

Zusätzliche Angaben 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

1. Ausgangslage

Der Kreis Paderborn hat als Aufgabenträger und zuständige Behörde i.S.d. VO (EG) Nr. 1370/2007 seine Absicht zur Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über öffentliche Personenverkehrsdienste im Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Nachstehend werden hierzu die gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 i.V.m. § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG maßgeblichen Anforderungen festgelegt, die mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden und die nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags führen können.

Die zuständige Behörde erwartet von einem eigenwirtschaftlichen Antragsteller, dass dieser die definierten Anforderungen verbindlich zusichert nach § 12 Abs. 1a PBefG. Für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Beantragung der Verkehrsleistung wird auch die uneingeschränkte Anerkennung der nachstehend beschriebenen Regelungen zu Leistungsanpassungen bei eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung (siehe 3) erwartet.

Die Durchführung des Vergabeverfahrens erfolgt durch die von den Kreisen Paderborn und Höxter gegründete Nahverkehrsgesellschaft Hochstift mbH (NVH), die insoweit im Namen und im Auftrag der Kreise handelt. Die NVH ist zentrale Vergabestelle und Ansprechpartnerin für sämtliche das Vergabeverfahren betreffende Angelegenheiten. Auch im Rahmen der späteren Leistungserbringung übernimmt die NVH koordinierende und operative Aufgaben gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen.

2. Zu erbringende Verkehrsleistungen

Der vom Kreis Paderborn beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag umfasst die folgenden, im Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof zusammengefassten Verkehrslinien:

- 420 Schulverkehr Paderborn, Hövelhof – Klausheide – Schloß Neuhaus – Paderborn
- 421 Schulverkehr Hövelhof, Stukenbrock – Hövelhof
- 422 Schulverkehr Hövelhof, Riege – Espeln – Hövelhof
- 423 Schulverkehr Hövelhof, Schloß Neuhaus – Sennelager – Klausheide – Staumühle – Hövelhof
- 424 Schulverkehr Hövelhof, Anreppen – Boke – Delbrück – Hövelhof
- 425 Schulverkehr Hövelhof, Espeln – Steinhorst – Lippling – Ostenland – Hövelhof
- 426 Grundschulverkehr Furlbachschule, Riege – Hövelriege
- 427 Grundschulverkehr Kirchscheule, Espeln – Hövelhof
- 428 Grundschulverkehr Hövelhof, Klausheide – Kirchscheule

- 429 Grundschulverkehr Mühlenschule, Klausheide - Staumühle - Hasendorf
- 450 Schulverkehr PB/BaLi, Kohlstädt - Oesterholz - Schlangen - Bad Lippspringe - Paderborn
- 451 Schulverkehr Bad Lippspringe/Schlangen, Schwaney - Buke - Altenbeken - Bad Lippspringe
- 453 Schulverkehr Schlangen, (Hövelhof -) Paderborn - Marienloh - Bad Lippspringe - Schlangen
- 454 Schulverkehr Schlangen, Paderborn - Südstadt - Lieth - Benhausen - Schlangen
- 455 Schulverkehr Schlangen, Paderborn - Oststadt - Schlangen
- 456 SchulExpress Paderborn, Schlangen - Paderborn
- HH1 Holibri Hövelhof, Paderborn - Klausheide - Hövelhof - Riege
- HH2 Holibri Hövelhof, Espeln - Hövelhof - Staumühle
- R20 Schloß Neuhaus - Hövelhof Schloß Neuhaus - Sennelager - Klausheide - Hövelhof
- R50 Paderborn - Schlangen Paderborn - Marienloh - Bad Lippspringe - Schlangen
- R51 Paderborn - Schlangen Paderborn - Marienloh - Bad Lippspringe - Schlangen

Der beabsichtigte Leistungsumfang für die Vorabbekanntmachung der Ausschreibung des Linienbündels 2 Bad Lippspringe/Hövelhof beträgt ca. 1,286 Mio. Fahrplankilometer/Jahr (inkl. Bedarfsverkehr (BV)).

