



## Vorabbekanntmachung

Wettbewerbliche Vergabe  
des gesamten regulären Linienverkehrs  
im Landkreis Oberallgäu

- Ergänzendes Dokument zur TED-Bekanntmachung vom 22.12.2025 -

Landratsamt Oberallgäu  
Sonthofener Platz 2  
87527 Sonthofen

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorgehen und allgemeine Informationen .....	4
1.1	Grundsätze .....	4
1.2	Fristen und Termine .....	4
1.3	Bietergemeinschaften .....	5
1.4	Hinweis zu wettbewerbswidrigen Absprachen.....	6
1.5	Einsatz von Subunternehmern .....	6
1.6	Rückfragen.....	6
1.7	Nachprüfungsbehörde .....	6
2	Leistungsbeschreibung der nördlichen Bündel (Nord 1, 2, 3).....	8
2.1	Überblick .....	8
2.2	Fahrplanumfang .....	9
2.2.1	Los 1 - Verbindungen nach Wildpoldsried, Dietmannsried, Haldenwang .....	10
2.2.2	Los 2 - Stadtnahe Linien (v. a. Wiggensbach, Durach, Sulzberg) .....	14
2.2.3	Los 3 - Expressverkehre .....	18
2.3	Fahrzeuganforderungen.....	21
2.3.1	Allgemeine Fahrzeuganforderungen .....	21
2.3.2	Besondere Anforderungen an Neufahrzeuge .....	23
2.3.3	Fahrzeugtypen .....	24
2.3.4	Sonderfall Verstärkerbusse - Bustyp „12-S-Verstärker“ bzw. „18-S-Verstärker“ 24	
2.3.5	Antriebstechnologie im Zusammenhang mit SaubFahrzeugBeschG .....	25
2.3.6	Spezifische Fahrzeugtypen pro Los .....	25
2.3.7	LSA-Steuerung .....	26
2.3.8	THG-Quotenhandel/Vermarktung CO2-Zertifikate.....	26
2.3.9	Bidirektionales Laden und sonstige Einnahmen .....	26
2.3.10	Reservefahrzeuge.....	26
2.3.11	Werbung im und am Fahrzeug.....	27
2.4	Betriebliche Vorgaben .....	28
2.4.1	Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle .....	28
2.4.2	Umgang mit Betriebsstörungen .....	28
2.4.3	Verantwortlicher Mitarbeiter und Leitstelle.....	29
2.5	Digitale Fahrplanauskünfte .....	29
2.6	Infrastruktur: Haltestellen und Beschilderung.....	30
2.7	Bearbeitung von Kundenbeschwerden .....	30
2.8	Fahr- und Servicepersonal.....	31

2.8.1	Allgemeine Anforderungen .....	31
2.8.2	Sprachkenntnisse .....	31
2.8.3	Schulung des Fahrpersonals.....	31
2.8.4	Entlohnung der Busfahrer .....	32
2.9	Anforderungen an Tarif und Vertrieb.....	32
2.10	Einnahmeaufteilung bei zwei Losen und eigenwirtschaftlichen Anträge .....	32
2.11	Zusammenarbeit und Informationspflichten .....	33
3	Ergänzende Informationen zur wettbewerblichen Vergabe .....	35
3.1	Bewertungskriterien & Kalkulation .....	35
3.2	Los- und Zuschlagslimitierung sowie Kombinationsangebote .....	35
3.3	Voraussichtlich abzugebende Angebotspreise .....	36
3.4	Transparenz.....	36
3.5	Entschädigung für Teilnahmeantrag.....	36
3.6	Potenzielle Bereitstellung von Flächen .....	36

**Rafael Pfister - Landratsamt Oberallgäu**  
**Sachgebiet ÖPNV**  
**Oberallgäuer Platz 2**  
**87527 Sonthofen**  
**Telefon: 08321 612-1236**  
[rafael.pfister@lra-oa.bayern.de](mailto:rafael.pfister@lra-oa.bayern.de)

# 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. Die Vorabbekanntmachung begründet keine Vorfestlegung zugunsten einer bestimmten Verfahrensart oder eines bestimmten wirtschaftlichen Modells.

**Diese Vorabbekanntmachung betrifft zunächst die Lose im nördlichen Teil des Landkreises Oberallgäu. Weitere Lose, insbesondere im südlichen Teil des Landkreises, können Gegenstand einer gesonderten oder ergänzenden Vorabbekanntmachung werden. Derzeit geplant ist eine ergänzende Vorabbekanntmachung Anfang/Mitte 2026.**

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 Norden des Landkreises Oberallgäu um die kreisfreie Stadt Kempten 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 in den Sommerferien 2039, wird aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsmenge (Pendler und Schüler) ein geregelter 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 sind für die bayerischen Linienabschnitte die Regierung von Schwaben und für die baden-württembergischen Linienabschnitte das Regierungspräsidium Tübingen.

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

<b>Frist bzw. geplante Veröffentlichung</b>	<b>Beschreibung</b>
22.12.2025	Veröffentlichung Vorabbekanntmachung → Dieses Dokument
vsl. 01.03.2026	Veröffentlichung der Anforderungen für die Lose Ost, Mitte und Süd
22.03.2026	Frist zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge für die Lose Nord 1, 2 und 3
vsl. 01.06.2026	Frist zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge für die Lose Ost, Mitte und 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
<b>01.01.2029</b>	<b>Betriebsstart</b>
<b>15.08.2039</b>	<b>Planmäßiges Vertragsende</b>

**Die Veröffentlichung weiterer der Vorabbekanntmachungen für die Lose im südlichen Teil des Landkreises (Süd, Mitte, Ost) erfolgt bis vsl. zum 01.03.2026. Es ist ebenfalls ein Betriebsstart zum 01.01.2029 vorgesehen.**

Dieser Zeitplan ist unverbindlich und kann sich bis zum Zeitpunkt der Vergabe noch verändern.

### 1.3 Bietergemeinschaften

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). Dies trifft zu, wenn der Auftragnehmer mindestens 50 % der Leistungen selbst erbringt. **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 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 das 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](mailto:vergabekammer.suedbayern@reg-ob.bayern.de)

Website:

[https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/ueber\\_uns/zentralezustaeendigkeiten/vergabekammer-suedbayern/index.html](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/ueber_uns/zentralezustaeendigkeiten/vergabekammer-suedbayern/index.html)

## 2 Leistungsbeschreibung der nördlichen Bündel (Nord 1, 2, 3)

### 2.1 Überblick

Der Verkehr im Bündel läuft diametral auf die Stadt Kempten zu. Dabei spielen Schüler- und Ausbildungsverkehre eine besonders große Rolle. Im Zuge des angestrebten Angebotsausbaus sollen darüber hinaus durch einen attraktiven Fahrplan sowie komfortable Fahrzeuge und einen hoch qualitativen Betrieb zusätzliche Pendler aber auch Freizeitverkehr auf den ÖPNV verlagert werden. Auf einigen Linien wird ein überarbeiteter Bestand (in etwa vergleichbaren Leistungsvolumen wie heute) fortgeführt, während auf anderen Linien das Angebot deutlich ausgebaut werden soll. Insgesamt wird der nördliche Landkreis Oberallgäu in drei Bündel aufgeteilt:

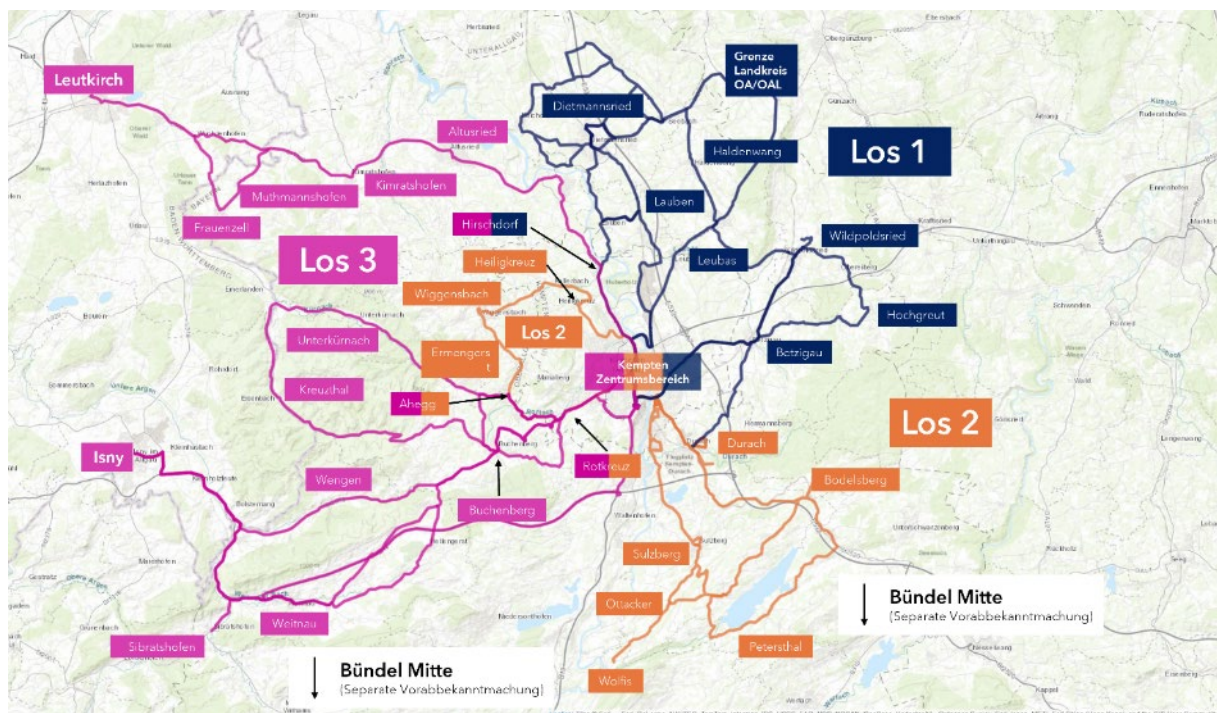


Abbildung 1: Aufteilung der Lose. Hinweis: Bei der Darstellung kann es zu Überlappungen kommen, die eine eindeutige Zuordnung in der Karte erschweren. In den folgenden Kapiteln werden wie jeweiligen Lose einzeln dargestellt.

Eine Spezifizierung des Verkehrsangebots erfolgt im folgenden Kapitel 2.2. Die Aufteilung in drei Lose lässt sich wie folgt zusammenfassen:

1. Los: Stadtnahe Verkehre, welche von den Fahrzeug- und Fahrplananforderungen in etwa vergleichbar zu klassischen Stadtbussen sind.
2. Los: Regionalverkehr mit einer durchschnittlichen Reiseweite, welche zwischen Stadtverkehr (Los 1) und dem Expressverkehr (Los 3) liegt. Hinzu kommt die Konzentration in Richtung Nord-Ost von Kempten.
3. Los: Expressverkehre, welche die Stadt Kempten mit den umliegende Gemeinden Altusried, Buchenberg und Weingarten verbindet und eine besondere Verbindungsfunktion in Richtung des Landkreises Ravensburg (Stadt Isny und Leutkirch) aufweist. An dieses Los werden besondere



Fahrzeuganforderungen (u.a. Überlandbestuhlung, viele Sitzplätze und Regelbetrieb mit 80 km/h) gestellt.

Durch die Fahrplanabstimmungen und Durchbindungen ergeben sich Synergieeffekte innerhalb der Lose und Vorteile für die Fahrgäste. 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.

## 2.2 Fahrplanumfang

Diese Vorabbekanntmachung enthält den geplanten Fahrplanumfang in Form von Fahrtenhäufigkeiten. In den Vergabeunterlagen beziehungsweise zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Vorabbekanntmachung (siehe Kapitel 1.2) wird dieser Umfang durch einen konkreten Fahrplan präzise festgelegt.

Hinweis: Eigenwirtschaftliche Anträge für einzelne Lose können von der dargestellten Linienführung begründet abweichen, sofern sie für die in den folgenden Karten verzeichneten Gemeindeteile eine Anbindung gewährleisten, die dem in den folgenden Tabellen konkretisierten Fahrplangerüst gleichwertig – gemessen an der Zahl der Verbindungen – ist oder darüber hinausgeht. Des Weiteren darf es auf dem Linienlaufweg in Richtung Kempten nicht zu einer maßgebenden Fahrzeitverlängerung (max. fünf Minuten) gegenüber den im Folgenden dargestellten Hauptlaufwegen kommen – ohne Anschlussverluste.

Eine Angabe eines Stundentaktes von beispielsweise 6 bis 19 Uhr enthält mindestens 13 Fahrtenpaare<sup>1</sup> in einem 60-Minuten-Takt. Einzelne<sup>2</sup> Abweichungen vom 60-Minuten-Takt sind aufgrund des Schülerverkehrs zulässig.

Auch der Schülerverkehr auf den dargestellten Linien muss vollständig abgedeckt werden und die entsprechenden anerkannte Grenzwerte des Nahverkehrsplan sind einzuhalten (Siehe exemplarisch: <https://research.wolterskluwer-online.de/document/9262e846-957b-3795-ad27-d6bf21293dd7>). Bei den Spitzenfahrten darf die maximale Auslastung der Sitzplätze 100 % betragen. Die maximale Auslastung der Sitzplätze darf einen Wert von vier Personen pro Quadratmeter nicht überschreiten. Ab einer Fahrzeit von 40 Minuten müssen Sitzplätze vorgehalten werden. In die Kalkulation der Gesamtstehplätze dürfen dabei nur Flächen eingerechnet werden, die praktikabel und gesetzlich zulässig von stehenden Fahrgästen genutzt werden dürfen.

Die folgenden Unterkapitel definieren den Fahrplanumfang für die einzelnen Lose im Norden des Landkreises Oberallgäu.

---

<sup>1</sup> Berechnungsformel =  $\frac{\text{Endsstunde} - \text{Anfangsstunde}}{\text{Fahrten pro Stunde}} = \text{Anzahl Fahrtenpaare}$

<sup>2</sup> Insgesamt max. vier Abweichungen pro Tag. Wobei für die sonstigen Fahrgäste während dieser Zeiten weiterhin ein attraktives Angebot vorgehalten werden muss.

## 2.2.1 Los 1 - Verbindungen nach Wildpoldsried, Dietmannsried, Haldenwang

### 2.2.1.1 Abgrenzung

Im Los 1 werden die in der folgenden Abbildung dargestellten Linien vergeben.



Abbildung 2: Überblick der Linien(-verläufe) im Los 1. (Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Beitragende)

Die Linie 10 bildet das neue Rückgrat für die Gemeinden Dietmannsried, Lauben, Betzigau und Wildpoldsried. Sie verbindet diese Orte im Stundentakt und wird durch die Linie 13 ergänzt. Letztere verkehrt zwischen Dietmannsried und Kempten auf einem abweichenden Linienweg. Durch die Überlagerung beider Linien ergibt sich ein annähernder 30-Minuten-Takt zwischen den zentralen Orten der Linie. Zur Anbindung von Heising wird sonntags ein alternierendes Angebot der Linien 10 und 13 angeboten. Von Dietmannsried und Lauben aus besteht weiterhin eine weitgehend stündliche Verbindung nach Kempten. Anders als das aktuelle Angebot im Bereich Lauben wird künftig nicht mehr zwischen einem Spätkbus (derzeit Linie 300) und dem „regulären“ Bus (Linie 10) unterschieden.

