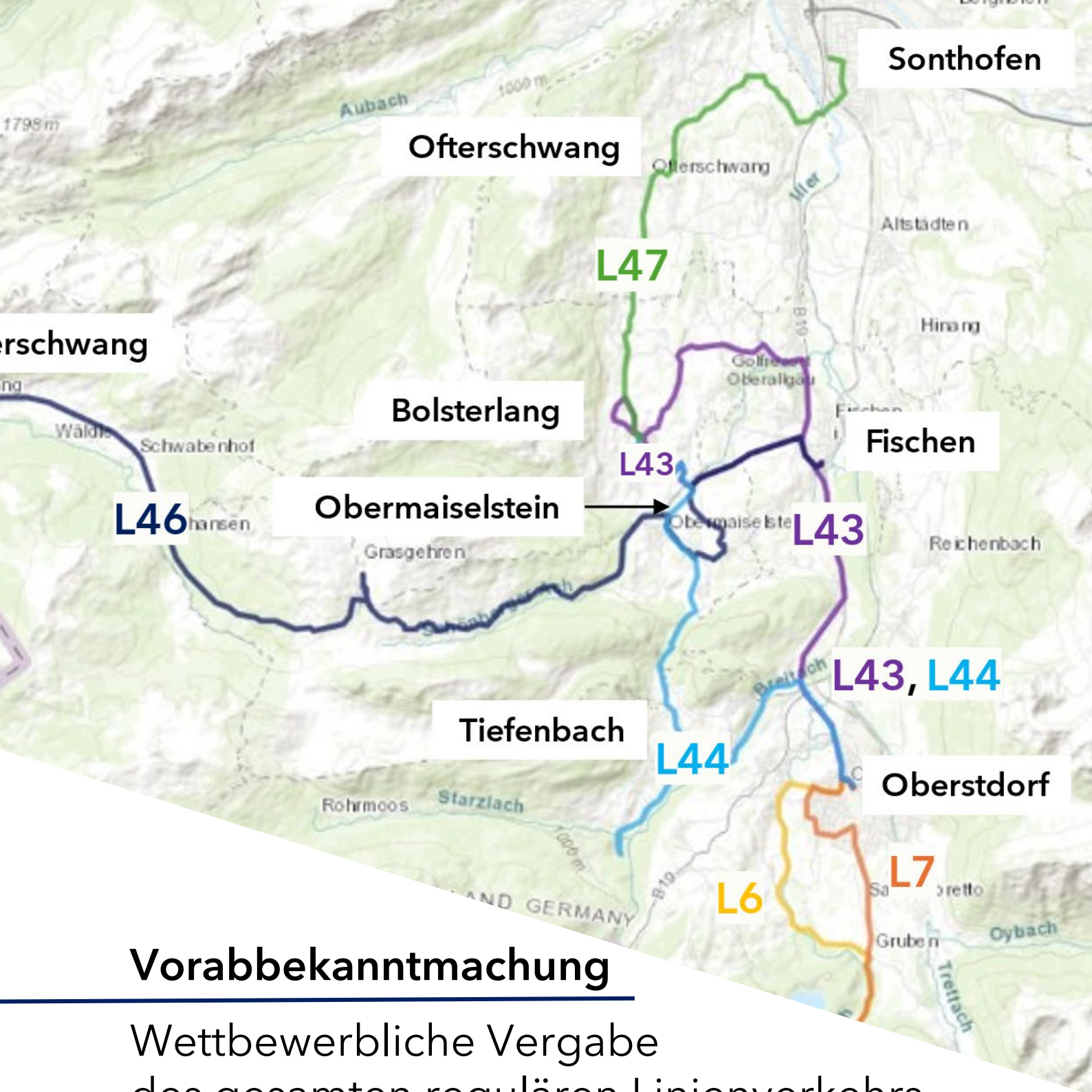




Vorabbekanntmachung

Wettbewerbliche Vergabe
des gesamten regulären Linienverkehrs
im Landkreis Oberallgäu

- Berichtigung vom 30.7.2026 zu Linie 6 und 7 (s. S.9)
- Ergänzendes Dokument zur TED-Bekanntmachung vom 27.05.2026
- Teil 2: Anforderungen Bündel Süd

Landratsamt Oberallgäu
Sonthofener Platz 2
87527 Sonthofen

Inhaltsverzeichnis

Präambel	4
1 Vorgehen und allgemeine Informationen	4
1.1 Grundsätze	4
1.2 Fristen und Termine	5
1.3 Bietergemeinschaften	6
1.4 Hinweis zu wettbewerbswidrigen Absprachen.....	6
1.5 Einsatz von Subunternehmern	6
1.6 Rückfragen.....	6
1.7 Nachprüfungsbehörde	7
2 Leistungsbeschreibung Bündel Süd	8
2.1 Überblick	8
2.2 Fahrplanumfang	9
2.3 Details zum Fahrplankonzept.....	11
2.4 Anschlüsse und Wartezeitregelungen	13
2.5 Fahrzeuganforderungen.....	14
2.5.1 Allgemeine Fahrzeuganforderungen	14
2.5.2 Antriebstechnologie	17
2.5.3 Spezifische Fahrzeugtypen Los Süd.....	18
2.5.4 THG-Quotenhandel/Vermarktung CO2-Zertifikate.....	19
2.5.5 Bidirektionales Laden und sonstige Einnahmen	19
2.5.6 Besondere Anforderungen Winterbetrieb und Linie 46	19
2.5.7 Werbung im und am Fahrzeug.....	20
2.6 Betriebliche Vorgaben	21
2.6.1 Zentrale Einsatzleitung und Betrieb	21
2.6.2 Kommunikation.....	21
2.6.3 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle	21
2.6.4 Umgang mit Betriebsstörungen	21
2.7 Digitale Fahrplanauskünfte und Bordtechnik	22
2.8 Ausstattung mit AFZS.....	23
2.9 Infrastruktur: Haltestellen und Beschilderung.....	23
2.10 Bearbeitung von Kundenbeschwerden.....	23
2.11 Fahr- und Servicepersonal.....	24
2.11.1 Allgemeine Anforderungen.....	24
2.11.2 Sprachkenntnisse	24

2.11.3	Schulung des Fahrpersonals.....	25
2.11.4	Entlohnung der Busfahrer	25
2.12	Anforderungen an Tarif und Vertrieb.....	25
2.13	Zusammenarbeit und Informationspflichten.....	26
3	Ergänzende Informationen zur wettbewerblichen Vergabe	28
3.1	Bewertungskriterien & Kalkulation	28
3.2	Los- und Zuschlagslimitierung sowie Kombinationsangebote	28
3.3	Voraussichtlich abzugebende Angebotspreise	29
3.4	Transparenz.....	29
3.5	Entschädigung für Teilnahme	29
3.6	Potenzielle Bereitstellung von Flächen	29

Simon Steuer - Landratsamt Oberallgäu

Sachgebiet ÖPNV

Oberallgäuer Platz 2

87527 Sonthofen

Telefon: 08321 612-1233

simon.steuer@lra-oa.bayern.de

Präambel

Zum 19.12.2025 wurde unter <https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/852878-2025> bereits die Vorabbekanntmachung für die Lose im Norden des Landkreises veröffentlicht (Kennung: 852878-2025).

Die vorliegende Vorabbekanntmachung enthält nun ergänzende Anforderungen zu dem **Bündel Süd**. Dies erstreckt sich ab Sonthofen in Richtung Oberstdorf. Achtung: Nicht inkludiert ist die Linie 45 Oberstdorf – Schöllang – Oberstdorf, diese ist Bestandteil des Bündels Mitte.

Die Inhalte zu Kapitel 1 sind in weiten Teilen deckungsgleich. In Kapitel 2 ff. werden die Anforderungen an den Betrieb in den genannten Bündeln erläutert. Diese unterscheiden sich maßgeblich von den Bündeln im Norden und sind auch für den Antrag eigenwirtschaftlicher Verkehre maßgebend.

1 Vorgehen und allgemeine Informationen

1.1 Grundsätze

In diesem Dokument werden die, mit den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) verbundenen Anforderungen (u. a. Fahrplan, Tarif und Fahrzeuge), im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG beschrieben.

Diese Vorabbekanntmachung dient ausschließlich der Information des Marktes gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a PBefG. Die dargestellten betrieblichen, fahrzeugtechnischen und organisatorischen Anforderungen stellen einen unverbindlichen Planungsstand dar und begründen keinen Anspruch auf spätere unveränderte Umsetzung.

Das Verfahren zur Prüfung eigenwirtschaftlicher Anträge nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes ist rechtlich und organisatorisch strikt vom späteren Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge zu trennen. Es ist beabsichtigt, die Beschaffung im Wege eines Offenen Verfahrens durchzuführen.

Diese Vorabbekanntmachung betrifft das Los Süd im südlichen Teil des Landkreises Oberallgäu. Der Landkreis Oberallgäu hat am 16.10.2025 einen ÖPNV-Ausbau beschlossen und wird für diesen zusätzliche finanzielle Mittel bereitstellen. Die im Folgenden näher definierten Vorgaben gelten entsprechend für eigenwirtschaftliche Anträge. Die in diesem Dokument gemachten Vorgaben präzisieren die Vorgaben des Nahverkehrsplan und sind somit maßgebend.

Es sollen Verkehrsleistungen im Süden des Landkreises Oberallgäu vergeben werden. Der Zeitraum der Leistungserbringung beträgt 10,625 Jahre und beginnt am 01.01.2029 und endet am 15.08.2039. Durch den Betreiberwechsel während der Sommerferien 2039, wird aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsmenge (Pendler und Schüler) ein geregelter, ggf. erforderlicher Betriebsübergang erleichtert.

1.2 Fristen und Termine

In diesem Kapitel wird das weitere Vorgehen des Landkreises beschrieben.

Mit der Veröffentlichung dieser Vorinformation beginnt gemäß § 8a Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die dreimonatige Frist zur Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge bei den jeweils zuständigen Genehmigungsbehörden. Zuständig ist die Regierung von Schwaben.