Der Kreis Paderborn beabsichtigt, die genannten Verkehrsleistungen als Gesamtleistung i.S.d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i.V.m. § 13 Abs. 2a Satz 2 Personenbeförderungsgesetz zu vergeben. Die Gesamtleistung umfasst sämtliche Fahrten auf den vorgenannten Linien, wie sie sich aus den in Anlage 1 beigefügten Fahrplänen (Referenzfahrpläne) mit dem zur Vergabe mindestens vorgesehenen Angebot ergeben.

Die Verkehrsmenge kann sich innerhalb des Spielraumes, den der öffentliche Dienstleistungsauftrag für Leistungsänderungen durch die NVH vorsieht, verringern oder erweitern.

Die Betriebsaufnahme ist für Dienstag, den 01.08.2028 vorgesehen. Letzter Betriebstag ist Dienstag, der 06.08.2030.

3. Anforderung an die Angebotsgestaltung

Mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden außerdem die nachstehend dargestellten Anforderungen für das fahrplanmäßige Bedienungsangebot verbunden sein.

Fahrtenangebot

Das künftige Angebot wird in Bezug auf die bedienten Haltestellen, Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume für jeden betroffenen Verkehrstag grundsätzlich den Referenzfahrplänen entsprechen. Die Belange des Schülerverkehrs sind zu wahren.

Bedienung der Schulen

In Bezug auf die Bedienung der Schulen werden auf den entsprechenden Linien (bei den Fahrplänen in Anlage 1 als Schulverkehre gekennzeichnet) folgende Mindest-Anforderungen erfüllt:

Grundschulen

- Zeitgerechte Anfahrten zur 1. Stunde
- Zeitgerechte Rückfahrten nach der 4., 5. und 6. Stunde
- bei Bedarf eine Rückfahrt am Nachmittag

Weiterführende Schulen (ab Klasse 5)

- Zeitgerechte Anfahrten zur 1. Stunde
- Zeitgerechte Rückfahrten nach max. drei relevanten Schulendzeiten, die von den Schulen vorgegeben werden.

„Zeitgerecht“ bedeutet:

- Die Ankunftszeit an den Schulstandorten darf spätestens 7 Minuten und frühestens 30 Minuten vor Schulanfang liegen.
- Die Abfahrtszeit an den Schulstandorten darf frühestens 7 Minuten und spätestens 30 Minuten nach Schulende liegen.

Sind bereits heute längere Übergangszeiten zwischen Busankunft und Schulbeginn gegeben, wird die Ankunftszeit nicht noch früher gelegt. Entsprechendes gilt für die Rückfahrten.

Der Fußweg zwischen Schulgelände und Ankunfts- bzw. Abfahrtsstelle der planmäßigen Schülerfahrt darf nicht mehr als 1000 m betragen. Im Regelfall wird immer bis zum bzw. ab dem betreffenden Schulzentrum gefahren, einzelne Ausnahmen sind aus Gründen der Verkehrsführung möglich. Die nötigen Fußwegezeiten sind bei der Planung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten stets ausreichend zu berücksichtigen.

Leistungsanpassungen im vorgesehenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit der Anforderung verbunden sein, dass der Auftragnehmer das fahrplanmäßige Leistungsangebot gemäß den Vorgaben der NVH anpasst. Der Fahrplan wird nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag durch die NVH ständig fortgeschrieben. In den kommenden Jahren können dazu insbesondere zur Sicherstellung der Schülerbeförderung sowie aus weiteren Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses Leistungsänderungen erforderlich werden, die vom Auftragnehmer

zwingend umzusetzen sind. Hierzu wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag Regelungen innerhalb der vergaberechtlich zulässigen Grenzen enthalten, die es der NVH ermöglichen, das Verkehrsangebot an die veränderten Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Leistungsänderungen können zusätzliche Fahrten oder Kapazitätserweiterungen auf bereits bestehenden Linien beinhalten, aber auch die Errichtung neuer Linien in dem vom Linienbündel abgedeckten Verkehrsgebiet.

