



## Vorabbekanntmachung

Wettbewerbliche Vergabe  
des gesamten regulären Linienverkehrs  
im Landkreis Oberallgäu

- Ergänzendes Dokument zur TED-Bekanntmachung vom 29.05.2026
- Teil 2: Anforderungen Bündel West

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 .....   | 4  |
| 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 WEST .....   | 8  |
| 2.1 Überblick .....   | 8  |
| 2.2 Details zum Fahrplankonzept.....  | 9  |
| 2.3 Anschlüsse und Wartezeitregelungen .....  | 10 |
| 2.4 Sonstige betriebliche Anforderungen .....   | 11 |
| 2.5 Fahrzeuganforderungen.....  | 13 |
| 2.5.1 Allgemeine Fahrzeuganforderungen .....  | 13 |
| 2.5.2 Spezifische Fahrzeugtypen Los West.....   | 16 |
| 2.5.3 Besondere Anforderungen Winterbetrieb auf der Achse Oberstaufen -<br>Hochgratbahn - Bruch der Linie ..... | 16 |
| 2.5.4 Werbung im und am Fahrzeug.....   | 18 |
| 2.6 Betriebliche Vorgaben.....  | 19 |
| 2.6.1 Kommunikation.....  | 19 |
| 2.6.2 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle .....  | 19 |
| 2.6.3 Umgang mit Betriebsstörungen .....  | 19 |
| 2.7 Digitale Fahrplanauskünfte und Bordtechnik .....  | 19 |
| 2.8 Ausstattung mit AFZS.....   | 20 |
| 2.9 Infrastruktur: Haltestellen und Beschilderung.....  | 21 |
| 2.10 Bearbeitung von Kundenbeschwerden.....   | 21 |
| 2.11 Fahr- und Servicepersonal.....   | 22 |
| 2.11.1 Allgemeine Anforderungen.....  | 22 |
| 2.11.2 Sprachkenntnisse .....   | 22 |
| 2.11.3 Schulung des Fahrpersonals.....  | 22 |
| 2.11.4 Entlohnung der Busfahrer .....   | 23 |
| 2.12 Anforderungen an Tarif und Vertrieb.....   | 23 |
| 2.13 Zusammenarbeit und Informationspflichten.....  | 24 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 3   | Ergänzende Informationen zur wettbewerblichen Vergabe .....    | 25 |
| 3.1 | Bewertungskriterien & Kalkulation .....                        | 25 |
| 3.2 | Los- und Zuschlagslimitierung sowie Kombinationsangebote ..... | 25 |
| 3.3 | Voraussichtlich abzugebende Angebotspreise .....               | 26 |
| 3.4 | Transparenz .....  | 26 |
| 3.5 | Entschädigung für Teilnahme .....                              | 26 |
| 3.6 | Potenzielle Bereitstellung von Flächen .....                   | 26 |

**Simon Steuer - Landratsamt Oberallgäu**  
**Sachgebiet ÖPNV**  
**Oberallgäuer Platz 2**  
**87527 Sonthofen**  
**Telefon: 08321 612-1233**  
[simon.steuer@lra-oa.bayern.de](mailto: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 West**. Dies beinhaltet Buslinien in Oberstaufen und Immenstadt.

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 West im südwestlichen 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 Nahverkehrsplans und sind somit maßgebend.

Es sollen Verkehrsleistungen im Westen 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 in den 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 Bruttovertrag an. Der weitere Prozess ist wie in der folgenden Tabelle dargestellt strukturiert:

| <b>Frist bzw. geplante Veröffentlichung</b> | <b>Beschreibung</b>   |
|---|---|
| 18.12.2025                                  | Veröffentlichung Vorabbekanntmachung  |
| 29.05.2026                                  | Veröffentlichung der Anforderungen für Los West<br>→ <b>Dieses Dokument</b>   |
| 29.08.2026                                  | Frist zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge Los West  |
| 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 beabsichtigten 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 dieses ergänzenden Teils der Vorabbekanntmachung setzt den Fristbeginn für die eigenwirtschaftlichen Anträge des Bündels West 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](mailto:vergabekammer.suedbayern@reg-ob.bayern.de)

Website:

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

## 2 Leistungsbeschreibung Bündel WEST

### 2.1 Überblick

Der Verkehr im Bündel konzentriert sich auf das westliche Oberallgäu. Im Gegensatz zu den nördlichen Bündeln spielt der Tourismus hier eine präzente Rolle. Diese spiegelt sich u. a. in der Anbindung von touristischen Attraktionen (z. B. Bergbahnen).