Der Landkreis strebt daraufhin die Vergabe aller Bündel in Form eines Bruttovertrags an. Der weitere Prozess ist wie in der folgenden Tabelle dargestellt strukturiert:

Frist bzw. geplante Veröffentlichung	Beschreibung
18.12.2025	Veröffentlichung Vorabbekanntmachung
27.05.2026	Veröffentlichung der Anforderungen für Los Süd → Dieses Dokument
27.08.2026	Frist zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge Los Süd
vsl. 15.01.2027	Start Vergabeverfahren
vsl. 15.03.2027	Abgabe Angebot
vsl. März und April 2027	Auswertung der abgegebenen Angebote
vsl. Ende April bis Mai 2027	Verkündung des beabsichtigen Zuschlags
+ 10 Tage	Einspruchsfrist
vsl. Mai 2027	Abschluss des Vergabeverfahrens
vsl. Ende August 2027	Bindefrist, die aufgrund der hohen Komplexität der Vergabe (u.a. Kombinationsangebote Saub-FahrzeugBeschG) und damit einhergehender möglicher Nachprüfungen über den vorgesehenen Verfahrensabschluss hinaus gelten muss.
vsl. Mitte 2027 - 31.12.2028	vsl. ca. 16 - 20 Monate Rüstzeit für den beauftragten Anbieter
01.01.2029	Betriebsstart
15.08.2039	Planmäßiges Vertragsende

Die Veröffentlichung dieses ergänzenden Teils der Vorabbekanntmachung setzt den Fristbeginn für die eigenwirtschaftlichen Anträge der Bündel Süd in Kraft. Innerhalb von drei Monaten muss ein entsprechender Antrag bei der Regierung von Schwaben eingehen, falls dieser berücksichtigt werden soll.

Der oben skizzierte Zeitplan ist unverbindlich und kann sich bis zum Zeitpunkt der Vergabe noch verändern.

1.3 Bietergemeinschaften von Antragstellern

Angebote von Bietergemeinschaften sind grundsätzlich zulässig, sofern keine wettbewerbswidrigen Absprachen im Sinne des § 1 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) vorliegen. Eine besondere Darlegung der kartellrechtlichen Unbedenklichkeit ist insbesondere dann erforderlich, wenn die Mitglieder der Bietergemeinschaft gleichartige Unternehmen sind, die jeweils eigenständig Verkehrsleistungen mit Bussen im öffentlichen Personennahverkehr erbringen.

Darüber hinaus kann insbesondere bei größeren Partnerunternehmen oder solchen mit Konzernanbindung nicht ohne Weiteres ausgeschlossen werden, dass diese auch einzeln zur Leistungserbringung befähigt wären. In solchen Fällen ist nachvollziehbar darzulegen, dass die Bildung der Bietergemeinschaft und die gemeinsame Angebotsabgabe nicht gegen § 1 GWB verstoßen.

1.4 Hinweis zu wettbewerbswidrigen Absprachen

Jegliche Absprachen zwischen Bietern, die geeignet sind, den Wettbewerb unzulässig einzuschränken oder zu verfälschen, sind unzulässig. Sollte ein Bieter im Zusammenhang mit diesem Vergabeverfahren nachweislich an einer solchen Absprache beteiligt gewesen sein, stellt dies einen wichtigen Grund für die sofortige außerordentliche Kündigung des Vertrags dar. Unabhängig vom Stand oder der Erfüllung des Vertrags behält sich der Aufgabenträger vor, Schadensersatzansprüche geltend zu machen.

1.5 Einsatz von Subunternehmern

Der Einsatz von Subunternehmen ist zulässig. Eine weitere Unterbeauftragung (Sub-Subunternehmer) ist jedoch ausdrücklich untersagt. Es wird auf § 36 VgV verwiesen. Der Bieter ist verpflichtet, einen bedeutenden Teil der Leistung selbst zu erbringen (Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007). Es wird festgelegt, dass, der Auftragnehmer mindestens 50 % der Leistungen (gemessen an der Anzahl der Fahrplankilometer) selbst erbringen muss. **Dabei ist sicherzustellen, dass auch sämtliche Subunternehmer alle in diesem Dokument festgelegten Anforderungen vollständig erfüllen.**

Die eingesetzten Subunternehmer sowie die von ihnen erbrachten Leistungen sind dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen. Der Auftraggeber kann zu jeder Zeit Nachweise zur Einhaltung der im Folgenden gemachten Anforderungen verlangen.

1.6 Rückfragen

Rückfragen sind in Textform und in deutscher Sprache an die angegebenen Kontaktdaten zu richten. So weit erforderlich werden bei Problemstellungen auch die anderen Bewerber entsprechend informiert. Mündliche und telefonische Auskünfte werden nicht erteilt. Enthalten die Ausschreibungsunterlagen nach Ansicht des Bewerbers Unklarheiten, hat er den Auftraggeber unverzüglich in Textform darauf hinzuweisen.

1.7 Nachprüfungsbehörde

Für die Erteilung von Anträgen für eigenwirtschaftliche Verkehre und die spätere Vergabe als Nachprüfungsbehörde sind die folgenden Behörden verantwortlich:

Regierung von Oberbayern

Vergabekammer Südbayern

80534 München

Telefon +49 89 2176-2411

Telefax +49 89 2176-2847

E-Mail-Adresse: vergabekammer.suedbayern@reg-ob.bayern.de

Website:

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/ueber_uns/zentralezustaeendigkeiten/vergabekammer-suedbayern/index.html

2 Leistungsbeschreibung Bündel Süd

2.1 Überblick

Der Verkehr im Bündel konzentriert sich auf das südliche Oberallgäu. Im Gegensatz zu den nördlichen Bündeln spielt der Tourismus hier eine prägende Rolle. Diese spiegelt sich u. a. in der Anbindung von touristischen Attraktionen (z. B. Bergbahnen) aber auch einer sehr hohen Volatilität der Nachfrage und damit des Fahrplanumfangs wider.

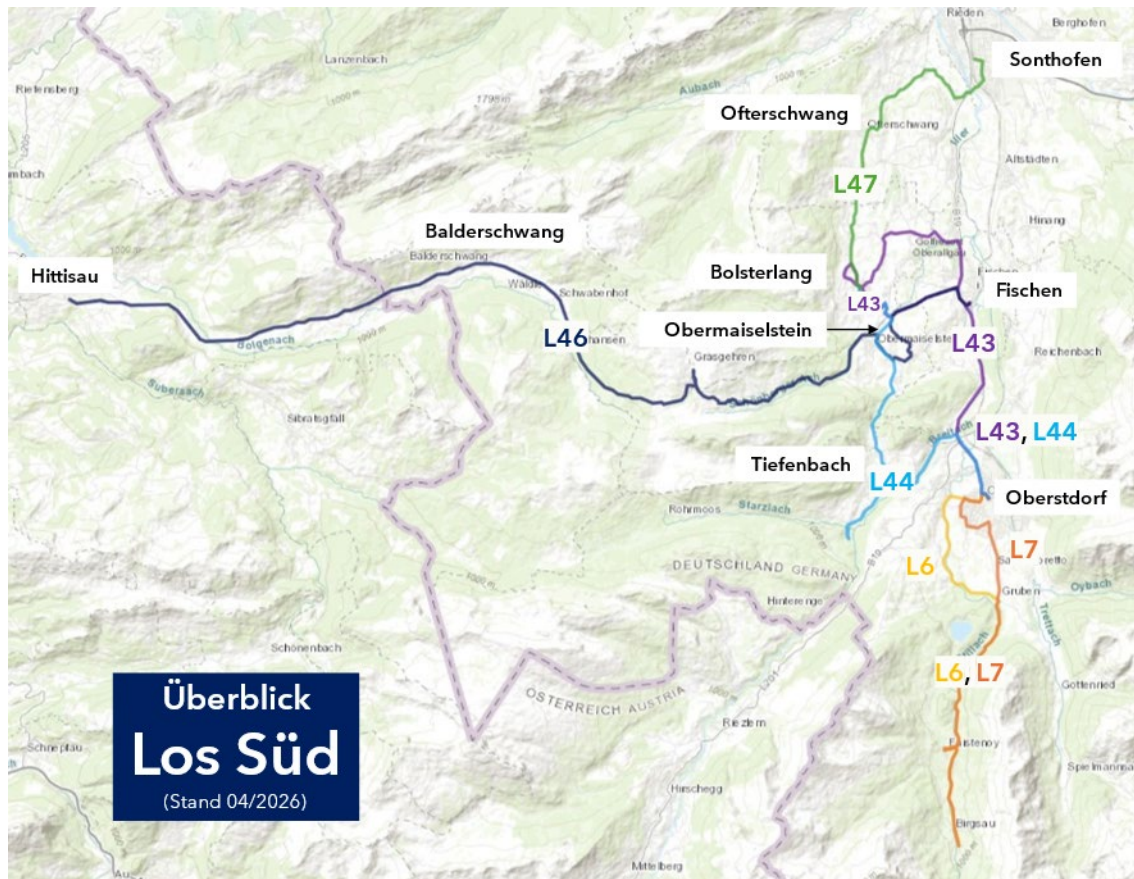


Abbildung 1: Überblick über das Bündel SÜD. Hinweis: Bei der Darstellung kann es zu Überlappungen kommen, die eine eindeutige Zuordnung in der Karte erschweren. In den folgenden Tabellen/ Fahrplananhängen können die Linienverläufe abgelesen werden.

Das Los Süd fokussiert sich auf den geographischen Raum zwischen Sonthofen und Oberstdorf. Dieser zeichnet sich durch eine sehr hohe touristische Intensität und hohe Kapazitätsanforderungen (→ Gelenkbusse) aus.

