die Fahrgäste einen Tag nach Bekanntgabe des Ereignisses über Art, Auswirkung und voraussichtliche Dauer der Störung zu informieren.

Außerdem sind der Aufgabenträger und die VGN GmbH zeitnah über die Störungen zu informieren. Dies hat wie bei absehbaren Störungen mindestens über eine Textmitteilung an das Sachgebiet Fahrplan der VGN GmbH bzw. in Eigenregie zu erfolgen (s. oben). Ist davon auszugehen, dass die Betriebsstörung länger als 14 Tage andauert, sind auch bei kurzfristigen Störungen Daten an DEFAS Bayern und die VGN GmbH in der unter Punkt 3.8 beschriebenen Form zu übermitteln. Die Fahrgäste sind dabei unverzüglich über die Störungen und Ersatzverkehre über Informationen im Bus, Internet, ggf. auch über Printmedien oder Radio zu informieren.

c) Fahrzeugreserve

Bei Betriebsstörungen (auch im Falle von höherer Gewalt), die eine große Verspätung oder einen Fahrtausfall zur Folge haben, ist vom Verkehrsunternehmen die Weiterbeförderung der Fahrgäste durch Ersatz-/Reservefahrzeuge nach spätestens 60 Minuten zu gewährleisten. Um dies bewerkstelligen zu können ist eine angemessene Fahrzeugreserve vorzuhalten.

d) Sonstiges

Sonstige schwerwiegende Störungen (z. B. Belästigung von Fahrgästen, Liegenbleiben von Fahrzeugen) sind dem Aufgabenträger kurzfristig mitzuteilen.

7.5 Fundsachen

In den Verkehrsmitteln liegende gelassene Fundsachen sind vom Verkehrsunternehmen zu verwalten und entsprechend gesetzlicher Fristen zu lagern.

7.6 Fahrgastzählungen

"Um die Fahrgastzahlen laufend zu überprüfen und für die Einnahmenezuscheidung anpassen zu können sowie um verschiedene planerische Fragestellungen bearbeiten zu können, sind regelmäßige Fahrgastzählungen erforderlich. Hierzu ist ein Datenerhebungsvertrag vorgesehen, der die Erfassung der Verkehrsnachfrage für planerische Zwecke regelt. Dieser Vertrag sieht vor, dass jährlich in vier Erhebungsperioden jede Fahrt hinsichtlich der Einsteiger in jeder Periode einmal gezählt wird. Die Ergebnisse dieser Zählungen sind dem Aufgabenträger und der VGN GmbH kostenfrei und unaufgefordert für alle Erhebungsperioden in einem Jahr bis zum 31. März des Folgejahres zur Verfügung zu stellen. Ein standardisiertes Datenblatt zur Erfassung der Zählwerte kann je Erhebungsperiode von der VGN GmbH zur Verfügung gestellt werden. Die Modalitäten für die Fahrgastzählungen im VGN sind festgelegt im Einnahmenaufteilungsvertrag für den VGN und der Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage bzw. im Assoziierungsvertrag und dessen Anlage 4 (Durchführungsrichtlinie „Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“).

Die VGN GmbH rechnet die Zählwerte zu Jahreswerten hoch. Grundsätzlich werden den Unternehmen und Aufgabenträgern die Hochrechnungsergebnisse zur Verfügung gestellt.

Dabei werden folgende Unternehmensgruppen unterschieden, deren Klassifizierung durch die VGN GmbH vorgegeben wird:

- Die Zählzeiten werden bei Linien bzw. Linienbündeln, die mehr als 20 % Fahrgäste im Regeltarif und durchschnittlich pro Linie mindestens 10 Tsd. Linienbeförderungsfälle im Regeltarif haben, bei der VGN GmbH für die Zwecke der Einnahmeverteilung verwendet.
- Bei sog. „Schülerlinien“, das sind Linien bzw. Linienbündel im regionalen Busverkehr, deren Fahrgastaufkommen weitgehend vom Ausbildungsverkehr dominiert wird, erfolgt ebenfalls eine Hochrechnung der Fahrgastzahlen, jedoch werden die Nachfragedaten ausschließlich für planerische Zwecke verwendet.

Für den Fall, dass die VGN GmbH Erhebungen zur Messung der Dienstleistungsqualität durchführt (vgl. Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag (Durchführungsrichtlinie „Qualitätsstandards und -kontrollen im VGN“) stimmt das Verkehrsunternehmen zu, dass die VGN GmbH die Erhebungsergebnisse dem Aufgabenträger.

8 Anlagen

- Anlage 1.1 Fahrpläne LB 5, LB 7 und LB 10 (Betriebsstufe 1)
- Anlage 1.2 Fahrpläne LB 10 – Betriebsstufe 2
- Anlage 2 Anforderungen an die Fahrzeuge
- Anlage 3.1 Vorgaben VGN-Busdesign allgemein
- Anlage 3.2 Vorgabe Busdesign im Landkreis Nürnberger Land
- Anlage 3.3 Fahrgastinfo über Monitore im Fahrzeug
- Anlage 4 Haltestellenausstattung im VGN
- Anlage 5 VGN-Assoziierungsvertrag mit Anlagen 1 – 6
- Anlage 6 Aufbau und Prüfmerkmale VGN-Fahrausweise
- Anlage 7 Anforderungen an die elektronische Kontrolle und Vertrieb von eTickets
- Anlage 8.1 Technischer Anhang zum Datenüberlassungsvertrag für DEFAS Bayern
- Anlage 8.2 Anforderungen für die Übermittlung von Fahrplandaten an VGN und BEG (DEFAS FGI Bayern)
- Anlage 9 Tarifzonenplan der Linienbündel