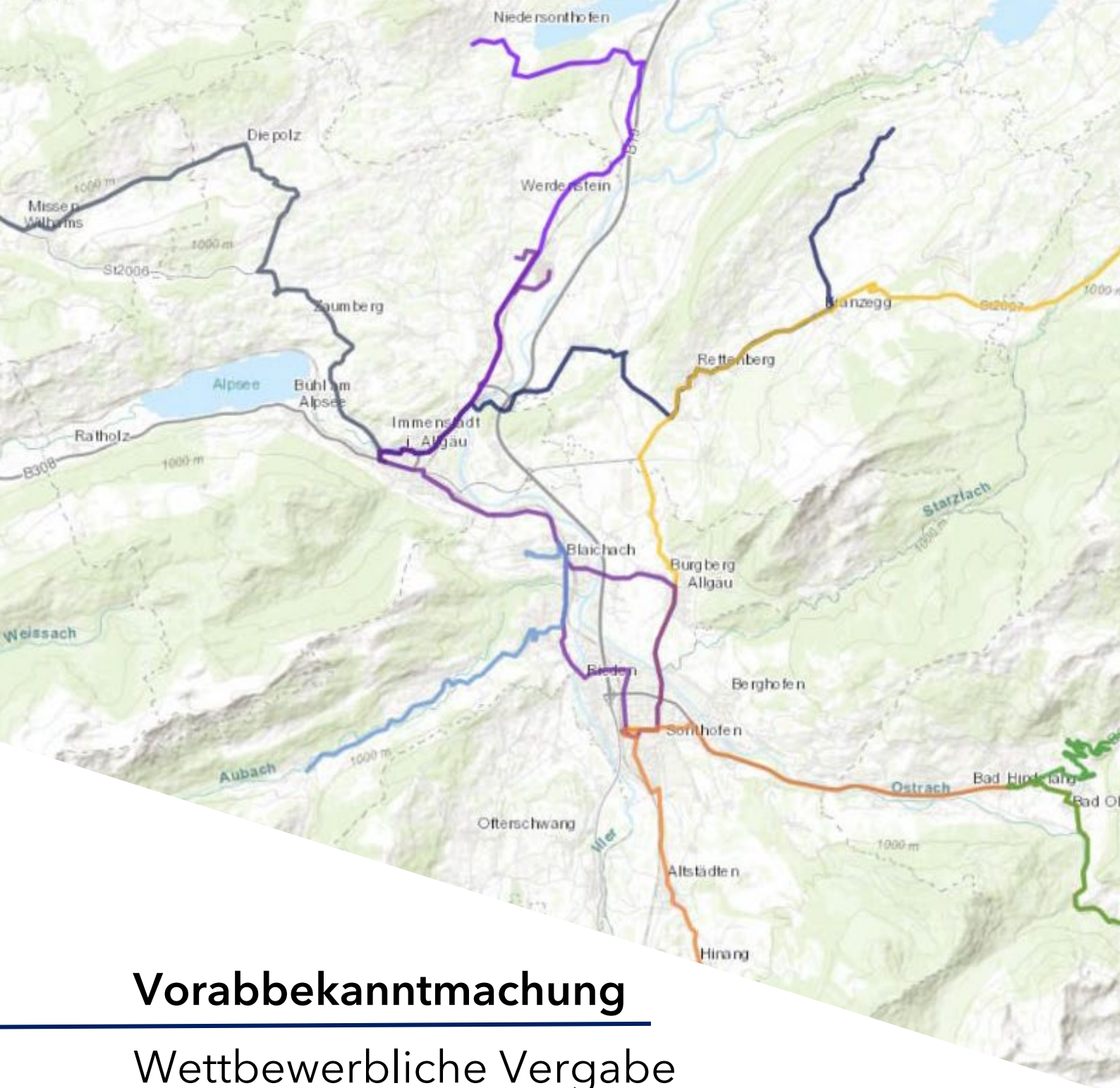




Vorabbekanntmachung

Wettbewerbliche Vergabe
des gesamten regulären Linienverkehrs
im Landkreis Oberallgäu

- Ergänzendes Dokument zur TED-Bekanntmachung vom **5.10.2026**
- Anforderungen Bündel Mitte

Landratsamt Oberallgäu
Sonthofener Platz 2
87527 Sonthofen

Inhaltsverzeichnis

Präambel	4
1 Vorgehen und allgemeine Informationen	4
1.1 Grundsätze	4
1.2 Fristen und Termine	5
1.3 Bietergemeinschaften	6
1.4 Hinweis zu wettbewerbswidrigen Absprachen.....	6
1.5 Einsatz von Subunternehmern	6
1.6 Rückfragen.....	6
1.7 Nachprüfungsbehörde	7
2 Leistungsbeschreibung Bündel Mite	8
2.1 Überblick	8
2.2 Sonderfall: Integration Ortsverkehr Oberstdorf	10
2.3 Fahrplanumfang	10
2.4 Details zum Fahrplankonzept und Wartezeitregelungen.....	11
2.4.1 Durchbindung Linie 12 <-> Linie 20	13
2.4.2 Durchbindung Linie 81 <-> Linie 85A sowie 49 <-> L85B	14
2.5 Reservezeiten/Mindestwendezeiten	14
2.6 Verspätungen und Verfrühung	15
2.7 Fahrzeuganforderungen.....	16
2.7.1 Allgemeine Fahrzeuganforderungen	16
2.7.2 Antriebstechnologie	20
2.7.3 Bereitstellung von Fahrzeugen durch die GWO	21
2.7.4 THG-Quotenhandel/Vermarktung CO2-Zertifikate.....	22
2.7.5 Bidirektionales Laden und sonstige Einnahmen	22
2.7.6 Besondere Anforderungen Winterbetrieb.....	22
2.7.7 Werbung im und am Fahrzeug.....	23
2.8 Betriebliche Vorgaben.....	24
2.8.1 Zentrale Einsatzleitung und Betrieb	24
2.8.2 Kommunikation.....	24
2.8.3 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle	25
2.8.4 Umgang mit Betriebsstörungen	25
2.9 Digitale Fahrplanauskünfte	25
2.10 Infrastruktur: Haltestellen und Beschilderung.....	26
2.11 Bearbeitung von Kundenbeschwerden	26