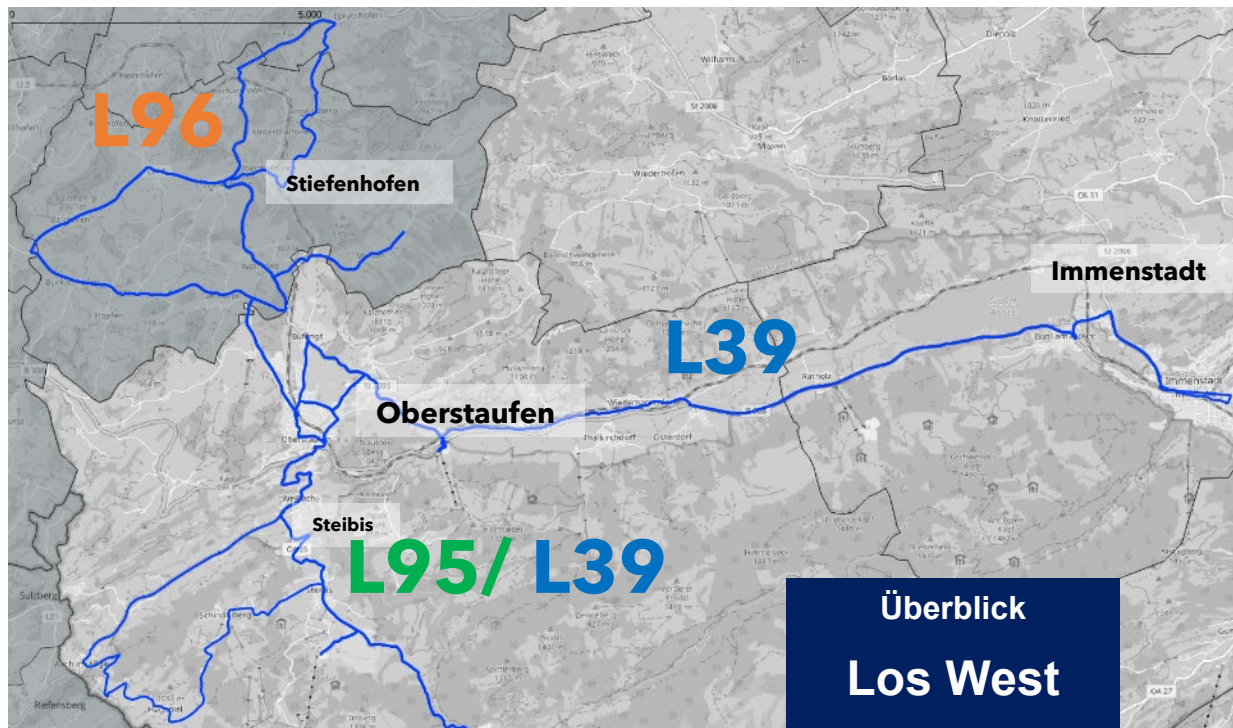


Abbildung 1: Überblick über das Bündel West. Hinweis: Bei der Darstellung kann es zu Überlappungen kommen, die eine eindeutige Zuordnung in der Karte erschweren. In den folgenden Tabellen/ Fahrplananhängen können die Linienverläufe abgelesen werden.

**Das Los West fokussiert sich auf die Gemeinden Oberstaufen und Immenstadt.** Dieser zeichnet sich durch eine sehr hohe touristische Intensität aus. **Eine weitere Besonderheit ist, dass neben der bestehenden Regionalbuslinien auch der Ortsbus Oberstaufen integriert wird.**

Hinweis: Die Bildung der Lose erfolgt aus verkehrlichen, betrieblichen und verkehrswirtschaftlichen Gründen, insbesondere zur Sicherstellung stabiler Umläufe, wirtschaftlicher Fahrzeugdisposition, Anschlussicherung 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 Stand.