Umgekehrt können durch Leistungsänderungen auch einzelne Fahrten auf einer Linie wegfallen und/oder ersetzt werden. Eine Leistungsänderung durch die NVH kann sämtliche Anforderungen an Art und Umfang der Bedienung betreffen und zum Beispiel auch in einer Änderung der Linienverläufe bzw. einer Ersetzung heutiger Linien durch geänderte Linien, veränderten Fahrplananforderungen, veränderten Anschlussbeziehungen, Veränderung von Haltestellen usw. bestehen. Sämtliche geänderten oder neu hinzukommenden Leistungen sind Bestandteil der vorgenannten Gesamtleistung im Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof.

Leistungsanpassungen bei eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung

Sofern ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag wegen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs im Linienbündel 2 Bad Lippspringe/Hövelhof nicht zustande kommt und der eigenwirtschaftlich tätige Betreiber die in oben beschriebenen Leistungsänderungsrechte der NVH nicht für und gegen sich gelten lassen will, ist die NVH mit Leistungsänderungen durch den eigenwirtschaftlich tätigen Betreiber einverstanden, wenn diese im Einvernehmen mit ihm vorgenommen werden.

Abweichungen vom im eigenwirtschaftlichen Antrag zugesicherten Leistungsumfang während der Genehmigungslaufzeit nach unten sind **grundsätzlich ausgeschlossen**, vgl. § 21 Absatz 4 Sätze 2 und 3 PBefG.

Erfordert ein neu entstandenes oder geändertes Verkehrsbedürfnis im betrachteten Verkehrsraum eine Erweiterung und ist das Verkehrsunternehmen nicht bereit, sein Angebot auf Verlangen der NVH zuschussfrei entsprechend zu erweitern, so behält sich die NVH vor, die zusätzlich erforderlich gewordenen Verkehre zur Sicherstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen bei einem anderen Verkehrsunternehmen auf (ggfls. neu einzurichtenden) gemeinwirtschaftlichen Parallellinien zu beauftragen. Insofern besteht mithin kein „Gebietsschutz“ in dem vom Linienbündel bedienten Verkehrsraum.

Bei einer Fahrplanänderung geringen Umfangs (wie beispielsweise geringfügige Änderungen an den Abfahrtsminuten oder die Aufnahme einer zusätzlichen oder der Wegfall einer Haltestelle) legt das Verkehrsunternehmen der NVH rechtzeitig, spätestens jedoch 3 Wochen vor beabsichtigter Beantragung bei der Genehmigungsbehörde die Fahrpläne zur Abstimmung vor.

Fahrplanänderungen größeren Umfangs (also über den vorstehenden Absatz hinausgehende Änderungen) sind der NVH frühzeitig mitzuteilen. In diesem Fall stimmt das Verkehrsunternehmen die Änderungsvorschläge 6 Wochen vor der beabsichtigten Beantragung der Fahrplanänderung bei der Genehmigungsbehörde mit der NVH ab. Alle Änderungen sind dabei besonders kenntlich zu machen.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, im Falle von Verkehrsstörungen seinen Fahrplan entsprechend anzupassen und dabei den Betrieb so weit wie möglich aufrecht zu erhalten bzw. Ersatzmaßnahmen einzuleiten. Im Falle absehbarer Verkehrsstörungen, wie bspw. Baustellen oder Umleitungen aufgrund von Veranstaltungen, ist die beabsichtigte Fahrplanänderung der NVH spätestens 1 Woche vor ihrer Beantragung bei der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Diese Frist entfällt bei Verkehrsstörungen die nicht rechtzeitig absehbar sind. In diesem Fall ist der geänderte Fahrplan unverzüglich nach Bekanntwerden der Verkehrsstörung der NVH vorzulegen.

Die NVH wird weitergehende, d.h. den vorstehend beschriebenen Rahmen überschreitende Anträge auf Entbindung nach § 21 Abs. 4 PBefG nur dann unter dem Aspekt des öffentlichen Verkehrsinteresses zustimmen, wenn

- der Antrag auf Entbindung 6 Monate vor Inkrafttreten der Entbindung der NVH und der Genehmigungsbehörde zur Entscheidung vorgelegt wird und
- das Verkehrsunternehmen nachweist, dass eine wirtschaftlich zumutbare Weiterführung des Verkehrs unmöglich ist und dafür Umstände maßgebend sind, die unvorhersehbar waren, nicht im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens lagen und für die das Verkehrsunternehmen in seinem Genehmigungsantrag nicht das Risiko übernommen hat.