2.12	Fahr- und Servicepersonal.....	28
2.12.1	Allgemeine Anforderungen.....	28
2.12.2	Sprachkenntnisse	28
2.12.3	Schulung des Fahrpersonals.....	29
2.12.4	Entlohnung der Busfahrer	29
2.13	Anforderungen an Tarif und Vertrieb.....	29
2.14	Zusammenarbeit und Informationspflichten.....	30
3	Ergänzende Informationen zur wettbewerblichen Vergabe	31
3.1	Bewertungskriterien & Kalkulation	31
3.2	Los- und Zuschlagslimitierung sowie Kombinationsangebote	31
3.3	Voraussichtlich abzugebende Angebotspreise.....	32
3.4	Transparenz.....	32
3.5	Entschädigung für Teilnahmeantrag.....	32
3.6	Potenzielle Bereitstellung von Flächen	32

Aufgabenträger ÖPNV, Auftraggeber und Ansprechpartner:

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

Weitere Auftraggeber:

Gemeindewerke Oberstdorf
Nebelhornstr. 51-53
87561 Oberstdorf

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 Mitte**. Dies erstreckt sich um die „Mitte“ des Landkreises Oberallgäu, d. h. fast alle Linien die von/nach Immenstadt, Blaichach oder Sonthofen laufen.

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

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

Es sollen Verkehrsleistungen im Süden des Landkreises Oberallgäu um die Städte Immenstadt, Sonthofen sowie die Gemeinde Blaichach vergeben werden. Der Zeitraum der Leistungserbringung beträgt 10 Jahre und beginnt am 01.01.2029 und endet am 31.12.2038.

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.

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

Frist bzw. geplante Veröffentlichung	Beschreibung
18.12.2025	Veröffentlichung Vorabbekanntmachung
5.10.2026	Veröffentlichung der Anforderungen für Los Mitte → Dieses Dokument
4.1.2027	Frist zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge Los Mitte
vsl. 15.01.2027	Start Vergabeverfahren
vsl. 15.03.2027	Abgabe Angebot
vsl. März und April 2027	Auswertung der abgegebenen Angebote
vsl. Ende April bis Mai 2027	Verkündung des beabsichtigen Zuschlags
+ 10 Tage	Einspruchsfrist
vsl. Mai 2027	Abschluss des Vergabeverfahrens
vsl. Ende August 2027	Bindefrist, die aufgrund der hohen Komplexität der Vergabe (u.a. Kombinationsangebote Saub-FahrzeugBeschG) und damit einhergehender möglicher Nachprüfungen über den vorgesehenen Verfahrensabschluss hinaus gelten muss.
vsl. Mitte 2027 - 31.12.2028	vsl. ca. 16 – 20 Monate Rüstzeit für den beauftragten Anbieter
01.01.2029	Betriebsstart
31.12.2038	Planmäßiges Vertragsende

Die Veröffentlichung dieses ergänzenden Teils der Vorabbekanntmachung setzt den Fristbeginn für die eigenwirtschaftlichen Anträge des Bündels Mitte 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

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 (gemessen an der Anzahl der Fahrplankilometer) 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 die Erteilung von Anträgen für eigenwirtschaftliche Verkehre und die spätere Vergabe als Nachprüfungsbehörde sind die folgenden Behörden verantwortlich:

Regierung von Oberbayern

Vergabekammer Südbayern

80534 München

Telefon +49 89 2176-2411

Telefax +49 89 2176-2847

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

Website:

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

2 Leistungsbeschreibung Bündel Mite

2.1 Überblick

Der Verkehr im Bündel konzentriert sich primär auf Verbindungen, die auf die Städte Sonthofen und Immenstadt zulaufen. Im Gegensatz zu den nördlichen Bündeln spielt der Tourismus hier eine ebenfalls sehr präasente Rolle, wenngleich nicht in der gleichen Ausprägung wie im Süden. Diese spiegelt sich u. a. in der Anbindung von touristischen Attraktionen (z. B. Bergbahnen) aber auch saisonal differenzierten Angeboten wieder.