Hinweis: Die Bildung der Lose erfolgt aus verkehrlichen, betrieblichen und verkehrswirtschaftlichen Gründen, insbesondere zur Sicherstellung stabiler Umläufe, wirtschaftlicher Fahrzeugdisposition, Anschlusssicherung sowie zur Ermöglichung der Teilnahme kleiner und mittlerer Unternehmen. Durch Fahrplanabstimmungen und Durchbindungen ergeben sich Synergieeffekte innerhalb der Lose und erhebliche Vorteile für die Fahrgäste gegenüber dem heutigen Zustand.

Das Linienkonstrukt wird im Vergleich zu heute deutlich überarbeitet. Die hier genannten Liniennummern sind als interne Bezeichnungen/Arbeitstitel zu sehen und nicht für die Kommunikation mit dem Fahrgast. Die folgende Tabelle schlüsselt die Linien auf.

Tabelle 1: Linien und deren Fahrtverläufe - Los Süd

Nummer (intern)	Hauptlaufweg
L6	Busbahnhof Oberstdorf - Walserbrücke - Stillachstraße - Renksteg - Fellhornbahn/Brücke - Alpe Eschbach
L7	Busbahnhof Oberstdorf - Lorettokapelle - Renksteg - Fellhornbahn/Brücke - Alpe Eschbach
L43	Busbahnhof Oberstdorf - Langenwang - Fischen - Untermühlegg - Bolsterlang
L44	Busbahnhof Oberstdorf - Breitachklamm - Tiefenbach - Obermaiselstein - Bolsterlang
L46	Oberstdorf - Langenwang - Fischen - Obermaiselstein - Balderschwang - Hittisau
L47	Fischen - Bolsterlang - Ofterschwang - Sonthofen

Gegenüber dem Bestand sind daher umfangreiche Änderungen geplant. Diese sind u. a.:

- Neue Linie 6
- Neue Linie 43 (Aufbruch der Linie 44)
- Umfangreiche Fahrplananpassungen auf allen Linien
- Zwischen der Linie 44 und 7 werden in der Saison Fahrten durchgebunden.

Wichtig: Bei den Liniennummern handelt es sich um vorläufige Zahlen. Diese werden vsl. bis zur Inbetriebnahme – oder beim Verbundbeitritt des Landkreises zum MVV – neu strukturiert. Es handelt sich dann voraussichtlich um 4-stellige Bezeichnungen.

[Ergänzung der Vorabbekanntmachung]

Wichtig: Auf dem Laufweg der Linien L6 und L7 läuft die Konzession erst zum **31.7.2029** aus. Diese beiden Linien können daher erst ab dem 1.8.2029 eingeplant werden. Die vorherige Bedienung liegt in der Verantwortung des heutigen Betreibers. Ggf. kann mit diesen über eine frühere Übernahme verhandelt werden.

[Ende der Ergänzung]

2.2 Fahrplanumfang

Die Fahrplananforderungen im Bündel Süd sind die höchsten im gesamten Landkreis. Der Betrieb ist aufgrund der folgenden Rahmenbedingungen komplex:

- **Extreme saisonale Schwankungen** im gesamten Verkehrsgebiet (Folglich außerordentlich viele Fahrplanwechsel)

- **Unterschiedliche Öffnungszeiten** folgender Einrichtungen: Fellhornbahn (Umweg gegenüber Fellhornbahn-Brücke), Breitachklamm (Umweg nur bei Bedarf), Bergbahn Bolsterlang sowie kleiner Attraktionen wie dem Schwimmbad in Fischen oder der Sturmannshöhle
- Erforderliche **Pufferzeiten aufgrund von Staus** in Richtung Fellhornbahn (insbesondere zwischen 8 und 10 Uhr im Winter) sowie auf der B19 (ganzjährig)
- Taktabweichungen Regionalverkehr (i. d. R. bedingt durch den IC-Verkehr)
- **Linie 7:** Die Fahrzeit zwischen Oberstdorf - Fellhornbahn - Alpe Eschbach ist mit einer Umlaufzeit von unter 60 Minuten in der Saison nicht mit einer angemessenen Betriebsqualität realisierbar

Diese Rahmenbedingungen führen dazu, dass es auf einigen Linien zu erheblichen Schwankungen im Verkehrsangebot kommt:

- **Linie 6:** Zusätzliche Linie in der Saison. Sie verkehrt in der Regel vor einer Fahrt der Linie 7, entlastet damit den Streckenabschnitt durch den Ort und erschließt gleichzeitig neue Nachfragepotenziale auf der Westumgehung.
- **Linie 7:** Das Angebot variiert zwischen einem Stundentakt und einem 20-Minuten-Takt in der Saison; zusätzlich erfolgt eine saisonale Anbindung der Fellhornbahn und der Alpe Eschbach.
- **Linie 43:** Stundentakt zur Anbindung von Bolsterlang an Fischen (bzw. Obermaiselstein, Durchbindung Linie 44).
- **Linie 44:** Stundentakt, wobei es aufgrund der Anbindung der Breitachklamm und der Bergbahnen Bolsterlang zu Abweichungen kommen kann. Zusätzliches Angebot in der Hauptsaison zwischen Oberstdorf und Breitachklamm (mit Durchbindung auf Linie 7)
- **Linie 46:** Ganzjähriges Grundangebot, im Winter ergänzt durch zusätzliche Fahrten zur Anbindung des Skigebiets.
- **Linie 47:** Ganzjähriges Grundangebot. Integration des Skibusses in Kooperation mit den Bergbahnen Ofterschwang - Gunzesried und Hörnerbahn Bolsterlang

Hinweis: Die Linien 43 und 44 werden in Bolsterlang miteinander durchgebunden. Das bedeutet, dass ein fliegender Wechsel der Kursnummer erfolgt. Dies ist auch in den digitalen Auskunftsmedien sowie in den Aushängen entsprechend zu kommunizieren. Davon kann im Fall von Fahrerpausen (oder auch einer Durchbindung auf die Linie 47) abgewichen werden, solange die Anschlüsse garantiert werden.

Fahrpläne sind als Anlagen hinterlegt. Eine Besonderheit im Bündel ist die angesprochene quantitative Volatilität der erforderlichen Fahrten. Die folgende

Tabelle zeigt - grob - die wichtigsten Änderungen der unterjährigen Fahrplanwechsel.

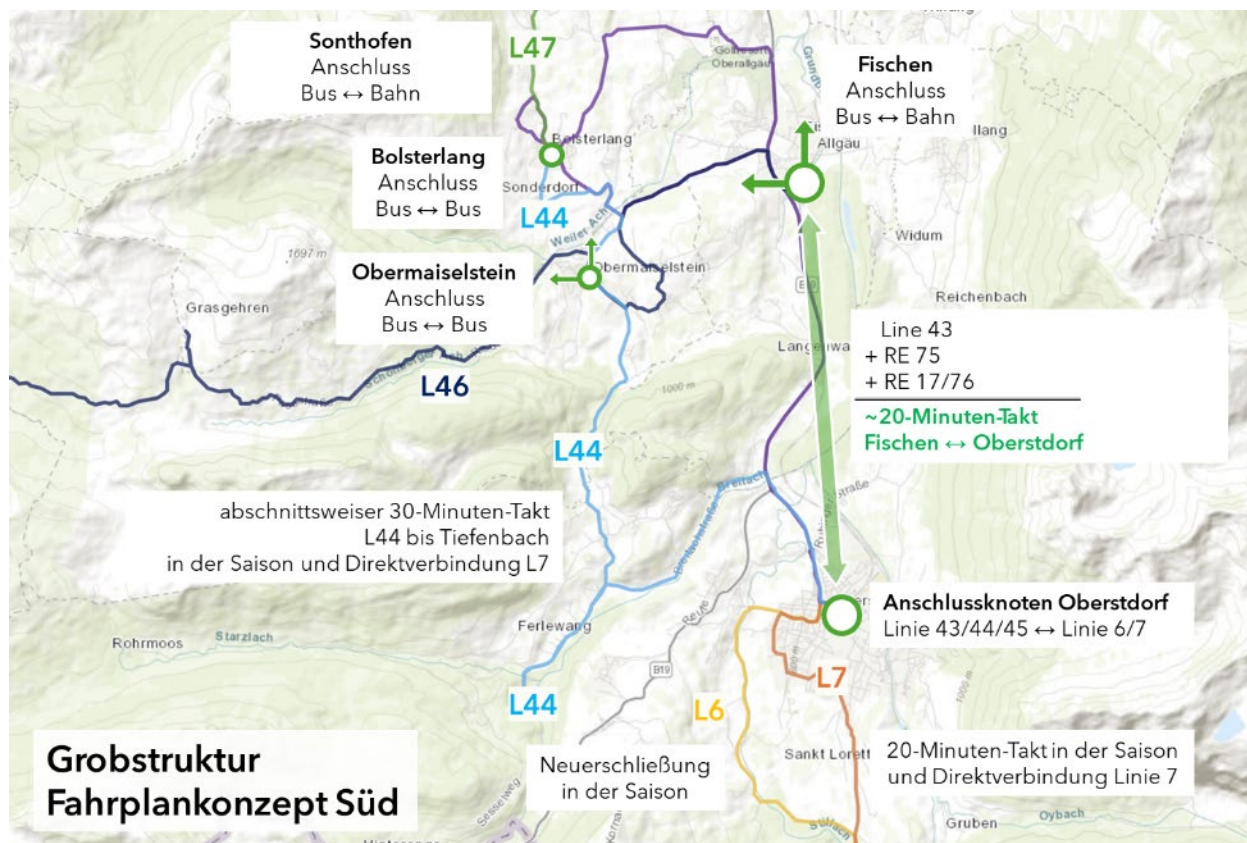
Fahrplanperiode	Monat (Orientierung, jedes Jahr anders)	L6	L7	L43	L44	L46	L47
Winterfahrplan von Weihnachten des Vorjahres bis Ende erster Woche Osterferien	Januar Februar März	20-Minuten-Takt, HS2-Kurse bis Ende Februar		Grundfahrplan + Anbindung Hörnbergbahn	Verdichtung auf 30-Minuten-Takt + Durchbindung Richtung Linie 7	HS2-Kurse: Zusätzlich Skibus bis Ende der 2. Märzwoche	HS2-Kurse: Zusätzlich Skibus der Bergbahnen bis Ende der 2. Märzwoche
Übergangsfahrplan Winter → Sommer	April	Kein Betrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb
Sommerfahrplan Christi Himmelfahrt bis Ende Oktober	Mai Juni Juli August September Oktober	20-Minuten-Takt, HS-Kurse von Pfingsten bis Mitte Oktober		Grundbetrieb	Verdichtung auf 30-Minuten-Takt + Linie 7 Durchbindung	Grundbetrieb	Grundbetrieb
Übergangsfahrplan Sommer → Winter (Bis zum Beginn der Weihnachtsferien)	November Dezember	Kein Betrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb	Grundbetrieb

Abbildung 2: Grobüberblick über die vier verschiedenen Fahrplanperioden pro Jahr und deren Auswirkungen auf die Linien

In der Ausschreibung wird ein bewertungsrelevantes Normaljahr definiert, dass maßgebend für die Kalkulation des Angebotspreises ist.