Änderungen der Angebotsdarstellung

Falls es für die Fahrgastinformation vorteilhaft ist, können die Fahrtenangebote auch in einer gegenüber dem heutigen Zustand abweichenden Art und Weise zu Fahrplantabellen bzw. Linien zusammengefasst werden. Die Anforderungen an das vorzuhaltende Fahrtenangebot auf den entsprechenden Streckenabschnitten und Fahrtrelationen sind jedoch auch dann vollumfänglich zu erfüllen.

Kundenkommunikation – Fahrplanauskünfte und Beschwerden

Die NVH misst der persönlichen Betreuung und Information der Bürgerinnen und Bürger in Zusammenhang mit den in ihrem Zuständigkeitsgebiet erbrachten öffentlichen Verkehrsdienstleistungen aller Art eine hohe Bedeutung zu. Zu diesem Zweck gibt es für die Kreise Paderborn und Höxter einen Dienstleister, der linienbündelübergreifend für das gesamte ÖPNV-Angebot im NVH-Bereich Fahrgastbeschwerden entgegennimmt.

Über diesen Dienstleister wird sichergestellt, dass den Fahrgästen zum Fahrplanangebot durch entsprechend qualifiziertes Personal telefonische Auskünfte erteilt werden bzw. die Fahrgäste etwaige Beschwerden zum durchgeführten Linienverkehr vorbringen können.

Betriebsstörungenmanagement

In der Zeit, während der dem Verkehrsunternehmen die Betriebs- und Beförderungspflicht nach §§ 21 und 22 PBefG im vorliegenden Linienbündel obliegt, muss die kurzfristige Erreichbarkeit eines verantwortlichen Disponenten oder einer Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens gewährleistet sein. Die telefonische Erreichbarkeit ist innerhalb von maximal 15 Minuten aus allen von den gegenständlichen Linien erschlossenen Orten sicher zu stellen.

Der Disponent / die Betriebsleitstelle muss vom Verkehrsunternehmen ermächtigt und in der Lage sein, abschließende Entscheidungen zur Beseitigung der Betriebsstörung bzw. zur Sicherung der Weiterbeförderung der Fahrgäste zu treffen, sowie entsprechende Weisungen an das Fahrpersonal zu geben. Dies gilt auch für vom Konzessionär beauftragte Subunternehmen, die Verkehrsleistungen im Rahmen dieser Vorabbekanntmachung erbringen. Der Disponent / die Betriebsleitstelle sorgt dafür, dass die Betriebsstörungen und -folgen auch über die Fahrgastinformation mittels Störungsmanagementsystemen und/oder VDV Schnittstellen (Fahrtausfall, Haltausfall mit Grund und Zusatzinfos) übermittelt werden.

Bei absehbaren, d.h. planbaren Betriebsstörungen vorübergehender Natur (z.B. infolge Straßenbaumaßnahmen oder Veranstaltungen) informiert das Verkehrsunternehmen die Fahrgäste im Vorfeld vor dem Eintritt der Betriebsstörung über deren Art und Umfang sowie über etwaige Folgemaßnahmen.

Das Verkehrsunternehmen stellt der NVH alle notwendigen Informationen in geeigneter Weise frühzeitig zur Verfügung.

Haltestellenwesen

Die erforderliche gesetzliche Haltestellenausstattung des Linienbündels im Zuständigkeitsgebiet der NVH gem. § 32 BOKraft befindet sich im Eigentum der NVH und entspricht dem im NVH-Gebiet gültigen Standard.

Es wird ein qualifiziertes Haltestellenmanagement inkl. zeitnahe Austausch von Fahrplänen und sonstigen betrieblichen Aushängen, Pflege der Haltestelleneinrichtungen und Austausch beschädigter Haltestelleneinrichtungen, sichergestellt. Für den Austausch von beschädigten Haltestellenmasten können Anträge auf Kostenübernahme an die NVH gestellt werden.