Die Linie 19 entsteht aus der heutigen Linie 71. Gegenüber der Linie 71 wird – soweit mit Blick auf den Schülerverkehr möglich – eine Systematisierung der Abfahrtszeiten und des Linienverlaufs angestrebt. Das notwendige Angebote für den Schülerverkehr wird in Richtung Obergünzburg gesichert, wobei es zu

Abweichungen gegenüber dem Bestand kommt. Zu den anderen Zeiten wird die Linie aufgrund des Loszuschnitts und der fehlenden Ausschreibungsmöglichkeit, den damit einhergehenden erheblichen Effizienzverlusten sowie aufgrund einer fehlenden Planbarkeit im angrenzenden Landkreis vorrangig nach Dietmannsried an den Bahnhof geführt. Dort ist eine Durchbindung auf die Linien 10 bzw. 13 vorgesehen, um die Fahrzeug- und Personaleffizienz zu erhöhen. Gleichzeitig ermöglicht der den neuen Linienverlauf und Fahrplan einen attraktiven Anschluss an den RE 75 Richtung Ulm, wodurch Haldenwang zusätzlich profitiert.

In Tabelle 1 sind die Linienlaufwege dargestellt. Es wird zwischen dem Hauptlaufweg (regulärer Linienverlauf jeder Fahrt) und Einzelfahrten unterschieden. Nicht alle Straßennamen sind aufgeführt; in Kombination mit der Karte lässt sich der Linienlaufweg jedoch eindeutig nachvollziehen. Abweichende Fahrten zu Schulen (insbesondere in Kempten) sind in der Tabelle nicht enthalten und können dem noch zu veröffentlichenden Fahrplan dann entnommen werden.

Tabelle 1: Linien und deren Fahrtverläufe – Los 1

Nummer (intern)	Hauptlaufweg	Nebenlaufwegen
<b>L10</b>	<b>Dietmannsried Bahnhof</b> – Heisinger Straße – Kemptner Straße – <b>Heising</b> Schwabenweg – <b>Lauben</b> Winklerstraße – <b>Kempten</b> Hirschdorfer Straße – Altusrieder Straße – Memminger Straße – Rottacher Straße – <b>Kempten Zentrum</b> (ex. ZUM) – Königsstraße – Bahnhofsstraße – <b>Kempten Hbf.</b> – Schumacherring – Lenzfrieder Straße – Hauptstraße <b>Betzigau</b> – Kemptner Straße <b>Wildpoldsried</b> – Salzstraße	<b>Nebenlaufweg A</b> mit Verbindungen nach: Reichholzried, Käasers, Schrattenbach, Gemeinderied, Probstried, Überbach  <b>Nebenlaufweg B:</b> Riedbach/Sonnen (dann nicht bis zur Salzstraße)  <b>Nebenlaufweg C:</b> Meggenried – Hochgreut – Möstenberg – Leiterberg (nicht über Kemptner Straße und Salzstraße)  <b>Nebenlaufweg D:</b> Betzigau – OA23 – Durach (noch in Prüfung)  <b>Nebenlaufweg E:</b> Wildpoldsried Salzstraße – OA12 – Börwang – Ostallgäu
<b>L13</b>	<b>Dietmannsried Bahnhof</b> – Laubener Straße – Dietmannsrieder Straße – <b>Lauben</b> Winklerstraße – <b>Heising</b> Schwabenweg – Kemptner Straße – Heisinger Straße – Dieselstraße – Kaufbeurer Straße B19 – Adenauerring – Rottachstraße – <b>Kempten Zentrum</b> (ex. ZUM) – Königsstraße – Bahnhofsstraße – (Spätverkehr/Sonntag: Kempten Hbf.) – Schumacherring – Lenzfrieder Straße – Hauptstraße <b>Betzigau</b> – Kemptner Straße <b>Wildpoldsried</b> – Salzstraße	
<b>L19</b>	<b>Dietmannsried Bahnhof</b> – Hauptstraße <b>Probstried</b> – Seebach – Hauptstraße <b>Haldenwang</b> – Haldenwanger Straße <b>Börwang</b> – Kemptner Straße – <b>Stielings</b> – Leubas – Kaufbeurer Straße B19 –	<b>Nebenlaufweg A:</b> Maneberg <b>Untrasried</b> – Dorfstraße Untrasried – Waizenried – Börwang  <b>Nebenlaufweg B</b> mit Verbindungen nach:

Adenauerring – Rottachstraße (teilweise Linienende/Anfang) – <b>Kempten Zentrum</b> (ex. ZUM) – Königsstraße – Bahnhofsstraße – <b>Kempten Hbf.</b>	Reichholzried, Käfers, Schratzenbach, Gemeinderied, Probstried, Überbach
---	---

### 2.2.1.2 Fahrplanumfang

Wie einleitend beschrieben, erfolgt die Veröffentlichung des genauen Fahrplans zu einem späteren Zeitpunkt. Dieser Stand der Vorabbekanntmachung enthält in der folgenden Tabelle den Fahrplanumfang in Form von Fahrtenhäufigkeiten, differenziert nach Uhrzeit und Wochentag. In Tabelle 2 ist diese für das Los 1 dargestellt.

Tabelle 2: Fahrplanangebot auf den Hauptlaufwegen differenziert nach Wochentag und Uhrzeit – Los 1

Angebot auf Hauptlaufweg	L10	L13	L19
Montag – Freitag	Stundentakt von 5 bis 19 Uhr	Stundentakt von 6 bis 18 Uhr	Angenäherter Stundentakt von 6 bis 20 Uhr mit Fahrplanlücken
Spätangebot Montag bis Donnerstag	Zweistundentakt von 19 bis 22 Uhr	Zweistundentakt <sup>3</sup> von 18 bis 21 Uhr	Kein Linienangebot (AST, separater AT)
Spätangebot Freitag	Zweistundentakt von 19 bis 24 Uhr	Zweistundentakt <sup>4</sup> von 18 bis 23 Uhr	Kein Linienangebot (AST, separater AT)
Angebot Samstag	Stundentakt von 6 bis 18 Uhr	Zweistundentakt Rottachstraße – Dietmannsried von 7 bis 17 Uhr	vier Fahrtenpaare Rottachstraße – Dietmannsried
Spätangebot Samstag	Zweistundentakt von 18 bis 24 Uhr	Zweistundentakt <sup>5</sup> von 17 bis 23 Uhr	Kein Linienangebot (AST, separater AT)
Angebot Sonntag	Zweistundentakt von 8 bis 20 Uhr	Zweistundentakt <sup>6</sup> von 9 bis 19 Uhr	Kein Linienangebot (AST, separater AT)

Durch das jeweils zweistündliche Angebot der Linien 10 und 13 im Spätverkehr sowie am Sonntag entsteht eine mindestens stündliche Verbindung von Dietmannsried bzw. Lauben nach Kempten – allerdings mit alternierenden Linienverläufen. Aufgrund des Schülerverkehrs kommt es auf den Linien 10 und 13 zu einzelnen Taktabweichungen (maximal drei pro Tag). Dabei wird jedoch sichergestellt, dass für reguläre Fahrgäste mindestens eine Fahrt pro Stunde im Takt angeboten wird.

<sup>3</sup> L13 fährt dann im Fahrplanraster der L10 → Überlegung Stundentakt bei Abfahrt Dietmannsried

<sup>4</sup> L13 fährt dann im Fahrplanraster der L10 → Überlegung Stundentakt bei Abfahrt Dietmannsried

<sup>5</sup> L13 fährt dann im Fahrplanraster der L10 → Überlegung Stundentakt bei Abfahrt Dietmannsried

<sup>6</sup> L13 fährt dann im Fahrplanraster der L10 → Überlegung Stundentakt bei Abfahrt Dietmannsried

Die folgende Tabelle 3 zeigt das Angebot auf den Nebenlaufwegen.