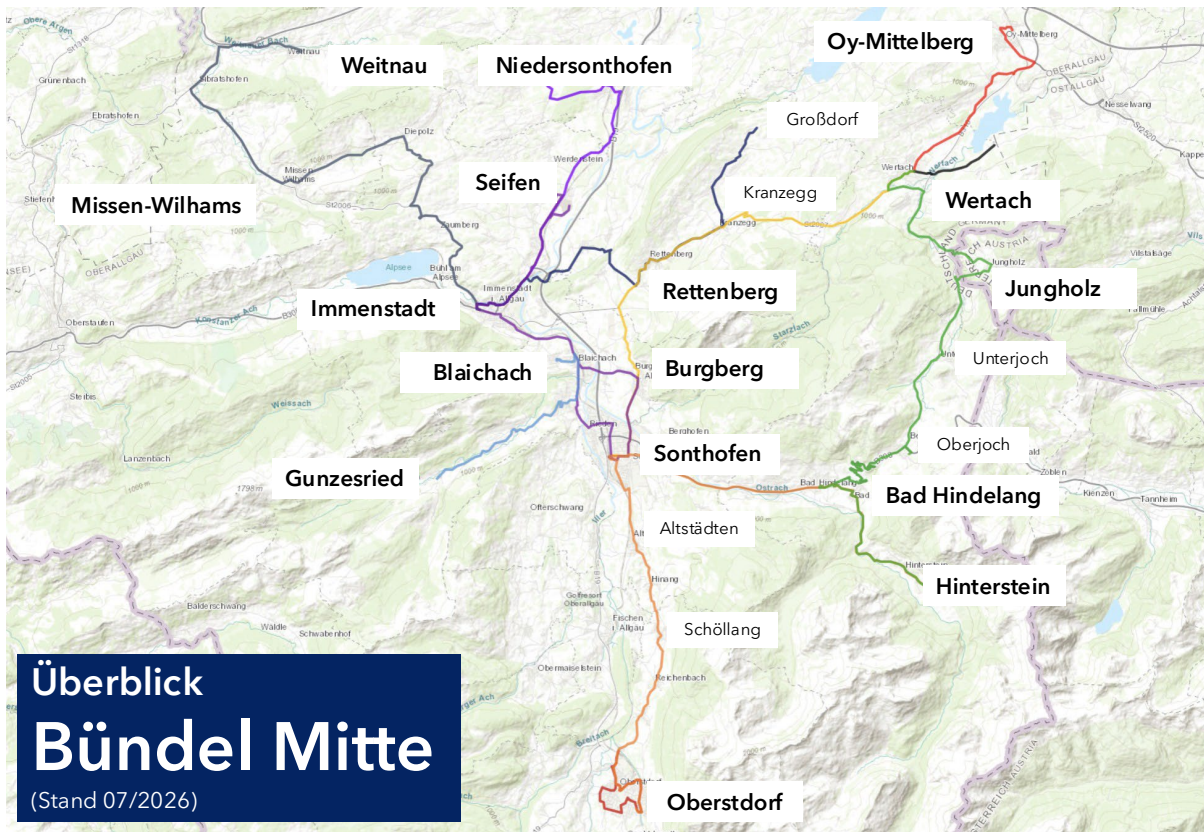


Abbildung 1: Überblick über das Bündel Mitte. Hinweis: Bei der Darstellung kann es zu Überlappungen kommen, die eine eindeutige Zuordnung in der Karte erschweren. In den folgenden Tabellen/ Fahrplananhängen können die Linienverläufe abgelesen werden. Des Weiteren sind nicht alle Linienvarianten dargestellt.

Hinweis: Die Bildung der Lose erfolgt aus verkehrlichen, betrieblichen und verkehrswirtschaftlichen Gründen, insbesondere zur Sicherstellung stabiler Umläufe, wirtschaftlicher Fahrzeugdisposition, Anschlusssicherung sowie zur Ermöglichung der Teilnahme kleiner und mittlerer Unternehmen. Durch Fahrplanabstimmungen und Durchbindungen ergeben sich Synergieeffekte innerhalb der Lose und erhebliche Vorteile für die Fahrgäste gegenüber heute. Die weiteren Gründe können dem Nahverkehrsplan Oberallgäu Kempten (2025) entnommen werden.

Das Linienkonstrukt wird gegenüber heute deutlich überarbeitet. Die hier genannten Liniennummern sind als **interne Bezeichnungen** zu sehen und nicht für

die Kommunikation mit dem Fahrgast. Die folgende Tabelle schlüsselt die Linien auf.

Tabelle 1: Linien und deren Fahrtverläufe – Los Süd

Nummer (intern)	Hauptlaufweg
R9	Ringbus Oberstdorf im Uhrzeigersinn
R10	Ringbus Oberstdorf gegen den Uhrzeigersinn
L11	Immenstadt - Untermaiselstein - Rettenberg - Kranzegg - Großdorf
L12	Gewerbegebiet Seifen - Immenstadt - Blaichach - Sonthofen - Burgberg - Blaichach
L20	Blaichach - Bihlerdorf - Gunzesried
L45	(Nebelhornbahn -) Busbahnhof Oberstdorf - Schöllang - Altstädten - Sonthofen - Bad Hindelang - Hinterstein/Unterjoch
L49	Hinterstein - Bad Hindelang - Oberjoch - Unterjoch (- Jungholz -) Wertach
L65	Immenstadt - Niedere Sonthofener See
L81	Sonthofen - Burgberg - Rettenberg - Wertach
L82	Immenstadt - Weitnau
L85	Wertach - Faistenoy - Oy-Mittelberg
L89	Wertach - Grüntenstraße/Buron

Auf den Linien 12, 45 und 49 ist ein deutlicher Angebotsausbau gegenüber dem heutigen Bestand vorgesehen. Auf den übrigen Linien wird das bestehende Angebot fortgeführt, nach Möglichkeit jedoch vertaktet bzw. aufgrund paralleler Verkehrsangebote (On-Demand-Verkehr nördlich von Immenstadt „Links der Iller“) stärker auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Neu eingeführt werden die Linien 12 und 89.

Wichtig: Bei den Liniennummern handelt es sich um vorläufige Zahlen. Diese werden vsl. bis zur Inbetriebnahme – oder beim Verbundbeitritt des Landkreises zum MVV – komplett neu strukturiert.

2.2 Sonderfall: Integration Ortsverkehr Oberstdorf

Bereits im Bündel West wurde der Ortsbus Oberstaufen in die Ausschreibung integriert. Dieses Vorgehen wird nun auch für Oberstdorf angewendet. Hintergrund ist, dass durch die gemeinsame Betrachtung erhebliche Vorteile für die Fahrgäste erzielt werden können.