2.3 Details zum Fahrplankonzept

Mit dem neuen Fahrplankonzept beschreitet der Landkreis neue Wege und etabliert erstmals ein integriertes Gesamtsystem von Bus und Bahn im Landkreis Oberallgäu. Im südlichen Oberallgäu zeigt sich dies in besonderer Weise:



- **Anschlussknoten** **Oberstdorf**
Ein besonderer Fokus liegt in Oberstdorf auf der Verknüpfung der Buslinien 6/7 mit den Linien 43, 44 und 45. In Abwägung der zu erwartenden Nachfrage wurde hier ausnahmsweise der Anschluss Bus-Bus höher bewertet als der sonst übliche Anschluss Bus-Bahn. Dies ist auf die enorme touristische Bedeutung der Linien 6/7 zurückzuführen, insbesondere im Übernachtungstourismus.
- **Anschlüsse an den Bahnverkehr in Fischen und Sonthofen**
Die Linien 43 und 47 sind in Fischen und Sonthofen mit dem RE 75 verknüpft und gewährleisten dort den Anschluss an den Schienenverkehr.
- **20-Minuten-Takt Fischen ↔ Oberstdorf**
Durch eine verbesserte Abstimmung der Linie 43 mit dem Bahnverkehr sollen Parallelfahrten von Bus und Bahn auf ein Minimum reduziert werden.
- **Verdichtung des Angebots zu wichtigen Destinationen**
In Richtung Fellhornbahn wird innerhalb des Orts ein 20-Minuten-Takt eingeführt. Über das Westangebot wird ein neues Grundangebot geschaffen. Auf der Linie 44 wird der Takt in der Hauptsaison auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.
- **Anschlussknoten Busverkehr**
In Bolsterlang wird systematisch ein Anschluss an die Linie 47 sichergestellt. Soweit möglich, wird zudem ein Anschluss von der Linie 44 (aus Bolsterlang kommend) an die Linie 46 in Richtung Balderschwang hergestellt.
- **Neue Direktverbindung**
Die zusätzlichen Fahrten der Linie 44 ab Tiefenbach werden auf die Linie 7 durchgebunden. Daraus ergeben sich mehrere Nachfragevorteile:
 1. Direktverbindung in das Skigebiet sowie zum Nordic-Zentrum für Gäste und Einheimische aus Tiefenbach
 2. Direktverbindung von Tiefenbach zur Therme Oberstdorf
 3. Direktverbindung von den großen Hotels in Oberstdorf zur Breitachklamm

Gerade die Kombination aus Schönwetterzielen (Alpe Eschbach, Fellhornbahn) und Schlechtwetterzielen (Therme Oberstdorf, Breitachklamm) stärkt die Attraktivität und Nutzung des ÖPNV.

Zur Umsetzung dieser Ziele ist eine vollständige Überarbeitung des Fahrplangerüsts erforderlich.

2.4 Anschlüsse und Wartezeitregelungen

Alle Verbindungen, die folgende Übergangszeiten überschreiten, sind als garantierte Anschlüsse anzunehmen:

- Übergangszeit Bus/Bahn von min. sechs Minuten am Bahnhof Oberstdorf
- Übergangszeit Bus/Bus von min. vier Minuten am Bahnhof Oberstdorf
- Übergangszeit Bus/Bahn von min. fünf Minuten am Bahnhof Fischen
- Übergangszeit Bus/Bus von min. zwei Minuten am Bahnhof Fischen
- Übergangszeit Bus/Bahn von min. fünf Minuten am Bahnhof Sonthofen
- Übergangszeit Bus/Bahn von min. drei Minuten am Bahnhof Sonthofen
- Übergangszeit Bus/Bus von min. zwei Minuten in Bolsterlang
- Übergangszeit Bus/Bus von min. zwei Minuten in Obermaiselstein

Wartezeitregelungen:

- Fischen Bahnhof: Vom RE 75 auf die Linie 43 wird bei Bahnverspätungen von bis zu acht Minuten gewartet. D. h. verschiebt sich die Abfahrtszeit von der Minute 16 auf 20.
- Bolsterlang: Auf verspätete Busse wird bis zu sieben Minuten gewartet, wenn es zu keinen Anschlussverlust bei der Bahn in Fischen (RE 75) oder Sonthofen (RE 75) kommt.
- Oberstdorf: Auf verspätete Busse und Züge wird bis zu fünf Minuten gewartet. Davon ausgenommen ist die Linie 6/7 bei einem 20-Minuten-Takt, sie wartet dann nur noch drei Minuten (d.h. Abfahrt 10/30/50 statt 07/27/47).

Bei Verbindungen am Abend und längeren Taktabständen als 60-Minuten werden abweichend größere Wartezeitregelungen eingeführt.

Sämtliche Anschlüsse sind EDV-technisch zu sichern. Den Fahrern und Fahrerinnen muss ein entsprechender Wartebefehl automatisiert über das ICTS/RBL zugesendet werden.

Reservezeiten/Mindestwendezeiten

I. d. R. sind min. fünf Minuten zwischen einer Fahrt und einer Folgefahrt als Puffer vorzusehen. Es ist darauf zu achten, dass durch eine möglichst intelligente und wirtschaftlich effiziente Umlaufplanung Folgeverspätungen möglichst minimiert werden.

Im Fall der Linie 6/7 kann davon an der Alpe Eschbach bzw. Fellhornbahn und im Einzelfall am Bahnhof Oberstdorf entsprechend des Fahrplans abgewichen werden. Da gegenüber dem Bestand erheblich größere Puffer auf dieser Linie einkalkuliert sind, gehen wir insgesamt von einem deutlich stabileren Betrieb aus.

Verspätungen und Verfrühung

Verspätungen und Verfrühungen sind stets zu vermeiden. Dabei muss ein besonderer Fokus auf folgende Punkte gelegt werden:

- Pünktliche Abfahrt¹: Fahrerinnen und Fahrer sind dahingehend zu schulen, dass die pünktliche Abfahrt - gerade an der Starthaltestelle - oberste Priorität hat. Zudem ist ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring erforderlich. Falls einzelne Fahrer wiederholt verspätet abfahren - beispielsweise in der Annahme, den Fahrplanpuffer später kompensieren zu können - ist der Arbeitgeber verpflichtet, diese umgehend darauf hinzuweisen, dass dieses Verhalten nicht akzeptabel ist, und entsprechende Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen einzuleiten.
- Abwarten der Abfahrtszeit: Die Fahrpläne enthalten teilweise größere Zeitpuffer als aktuell notwendig. Dies kann dazu führen, dass Busse bei geringem Fahrgastaufkommen und wenig Verkehr zu früh unterwegs sind. In solchen Fällen hat der Fahrer bzw. die Fahrerin an geeigneten Haltestellen die planmäßige Abfahrtszeit abzuwarten.
- Pünktliche Ankunft an Knotenpunkten: An den Bus/Bus und Bus/Bahnknoten ist die Pünktlichkeit für Fahrgäste von besonders großer Bedeutung. Verspätungen von nur wenigen Minuten führen schnell zu unnötigem Stress. Daher ist stets auf die pünktliche Ankunft an diesen Haltestellen zu achten. Zur Sensibilisierung für das Thema Pünktlichkeit - insbesondere im Hinblick auf das neue, besser abgestimmte Bus-Bahn-Konzept - sind die Fahrerinnen und Fahrer jährlich zu schulen. Der Landkreis unterstützt hierbei aktiv durch laufend aktualisierte Informationen.

2.5 Fahrzeuganforderungen

2.5.1 Allgemeine Fahrzeuganforderungen

Hinweis: Bis Ausschreibungsbeginn werden weitere Vorgaben präzisiert. Diese stehen vor allem im Zusammenhang mit einem möglichen Verbundbeitritt des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten zum MVV (z. B. neue Anforderungen an die Verkaufstechnik wie Fahrscheindrucker) bzw. einer möglichen Neugründung eines Verbunds. Derzeit erfolgt eine Prüfung der verschiedenen Optionen, weshalb bislang noch keine konkreten Vorgaben formuliert werden konnten.

An alle Busse im Regelverkehr werden folgende Anforderungen gestellt:

1. Anforderungen an die Sicherheit:

1.1. Anti-Blockier-System & Anti-Schlupf-Regelung

¹ Wichtig: Kleinere Abweichungen sind immer möglich. Wenn z. B. ein Fahrgast angerannt kommt, wird er noch mitgenommen und es wird nicht direkt vor seiner Nase abgefahren. (Ausnahme: Linie 7/44 - bei vollem Fahrzeug und dichtem Takt.)