Tabelle 3: Fahrplanangebot auf den Nebenlaufwegen differenziert nach Wochentag und Uhrzeit – Los 1

Angebot auf Nebenlaufweg	<b>L10 &amp; L13</b> (insgesamt)	<b>L19</b>
Montag - Freitag tagsüber	Laufweg A: ca. 120-Minuten-Takt/Schulverkehr mit Abweichungen (nicht alle Ortschaften) Laufweg B: In der Hauptverkehrszeit für Pendler Laufweg C: Schulbusfahrten Laufweg D: Schulbusfahrten Laufweg E: Schulbusfahrten	Laufweg A & B: Schulbusfahrten
Samstag tagsüber	Laufweg A: ca. 120-Minuten-Takt mit Abweichungen (nicht alle Ortschaften)	-
Sonntag tagsüber	Laufweg A: vier Fahrten pro Tag (nicht alle Ortschaften)	-

### 2.2.1.3 Sonstige Fahrplananforderungen

#### Feste Anschlussanforderungen

Von der Linie L10 ist kommend aus /bei einer Fahrt nach Wildpoldsried ein Umstieg auf den RE 75 Richtung Oberstdorf und damit auch an die restlichen Linien des konventionellen Regionalverkehrs (RB 73, RE 75, RE 79 – Dieselnetz Allgäu Los 1) möglich. Die Ankunft liegt zur Minute 22 und die Abfahrt zur Minute 38. Im Zeitraum, in dem ein Halbstundentakt angeboten wird, wartet der Bus bis zur Minute 40 auf verspätete Züge (Ankunft zur Minute 35). Im Zeitraum, in dem nur der Stundentakt angeboten wird, wartet der Bus bis zur Minute 43 auf verspätete Züge (Ankunft zur Minute 38).

Von der Linie 10 ist kommend aus/bei einer Fahrt nach Lauben ein Umstieg auf den RE 7/17/70/76 Richtung Oberstdorf bzw. Lindau-Reutin möglich. Die Ankunft liegt zur Minute 36 und die Abfahrt zur Minute 24. Im Zeitraum, in dem ein Halbstundentakt (L13) angeboten wird, wartet der Bus bis zur Minute 26 auf verspätete Züge (Ankunft zur Minute 21). Im Zeitraum, in dem nur der Stundentakt angeboten wird, wird bis zur Minute 28 auf verspätete Züge (Ankunft zur Minute 23) gewartet. Ein längeres Warten ist aufgrund des angespannten Fahrplangerüsts im Regelfall nicht möglich.



## 2.2.2 Los 2 - Stadtnahe Linien (v. a. Wiggensbach, Durach, Sulzberg)

### 2.2.2.1 Abgrenzung

Im Los 2 werden die in der folgenden Abbildung 3 dargestellten Linien vergeben.

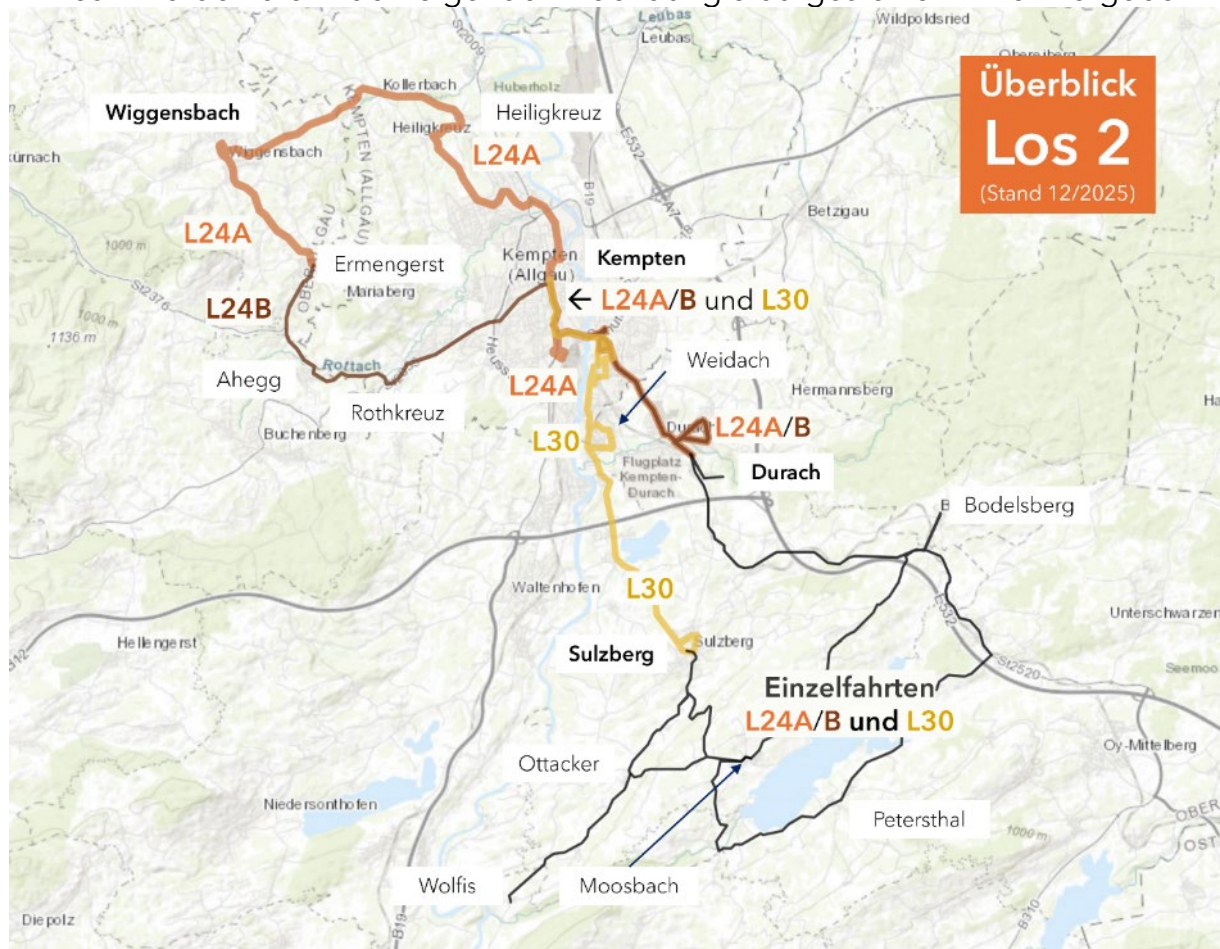


Abbildung 3: Überblick der Linien(-verläufe) im Los 1.  
(Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Beitragende)

Diese Los enthält die Verbindungen in die stadtnahen Gemeinden Wiggensbach, Durach und Sulzberg. Durch die Verknüpfung der Linien entstehen für Fahrgäste neue und besser Direktverbindungen und gleichzeitig sind durch den engen räumlichen Zusammenhang erhebliche Effizienzgewinne möglich.