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 West

| Nummer (intern) | Hauptlaufweg   |
|-----------------|--|
| <b>L39</b>      | <b>Bahnhof Immenstadt - Bühl - Wiedemannsdorf - Hündle - Kalzenhofen - Oberstaufen Schule - Oberstaufen Feuerwehrhaus - Oberstaufen Busbahnhof - Steibis - Imbergbahn - Hochgratbahn</b> |
| <b>L95</b>      | <b>Hündle - Kalzhofen - Buflings - Oberstaufen Bavaria - Oberstaufen Feuerwehrhaus - Oberstaufen Busbahnhof - Steibis - Imbergbahn - Hochgratbahn</b>                                    |
| <b>L96</b>      | <b>Oberstaufen - Genhofen - Burkhatshofen - Balzhofen - Stiefenhofen (auf stark wechselnden Linienlaufwegen)</b>   |

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

- Durchgehende Linie von Immenstadt bis zu Hochgratbahn
- 30-Minuten-Takt zwischen der Hündlebahn und Hochgratbahn
- Neue Anschlüsse in Oberstaufen

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

## 2.2 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 westlichen Oberallgäu zeigt sich dies in besonderer Weise, durch ein deutlich verbessertes Angebot. Dies ist u. a. auch durch die direkte Kooperation mit der Gemeinde Oberstaufen möglich, welche die Integration des Ortsbusses eröffnet.

- **Anschlussknoten Immenstadt**  
Wie bisher, wird die Linie 39 in den Vollknoten von Immenstadt eingebunden. Dieser ermöglicht attraktive Übergänge zwischen dem Bus- und Bahnverkehr.
- **Anschlussknoten Oberstaufen**  
Ebenfalls sind in Oberstaufen attraktive Anschlüsse möglich. Insbesondere der derzeit ungünstige Übergang von 58 Minuten zwischen der Linie 39 und der Linie 95 wird durch die Verknüpfung beider Linien zu einer gemeinsamen Linie grundlegend verbessert. Auch im Bahnverkehr ergeben sich aus Richtung Kempten sehr attraktive Anschlüsse in Richtung Steibis.
- **30-Minuten-Takt Hündlebahn ↔ Oberstaufen ↔ Steibis**  
Durch die Integration des Ortsbusses und der bisherigen Ortsbusleistungen der ehemaligen Linie 39 wird auf dem gesamten Kernabschnitt zwischen

Hündlebahn und der Bergbahnen um Steibis ein 30-Minuten-Takt möglich.

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

### **2.3 Anschlüsse und Wartezeitregelungen**

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

- Übergangszeit Bus/Bahn von min. fünf Minuten am Bahnhof Oberstaufen und Immenstadt
- Übergangszeit Bus/Bus von min. drei Minuten am Bahnhof Oberstaufen und Immenstadt

In den Fahrplänen im Anhang sind ein Teil der Anschlüsse dargestellt, aber nicht alle. Die genaue Abstimmung erfolgt dann vor Betriebsaufnahme mit dem Aufgabenträger.

Wartezeitregelungen:

- Oberstaufen Bahnhof: Vom RE 7/17 aus Richtung Kempten auf die Linie 95 Richtung Steibis wird bei Bahnverspätungen von bis zu zehn Minuten gewartet. (Ankunft Bahn statt 07 zur Minute 17) D. h. verschiebt sich die Abfahrtszeit von der Minute 15 auf 20. Gleiches gilt in Richtung Kalzhofen bei der Linie 39, wo sich die Abfahrt von der Minute 18 auf die Minute 20 verschiebt.
- Immenstadt: Vom RE 7/17 aus Richtung Kempten auf die Linie 39 Richtung Oberstaufen wird bei Bahnverspätungen von bis zu elf Minuten gewartet. (Ankunft Bahn statt 55 zur Minute 05) D. h. verschiebt sich die Abfahrtszeit von der Minute 05 auf 09 (bahnsteiggleicher Umstieg). Vom RE 75 aus Richtung Ulm wird ebenfalls bis zur Minute 09 im Bedarfsfall gewartet.

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. Davon ausgenommen ist der Halt an der Hündlebahn, wo der ankommende Linie 95 direkt auf die abfahrende Linie 95 durchgebunden werden kann. Auf dem Laufweg und an der Endhaltestelle sind ausreichend Puffer hinterlegt. Es ist darauf zu achten, dass durch eine möglichst intelligente und wirtschaftlich effiziente Umlaufplanung Folgeverspätungen möglichst minimiert werden.

## **Verspätungen und Verfrühung**

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

- Pünktliche Abfahrt<sup>1</sup>: 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.