- 1.2. Videoüberwachung im Fahrzeuginnenraum (ohne Blick auf Fahrer) mit einer Speicherzeit von min. 72 Stunden (danach automatisches Überschreiben)

2. Anforderungen Bauart:

- 2.1. Haltetaster müssen von jeder Sitzreihe aus erreicht werden
- 2.2. Waagerechte Deckenhaltestangen längs des Ganges
- 2.3. Maximale Einstiegshöhe von 270 mm über Fahrbahn, welche z. B. auch durch Kneeling erreicht werden kann
- 2.4. Anfahrbarkeit des Kasseler Sonderboard muss ermöglicht werden (bei Außenschwenktüren Bauart beachten)
- 2.5. Rollstuhlplatz/Sondernutzungsfläche nach den Bestimmungen von Anhang VII der EU- Richtlinie 2001/85/EG bzw. Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i.V. m. der UN-ECE Regelung 107 mit geeigneter Sicherungsmöglichkeit. In diese Sondernutzungsfläche sind mindestens zwei Klappsitze (Notsitze) für Begleiter von Rollstühlen und Kinderwagen sowie eine Prallplatte (in Fahrtrichtung) für Rollstuhlfahrer zu integrieren. Im Fall von Gelenkbussen (18-Meter) muss eine zweite Fläche an der dritten Tür oder eine zusätzliche im Bereich der zweiten Tür integriert werden. Die entsprechende Durchgangsbreite dieser Türen beträgt min. 1.250 mm (Doppeltür).
- 2.6. Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche

3. Anforderungen Fahrgastinformation:

- 3.1. Außen: Frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Fahrzielanzeige vorne (Mindestgröße von 1680 mm x 240 mm) und seitliche auf der Einstiegsseite (Mindestgröße von 900 mm x 60 mm)
- 3.2. Außen: Liniennummernanzeige hinten
- 3.3. Innen – Solobus/15-Meter-Bus: Extra breites Display im Fahrzeuginnenraum, welches folgende Informationen darstellt:
 - die Liniennummer
 - mindestens die drei nächsten Haltestellen & Zielhaltstelle
 - die Ankunftszeiten
 - die aktuelle Verspätung
 - die Uhrzeit
 - Anschlussverbindungen am nächsten Halt
 - Auf einem der beiden Displays kann im Diashow-Modus auch Informationen zu Baustellen, Umleitungen aber auch Tipps zu der Busfahrt oder Region eingespielt werden.

Mindestgröße: 2×18 Zoll oder einmal 29 Zoll. Das genaue Layout wird mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

- 3.4. Innen - Gelenkbus: Gleiche Anforderungen wie beim Solobus, jedoch zusätzliches Display im hinteren Teil des Busses hinter dem Gelenk des Fahrzeugs.
- 3.5. Automatisierte Ansage der nächsten Haltestelle
- 3.6. Automatisierte Ansage weiterer Informationen
(welche auch der Auftraggeber im Laufe des Betriebs festlegen kann)
- 3.7. RBL-System bzw. ITCS mit Datenweiterleitung an DEFAS Bayern, sowie vollständige Erfüllung der Auflagen aus der Mobilitätsdatenverordnung
- 3.8. Durchsagemöglichkeit für den Fahrer
- 3.9. Aushang von min. zwei Liniennetzplänen pro Fahrzeug,
die der Landkreis vorgibt
- 3.10. Anbringung eines deutlich sichtbaren Hinweises auf das erhöhte Beförderungsentgelt im Fahrgastraum

4. Kassen- und Kontrollsystem:

- 4.1. Ausstattung mit elektronischem Fahrscheindrucker für den Fahrscheinverkauf mit Bar- und Kartenzahlung (Giro- und Kreditkarte).
- 4.2. Funktionsfähige eTicket-Kontroll-Geräte für Barcodes und NFC-Karten nach VDV-Standard an allen Türbereichen.
- 4.3. Automatische Fahrgastzählsystem an allen Fahrzeugtüren. S.a. Punkt 2.8.

5. Sonstige Anforderungen:

- 5.1. Klimaanlage für Fahrer und Fahrgastraum nach VDV-Schrift 236²
- 5.2. Mitnahme von Wintersportgeräten zulässig
- 5.3. Ausrüstung mit funktionsfähigem Betriebsfunksystem zur Anschlusskommunikation & Kommunikation mit der Leitstelle
- 5.4. Versteckter Notruftaster für den Fahrer (z. B. integriert im Kassensystem)
- 5.5. Toter-Winkel-Assistent
- 5.6. Funktionsfähiges Betriebsfunksystem
- 5.7. 15 USB-Ladepunkte (USB Typ A und Typ C) bei 12-Meter-/Solobussen
- 5.8. 20 USB-Ladepunkte (USB Typ A und Typ C) bei 15-Meter-/18-Meter-Bussen
- 5.9. Indirekte LED-Beleuchtung im Fahrgastraum die sich der Tageszeit anpassen
- 5.10. WLAN
- 5.11. Keine Klappfenster

² Auf den Linien 6 und 7 sind im Winterbetrieb Abweichungen möglich. Da ein Großteil der Fahrgäste dort zum Skifahren und Winterwandern unterwegs ist und entsprechend warm gekleidet ist (wobei das Ablegen der Kleidung im Fahrzeug nur eingeschränkt möglich ist), kann zur Erhöhung der Reichweite der E-Busse eine niedrigere Innenraumtemperatur gewählt werden - ohne nennenswerte Komforteinbußen für die Mehrheit der Fahrgäste.

Die untere Kennlinie kann bei einer Außentemperatur von -10 °C auf 14 °C (d. h. eine Temperaturdifferenz von 24 Grad) abgesenkt werden. Bei Temperaturen unter -10 °C kann die Innenraumtemperatur auf bis zu 10 °C reduziert werden, sofern für die Fahrerin bzw. den Fahrer weiterhin ein angenehmes Arbeitsumfeld gewährleistet ist.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen jederzeit betriebsbereit und verkehrssicher sein. Sie haben den geltenden gesetzlichen Vorschriften zu entsprechen, insbesondere dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der BOKraft sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge unterliegen der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Auftragnehmers. Unfallschäden sind unverzüglich und fachgerecht zu beheben. Der Auftragnehmer ist eigenverantwortlich für die Versicherung der Fahrzeuge und des Fahrpersonals. Dies umfasst insbesondere eine Haftpflichtversicherung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden.

Alle Fahrzeuge müssen sich in einem technisch einwandfreien, gepflegten, sauberen und äußerlich schadensfreien Zustand befinden. Eine Außenreinigung hat durchschnittlich³ mindestens einmal pro Woche stattzufinden. Eine grundlegende Innenreinigung hat mindestens einmal täglich⁴ zu erfolgen, wobei der Schwerpunkt (z. B. Fensterflächen oder Sitze) variieren kann. Die Fahrzeuge müssen stets besenrein gehalten werden. Starke Verschmutzungen im Innenraum sind unverzüglich zu beseitigen. Vandalismusschäden sind zeitnah zu beheben. Grobe Verschmutzungen – wie etwa herumliegende Getränkedosen, Verpackungen oder Zeitungen – sind vom Fahrpersonal bei nächster Gelegenheit, beispielsweise während des Aufenthalts an geeigneten Haltepunkten (z. B. Endhaltestellen), zu entfernen.

Die Fahrzeuge sind mit einem einheitlichen Fahrzeugdesign auszustatten, das der Landkreis vorgibt. Der Unternehmer wird vergleichbar zu anderen ÖDAs (siehe z. B. Walserbus) weiterhin erkenntlich sein. Werbeflächen sind möglich, s. Punkt 2.5.7.1.

2.5.2 Antriebstechnologie

Der Landkreis ist an die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes gebunden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass im stark touristisch geprägten südlichen Oberallgäu der Einsatz von Dieselnissen aus verschiedenen Gründen keine Zukunftsperspektive im kommenden Jahrzehnt hat.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Landkreis für eine nahezu vollständige Elektrifizierung des Busverkehrs entschieden. Sämtliche Fahrplanfahrten sind mit emissionsfreien Fahrzeugen zu erbringen. „Emissionsarme“ Alternativen wie HVO oder CNG sind nicht zulässig.

Zusätzlich sind Reservefahrzeuge für die Instandhaltung der Elektrofahrzeuge sowie eine strategische Dieselreserve vorzuhalten. Als Grundbedarf gilt dabei die Anzahl der Umläufe, die während der Saison gleichzeitig verkehren. Das bedeutet, dass bei

³ D.h. in der Praxis im Sommer i.d.R. weniger oft, dafür im Winter öfters. Die Außenreinigung der Fahrzeuge hat somit regelmäßig in Abhängigkeit der Witterung und Verschmutzung zu erfolgen.

⁴ Falls der Bus im Einsatz ist.

vollständiger Verfügbarkeit aller Elektrobusse sämtliche Fahrplanfahrten theoretisch mit diesen Fahrzeugen durchgeführt werden müssen.

Die darüber hinaus erforderliche Fahrzeugreserve kann durch Dieselbusse abgedeckt werden. Im gesamten Bündel Süd umfasst diese mindestens zwei Fahrzeuge. Für diese gelten grundsätzlich die gleichen Anforderungen gemäß Fahrzeuganhang. Abweichend davon darf über die gesamte Vertragslaufzeit ein maximales Fahrzeugalter von bis zu 16 Jahren erreicht werden. Des Weiteren gelten für diese nicht die allgemeinen Anforderungen 5.7 bis 5.11 aus Kapitel 2.5 „Fahrzeuganforderungen“.

2.5.3 Spezifische Fahrzeugtypen Los Süd

Im Los Süd sind auf folgenden Linie die jeweiligen Fahrzeugtypen einzusetzen. Im Anhang Fahrzeuganforderungen werden die verschiedenen Fahrzeugtypen vorgestellt.

Linie	Fahrzeugtyp
Linie 6	18-Tourismus
Linie 7	18-Tourismus
Linie 43	12-Tourismus
Linie 44	12-Tourismus
Linie 44 (Zusatzfahrten HS -> L7)	18-Tourismus
Linie 46	Min. 14-Meter-Bus
Linie 47	12-Tourismus

Bei den Linien 43 bis 47 kommt auf einigen Fahrten abweichend ein Gelenkbus für den Schülerverkehr zum Einsatz. Diese Fahrzeuge können umlauftechnisch so eingebunden werden, dass diese danach auf der Linie 6/7/44 zum Einsatz kommen.