Tabelle 4: Linien und deren Fahrtverläufe - Los 2

Nummer (intern)	Hauptlaufweg <sup>7</sup>	Einzelfahrten
<b>L24A</b> <sup>8</sup>	<b>Durach</b> Mühlenplatz - → In Lastrichtung: Vorwaldstraße - Grüntenstraße - Oberhofer Straße → Entgegen Lastrichtung: direkt - Füssener Straße - St2520 - Duracher Straße <b>Kempten</b> - Schumacherring - Bahnhofsstraße - <b>(Kempten Hauptbahnhof)</b> - Bahnhofsstraße - <b>Kempten Zentrum</b> (ex. ZUM) - Pfeilergraben - Rottachstraße - Lotterbergstraße - Heiligkreuzer Straße - Heiligkreuz - Neuhausen - Wiggensbacher Straße - Kemptner Straße <b>Wiggensbach</b> - Illerstraße <sup>9</sup> - Marktplatz Wiggensbach - OA15 - <b>Ermengerst</b> ↔ Linienübergang <b>L24B</b>	<b>Nebenlaufweg A</b> Durach Halde  <b>Nebenlaufweg B</b> mit Verbindungen nach: Bodelsberg Ortsmitte, Oberzollhaus, Gschwend, Bisseroy, Hintern Buch, Untergassen, Raichen, Greifenmühle, Wengen/Uttenbühl, Petersthal, Moosbach (↔ Verknüpfung Linie <b>30</b> )
<b>L24B</b>	↔ Linienübergang <b>L24A</b> <b>Ermengerst</b> - Römerstraße - <b>Ahegg</b> - Rotkreuz <b>Kempten</b> - Lindauer Straße - Bahnhofsstraße - Schumacherring - Duracher Straße - St2520 - Füssener Straße <b>Durach</b> → In Lastrichtung: Vorwaldstraße - Grüntenstraße - Oberhofer Straße → Entgegen Lastrichtung: direkt <b>Durach</b> Mühlenplatz	
<b>L30</b>	Gasthof Rössle <b>Sulzberg</b> - (Allgäustraße) - Kemptner Straße - OA6 - Sulzberger Straße - → Hauptlaufweg A: Duracher Straße - Werner-von-Siemens- Straße - Sportplatzweg → Hauptlaufweg B: Direktweg Ludwigstraße → Hauptlaufweg A: Magnusstraße - Karlsstraße → Hauptlaufweg B: Direktweg	<b>Nebenlaufweg A:</b> Moosbach - Ottacker <b>Nebenlaufweg B:</b> Verlängerung Nebenlaufweg A von/nach Petersthal <b>Nebenlaufweg C:</b> Wolfis - Ottacker <b>Nebenlaufweg D</b> mit Verbindungen nach: Durach, Bodelsberg Ortsmitte, Oberzollhaus, Gschwend, Bisseroy, Hintern Buch, Untergassen, Raichen, Greifenmühle, Wengen/Uttenbühl,

<sup>7</sup> Als Lastrichtung ist jeweils am Vormittag der Hauptlaufweg 1 in Richtung Kempten und am Nachmittag der Hauptlaufweg 2 in Richtung Durach gemeint.

<sup>8</sup> An dieser Stelle noch einmal der Hinweis: Dies ist keine finale Linienbezeichnung und zu keinem Zeitpunkt für die Kundenkommunikation vorgesehen. Sie dient ausschließlich dem besseren Verständnis in der Ausschreibung.

<sup>9</sup> Ggf. nur in Lastrichtung, aktuell in Prüfung.

	Duracherstraße - Schumacherring - Bahnhofsstraße - Kempten Zentrum (ex. ZUM)	Petersthal (↔ Verknüpfung Linie <b>24A/B</b> )
--	--	---

### 2.2.2.2 Fahrplanangebot

Die Hauptorte der Gemeinden erhalten unter der Woche einen Halbstundentakt in Richtung Kempten.

Tabelle 5: Fahrplanangebot auf den Hauptlaufwegen differenziert nach Wochentag und Uhrzeit - Los 2

Angebot auf Hauptlaufweg	<b>L24A</b>	<b>L24B</b>	<b>L30</b>
Montag - Freitag	Stundentakt von 6 bis 19 Uhr	Stundentakt von 6:30 Uhr bis 18:30 Uhr	Halbstundentakt von 6 bis 19 Uhr
Spätangebot Montag bis Donnerstag	Stundentakt von 19 bis 22 Uhr	kein Angebot	Stundentakt von 19 bis 22 Uhr
Spätangebot Freitag	Stundentakt von 19 bis 24 Uhr	kein Angebot	Stundentakt von 19 bis 24 Uhr
Angebot Samstag	Stundentakt von 6 bis 24 Uhr	Stundentakt von 7:30 Uhr bis 17:30 Uhr	Halbstundentakt von 6:30 Uhr bis 18 Uhr
Spätangebot Samstag		kein Angebot	Stundentakt von 18 bis 24 Uhr
Angebot Sonntag	Zweistundentakt von 9 bis 21 Uhr	kein Angebot	Zweistundentakt von 8 bis 20 Uhr

Die folgende Tabelle 6 zeigt das Angebot auf den Nebenlaufwegen.

Tabelle 6: Fahrplanangebot auf den Nebenlaufwegen differenziert nach Wochentag und Uhrzeit - Los 2

Angebot auf Nebenlaufweg	<b>L24A &amp; L24B</b>	<b>L30</b>
Montag - Freitag	Laufweg A & B: Schulbusfahrten	Laufweg A: ca. 120-Minuten-Takt Laufweg B: vier Mal pro Tag Laufweg C: Schulbusfahrten Laufweg D: Schulbusfahrten
Samstag		Laufweg A: ca. 120-Minuten-Takt Laufweg B: zwei Mal pro Tag
Sonntag		Laufweg A: vier Fahrten pro Tag

Durch die Bündelung der Linien ergibt sich die Möglichkeit, beim Laufweg B der Linie L24A/B und beim Laufweg D der Linie L30 eine gegenseitige Verknüpfung zu schaffen. Dadurch werden zusätzliche attraktivere Verbindungen für die Randlagen geschaffen.

### **2.2.2.3 Sonstige Fahrplananforderungen**

L24A und L24B müssen bei der Abfahrt/Ankunft in Durach einen 30-Minuten-Takt in Richtung Kempten ergeben. In Wiggensbach ergibt sich ein angenäherter 30-Minuten-Takt in Richtung Kempten, einmal über Heiligkreuz (L24A), einmal über Rothkreuz (L24B).

### **Anschlussanforderungen**

Die Linie 24A hat aus/nach Wiggensbach Anschluss an die Neigetechniklinien aus/nach Buchloe/Augsburg/München (RE 7/17/70/76). Eine Ankunft muss deswegen bis zur Minute 12 und eine Abfahrt frühestens zur Minute 47 am Bahnhof in Kempten erfolgen. Auf bis zu sechs Minuten verspätete Züge wird gewartet (→ Abfahrt Minute 52).







	Senngutweg - <b>Isny Busbahnhof</b> - Rotmoosweg - Maierhöfener Str.	
<b>L55</b> (Ring)	<b>Kempten</b> Hauptbahnhof - Bahnhofsstraße - Lindauer Straße - Wirlinger Straße & OA20/Lindauer Straße - St2055 - Buchenberg - St2055 - <b>Wengen</b> - St2055 - <b>Nellenbruck</b> - Am Nellenberg - B12 - L2055 - Seltmanns - OA7 - <b>Weitnau</b> - Buchenberger Straße - → Hauptlaufweg A: Eisenbolz, Helingerstraße - Hochmoorstraße → Hauptlaufweg B: OA7  St2005 - <b>Buchenberg</b> - Wirlinger Straße & OA20/Lindauer Straße - Lindauer Straße - <b>Kempten</b> Hauptbahnhof	<b>Nebenlaufweg A:</b> Seltmanns - St2001 - Sibratshofen  <b>Nebenlaufweg B:</b> Kürnacher Straße - Ahegg - St2376 - Kürnacher Straße
<b>L80</b>	<b>Kempten</b> Hauptbahnhof - Bahnhofsstraße - Lindauer Straße - Wirlinger Straße - Kürnacher Straße - <b>Ahegg</b> - St2376 - <b>Unterkürnach</b> - K8045 - <b>Kreuzthal</b> - Im Eschachthal - Eschach - Eschacher Straße - <b>Buchenberg</b> - Wirlinger Straße & OA20/Lindauer Straße - Lindauer Straße - <b>Kempten</b> Hauptbahnhof	
<b>X60</b>	<b>Kempten Hauptbahnhof</b> - Bahnhofsstraße - <b>Kempten Zentrum</b> (ex. ZUM) - Pfeilergraben - Rottachstraße - Memminger Straße - Altusrieder Straße - St2009 - Ortsstraße <b>Krugzell</b> - St2009 - Kemptener Straße <b>Altusried</b> - Leutkircher Straße - St2009 - <b>Kimratshofen</b> - St1308 - L308 - Wuchzenhofen - Rathausstraße - Kemptener Straße - <b>Leutkirch Bahnhof</b>	
<b>L66</b>	<b>Kempten Hauptbahnhof</b> - Bahnhofsstraße - <b>Kempten Zentrum</b> (ex. ZUM) - Pfeilergraben - Rottachstraße - Memminger Straße - Altusrieder Straße - St2009 - Ortsstraße <b>Krugzell</b> - St2009 - Kemptener Straße <b>Altusried</b> - Leutkircher Straße - St2009 - <b>Kimratshofen</b> - St1308 - Muthmannshofen - Frauenzell - L308 - Wuchzenhofen - Rathausstraße - Kemptener Straße - <b>Leutkirch Bahnhof</b>	