So ist vorgesehen, dass die Busse aus Richtung Sonthofen nach ihrer Ankunft am Busbahnhof Oberstdorf direkt als Verstärkerfahrten in Richtung Nebelhornbahn weitergeführt werden. Die Linien bedienen dabei die touristisch stark frequentierten Ortsteile von Oberstdorf. Die Nebelhornbahn ist mit über 500.000 Besuchern pro Jahr die nachfragestärkste Bergbahn im gesamten Allgäu. Durch diese Durchbindung entsteht für Sonthofen, Altstädten, Hinang, Schöllang, Reichenbach und Rubi ein deutlicher Qualitätssprung im ÖPNV-Angebot.

Auf Grundlage dieser Entscheidung wäre es betrieblich nicht sinnvoll, den verbleibenden Ringbusverkehr separat auszuschreiben. Bei einer Vergabe an unterschiedliche Betreiber könnten mögliche Synergien – insbesondere durch die gemeinsame Nutzung von Personal- und Fahrzeugressourcen – nicht ausgeschöpft werden. Dies würde den Betrieb des Ringbusses deutlich weniger effizient machen.

Aus diesem Grund werden auch die Leistungen des Ringbusses für den Zeitraum ab 2029 in die Ausschreibung des Landkreises integriert. Die GWO tritt hierbei als Mitauftraggeber auf. Die genaue Ausgestaltung der Abrechnung und Angebotsbewertung bei der Ausschreibung befindet sich derzeit noch in Klärung.

2.3 Fahrplanumfang

Die Fahrplananforderungen im Bündel Mitte sind hoch. Der Betrieb ist aufgrund der folgenden Rahmenbedingungen anspruchsvoll:

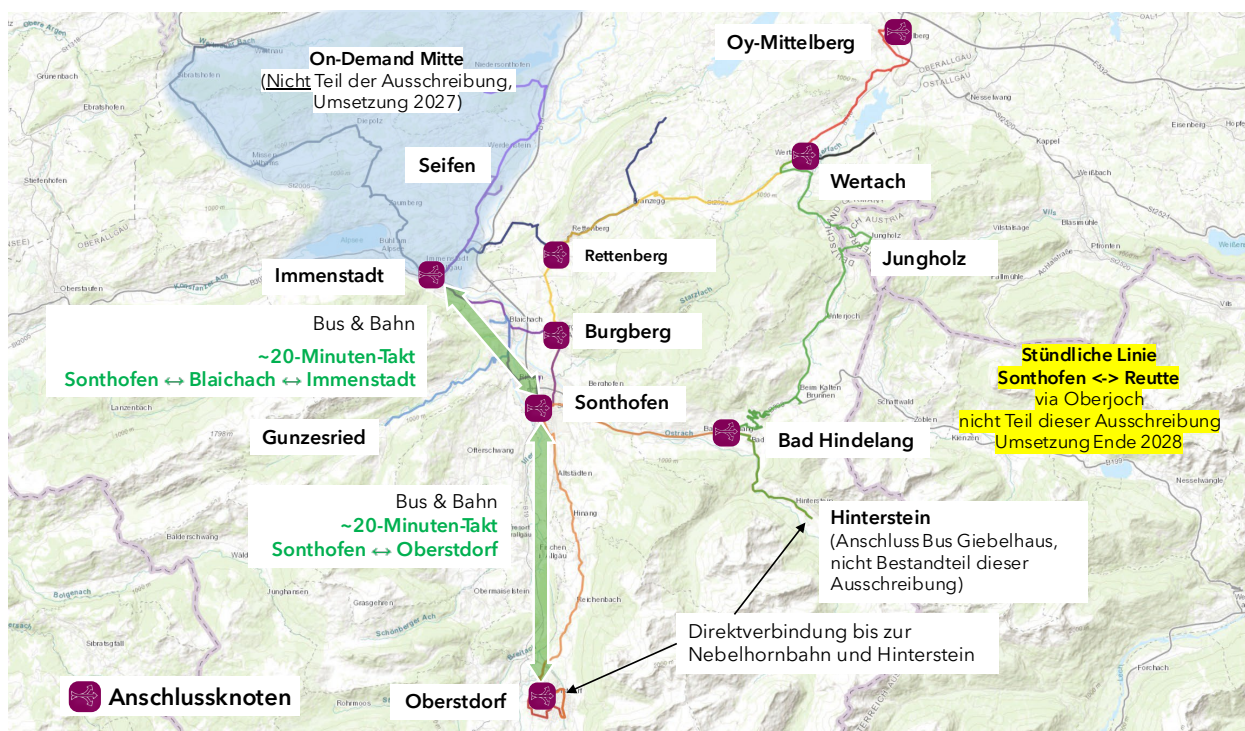
- **Saisonale Schwankungen** im Verkehrsgebiet (Folglich zusätzliche Fahrplanwechsel innerhalb des Jahres)
- Hohe Anforderungen an die Pünktlichkeit: **Im gesamten Verkehrsgebiet sind viele Verbindungen stark auf die Schiene ausgerichtet. Für kurze Reisezeiten und einer hohen Verlässlichkeit bedarfs es eine hoher betriebliche Pünktlichkeit.**
- **Hohe Anforderungen an die Koordination Bus/Bus:** Im Verkehrsgebiet besteht eine Vielzahl an Bus-zu-Bus-Anschlüssen, die – mit Ausnahme besonderer Betriebssituationen – zuverlässig sichergestellt werden müssen. Im Verspätungsfall ist eine Koordination zwischen den Fahrzeugen erforderlich, damit Anschlussbeziehungen hergestellt werden. Im Einzelfall können dabei auch Abstimmungen mit anderem Betreiber notwendig sein.
- **Hohe Anforderungen an die Koordination Bahn → Bus:** Die Pünktlichkeit des Bahnverkehrs im Allgäu ist derzeit leider noch nicht zufriedenstellend. Zwar ist absehbar, dass sich die Situation gegenüber dem Jahr 2026 verbessern wird – insbesondere, da die zahlreichen baubedingten Störungen in diesem

Umfang zurückgehen werden. Dennoch gehen wir davon aus, dass die Einschränkungen zumindest bis zur Elektrifizierung der Strecke Kempten-Ulm, dem Ausbau der Strecke Fischen-Oberstdorf sowie der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik in Immenstadt weiterhin eine Herausforderung darstellen werden.