Abweichend ist immer ein Einsatz von größeren Gefäßgrößen zulässig. Daher kann z. B. auf der Linie 43, wo i. d. R. eine 12-Meter Bus gefordert wird, auch ein 18-Meter-Bus zum Einsatz kommen. Die Befahrbarkeit der Strecken ist entsprechend sicherzustellen.

2.5.4 THG-Quotenhandel/Vermarktung CO2-Zertifikate

Der Auftragnehmer hat die Erlöse aus dem Verkauf oder der sonstigen Verwertung von Treibhausgasminderungsquoten (THG-Quoten), die durch den Einsatz der im Rahmen dieses Verkehrsvertrags eingesetzten Fahrzeuge entstehen, vollständig zu realisieren und an den Auftraggeber weiterzureichen. Die Vermarktung der THG-Quoten zum bestmöglichen Preis ist verpflichtend und erfolgt durch den Auftragnehmer im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

2.5.5 Bidirektionales Laden und sonstige Einnahmen

Dem Betreiber steht es grundsätzlich frei, seine elektrischen Busse für weitere Zwecke zu vermarkten. Hierzu zählen potenziell auch Einnahmen aus Einspeisevergütungen im Rahmen des bidirektionalen Ladens. Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die geforderte Mindestquote an emissionsfreien Fahrzeugen auch zum Ende der Vertragslaufzeit weiterhin erfüllt wird.

2.5.6 Besondere Anforderungen Winterbetrieb und Linie 46

Allgemein ist auf allen Linien auch bei starkem Schneefall ein sicherer Betrieb zu gewährleisten. Schnee stellt im Oberallgäu in der Regel kein Ausfallkriterium dar – das Oberallgäu ist schon immer eine schneereiche Region gewesen. Die Linien 6, 7, 43, 44 und 47 verlaufen größtenteils über stark befahrene Straßen mit geringem Gefälle (Ausnahmen: Bolsterlang Bergbahn⁵) und können daher auch im Winter im Regelfall ohne Schneeketten betrieben werden.

Auf der Linie 46 ist hingegen bei erheblichem Schneefall sowie aufgrund der Steilstrecke des Riedbergpasses ein regelmäßiger Betrieb mit Schneeketten sicherzustellen. Das Personal muss entsprechend umfassend geschult werden, und im Winter ist entsprechendes Material stets mitführen. Zeichnet sich ein Tag mit starkem Schneefall ab, ist in der Regel bereits zum Betriebsstart in Oberstdorf mit aufgezogenen Schneeketten zu fahren.

Verspätungen, die aufgrund der geringeren verantwortbaren Geschwindigkeit sowie einer angepassten, sicheren Fahrweise entstehen, werden nicht pönalisiert. Sicherheit geht vor Pünktlichkeit.

⁵ Hier wird gemeinsam mit dem Bergbahnbetreiber und dem Busbetreiber ein abgestimmtes Vorgehen für die Schneeräumung erarbeitet. Unter anderem ist geplant, dass die Schneeräumung – im Bedarfsfall – stündlich jeweils kurz vor der Fahrt des Linienbusses erfolgt.

2.5.7 Werbung im und am Fahrzeug

Der Landkreis erlaubt den Unternehmer durch Werbeinnahmen zusätzliche Einnahmen zu generieren. Diese zusätzlichen Einnahmen schöpft der Landkreis nicht direkt ab⁶.

2.5.7.1 Außenwerbung

Außenwerbung ist zulässig. Die seitlichen Fensterflächen dürfen zu maximal 25 % beklebt werden. Die Heckscheibe darf vollständig beklebt werden. Dabei muss für Fahrgäste stets eine eingeschränkte Sicht nach außen gewährleistet bleiben.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass für alle verwendeten Fensterfolien ein gültiges Prüfzeugnis vorliegt, aus dem hervorgeht, dass die Notausstiegsfunktion der Scheiben nicht beeinträchtigt wird. Es ist ausschließlich eine vom TÜV bzw. KBA zugelassene Lochfolie zu verwenden.

Blinker, Leuchten, Lüftungsgitter, Fahrerfenster sowie Fahrtzielanzeigen müssen grundsätzlich frei bleiben und dürfen nicht überklebt werden. Ebenso sind erforderliche Piktogramme (z. B. Knickgelenk-, Einstiegs- oder Sicherheitspiktogramme; siehe auch Kapitel 2.6.2 „Kontrollierter Vordereinstieg“) entsprechend freizuschneiden. Alle Fahrgasttüren sind vollständig von Werbung freizuhalten, um ein schnelles und sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu gewährleisten. Ausgenommen hiervon sind ausschließlich die oberen Türbereiche, sofern diese oberhalb der angrenzenden horizontalen Fensterflächen liegen. Dies trifft in der Regel auf ältere Dieselfahrzeuge wie den Mercedes Citaro zu, während beispielsweise die eCitaros bündige Tür-Fenster-Bereiche besitzen.

2.5.7.2 Fahrzeuginnenraum

Werbung im Fahrzeuginnenraum ist in einem begrenzten Rahmen zulässig. In Klappenrahmen im Fahrzeuginneren hinter dem Fahrerplatz oder im Übergangsbereich von Gelenkbussen, sowie an Seitelementen über den Sitzplätzen ist Werbung zulässig. Die Fensterinnenseiten dürfen nur im Rahmen von Seitenscheiben-Plakat mit einem maximalen Format von 50 x 15 cm (BxH) und einer maximalen Anzahl von fünf (Solobus, 15-Meter-Bus) bzw. sieben Stück (Gelenkbus) beklebt werden. Eine Doppelseitige Beklebung (d.h. auch Außenwerbung) ist zulässig. Auch hier gilt es auch entsprechende Vorgaben des TÜV/KBA zu achten.

2.5.7.3 Anforderungen an die Inhalte

Allgemein gilt es zu beachten, dass es sich um ein öffentliches Verkehrsmittel handelt, in dem unterschiedlichste Zielgruppen unterwegs sind. Aus diesem Grund sind u. a. folgende Werbung am und im Fahrzeug unzulässig:

- Tabak- und Nikotinprodukte
- alkoholische Getränke oder sonstige berauschende Mittel
- politische oder religiöse Botschaften jeder Art (inklusive Parteienwerbung)
- gewaltverherrlichende Inhalte
- sexistische oder diskriminierende Inhalte
- Inhalte, die freizügigen Körperdarstellungen enthalten
- Inhalte, die den Interessen des Aufgabenträgers bzw. der von ihm gehaltenen Unternehmen widersprechen

⁶ Anbieter können diese durch einen geringeren Angebotspreis entsprechend anteilig einpreisen.

- Sämtliche Inhalte, die dem Ziel einer Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV widersprechen

Der Aufgabenträger kann im Einzelfall weitere Inhalte untersagen, wenn diese dem Erscheinungsbild des öffentlichen Personennahverkehrs oder der Sicherheit und Ordnung zuwiderlaufen.

2.6 Betriebliche Vorgaben

2.6.1 Zentrale Einsatzleitung und Betrieb

Aufgrund der hohen Anforderungen innerhalb des Bündels wird die Einrichtung einer zentralen Einsatzleitung gefordert. Dort ist zu den folgenden Betriebszeiten ein Verkehrsleiter gemäß Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 oder eine Person mit vergleichbarer Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenz am Standort der Betriebsstätte bzw. Betriebsanlage als „verantwortlicher Ansprechpartner“ vorzuhalten:

- Mo.-Fr.: 7:00 – 16:00 Uhr
- Sa.: 8:00 – 17:00 Uhr
- So.: 8:00 – 17:00 Uhr

Auch außerhalb der oben genannten Zeiten ist sicherzustellen, dass der Betrieb reibungslos funktioniert und im Störfall eigenständig sowie zeitnah reagiert werden kann.

Die zentralen Einsatzleitungen der Bündel Süd und Mitte dürfen bei demselben Betreiber zusammengelegt werden, was im Rahmen eines Kombinationsangebots zu einem günstigeren Wertungspreis führen kann.

2.6.2 Kommunikation

Alle Busse müssen über Funk im gesamten Verkehrsgebiet (mit Ausnahme kleiner Empfangslücken), auch untereinander, erreichbar sein. Die Fahrzeuge im Verkehrsgebiet Oberstdorf müssen sich auf einigen Streckenabschnitten abstimmen, u. a. wegen Anschlussreisenden und Begegnungsverkehren.

2.6.3 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle

Aktuell ist noch in Klärung, ob und in welchem Umfang ein kontrollierter Vordereinstieg durch den Fahrer zu erfolgen hat.

2.6.4 Umgang mit Betriebsstörungen

Das Verkehrsunternehmen ist für einen ordnungsgemäßen und vertragskonformen Betriebsablauf verantwortlich. Hierzu gehört insbesondere die Vorhaltung eines Notfall- und Störungsmanagements, das die kurzfristige Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen sicherstellt. Im Falle eines Fahrzeugausfalls muss ein Ersatzfahrzeug spätestens 45 Minuten nach dem Ausfall am betroffenen Ort eintreffen. Wird stattdessen eine alternative Ersatzbeförderung (z. B. durch Taxi) bereitgestellt oder sind keine Fahrgäste mehr zu befördern, genügt es, wenn das Ersatzfahrzeug die nächste planmäßige Fahrt des Umlaufs pünktlich aufnimmt. Fahrtausfälle müssen in den digitalen Auskunftsmedien sichtbar sein.