Veränderungen im Fahrplanangebot, wie z.B. Änderungen von Liniennummern, Linienwegen oder auch Haltestellenbezeichnungen, die Änderungen an der Beschriftung der Haltestellen oder deren Ausstattung (z.B. Mengen von Schildern oder Aushangkästen) zur Folge haben,

sind durch dedie NVH auf schriftlichen Antrag ebenfalls förderfähig. Die Beauftragung des Schilderbauers erfolgt durch das Verkehrsunternehmen.

Sonstiges

Aufgrund der Änderung des ÖPNVG NRW im Dezember 2016 ist es nunmehr in das Ermessen des Aufgabenträgers gestellt, ob sie die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder eine allgemeine Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weiterleitet. Von diesem Wahlrecht macht die zuständige Behörde für das Linienbündel 1 Delbrück Gebrauch und wird die auf das Linienbündel entfallenden Mittel der Ausbildungsverkehrs-Pauschalen nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW im Wege einer **Allgemeinen Vorschrift** nach Artikel 3 Absatz 2 EU-VO 1370/2007 weiterleiten.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird Vorgaben zum Einsatz von Subunternehmern machen, soweit dies nach Art. 5 i.V.m. 4 Absatz 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist.

4. Tarifierung

Mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ist hinsichtlich der erzielten Beförderungsentgelte die Anforderung verbunden, den Westfalentarif und den NRW-Tarif sowie die jeweils gültigen, gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen (inkl. Mobilitätsgarantie NRW) in der jeweils genehmigten Fassung verbindlich anzuerkennen und anzuwenden.

Die erzielten Fahrgeldeinnahmen sind gemäß den Vorgaben des Einnahmeverteilungsvertrags aller westfälischen Verbundpartner (sog. Melderichtlinien) an die WestfalenTarif GmbH bzw. ersatzweise über die mit der regionalen Einnahmeverteilung betraute, regionale Tarifgemeinschaft oder eine andere geeignete Clearingstelle form- und fristgerecht zu melden.

Hierzu hat sich das Unternehmen regelkonform an den aktuell gültigen Einnahmeverteilungsverfahren der WestfalenTarif GmbH bzw. einer entsprechenden Folgegesellschaft zu beteiligen und entsprechend vertraglich zu binden. Dies gilt auf landes- bzw. bundesweiter Ebene ebenso für die Regularien überregionaler Clearingstellen (KCM, D-TIX GmbH & Co. KG) zur Einnahmeverteilung aus Verkäufen von Tickets des NRW-Tarifs oder des Deutschlandtickets und seiner Derivate. Für die Tarifgestaltung-, Anwendung und Einnahmeverteilung auf regionaler Ebene hat sich das Unternehmen an der Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter oder einer anderen dazu geeigneten Organisation (die von der NVH benannt wird) bzw. deren Rechtsnachfolgern zu beteiligen und die dazu erforderlichen finanziellen Kostenbeiträge zu leisten.

Der WestfalenTarif findet als Verbundtarif auch bei Fahrten im Bedarfsverkehr Anwendung.

Bei allen vorstehend im Rahmen von Ziffer 4 dieses Dokumentes genannten Regelungen handelt es sich um eine Anforderung zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen i.S.v. § 13 Abs. 2a Satz 5 PBefG, für die auf der Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ein Ausgleich gezahlt werden soll.

5. Weitere Qualitätsanforderungen

Folgende Aufgaben sind nach dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag vom Verkehrsunternehmen wahrzunehmen:

- Beantragung von Fahrplänen, Tarifen und Beförderungsbedingungen, Teilnahme an Fahrplanabstimmungsgesprächen mit der NVH.
- Planung und Erstellung von Bau- und Umleitungsfahrplänen. Festlegung und Einrichtung von Ersatzhaltestellen; Teilnahme an entsprechenden Vorabstimmungen und Beteiligungen im Vorfeld der Maßnahme.
- Durchführung der Fahrleistung, die sich aus den jeweils gültigen Fahrplänen einschließlich etwaiger Umleitungen und Baufahrplänen ergibt, inkl. aller betriebsnotwendigen Verstärkerleistungen.
- Soweit dies auf Grund des Fahrgastaufkommens im Schülerverkehr notwendig ist, sind Gelenkzüge und/oder Solowagen als Verstärkerwagen einzusetzen.
- Der Betreiber kann sich bei der Verkehrsabwicklung anderer Verkehrsunternehmen bedienen. Der definierte Qualitätsstandard gilt vollumfänglich auch für diese Unternehmen.
- Einrichtung und Unterhalt einer Betriebsleitung während der Verkehrszeiten zzgl. 30 Minuten Vor- und 30 Minuten Nachlauf, mit Funk- und/oder Telefonerreichbarkeit für das Fahrpersonal. Einsatz von Ersatz-/Reservefahrzeugen bei Unfällen und Betriebsstörungen. Diese müssen so stationiert sein, dass sie spätestens nach 45 min an jedem Punkt des Bedienungsgebiets eingesetzt werden können. Wegen der besonderen Sorgfaltspflicht, die mit dem Angebot verbunden ist, führt das Verkehrsunternehmen eine Betriebsstätte mit Sozialeinrichtungen, Werkstatt und Fahrzeugwaschanlage innerhalb des Verbandsgebiets die nicht weiter als 30 Straßenkilometer vom Netzmittelpunkt (Bezugspunkt = Paderborn) entfernt sein darf. Bezüglich der Entfernung zum Betriebsmittelpunkt kann die Betriebsstätte durch eine Einsatzstelle im entsprechenden Linienbündel ersetzt werden. Die Regelung bezüglich der Lage der Betriebsstätte im Verbandsgebiet bleibt davon unberührt. Das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Flächen ist unzulässig, sofern es keine explizite Genehmigung durch die zuständige Stadt gibt.
- Bei Fahrzeugausfall oder Anschlussversäumnis ist unverzüglich eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste zu gewährleisten. Hierbei muss sichergestellt werden, dass den betroffenen Fahrgästen spätestens 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit eine Ersatzbeförderung gewährt wird. Die Ersatzbeförderung kann auch mit Taxen, Kleinbussen etc. hergestellt werden, sofern

die eingesetzten Fahrzeuggrößen zur Beförderung aller betroffenen Fahrgäste ausreichen.

- Ein Verspätungsübertrag (>15 min) auf folgende, vom ausgefallenen/aufgehaltenen Fahrzeug im Rahmen des regulären Fahrzeugumlaufs zu bedienenden Kurse/Fahrten ist durch den Einsatz eines zusätzlichen Ersatzfahrzeuges auszuschließen.
- Das im Fahr-, Vertriebs- und Kontrolldienst eingesetzte Personal muss die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Über die reine Verständigung hinaus ist es erforderlich, dass das Personal dem Kunden in Tarif- und Fahrplanfragen Auskunft geben kann. Sofern dies nicht gegeben ist, ist ein Einsatz im Fahr-, Vertriebs- oder Kontrolldienst nicht möglich.
- Vom Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonal wird ein kundenfreundliches und serviceorientiertes Verhalten erwartet. Das Fahr-, Vertriebs- und Kontrollpersonal muss die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweils gültigen Nahverkehrstarifs kennen.
- Für das vom Verkehrsunternehmen im Fahr- und Vertriebsdienst einzusetzende Personal wird eine besondere Qualifizierung in Bezug auf die Fachkompetenz und die Serviceorientierung verlangt.
- Das Verkehrsunternehmen gewährleistet es, dass Echtzeitdaten von allen durchgeführten Fahrten des vertragsgegenständlichen Verkehrs über einen von der NVH oder dem im Verkehrsraum zuständigen SPNV-Zweckverband beauftragten Anbieter zu Zwecken der Fahrgastinformation, Anschlusssicherung und Visualisierung der Öffentlichkeit bzw. den Betreibern von Anschlussverkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden. Die initialen Einrichtungsarbeiten zu den Echtzeitlieferungen sind vom Auftragnehmer oder einen Beauftragten Dritten auf Kosten des Auftragnehmers durchzuführen.
- Die tagesaktuellen Soll-Fahrpläne (VDV 454 REF-AUS) und dispositive Maßnahmen (VDV 454 AUS insbesondere kurzfristige Störungen und damit verbundene Fahrt- oder Haltausfälle) sind vom Verkehrsunternehmen direkt an den Ist-Daten-Server des VRR (IDS) zu liefern.
- Die Echtzeitdaten müssen von einem beim Verkehrsunternehmen vorhandenen bzw. von diesem betriebenen oder beauftragten RBL- bzw. ITCS-System geliefert und gemäß VDV-Schnittstelle 454 (mindestens Version 3.1¹) der Datendrehscheibe Ist-Daten-Server des VRR (IDS) oder einer anderen Stelle bereitgestellt werden. Die Echtzeitdatenlieferung erfolgt umlaufbezogen (zwecks Beauskunftung von Folgefahrten). Die zu liefernden Datenumfänge sind den VDV Schriften 454 und 453 mindestens in der Version 3.1 zu entnehmen. Es sind die folgenden Datenfelder über VDV 454 AUS/REF-AUS verpflichtend zu liefern:
 - a. Liniennummer (alphanumerisch) für Kundeninformation (Feldname „LinienText“),
 - b. Linien-ID (globale Linien-ID nach DTID Schlüssel),