Die grundsätzliche Verantwortung hierfür liegt klar beim Bund und bei der Bahn – für die Fahrgäste steht jedoch vor allem eine funktionierende und verlässliche Reisekette im Vordergrund. Daher wird sowohl im Vergabeverfahren als auch im späteren Regelbetrieb ein besonderes Augenmerk auf die Anschlusssicherung zum Bahnverkehr gelegt. Diese muss technisch zuverlässig gewährleistet werden, damit auch bei Verspätungen im Bahnverkehr stabile Anschlüsse und eine hohe Verlässlichkeit für unsere Fahrgäste sichergestellt werden können.

2.4 Details zum Fahrplankonzept und Wartezeitregelungen

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



– Anschlussknoten Sonthofen

In Sonthofen haben die Busse der Linie 45 Anschluss von/nach Bad Hindelang. Der RE 17/76¹ erreicht Sonthofen zur Minute 20, die Abfahrt

¹ Hintergrundhinweis: Die Ankunftszeitpunkte dieser Züge ist in Sonthofen recht hoch, da Sie in Immenstadt aufgrund vielfältiger Randbedingungen eine Standzeit von fast 15 Minuten haben. Daher erreicht ein Großteil der Züge von dieser Linie – und im Gegensatz zum RE 75 – Sonthofen

erfolgt zur Minute 27. In Gegenrichtung Ankunft 33, Abfahrt 41. Die Busse warten grundsätzlich bei Verspätungen von bis zu 10 Minuten der Bahn (→ +5 Minuten, keine Gefährdung des Anschluss in Gegenrichtung).

Die Linie 11 hat einen Anschluss an den RE 75. Hier wird auf Verspätungen von bis zu acht Minuten gewartet.

– **Anschlussknoten Oy-Mittelberg**

In Oy-Mittelberg besteht Anschluss an die Linie 85. In Wertach wird auf die RB 73 bei Verspätungen von bis zu sieben Minuten gewartet.

– **Anschlussknoten Rettenberg**

In Rettenberg haben die Buslinie 11 und 81 gegenseitige Anschlüsse. Anschlüsse sind grundsätzlich abzuwarten. Bei größeren Verspätungen hat der Busfahrer per Sprechdurchsage anzufragen, ob sich im Fahrzeug Fahrgäste befinden, die den Anschlussbus erreichen müssen. Ist dies nicht der Fall, kann der Anschlussbus abfahren.

– **Anschlussknoten Wertach**

In Wertach besteht Anschluss in Nord-Süd Richtung. Anschlüsse sind grundsätzlich abzuwarten. Bei größeren Verspätungen hat der Busfahrer per Sprechdurchsage anzufragen, ob sich im Fahrzeug Fahrgäste befinden, die den Anschlussbus erreichen müssen. Ist dies nicht der Fall, kann der Anschlussbus abfahren.

– **Anschlussknoten Bad Hindelang**

In Bad Hindelang hat der Bus aus Richtung Hinterstein in Richtung Oberjoch einen Anschluss vom Bus aus Richtung Sonthofen – gleiches gilt in Gegenrichtung. Anschlüsse sind grundsätzlich abzuwarten. Bei größeren Verspätungen hat der Busfahrer per Sprechdurchsage anzufragen, ob sich im Fahrzeug Fahrgäste befinden, die den Anschlussbus erreichen müssen. Ist dies nicht der Fall, kann der Anschlussbus abfahren.

Bei Verbindungen am Abend und längeren Taktabständen als 60-Minuten werden, abweichend größere Wartezeitregelungen eingeführt. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur konstruktiven Mitarbeit und Umsetzung der entsprechenden Vorgaben.

Sämtliche Anschlüsse sind elektronisch zu sichern. Den Fahrern und Fahrerinnen muss eine entsprechende Wartebefehl elektronisch und automatisiert über das ICTS/RBL zugesendet werden.

Allgemein bestehen hinsichtlich der konkreten Taktgestaltung einige planerische Herausforderungen, die zum besseren Verständnis der getroffenen Entscheidungen kurz erläutert werden sollen. Das zentrale Problem besteht darin,

pünktlich. Hinzukommt, dass diese Züge i. d. R. auf Gleis 1 einfahren, sodass ein sehr schneller Fahrgastwechsel zum Bussteig A möglich ist.

dass die Bahn in einem 20/40-Minuten-Takt verkehrt, während die naheliegende Verdichtung eines 60-Minuten-Taktes im Busverkehr grundsätzlich ein gleichmäßiger 30-Minuten-Takt wäre.

Würde jedoch beispielsweise in Richtung Bad Hindelang ein konsequenter 30-Minuten-Takt umgesetzt, ergäben sich deutlich längere Fahrzeiten sowie in Hinterstein automatisch ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf. Dies wäre betrieblich ineffizient, wirtschaftlich nicht sinnvoll und würde für die Fahrgäste eben auch mit Nachteilen einhergehen. Aus diesem Grund wird auf dieser Achse künftig ein 20/40-Minuten-Takt umgesetzt.