## **2.4 Sonstige betriebliche Anforderungen**

### **Sozialräume Hochgratbahn**

An der Hochgratbahn ist eine Umlaufverknüpfung zwischen den Linien 39 und 95 geplant. Hierdurch entsteht eine planmäßige Aufenthaltszeit von mindestens 17 Minuten, die auch für Lenkzeitunterbrechungen (Regelung „3 × 15 Minuten“) genutzt werden kann.

In Rücksprache mit dem Betreiber der Hochgratbahn können wir in Aussicht stellen, dass dem Busbetreiber gestattet wird, auf dem Grundstück der Hochgratbahn einen Sanitärcontainer mit beheiztem Aufenthaltsraum (z. B. mit kleiner Kaffecke) zu errichten. Der Container muss mit einer Holzverkleidung versehen werden, damit er sich ortstypisch in das Landschaftsbild einfügt. Für die Nutzung der Fläche wird eine geringe Pacht erhoben. Die Kosten für die Herstellung von Leitungen können mit dem Landkreis Oberallgäu abgerechnet werden.

Durch diese Maßnahme kann am Linienende eine geeignete Pausenmöglichkeit für Fahrerinnen und Fahrer geschaffen werden.

---

<sup>1</sup> 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.

### **Fahrerwechsel Oberstaufen Bahnhof**

Am Busbahnhof in Oberstaufen sind Fahrerwechsel grundsätzlich zulässig. Nach Rücksprache mit dem Landkreis kann der Betreiber davon ausgehen, dass Fahrerwechsel grundsätzlich bei allen Fahrten am Bahnhof möglich sind. Voraussetzung ist jedoch, dass der Betreiber gewährleistet, dass die Fahrerwechsel in der Regel innerhalb von rund drei Minuten durchgeführt werden können. Im Fahrplan sind hierfür drei Minuten Haltezeit am Bahnhof vorgesehen. Für einen Fahrerwechsel kann diese Zeit ausnahmsweise auf bis zu fünf Minuten verlängert werden, ohne dass dies im Fahrplan hinterlegt wird. Der Bus fährt anschließend bis zum nächsten Verspätungspuffer mit einer Verspätung von maximal +2 Minuten weiter. Mehr als diese Verzögerungen dürfen durch den Fahrerwechsel nicht entstehen.

Ein Fahrzeugwechsel ist hingegen nur in Ausnahmefällen zulässig und muss dem Landkreis vorab vorgelegt sowie begründet werden. Eine pauschale Freigabe hierfür wird nicht erteilt. Grundsätzlich ist diese in der Hauptverkehrszeit und bei wichtigen touristischen Verbindungen grundsätzlich ausgeschlossen.

## 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
- 1.2. 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. Maximaler 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
- 2.7. Statt des Einsatzes von Gelenkbussen ist eine erforderliche Kapazitätserweiterung auch mit Anhänger zulässig. Da diese Erweiterungen nahezu ausschließlich zu schulrelevanten Zeiten erforderlich sind, bedarf es im Anhänger keiner 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. 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 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 236<sup>2</sup>
- 5.2. Mitnahme von Wintersportgeräten zulässig

---

<sup>2</sup> Auf Linie 95 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.

- 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

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 durchschnittlich<sup>3</sup> mindestens einmal pro Woche stattzufinden. Eine grundlegende Innenreinigung hat mindestens einmal täglich<sup>4</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 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.

---

<sup>3</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>4</sup> Falls der Bus im Einsatz ist.

### 2.5.2 Spezifische Fahrzeugtypen Los West

Im Los West wird eine einheitliche Fahrzeugflotte gefordert. In Anhang Fahrzeuganforderungen werden die verschiedenen Fahrzeugtypen vorgestellt. Im Los West kommt der Fahrzeugtyp **12-TOURISMUS** zum Einsatz.

Entsprechend der erforderlichen Kapazität sind auch kleinere oder größere Fahrzeuge zulässig. Kleinere Fahrzeuge jedoch nur, wenn im Regelfall alle Fahrgäste einen Sitzplatz vorfinden können. Größere oder mehrere Fahrzeuge sind zwingend, wenn im Regelfall nicht alle Fahrgäste mitgenommen werden können oder die Fahrzeit durch deren Einsatz signifikant (> 5 Minuten) verkürzt werden kann. Dies betrifft insbesondere Fahrten zur ersten Schulstunde und zum Schulschluss gegen 13 Uhr.