¹ VDV 454/453 Version 3.1.0 v12 (VDV 453 inkl. 454 V3.1.0_v12.xsd)

- c. aus Richtung (erste Haltestelle im Fahrtverlauf plus Ortsangabe z.B. Paderborn Hauptbahnhof für Fahrten die dort beginnen),
 - d. in Richtung (Zieltext, Ortsangabe und letzte Haltestelle im Fahrtverlauf, z.B. Paderborn, Hauptbahnhof für Fahrten die dort enden),
 - e. Mastscharfe Steiglieferteilung sowohl in numerischer, alphanumerischer oder reiner Buchstabenangabe, sodass u.a. alphanumerische Steige wie A1, A2, A3, B1, B2, B3, Steige wie C, D, E an den IDS geliefert werden sowie numerische Steigangaben (1,2,3.....) für die Kundeninformation auf Generalanzeigern, Anschlussbildschirmen, usw.,
 - f. Umlaufnummer bzw. ID,
 - g. RichtungsID (1/2),
 - h. Fahrtausfall (ja/nein),
 - i. Disposition (ja/nein),
 - j. Prognose möglich (ja/nein),
 - k. ProduktID,
 - l. BetreiberID,
 - m. Eindeutige FahrtID je Betriebstag und FahrtStartEnde.
- Es ist mindestens eine Komplettfahrt-Meldung zu Beginn der Vorschauzeit zu liefern. Dispositive Maßnahmen sind auch außerhalb der Vorschauzeit zu übermitteln.
 - Die Linien und Haltestellen sind anhand der vom Auftraggeber vergebenen deutschlandweiten DTID sowie DHIDs an den IDS zu senden. Die ITCS-Systeme des Auftragnehmers sind soweit zu ertüchtigen, dass entsprechend alphanumerische Linien-IDs an den IDS gesendet werden können. Die entsprechenden Linien- und Haltestellen-ID-Nummern können auf Anfrage nach Zuschlagserteilung beim Auftraggeber angefragt werden.
 - Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber bei Fahrplanänderungen alle Fahrplandaten gem. VDV 452 oder im DINO-Format (ab Version 2.1) zur Verfügung. Dies bedeutet die kostenlose Überlassung der Daten zur uneingeschränkten Verwendung in Verbundfahrplänen, Regionalfahrplänen, ggf. Kursbüchern der DB AG bzw. anderer Verkehrsunternehmen, elektronischen Auskunftssystemen, Call-Centern und im Rahmen des Co-Marketings mit anderen Institutionen.
 - Nutzung einer Softwarelösung, die dem Verkehrsunternehmen unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, um die Bedarfsverkehre zu disponieren und dem Kunden eine Buchungsmöglichkeit der Verkehre ermöglicht. Die zugehörigen Endgeräte (in der Regel Handys/Tablets für das Fahrpersonal) hat das Verkehrsunternehmen auf eigene Kosten beizubringen. Die Fahrten des Bedarfsverkehrs müssen telefonisch über den für die Kundenkommunikation zuständigen Dienstleister buchbar sein.
 - Bedarfsverkehr im Sinne dieses Verfahrens ist gleichbedeutend mit Anruf-Linien-Fahrten. Eine Voranmeldung hat durch den Fahrgast mindestens 60 Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt zu erfolgen.