Auf derselben Linie in Richtung Oberstdorf wird hingegen ein 30-Minuten-Takt umgesetzt. Dieser bietet den Vorteil, dass sich die Fahrgastnachfrage gleichmäßiger verteilt und die Linie 45 im Abschnitt Sonthofen – Oberstdorf zwei zentrale Funktionen erfüllt:

- Der Bus mit Abfahrt gegen Minute 35 in Sonthofen verdichtet das ÖPNV-Angebot im Abschnitt Sonthofen – Oberstdorf zu einem angenäherten 20-Minuten-Takt und ermöglicht gleichzeitig die stündliche Direktverbindung ab Hinterstein.
- Der Bus mit Abfahrt zur Minute 07 in Sonthofen stellt den Anschluss an den RE 75 sicher.

Die Linie 12 besitzt im Abschnitt Seifen – Immenstadt – Sonthofen bewusst keine direkten Bahnanschlüsse. Diese Planung ermöglicht es, das Angebot auf dieser Achse gemeinsam mit den weiteren Linien zu einem angenäherten 20-Minuten-Takt zu verdichten. Die Weiterführung der Linie 12 über Burgberg nach Blaichach bietet dort einen Anschluss an den RE 75 in Richtung Ulm sowie – mit längerer Übergangszeit – an den RE 76/17 in Richtung Oberstdorf.

Die Stadtbusverkehre in Sonthofen und Immenstadt sollen gemeinsam mit den beiden Städten im Rahmen der Umsetzung im Jahr 2029 angepasst werden. Ziel ist es, Parallelbedienungen zu vermeiden, vorhandene Bedienungslücken zu schließen und eine bestmögliche Abstimmung mit dem neuen Regionalbusangebot sicherzustellen.

2.4.1 Durchbindung Linie 12 <-> Linie 20

Vorweg: Direktverbindungen sind grundsätzlich zu bevorzugen. Umstiege sind umständlich, für Fahrgäste mit Unsicherheiten verbunden und weniger komfortabel. Letztlich führen sie zu eindeutig nachweisbar zu einem weniger attraktiven Angebot und niedrigeren Fahrgastzahlen.

Aus diesem Grund müssen **alle Verbindungen, bei denen Fahrzeuge regelmäßig durchgebunden werden, auch als durchgehende Verbindungen ausgewiesen werden – sowohl auf den Aushangfahrplänen als auch in den digitalen Auskunftssystemen.**

Die Linien 12 und 20 werden in Blaichach miteinander verknüpft². Das bedeutet, dass ein fliegender Wechsel der Kursnummer erfolgt. Dies ist auch in den digitalen Auskunftsmédien sowie in den Aushängen entsprechend zu kommunizieren. Es ist von Seiten des Auftragnehmers sicherzustellen, dass in allen relevanten Auskunftsmédien (hierzu zählen explizit: Der Bayernfahrplan/Moby-App [DEFAS] und der DB Navigator [HAFAS der DB]). Eine durchgehende Fahrplanauskunft ermöglicht wird, d.h. die Verbindung immer ausgegeben wird (auch bei Übergangszeiten von Null Minuten) und ohne Umstieg dargestellt wird.

2.4.2 Durchbindung Linie 81 <-> Linie 85A sowie 49 <-> L85B

Grundsätzlich ist eine Liniendurchbindung bei diesen Linien nicht zwingend erforderlich. Zur Erhöhung der betrieblichen Effizienz (Erhöhung des Dienstplanwirkungsgrads) können die Linien Sonthofen – Rettenberg – Wertach sowie Wertach Buron – Wertach – Oberjoch – Bad Hindelang – Hinterstein jeweils in Wertach und letztere zusätzlich in Bad Hindelang gebrochen werden.

Dabei ist jedoch sicherzustellen, dass die Reiseketten auf diesen Achsen gewährleistet bleiben. Das bedeutet insbesondere, dass der abfahrende Bus nicht vor Ankunft des Zubringerbusses abfahren darf und entsprechende Anschlüsse sichergestellt werden.

Gemeinsam mit den Auftraggebern wird anschließend in Abhängigkeit der finalen Umlaufplanung entschieden, ob die Linien jeweils unter einer gemeinsamen Liniennummer zusammengeführt werden (L81 & L85A → L81 sowie L49 & L85B → L49) und einzelne verkürzte Fahrten entsprechend ausgewiesen werden (Variante 1), oder ob die eigenständigen Liniennummern erhalten bleiben und einzelne Durchbindungen manuell in den Auskunftssystemen hinterlegt werden (Variante 2).

Seitens des Auftragnehmers ist sicherzustellen, dass in allen relevanten Auskunftsmédien (hierzu zählen explizit: Der Bayernfahrplan/Moby-App [DEFAS] und der DB Navigator [HAFAS der DB]), eine durchgehende Fahrplanauskunft ermöglicht wird. Das heißt, die betroffenen Verbindungen müssen zuverlässig ausgegeben und entweder als durchgehende Fahrt ohne Umstieg oder mit gesichertem Anschluss in allen Verbindungsauskünften dargestellt werden.

Sollten seitens des Auftragnehmers Probleme bei der Beauskunftung über die DB-Systeme auftreten, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger die zweite Variante zu wählen.

2.5 Reservezeiten/Mindestwendezeiten

I. d. R. sind min. fünf Minuten zwischen einer Fahrt und einer Folgefahrt als Puffer vorzusehen³. Es ist darauf zu achten, dass durch eine möglichst intelligente und

² Im weiteren Planungsprozess wird noch festgelegt, ob der Linienbruch in Sonthofen oder Blaichach erfolgt.

³ keine Gefährdung des Anschluss in Gegenrichtung

wirtschaftlich effiziente Umlaufplanung Folgeverspätungen möglichst minimiert werden.