Bei absehbaren Betriebsstörungen – etwa durch Baustellen, Veranstaltungen oder vergleichbare Ereignisse – ist ein alternatives Bedienungskonzept frühzeitig mit dem Auftraggeber abzustimmen. Der Auftragnehmer muss hierfür entsprechende Betriebskonzept entwickeln. Die Fahrgäste sind ab dem Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Störung sowie während der gesamten Dauer der Beeinträchtigung umfassend zu informieren. Die Information hat über alle verfügbaren Kommunikationskanäle zu erfolgen, insbesondere im Fahrzeug, an Haltestellen, in Printmedien sowie über digitale Auskunftsmaschinen. Sie muss Angaben zur Art und Ursache der Störung, zur voraussichtlichen Dauer sowie zu den Auswirkungen und den vorgesehenen Alternativen enthalten.

Bei unvorhersehbaren sonstigen Betriebsstörungen ist der Aufgabenträger umgehend über die Ursache sowie die verkehrlichen Auswirkungen zu informieren. Das Fahrpersonal hat die Fahrgäste aktiv und angemessen über Art, Ursache, voraussichtliche Dauer sowie über alternative Bedienungsangebote zu unterrichten.

2.7 Digitale Fahrplanauskünfte und Bordtechnik

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL/ICTS) zu installieren, das auch der Bereitstellung von Echtzeitinformationen dient. Dabei ist sicherzustellen, dass Fahrplandaten in das System DEFAS-Bayern eingebunden und von dort übernommen werden können. Hierfür ist ein Datenüberlassungsvertrag mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abzuschließen. Diese Weiterleitung muss separat überprüft und im Bedarfsfall eigenverantwortlich gelöst werden.

Die Sollfahrpläne sind in einem der folgenden Formate an DEFAS zu übermitteln: VDV 452, IVU.pool/ISA, DIVA/DINO oder HAFAS-Rohdatenformat. Echtzeitdaten sind im Format VDV 454 AUS bereitzustellen. Ergänzende Informationen wie Anschlusssicherung, Fahrzeugpositionen sowie Daten für Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sind im Format VDV 453 zu liefern.

Der Aufgabenträger erhält über eine Web-Schnittstelle einen Lesezugriff auf das RBL-System. Die Webschnittstelle ist über gebräuchliche Browser wie Chrome, Edge oder Firefox nutzbar.

Alle Fahrplandaten und Haltestellen müssen in Google Maps hinterlegt werden. Es müssen Echtzeitdaten über die entsprechende Schnittstelle an Google Maps gemeldet werden (GTFS Realtime). Die Lage der Haltestellen ist mit einer maximalen Abweichung von 10 Metern zur tatsächlichen Position anzugeben, ggf. getrennt nach Fahrtrichtung. Dabei ist zwingend sicherzustellen, dass die reale Haltestelle vom angegebenen Punkt aus direkt sichtbar ist. An Knotenpunkten (z. B. Bahnhof Kempten oder Busbahnhof Isny) sind haltestellenscharfe Daten zu hinterlegen, sodass der Fahrgast bereits in der App/Maps erkennen kann, zu welchem Bussteig er laufen muss.

Baustellenfahrpläne sind ausnahmslos auch in allen digitalen Fahrplanmedien zu hinterlegen. Sie müssen min. 14 Tage vor Inkrafttreten einsehbar sein.

Die geänderten Fahrpläne zu den üblichen Fahrplanwechseln, müssen min. drei Monaten im Voraus dem Aufgabenträger vorliegen. Je nach technischen Möglichkeiten müssen diese auch drei Monate im Voraus in die digitale Verbindungssuche bei DEFAS übertragen sein. PDF-Soll-Fahrpläne dürfen im Gegensatz dazu vor dem Fahrplanwechsel nicht in doppelten Ausführungen für verschiedene Geltungszeiträume online abrufbar sein. PDF-Soll-Fahrpläne benötigen immer einen Gültigkeitszeitraum.

2.8 Ausstattung mit AFZS

Alle Fahrzeuge sind mit einem AFZS auszustatten (automatisches Fahrgastzählsystem). Das System soll mittels (Infrarot-) Kameratechnik Ein- und Ausstiege zuverlässig erfassen und den Besetztgrad des Fahrzeugs zu jedem Zeitpunkt kennen. Die Daten sollen in einer Datenbank gesammelt und dem Auftraggeber auf Verlangen übergeben werden. Reservefahrzeuge und Fahrzeuge für den Schülerverkehr müssen nicht ausgestattet werden.

2.9 Infrastruktur: Haltestellen und Beschilderung

Für sämtliche Fahrplanaushänge und die Beschilderungen an den Haltestellen ist der Auftragnehmer verantwortlich. Dies schließt auch Baustellenfahrpläne oder geänderte Fahrpläne bei Großveranstaltungen ein. An Haltestellen ohne DFI-Anlagen sind auf den Aushangfahrplänen haltestellenspezifische QR-Codes anzubringen. Beim Scannen mit einem Mobiltelefon müssen die Fahrgäste auf eine Seite weitergeleitet werden, auf der die nächsten Abfahrten (Echtzeitdaten) angezeigt werden.

Der Auftragnehmer ist während der gesamten Vertragslaufzeit für den Betrieb der DFI-Anlagen verantwortlich. Dies umfasst die Pflege (Reinigung und Wartung) sowie die Bereitstellung der erforderlichen Fahrplandaten via DEFAS Bayern. An Haltestellen mit DFI-Anlagen vom Typ ePaper wird der Fahrplanaushang über ein Content-Management-System vom Auftragnehmer aufgespielt. Ein klassischer Papieraushang ist an diesen Haltestellen somit nicht notwendig.

2.10 Bearbeitung von Kundenbeschwerden

Kundenbeschwerden werden sowohl vom Auftraggeber als auch vom Auftragnehmer entgegengenommen – telefonisch und schriftlich. Die entsprechenden Kontaktdaten des Auftragnehmers sind auf den Fahrplanausdrucken anzugeben. Das Fahrpersonal ist verpflichtet, Beschwerden aufzunehmen, soweit es die betriebliche Situation zulässt. In Zweifelsfällen soll das Fahrpersonal den Beschwerdeführer an den Auftraggeber verweisen. Zu diesem Zweck sind in den Fahrzeugen geeignete Informationsmedien mit den aktuellen Kontaktdaten mitzuführen.

Geht eine Beschwerde beim Auftraggeber ein und fällt diese in den Verantwortungsbereich des Auftragnehmers, so leitet der Auftraggeber sie zur Stellungnahme an diesen weiter. Beschwerden, die beim Auftragnehmer eingehen, sind von diesem inklusive einer Stellungnahme unverzüglich an den Auftraggeber weiterzuleiten. Ist eine sofortige Beantwortung nicht möglich, so ist der Beschwerdeführer zunächst durch einen Zwischenbescheid zu informieren. Die abschließende Bearbeitung und Beantwortung der Kundenbeschwerde durch den

Auftragnehmer muss innerhalb von 14 Kalendertagen erfolgen. Falls ein vom Auftraggeber bereitgestelltes elektronisches System für die Bearbeitung von Kundenbeschwerden zur Verfügung steht, ist dieses vom Auftragnehmer verpflichtend zu nutzen.

2.11 Fahr- und Servicepersonal

2.11.1 Allgemeine Anforderungen

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, ausschließlich geeignetes Personal einzusetzen, das den Anforderungen der BOKraft entspricht. Die eingesetzten Fahrzeugführer müssen im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für die jeweils eingesetzten Fahrzeuge sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sein.

Das Fahr- und Servicepersonal hat seinen Dienst in angemessener, einheitlicher Dienstkleidung (z.B. weißes Hemd) zu verrichten und stets ein gepflegtes Erscheinungsbild zu gewährleisten.

Das eingesetzte Fahr- und Servicepersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte, sensorisch eingeschränkte oder anderweitig hilfsbedürftige Personen zu nehmen. Bei Bedarf ist entsprechende Hilfestellung zu leisten. Darüber hinaus muss das eingesetzte Personal folgende Anforderungen erfüllen:

- Höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber Fahrgästen
- Gute Ortskenntnisse
- Fundierte Kenntnisse der geltenden Beförderungsbedingungen, Tarife, Fahrpläne und Linienverläufe
- Sicheres Heranfahren an Haltestellen zur Vermeidung großer Abstände zwischen Fahrzeugkante und Bordstein
- Einhaltung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr: **kein Rauchen im Bus** (auch nicht im Türbereich) und **kein Telefonieren** während der Fahrt (ausgenommen sind Betriebsfunk und betriebsbedingte Telefongespräche unter Beachtung von § 23 Abs. 1a StVO)

Bei wiederholten Verstößen einzelner Mitarbeiter gegen diese Vorgaben behält sich der Auftraggeber das Recht vor, das betreffende Personal vom weiteren Einsatz im Rahmen der vertragsgegenständlichen Verkehre auszuschließen.

2.11.2 Sprachkenntnisse

Im Fahrdienst mit direktem Fahrgastkontakt dürfen nur Fahrer eingesetzt werden, die über deutsche Sprachkenntnisse auf dem Niveau B1 gemäß dem Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen (GER) verfügen.

2.11.3 Schulung des Fahrpersonals

Das Fahrpersonal ist mindestens einmal jährlich zu schulen. Die Schulungsinhalte sollen insbesondere folgende Themenbereiche abdecken:

- Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Informationen zu Verkehrsangebot, Tarif und Vertrieb
- Verknüpfung mit dem übrigen Linien- und Bahnverkehr
- Fahrgastfreundliche Fahrweise

Der Nachweis über durchgeführte Schulungen und deren Inhalte ist dem Auftraggeber im Rahmen der Personalliste vorzulegen.

Vor dem Betriebsstart wird der Landkreis zusätzlich einmalig pro Los drei Termine (vsl. 10/2028 bis 12/2029) in Abstimmung mit dem zukünftigen Betreiber anbieten, an denen der Landkreis das Grundkonzept des neuen Systems erklärt und auf die Besonderheiten aus Kundensicht (z.B. Anschlüsse) hinweist. Dadurch soll ein gemeinsames Verständnis in der gesamten Belegschaft für den neuen Betrieb geschaffen werden. Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die Teilnahme von jedem Busfahrer an einem der drei Termine ermöglicht wird.