### 2.2.3.2 Fahrplanangebot - Mitfall

Durch die Linie X51 und X52 ergibt sich Montag – Freitag ein Stundentakt zwischen Kempten und Isny. Am Wochenende verkehrt nur die Linie X51. Zwischen Buchenberg und Kempten ergibt sich immer mindestens eine Fahrtmöglichkeit pro Stunde. Durch die Überlagerung von X60 (schnell) und L66 (langsam) ergibt sich im Abschnitt Kimratshofen – Kempten ein ungefährrer Stundentakt (Abweichung in Kimratshofen von etwa fünf Minuten, bis Kempten Hbf. null Minuten).

Angebot auf Hauptlaufweg	<b>X51</b>	<b>X52</b>	<b>X60</b>
Montag – Freitag	Zweistundentakt von 6 bis 24 Uhr	Zweistundentakt von 6 bis 18 Uhr	Zweistundentakt von 6 bis 24 Uhr
Samstag	Zweistundentakt von 6 bis 24 Uhr	Einzelne Fahrten kein Angebot	Zweistundentakt von 6 bis 24 Uhr
Sonntag	Zweistundentakt von 8 bis 20 Uhr	kein Angebot	Zweistundentakt von 8 bis 20 Uhr

Angebot auf Hauptlaufweg	<b>L55</b>	<b>L66</b>	<b>L80</b>
Montag – Freitag	Zweistundentakt von 6 bis 18 Uhr	Zweistundentakt von 6 bis 18 Uhr	Schülerverkehr
Samstag	Zweistundentakt von 6 bis 20 Uhr	Einzelfahrten von 6 bis 22 Uhr im Abschnitt Frauenzell – Kempten	kein Angebot
Sonntag	Zweistundentakt von 8 bis 20 Uhr	Einzelfahrten von 8 bis 18 Uhr im Abschnitt (Wuchzenhofen –) Frauenzell – Kimratshofen	kein Angebot

Das Angebot der Linie L55 auf dem Nebenlaufweg A ist vsl. ein Zweistundentakt in Lastrichtung (Mo. – Fr.). Der Nebenlaufweg B wird nur im Schulverkehr bedient. Die Linie L80 dient nur dem Schulverkehr.

### 2.2.3.3 Sonstige Fahrplananforderungen

In Kempten sind die Linien X51 und X52 mit einem systematischen Anschluss (Übergangszeitraum 6–10 Minuten) an die Züge von und nach Buchloe auszurichten. Ebenso ist in Kempten die Linie X66 und R66 mit einem systematischen Anschluss (Übergangszeitraum 6–10 Minuten) an die Züge von und nach Oberstdorf auszurichten.

## **2.3 Fahrzeuganforderungen**

### **2.3.1 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 Fahrzeugrechner) 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 (Eingrenzung siehe folgende Seiten zum Thema Verstärker) folgende Anforderungen gestellt:

#### **1. Anforderungen an die Sicherheit:**

- 1.1. Anti-Blockier-System & Anti-Schlupf-Regelung
- 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 Kassler 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: Display im Fahrzeuginnenraum, das die Liniennummer, mindestens die drei nächsten Haltestellen (+ Zielhaltstelle), die Ankunftszeiten,

sowie die aktuelle Verspätung und die Uhrzeit anzeigt. Mindestgröße von 18 Zoll.

- 3.4. Automatisierte Ansage der nächsten Haltestelle
- 3.5. Automatisierte Ansage weiterer Informationen  
(welche auch der Auftraggeber im Laufe des Betriebs festlegen kann)
- 3.6. RBL-System bzw. ITCS mit Datenweiterleitung an DEFAS Bayern, sowie vollständige Erfüllung der Auflagen aus der Mobilitätsdatenverordnung
- 3.7. Durchsagemöglichkeit für den Fahrer
- 3.8. Aushang von min. zwei Liniennetzplänen pro Fahrzeug,  
die der Landkreis vorgibt
- 3.9. Anbringung eines deutlich sichtbaren Hinweises auf das erhöhte Beförderungsentgelt im Fahrgastraum

#### **4. Kassen- und Kontrollsystem:**

- 4.1. Ausstattung mit elektronischem Fahrscheindrucker für den Fahrscheinerkauf mit Bar- und Kartenzahlung (Giro- und Kreditkarte).
- 4.2. Funktionsfähige eTicket-Kontroll-Geräte für Barcodes und NFC-Funktion von Smartphones nach VDV-Standard an allen Türbereichen, wo Fahrgäste einsteigen können<sup>13</sup>.
- 4.3. Automatische Fahrgastzählsystem an allen Fahrzeugtüren

#### **5. Sonstige Anforderungen:**

- 5.1. Klimaanlage für Fahrer und Fahrgastraum nach VDV-Schrift 236
- 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-Assistenten
- 5.6. Funktionsfähigem Betriebsfunksystem

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

---

<sup>13</sup> Hierzu die weiteren Vorgaben zum kontrollierten Vordereinstieg (Kapitel 2.4.1) beachten. Bei Linien ohne kontrollierten Vordereinstieg muss ein entsprechendes Kontrollgerät in jedem Eingangsbereich vorgehalten werden.

durchschnittlich<sup>14</sup> mindestens wöchentlich. Eine grundlegende Innenreinigung hat mindestens einmal täglich<sup>15</sup> 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 Geträndedosen, Verpackungen oder Zeitungen – sind vom Fahrpersonal bei nächster Gelegenheit, beispielsweise während des Aufenthalts an geeigneten Haltepunkten (z. B. Endhaltestellen), zu entfernen.

Eine landkreisweite einheitliches und wiedererkennbares Außendesign befindet sich aktuell noch in der Prüfung.

### **2.3.2 Besondere Anforderungen an Neufahrzeuge**

Fahrzeuge mit einem Zulassungsdatum ab dem 01.09.2026 müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- 15 USB-Ladepunkte (USB Typ A und Typ C) bei 12-Meter-/Solobussen
- 20 USB-Ladepunkte (USB Typ A und Typ C) bei 15-Meter-/18-Meter-Bussen
- Indirekte LED-Beleuchtung im Fahrgastraum die sich der Tageszeit anpassen
- WLAN
- Keine Klappfenster

Neufahrzeuge, die im Rahmen der anstehenden Ausschreibung beschafft werden und ab 01.09.2027 zugelassen werden, müssen weiterhin nach erfolgreichem Zuschlag durch die Auftragnehmer zusätzliche, vom Auftraggeber festzulegende Designanforderungen erfüllen:

- Farbe der Haltestangen
- Ausrichtung und Farbmuster der Haltetaster
- Farbe und Art des Bodenbelags
- Weitere farbgebende Elemente im Innenraum
- Fahrzeugfarbe und Außendesign

Des Weiteren muss die konkrete Sitzkonfiguration (Anordnung) mit dem Landkreis abgestimmt werden. Damit soll mittelfristig ein einheitliches Fahrzeuginnenraum-Design im Landkreis erreicht werden. Erfahrungen aus vergangenen Beschaffungen zeigen, dass damit in der Regel keine Mehrkosten verbunden sind. Es werden keine landkreis-spezifischen Sonderanforderungen gestellt; stattdessen wird auf die üblichen Farbpaletten und Musterbezüge der Hersteller zurückgegriffen.

---

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> Falls der Bus im Einsatz ist.