An der Nebelhornbahn Oberstdorf hat der Betreiber eine überschlagende Wende einzuplanen, da die Linie 45 + Verstärkerbus Ringbus sonst nicht betrieblich stabil erbracht werden können.

2.6 Verspätungen und Verfrühung

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

- Pünktliche Abfahrt⁴: 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. Im Wiederholungsfall (ab dem dritten Mal) kann der Auftraggeber den Ausschluss des Fahrers vom Fahrdienst im Linienbündel anordnen, wobei dies auch aus Sicht des Landkreises nur die letzte Option ist und alle andere Maßnahmen scheitern.
- 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 großen Bedeutungen. Verspätungen von nur wenigen Minuten führen schnell zu unnötigen 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.

⁴ 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. (

2.7 Fahrzeuganforderungen

2.7.1 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 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

3. Anforderungen Fahrgastinformation:

- 3.1. Außen: Frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Fahrzielanzeige vorne (Mindestgröße von 1680 mm x 240 mm) und seitliche auf der Einstiegsseite (Mindestgröße von 900 mm x 60 mm)
- 3.2. Außen: Liniennummernanzeige hinten
- 3.3. Innen – Solobus/15-Meter-Bus: Extra breites Display im Fahrzeuginnenraum, welches folgende Informationen darstellt:
 - die Liniennummer
 - mindestens die drei nächsten Haltestellen & Zielhaltstelle

- die Ankunftszeiten
- die aktuelle Verspätung
- die Uhrzeit
- Anschlussverbindungen am nächsten Halt
- Auf einem der beiden Displays kann im Diashow-Modus auch Informationen zu Baustellen, Umleitungen aber auch Tipps zu der Busfahrt oder Region eingespielt werden.

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

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

4. Kassen- und Kontrollsystem:

- 4.1. Ausstattung mit elektronischem Fahrscheindrucker für den Fahrscheinerkauf 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

5. Sonstige Anforderungen:

- 5.1. Klimaanlage für Fahrer und Fahrgastraum nach VDV-Schrift 236
- 5.2. Funktionsfähigkeit der Klimaanlage im Temperaturbereich von - 20 bis + 40 Grad Außentemperatur.
- 5.3. Mitnahme von Wintersportgeräten zulässig
HINWEIS: Es wird dringend empfohlen, im Eingangsbereich der Türen Schmutzfänger und ggf. eine Auffangwanne einzubauen. Des Weiteren sollte auf Materialien, gerade am Fußboden (z. B. Übergang Haltestellenstangen – Fußboden) geachtet werden, die rostfrei sind.
- 5.4. Ausrüstung mit funktionsfähigem Betriebsfunksystem zur Anschlusskommunikation & Kommunikation mit der Leitstelle

- 5.5. Erreichbarkeit eines Halttasters von jedem Sitzplatz aus. Zusätzlich pro Vierergruppen min. einen Haltestellentaster.
- 5.6. Versteckter Notruftaster für den Fahrer (z. B. integriert im Kassensystem)
- 5.7. Toter-Winkel-Assistent
- 5.8. Funktionsfähiges Betriebsfunksystem
- 5.9. 15 USB-Ladepunkte (USB Typ A und Typ C) bei 12-Meter-/Solobussen
- 5.10. 20 USB-Ladepunkte (USB Typ A und Typ C) bei 15-Meter-/18-Meter-Bussen
- 5.11. Indirekte LED-Beleuchtung im Fahrgastraum die sich der Tageszeit anpassen
- 5.12. WLAN
- 5.13. 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 durchschnittlich⁵ mindestens einmal pro Woche stattzufinden. Eine grundlegende Innenreinigung hat mindestens einmal täglich⁶ zu erfolgen, wobei der Schwerpunkt (z. B. Fensterflächen oder Boden) 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.

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

⁵ 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.

⁶ Falls der Bus im Einsatz ist.

- Farbe und Art des Bodenbelags
- Weitere farbgebende Elemente im Innenraum
- Fahrzeugfarbe und Außendesign
- Sitzlayout

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.

2.7.2 Antriebstechnologie

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

Vor diesem Hintergrund hat sich der Landkreis für eine weitgehende Elektrifizierung des Busverkehrs im Bündel Mitte entschieden. Für das Bündel Mitte werden folgende Mindestvorgaben durch den Landkreis festgelegt:

Linie / Verkehrsangebot	Anteil emissionsfreier Fahrten (<u>bindende</u> Quoten)	Fahrzeuge (informativ, nicht bindend)
(Nebelhornbahn) – Oberstdorf – Sonthofen – Bad Hindelang – Hinterstein (bzw. abends Oberjoch)	75 %	Mind. 4
Ringbus Oberstdorf	80 %	Alle Fahrzeuge (Ein E-Fahrzeug wird durch GWO bereitgestellt)
Seifen – Immenstadt – Blaichach – Sonthofen + Durchbindung Sonthofen – Burgberg – Blaichach – Gunzesried	70 %	Mind. 5
Alle anderen Linien	0 %	-

„Emissionsarme“ Alternativen wie HVO oder CNG sind nur für den verbleibenden Fahrzeuganteil zulässig, werden aber nicht vorgeschrieben.

Die festgelegten Mindestquoten sollen eine ausreichende betriebliche Flexibilität innerhalb des Loses ermöglichen. Auf den oben genannten Linien können daher weiterhin auf einzelnen Fahrten Dieselbusse eingesetzt werden, sofern dies zur Steigerung der betrieblichen Effizienz beiträgt.