2.11.4 Entlohnung der Busfahrer

Für das Los ist die Gewinnung von Fahrpersonal eine zentrale Herausforderung. Die Betriebszeiten erfordern die Gewinnung von zusätzlichem Personal gegenüber heute. Die Betriebszeiten erfordern häufig den Einsatz am späten Abend und Wochenende. In der Region gibt es vielfältige alternative Job-Angebote für qualifiziertes Fahrpersonal. Die Lebenshaltungskosten, insbesondere die Wohnkosten, sind im bayernweiten Vergleich hoch. Erschwerend kommt hinzu, dass das Lohnniveau für Busfahrer in angrenzenden Gebieten wie Tirol, Vorarlberg und Baden-Württemberg höher ist, als der gültige Tarif des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmer.

Der Auftragnehmer hat unabhängig von diesen Erschwernissen sicherzustellen, dass zu jedem Zeitpunkt genügend Fahrpersonal vorhanden ist, um die geforderten Leistungen auch zu erbringen.

Der Aufgabenträger unterstützt seinerseits durch folgende Vorgabe:

Im vorliegenden Los sind Busfahrer nach WBO-Tarif⁷ zu bezahlen, solange dieser über dem in Bayern allgemeingültigen Tarif des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmer liegt.

2.12 Anforderungen an Tarif und Vertrieb

Der Landkreis untersucht aktuell vertiefend zwei mögliche Umsetzungsvarianten zur Gründung eines neuen Verkehrsverbundes – gemeinsam mit der Stadt Kempten. Hierbei stellt sich der MVV als besonders aussichtsreich und verkehrlich besonders sinnvoll heraus (Option 1) und alternativ eine Insellösung für den Landkreis

⁷ WBO, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.

Oberallgäu und die Stadt Kempten (Option 2). Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist noch keine Entscheidung gefallen, welche der beiden Optionen umgesetzt wird.

Der Auftragnehmer hat daher in Abhängigkeit der umgesetzten Variante zum 01.01.2029 die entsprechenden Tarife (inklusive Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen, Verbundfahrtscheine und Fahrpreise) in der jeweils gültigen Fassung vollumfänglich anzuwenden. Auch werden das Deutschlandticket und Regionaltickets (z. B. Bayerticket) uneingeschränkt akzeptiert – dies betrifft alle genannten Linien in dem Bündel. Ausgenommen ist davon ausschließlich die Linie 46 im Abschnitt in Österreich. Hinweis: Diese Vorgaben gelten ebenfalls verbindlich für eigenwirtschaftliche Verkehre.

Eine Konkretisierung dieser Anforderungen erfolgt im Verlauf des Jahres 2026, in Abhängigkeiten der Beschlusslage der Stadt Kempten und des Landkreises Oberallgäu

2.13 Zusammenarbeit und Informationspflichten

Die Vertragspartner kooperieren eng miteinander und unterstützen sich gegenseitig, und zwar insbesondere durch:

- Auftraggeber und Auftragnehmer setzen sich unverzüglich über aktuelle oder absehbare erhebliche Störungen im Betriebsablauf (etwa Baustellen, Veranstaltungen usw.) gegenseitig in Kenntnis. Dies gilt insbesondere für Unfälle mit Personenschaden. Auskünfte des Auftragnehmers gegenüber Dritten, insbesondere Medien, sind vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen.
- Enge Abstimmung bei Baustellenfahrplänen und Veranstaltungen
- Mindestens einmal pro Quartal ist ein Gespräch zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer einzuplanen, in dem die Qualität des Verkehrs und die Fortentwicklung des Verkehrsangebotes (s.u.) besprochen wird.

Folgende Informationspflichten hat der Auftragnehmer:

- Bereitstellung der AFZS-Daten über ein geeignetes Online-Portal (Daten müssen spätestens nach sieben Tagen einsehbar sein)
- Die Verkehrseinnahmen sind dem Auftraggeber monatlich jeweils bis zum 30. des Folgemonats zu melden. Des Weiteren sind die Anzahl der registrierten Tickets, aufgeteilt nach Fahrt und Ticketart sowie die Verkaufserlöse aufzuschlüsseln.
- Vollständige Daten zu Pünktlichkeit, ausgefallenen Fahrten, Anschlusssicherheit und Kundenreaktionen.

Folgende Aufgaben fallen des Weiteren dem Auftragnehmer an:

- Sämtliche Anträge für die Beantragung der Ausgleichsleistungen § 231 SGB IX sind durch den Auftragnehmer zu stellen.
- Hilfen für den Ausbildungsverkehr im Landkreis Oberallgäu werden derzeit nach der entsprechenden Allgemeinverfügung verteilt, die auf der Webseite des Landkreises Oberallgäu veröffentlicht ist.

- Anträge für Verlustausgleiche durch das Deutschlandticket sind durch den Auftragnehmer zu erstellen.
- Weitere Anträge, die zur Deckung der Betriebskosten beitragen können, sind vom Auftragnehmer zu stellen.

Sämtliche dieser Einnahmen werden vom Auftragnehmer einbehalten bzw. an diesen ausbezahlt.

3 Ergänzende Informationen zur wettbewerblichen Vergabe

Das genaue Vorgehen der Vergabe wird zum Zeitpunkt des Vergabebeginns veröffentlicht. Diese Informationen ermöglichen einen Vorabeblick in das geplante Vorgehen – welche jedoch zu keinem Zeitpunkt final sind.

Der Landkreis strebt die Ausschreibung von **Bruttoverträgen** an.

3.1 Bewertungskriterien & Kalkulation

Auf den vorangegangenen Seiten wurden umfangreiche Mindestanforderungen definiert, die auch im Fall der Vergabe angewendet werden sollen. Diese stellen sicher, dass das angebotene Verkehrsangebot mit der erforderlichen Qualität erbracht wird und zugleich eine angemessene Mindestentlohnung der Busfahrer gewährleistet ist. Basierend auf dieser Ausgangsbasis kann ein fairerer Wettbewerb stattfinden. Für die Bewertung der Angebote wird daher der Angebotspreis als zentrales Wertungskriterium herangezogen, wobei der beurteilungsrelevante Angebotspreis durch verschiedene Boni reduziert werden kann. Hierzu zählt u. a. die Übererfüllung der Vorgaben an emissionsfreien Fahrzeugen und die zugesicherte Ausrückzeit im Störfall.

Die Angebote sollen vsl. zum Preisstand 2026 kalkuliert werden. Die Vergütung des Auftragnehmers erfolgt ab Betriebsaufnahme mit angepassten Kostenangaben durch eine Indexierung anhand des Bayern-Index ÖPNV. Beispielsweise werden dadurch Kostensteigerungen bei den Energie- und Personalkosten während der Vertragslaufzeit automatisch ausgeglichen.

Vorweg: Mit dem oben genannten Bonus, den Einnahmen aus den THG-Quoten und den geringeren zu erwartenden Kostensteigerungen (die bei der Zuschlagsvergabe berücksichtigt werden), wird ein Einsatz von E-Bussen entsprechend vom Landkreis honoriert.

3.2 Los- und Zuschlagslimitierung sowie Kombinationsangebote

Der Landkreis wird eine Vielzahl von Maßnahmen umsetzen, um den kleinen und mittleren Unternehmen (KMU; siehe auch folgende Punkte) die Abgabe eines qualifizierten Angebots bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erbringung zu ermöglichen.

Es wird eine **Loslimitierung** geprüft, welche vorsieht, dass ein Betreiber auf maximal fünf von sechs Losen einen Zuschlag erhalten kann. Daher werden zukünftig im Landkreis mindestens zwei Auftragnehmer einen Zuschlag erhalten.

Um den KMUs die Abgabe von möglichst vielen Angeboten für verschiedene Lose zu ermöglichen, gleichzeitig sich aber nicht aufgrund eines möglichen Zuschlags aller Lose zu übernehmen (Überschreitung der eigenen Leistungsfähigkeit) wird die Angabe einer Höchstanzahl an zuschlagsfähigen Losen⁸ geprüft (sog. **Zuschlagslimitierung**).

⁸ Ggf. auch maximale Anzahl an Fahrplankilometer.

Kombinationsangebote für die Lose Mitte und Süd sind zulässig. Ist der angebotene Wertungspreis für das Kombinationsangebot günstiger als die Summe der günstigsten gewerteten Angebotspreise der einzelnen Linienbündel, erhält das Kombinationsangebot den Zuschlag.

3.3 Voraussichtlich abzugebende Angebotspreise

Folgende Angebotspreise werden voraussichtlich abgefragt:

1. Angebotspreis für Los Nord 1
2. Angebotspreis für Los Nord 2
3. Angebotspreis für Los Nord 3
4. Kombinationspreis für die Lose Nord 1, Nord 2 & Nord 3
5. Angebotspreis für Los West
6. Angebotspreis für Los Mitte
- 7. Angebotspreis für Los Süd**
- 8. Kombinationspreis für die Lose Mitte und Süd**

Ein Bieter muss mindestens ein Angebot abgeben und kann bis zu acht Angebote gleichzeitig abgeben. Für jeden Angebotspreis werden dann jeweils die Zusammensetzung (u. a. notwendig für Indexierung über die Vertragslaufzeit) und die bonusfähigen Kriterien abgefragt. Daraus errechnet sich dann der wertungsfähige Angebotspreis.

3.4 Transparenz

Der Auftraggeber prüft die Veröffentlichung der anonymisierten Ergebnisse aller zuschlagsfähigen Angebote zur Erhöhung der Transparenz.

3.5 Entschädigung für Teilnahme

Der Auftraggeber prüft, ob in einem begrenzten Umfang eine Entschädigung für die Abgabe eines zuschlagsfähigen Angebots möglich ist.

3.6 Potenzielle Bereitstellung von Flächen

Der Auftraggeber prüft, ob den zukünftigen Betreibern entsprechende Betriebsflächen bzw. zumindest Vorabinformationen (+ Kontaktdaten der Halter) zu möglichen Flächenverfügbarkeiten bereitgestellt werden können.