### 2.5.3 Besondere Anforderungen Winterbetrieb auf der Achse Oberstaufen - Hochgratbahn - Bruch der Linie

**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.

Während der Abschnitt Oberstaufen <-> Immenstadt unkritisch ist, ist die Straßensituation aufgrund der Steigungen zwischen Oberstaufen und Steibis/Hochgratbahn herausfordernder. Bei erheblichem Schneefall ist ein regelmäßiger Betrieb mit Schneeketten sicherzustellen. Das Personal muss entsprechend umfassend geschult werden, und im Winter ist entsprechendes Material stets mitzuführen. Zeichnet sich ein Tag mit sehr starkem Schneefall ab, ist in der Regel bereits zum Betriebsstart mit aufgezogenen Schneeketten zu fahren um Verspätungen durch verspätetes montieren der Schneeketten zu verhindern.

Zusätzlich wird dem Betreiber im konkreten Fall der Linie **Hochgratbahn** ↔ **Oberstaufen** ↔ **Immenstadt** bei Fahrten mit Schneeketten ein **Linienbruch erlaubt**. Dadurch kann die Linie an einer geeigneten Stelle<sup>5</sup> geteilt werden, sodass ein Linienast mit Fahrzeugen mit Schneeketten und der andere Ast mit Fahrzeugen ohne Schneeketten bedient wird.

Aufgrund der Fahrplanstruktur bietet sich hierfür ein Linienbruch an der Hündlebahn an, sodass das Notfallkonzept beispielsweise wie folgt aussehen könnte:

- **Ersatzlinie 39A Immenstadt - Wiedemannsdorf - Hündlebahn:** Betrieb ohne Schneeketten. Ankunft an der Hündlebahn zur Minute 32, leicht verspätete Abfahrt zur Minute 34 in Richtung Immenstadt. Ankunft dort zur Minute 00.
- **Ersatzlinie 39B Hündlebahn - Oberstaufen - Steibis - Hochgratbahn:** Abfahrt an der Hündlebahn zur Minute 34 und Ankunft an der Hochgratbahn etwa zur Minute 15. Dort pünktliche Abfahrt um Minute 24.

---

<sup>5</sup> Geeignete Stelle könnte Imbergbahn, Steibis Ort, Oberstaufen Bahnhof oder Hündlebahn sein.

Verspätete Ankunft an der Hündlebahn zur Minute 32 mit Übergang zur Linie 39A in Richtung Immenstadt.

Das entsprechende Konzept ist vom Betreiber auszuarbeiten und detailliert darzustellen. Alternative Konzepte neben dem oben dargestellten Erstvorschlag sind selbstverständlich möglich.

Verspätungen, die aufgrund der reduzierten verantwortbaren Geschwindigkeit sowie einer angepassten und sicheren Fahrweise entstehen, werden nicht pönalisiert. Sicherheit hat Vorrang vor Pünktlichkeit.

## **2.5.4 Werbung im und am Fahrzeug**

Der Landkreis erlaubt den Unternehmer durch Werbeinnahmen zusätzliche Einnahmen zu generieren. Diese zusätzlichen Einnahmen schöpft der Landkreis nicht direkt ab<sup>6</sup>.

### **2.5.4.1 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.

### **2.5.4.2 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.

### **2.5.4.3 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

---

<sup>6</sup> 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 Kommunikation**

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

### **2.6.2 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle**

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

### **2.6.3 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 Auskunftsmidien 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 Auskunftsmidien. 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. Hiervon abgedeckt ist im Regelfall die Weiterleitung von Daten an die DB App. 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 Immenstadt oder Busbahnhof Oberstaufen) 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 Monate 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 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.

## 2.11 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 (vgl. 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 den angrenzenden Gebieten Lkr. Lindau, Lkr. Ravensburg und dem Land Vorarlberg 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-Tarif<sup>7</sup> 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 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

---

<sup>7</sup> WBO, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.

genannten Linien in dem Bündel. 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.

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 Losen<sup>8</sup> geprüft (sog. **Zuschlagslimitierung**).

---

<sup>8</sup> Ggf. auch maximale Anzahl an Fahrplankilometer.

### **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.

**Landratsamt Oberallgäu  
Sonthofener Platz 2  
87527 Sonthofen**