### 2.3.3 Fahrzeugtypen

Verschiedene Linien stellen unterschiedliche Anforderungen an das Wagenmaterial. Diese unterscheiden sich u.a. in Form der notwendigen Fahrgastkapazität aber auch in weiteren technischen Details. In Anhang 1 werden die verschiedenen Fahrzeugtypen vorgestellt.

Der Landkreis möchte den Unternehmen möglichst viel Freiheit in der Planung ermöglichen, weswegen auf einigen Linien und Kursen auch verschiedene Fahrzeugtypen zum Einsatz kommen können. In der Regel ist der Einsatz von größeren Fahrzeugen immer möglich, wobei die folgende Tabelle die Zusammenhänge genau darstellt.

Tabelle 7: Mögliche Einsatzfelder der Bustypen im Landkreis

Kombinationsmöglichkeiten		Vom Landkreis geforderter Fahrzeugeinsatz				
		12-Stadt	18-Stadt	12-Regional	18-Regional	Express
Vom AT geplanter	12-Stadt	voll erfüllt	unzulässig	Einzel-fahrten	unzulässig	unzulässig
	18-Stadt	zulässig	voll erfüllt		Einzelfahrten	unzulässig
	12-Regional	zulässig	unzulässig	voll erfüllt	unzulässig	unzulässig
	18-Regional	zulässig	zulässig	zulässig	voll erfüllt	unzulässig *
	Express	unzulässig	unzulässig	zulässig	Ja, aber nicht zur HVZ <sup>16</sup>	voll erfüllt

\*Hinweis: Je nach und Fahrzeugtyp erfüllt ein Bus vom Typ „18-Regional“ bereits die Anforderungen an den Expressbus, sodass es keine Unterscheidung zwischen 18-Regional und Express benötigt.

In Abhängigkeit des konkreten Fahrzeugmodells (12-Regional und 18-Regional) können somit theoretisch mit zwei Bustypen sämtliche Fahrten effektiv und wirtschaftlich abgedeckt werden. Der Auftragnehmer muss selbst überprüfen, ob die Linienverläufe mit dem größeren Gefäß abfahrbar sind.

15-Meter-Fahrzeug können immer statt 12-Meter-Fahrzeugen eingesetzt werden, wenn dies die Gegebenheiten der Straßeninfrastruktur ermöglichen.

### 2.3.4 Sonderfall Verstärkerbusse - Bustyp „12-S-Verstärker“ bzw. „18-S-Verstärker“

Im Schülerverkehr können zusätzlich Verstärkerfahrzeuge genutzt werden, die abweichende Anforderungen haben:

1. Einsatz von allen Busarten, z. B. Reisebusse, Low-Entry-Bussen, Hochflurbussen, Busse ohne Kneeling. Falls auf der Linie mobilitätseingeschränkte Schüler unterwegs sind, muss ein Transport in einem Zeitfenster +/- 15 Minuten ermöglicht wird. Wenn Beispielsweise zwei Busse in der Früh die gleiche Strecke abfahren um alle Schüler aufzunehmen, genügt es, wenn ein Bus entsprechend barrierefrei ist.
2. Maximales Alter von 20 Jahren und Laufleistung unter eine Millionen Kilometer.

<sup>16</sup> Schülerverkehr und Zeitraum von 6 bis 9 Uhr bzw. 15:30 Uhr bis 18:30 Uhr

3. Keine waagrechte Deckenhaltestangen
4. Kein automatisches Fahrgastzählsystem. Als Kompensation muss der Fahrer an ausgewählten Tagen im Jahr eine Zählung durchführen und die Fahrkarten regelmäßig kontrollieren.
5. Keine Videoüberwachung
6. Keine LSA-Steuerung
7. Keine Zielanzeigen außen, stattdessen Schild mit Liniennummer und Ziel
8. Keine digitale Fahrgastinformation im Fahrzeug
9. Keine automatischen Ansagen
10. Kein Aushang von Netzfahrplänen und Hinweisen zum erhöhten Beförderungsentgelt
11. Kein stationäres Verkaufsgerät und RBL-System/ITCS sondern mobiles System zulässig
12. Keine Erreichbarkeit von Haltetasten von jeder Sitzreihe
13. Keine Rufeinrichtung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche

**Diese Fahrten werden in den Fahrten explizit mit dem Kürzel *12-S-Verstärker* für eine 12-Meter-Bus bzw. mit *18-S-Verstärker* für einen 18-Meter-Bus gekennzeichnet.**

### **2.3.5 Antriebstechnologie im Zusammenhang mit SaubFahrzeugBeschG**

Der Landkreis ist an die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes gebunden und schreibt die Erfüllung der folgenden Quoten vor:

- Insgesamt 65 % der Fahrzeugflotte sollen sauber sein. Definition nach Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz § 2, Nummer 5 (z. B. Dieselbus, der mit HVO100 betrieben wird).
- Hiervon müssen mindestens 32,5 % der Fahrzeugflotte emissionsfrei sein. Definition nach Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz § 2, Nummer 6 (z. B. Batterie- bzw. Brennstoffzellenbus)

Die konkreten Anforderungen für jedes Los werden im Rahmen der Ausschreibung veröffentlicht. Allgemein kann bereits gesagt werden, dass der Landkreis keine bestimmte Technologie vorschreiben wird. Aufgrund zahlreicher Erfahrungswerte aus ganz Deutschland ist jedoch davon auszugehen, dass in der Praxis vor allem der Einsatz von Batteriebussen als emissionsfreie Fahrzeuge infrage kommt.

### **2.3.6 Spezifische Fahrzeugtypen pro Los**

Die im Zuge der Ausschreibung zu veröffentlichenden Fahrplanunterlagen werden die genauen Fahrzeuganforderungen enthalten. Diese werden sich auf Einzelfahrten innerhalb eines Loses unterscheiden, da sich vor allem für den Schülerverkehr punktuell der Bedarf größerer Gefäßgrößen ergibt. Eine Ersteinschätzung der voraussichtlich benötigten Fahrzeugkategorien pro Lose gibt die folgende Tabelle.

Tabelle 8: Fahrzeugtypen in den Losen

Los	Fahrzeugtyp 1	Fahrzeugtyp 1
Nord 1	12-Regional	18-Regional
Nord 2	12-Stadt/ 12-Regional	18-Stadt/ 18-Regional
Nord 3	Express	12-Regional

### 2.3.7 LSA-Steuerung

Alle Standardbusse (nicht die Verstärkerbusse) der Lose Nord 1, 2 und 3 müssen mit der erforderlichen Technik zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen ausgerüstet sein. Hierzu ist in der Stadt Kempten bereits ein System im Einsatz, dessen technische Spezifikationen in der Anlage „Leistungsbeschreibung OBU“ erläutert sind.

### 2.3.8 THG-Quotenhandel/Vermarktung CO2-Zertifikate

Bei den Erlösen aus dem THG-Quotenhandel sind zwei Fälle zu unterscheiden:

#### 1. Geforderter Mindestanteil emissionsfreier Fahrzeuge:

Für den geforderten Mindestanteil an emissionsfreien Fahrzeugen im Rahmen eines ÖDA hat der Auftragnehmer 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 an den Auftraggeber weiterzureichen. Die Vermarktung der THG-Quoten erfolgt durch den Auftragnehmer im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

#### 2. Emissionsfreie Fahrzeuge über den Mindestanteil hinaus:

Sämtliche Einnahmen aus emissionsfreien Fahrzeugen, die über die Mindestquote hinausgehen, werden nicht abgeschöpft. Die hierbei erzielbaren Erlöse – im Regelfall mehrere tausend Euro pro Fahrzeug und Jahr – können selbstverständlich bei der Kalkulation des Angebotspreises berücksichtigt werden.

### 2.3.9 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 lediglich sicherzustellen, dass die geforderte Mindestquote an emissionsfreien Fahrzeugen auch zum Ende der Vertragslaufzeit weiterhin erfüllt wird.

### 2.3.10 Reservefahrzeuge

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass stets ausreichend Fahrzeuge für den Betrieb bereitstehen. Die Verantwortung hierfür liegt vollständig beim Auftragnehmer. Der Auftraggeber gibt eine Mindestreserve von 1

### **2.3.11 Werbung im und am Fahrzeug**

Der Landkreis erlaubt den Unternehmer durch Werbeinnahmen zusätzliche Einnahmen zu generieren. Diese zusätzlichen Einnahme schöpft der Landkreis nicht direkt ab<sup>17</sup>.

#### **2.3.11.1 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 2.4.1 „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.

Für die geförderten Buslinien im Los Nord 3 bedarf es eines abgestimmten Konzeptes mit dem Fördergeber.

#### **2.3.11.2 Fahrzeuginnenraum**

Werbung im Fahrzeuginnenraum ist in einem begrenzten Rahmen zulässig. In Klappenrahmen im Fahrzeuginnenraum 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.

#### **2.3.11.3 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. folgenden 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

---

<sup>17</sup> Anbieter können diese durch einen geringeren Angebotspreis entsprechend anteilig einpreisen.

- Inhalte, die freizügigen Körperdarstellungen enthalten
- Inhalte, die den Interessen des Aufgabenträgers bzw. der von ihm gehaltenen Unternehmen widersprechen
- 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.

## **2.4 Betriebliche Vorgaben**

### **2.4.1 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle**

Zur Einhaltung des Fahrplans und zur Reduzierung der Fahrzeiten gibt es auf folgenden Linien tagsüber keinen kontrollierten Vordereinstieg:

- Los 1: Vsl. alle Linien
- Los 2: Vsl. alle Linien

Diese Busse werden zukünftig als stadtverkehrsähnliche Busse mit einem vergleichbaren Takt angeboten. Auf diese Linien gibt es im Zeitraum von

Auf den anderen Linien ist der kontrollierte Vordereinstieg der Regelfall. An den folgenden Starthaltestellen hat der Bus mindestens fünf Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit einzutreffen und den Fahrgästen das Einsteigen zu ermöglichen, um auch im Fall eines erhöhten Reisendenaufkommens pünktlich abzufahren:

- Kempten Hauptbahnhof
- Kempten Nordhub
- Kempten Zentrum (Falls Starthaltestelle)
- Leutkirch Bahnhof
- Isny Busbahnhof
- An den Schulen, falls diese die Starthaltestelle sind.

Falls eine Liniendurchbindung entsprechend an einer der oben genannten Haltestelle geplant ist, gilt diese Vorgabe nicht. An allen anderen Starthaltestellen hat der Bus mindestens zwei Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit einzutreffen.

Bei allen Linien, auf denen auf der kontrollierte Vordereinstieg verzichtet wird, muss an den entsprechend regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen an allen Fahrzeugsüren ein entsprechender grüner Pfeil mit darunter stehender Aufschrift „Eingang“ angebracht werden.

### **2.4.2 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 60 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 Auskunftsmédien 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 Auskunftsmédien. 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.

#### **2.4.3 Verantwortlicher Mitarbeiter und Leitstelle**

Der Auftragnehmer stellt einen verantwortlichen Mitarbeiter mit ausreichender Entscheidungs- und Handlungskompetenz zur Verfügung, der dem Auftraggeber als zentraler Ansprechpartner für sämtliche Belange im Zusammenhang mit dem vertragsgegenständlichen Verkehr dient. In besonderen Fällen muss dieser Ansprechpartner auch kurzfristig und flexibel auf Anforderung des Auftraggebers reagieren können. Die benannte Person muss über eine einschlägige verkehrsfachliche Qualifikation verfügen, vergleichbar mit der eines Verkehrsleiters gemäß EU-VO 1071/2009 oder einer entsprechenden Ausbildung bzw. einem entsprechenden Studium. Bei längerer Abwesenheit ist eine qualifizierte Vertretung zu benennen.

Ein Ansprechpartner muss während der gesamten Betriebszeiten für Notfälle (hierzu zählen auch ausgefallene Kurse etc.) mobiltelefonisch erreichbar sein.

#### **2.5 Digitale Fahrplanauskünfte**

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL/ICTS) zu installieren, dass 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.

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.

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.

## **2.6 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, 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.

## **2.7 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 Auftragnehmer 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.

## 2.8 Fahr- und Servicepersonal

### 2.8.1 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.

### 2.8.2 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.

### 2.8.3 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.

#### **2.8.4 Entlohnung der Busfahrer**

Das Personal ist mindestens nach dem jeweils geltenden Tarif des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmer zu entlohnen, der in Bayern allgemeingültig ist. Die Mindestanforderungen gilt als erfüllt, wenn das Bruttojahresgehalt eines vergleichbar qualifizierten Busfahrers, dem genannten Tarif entspricht. Der Auftragnehmer hat unabhängig von dieser Mindestvorgabe sicherzustellen, dass zu jedem Zeitpunkt genügend Fahrpersonal vorhanden ist, um die geforderten Leistungen auch zu erbringen. Höhere Anforderungen im Zuge der Vergabe werden noch geprüft.

#### **2.9 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 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.

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

#### **2.10 Allgemeine Vorschrift für § 24 BayÖPNVG**

Unternehmen haben Anspruch auf die Gewährung von Hilfen für den Ausbildungsverkehr gemäß Art. 24 BayÖPNVG in Höhe der bisher auf diese Linienverkehre entfallenden Ausgleichsmittel gemäß § 45a PBefG. Näheres regelt eine noch zu erlassende allgemeine Vorschrift.

#### **2.11 Einnahmeaufteilung bei zwei Losen und eigenwirtschaftlichen Anträge**

Für den Fall, dass alle Lose als ÖDA ausgeschrieben werden, ist die genaue Aufteilung der Schülerkarten zwischen den Losen und Linien nicht weiter relevant,

da aufgrund der Umsetzung als Bruttoverträge diese Einnahmen am Ende in denselben Finanzierungstopf (im Landkreis) fließen.

Sollte jedoch für ein oder zwei Lose im Norden ein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt werden und für die übrigen Lose eine Ausschreibung erfolgen, ergibt sich ein Sonderfall: Auf einigen Zulaufstrecken würden dann zwei Linien aus unterschiedlichen Bündeln verkehren. Dies betrifft insbesondere folgende Ortschaften:

- |  |             |
|--|-------------|
| • <b>Ahegg (Burgberg):</b>                                 | Los 2 und 3 |
| • <b>Rotkreuz (Kempten):</b>                               | Los 2 und 3 |
| • <b>Hirschdorf, Hinterbach, Bühl, Hartnägel (Kempten)</b> | Los 1 und 3 |

Für diese Grenzfälle wird – solange keine vollumfängliche und branchenübliche Einnahmeverteilung, beispielsweise über einen möglichen Verbund (z. B. MVV über pkm), besteht – vereinbart, dass die Einnahmen **jeweils hälftig zwischen den betroffenen Losen** aufgeteilt werden.

## 2.12 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 gem. § 24 BayÖPNVG (bzw. einer eventuellen landesrechtlichen Nachfolgeregelung) und § 231 SGB IX sind durch den Auftragnehmer zu stellen.

- 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 emissionsfreie Fahrzeuge 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 einzelner Kostenpositionen. 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 Abgabe eine Höchstanzahl an zuschlagsfähigen Losen<sup>18</sup> geprüft (sog. **Zuschlagslimitierung**).

---

<sup>18</sup> Ggf. auch maximale Anzahl an Fahrplankilometer.

**Kombinationsangebote** über die Lose im Norden 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. Dabei erfolgt eine Einteilung der Lose entsprechend dem Nahverkehrsplan Oberallgäu-Kempton:

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 Ost
6. Angebotspreis für Los Mitte
7. Angebotspreis für Los Süd
8. evtl. 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 Teilnahmeantrag**

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.