Beispielsweise kann ein Dieselbus, der im Schulverkehr eingesetzt wird und die sonstigen Anforderungen an die Fahrzeuge der jeweiligen Linie erfüllt (z. B. Alter), auch auf einer der oben genannten Linien verkehren, um unter anderem notwendige Lenkzeit- bzw. Arbeitszeitunterbrechungen von Fahrpersonal mit Elektrobussen zu ermöglichen. Dies ist beispielsweise bei den Taktverstärken auf der Linie Seifen – Sonthofen betrieblich besonders zu empfehlen.

Der Aufbau und Betrieb der erforderlichen Ladeinfrastruktur im Bündel liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Bieters. Derzeit wird geprüft, ob Dritte dem Verkehrsunternehmen gegen entsprechende Benutzungsentgelte Ladeinfrastruktur bereitstellen können. Die Koordination hierzu erfolgt durch den Landkreis. Im Zuge der

Ausschreibung bzw. ggf. durch ein Update der VAB werden hierzu weitere Informationen veröffentlicht.

Darüber hinaus soll eine Anreizstruktur im Rahmen der Preisbewertung möglicherweise umgesetzt werden, durch die höhere Elektrifizierungsquoten (bis zu 100 %) positiv berücksichtigt werden.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass der Einsatz von Elektrobussen insbesondere dann wirtschaftlich ist, wenn die Fahrzeuge eine möglichst hohe Kilometerleistung erbringen. Während die einmaligen Investitionskosten für die Beschaffung der emissionsfreien Fahrzeuge hoch sind, können die laufenden Betriebskosten aufgrund der geringeren Energiekosten deutlich unter denen vergleichbarer Dieselfahrzeuge liegen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Elektrofahrzeuge bestmöglich auszulasten – gegebenenfalls auch durch den ergänzenden Einsatz auf weiteren Linien innerhalb des Bündels. Eine hohe Fahrzeugauslastung kann dazu beitragen, die Gesamtkosten zu optimieren und ein konkurrenzfähiges Angebot abzugeben.

Diesel-Zusatzheizung

Grundsätzlich ist der Betrieb einer Diesel-Zusatzheizung nicht erstrebenswert. Es wird eine Anreizstruktur eingeführt, die einen Betrieb mit einem möglichst hohen Anteil vollständig emissionsfreien Busse fördert.

Der Einsatz ist jedoch nicht verboten, muss sich jedoch auf die absoluten Extremwettertage im Winter beschränken. Des Weiteren ist der Betrieb **nur mit HVO 100** zulässig.

2.7.3 Bereitstellung von Fahrzeugen durch die GWO

Für den Betrieb der Linien R9/R10 stellt die Gemeindewerke Oberstdorf (GWO) einen Elektrobus zur Verfügung. Dabei handelt es sich um einen eCitaro K, Baujahr 2026, mit fünf NMC4-Batteriepaketen und drei Türen. Die genaue Fahrzeugkonfiguration wird noch veröffentlicht.

Für das Fahrzeug besteht ein Wartungsvertrag. Die zusätzlich anfallenden Wartungskosten werden durch die GWO getragen und im Rahmen einer Spitzkostenabrechnung abgerechnet.

Der anzusetzende Stundensatz für das Werkstattpersonal wird im Zuge der Ausschreibung abgefragt. Erforderliche Betriebsmittel sowie Ersatzteile werden der GWO durch den Auftragnehmer zum Selbstkostenpreis in Rechnung gestellt.

2.7.4 THG-Quotenhandel/Vermarktung CO2-Zertifikate

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

2.7.5 Bidirektionales Laden und sonstige Einnahmen

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

Hiervon ausgenommen ist das Fahrzeug der GWO.

2.7.6 Besondere Anforderungen Winterbetrieb

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. Fast alle Linien verlaufen größtenteils über stark befahrene Straßen mit geringem Gefälle und können daher auch im Winter im Regelfall ohne Schneeketten betrieben werden.

Auf den Linien zum Oberjoch (Pass), auf der Strecke Kranzegg – Wertach (Kranzegger Steige) sowie in Richtung Gunzesried ist bei erheblichem Schneefall in Ausnahmefällen ein Betrieb mit Schneeketten sicherzustellen. Das Fahrpersonal ist hierfür umfassend zu schulen und hat während der Wintermonate bei entsprechender Schneelage die erforderlichen Schneeketten stets mitzuführen. Die Schneeketten dürfen nicht lose im Fahrzeuginneren transportiert werden, sondern sind in einer dafür vorgesehenen Halterung (z. B. einer Box unter einem Sitz oder über dem Radkasten) sicher im Fahrzeuginneren zu verstauen.

Ist ein Betrieb mit Schneeketten erforderlich, ist es zulässig, die betroffenen Linien außerplanmäßig zu teilen (z. B. Oberjoch – Bad Hindelang), sofern die Anschlüsse im Rahmen des betrieblich sinnvoll Möglichen gewährleistet werden können.

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

2.7.7 Werbung im und am Fahrzeug

Der Landkreis erlaubt den Unternehmer durch Werbeinnahmen zusätzliche Einnahmen zu generieren. Diese zusätzlichen Einnahmen schöpft der Landkreis nicht direkt ab⁷.

2.7.7.1 Außenwerbung

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

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

Blinker, Leuchten, Lüftungsgitter, Fahrerfenster sowie Fahrtzielanzeigen müssen grundsätzlich frei bleiben und dürfen nicht überklebt werden. Ebenso sind erforderliche Piktogramme (z. B. Knickgelenk-, Einstiegs- oder Sicherheitspiktogramme; siehe auch Kapitel „Kontrollierter Vordereinstieg“) entsprechend freizuschneiden. Alle Fahrgasttüren sind weitestgehend von Werbung freizuhalten, um ein schnelles und sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu gewährleisten. Der maximal zulässige Werbeanteil auf den Türflächen beträgt 10 %. Dabei ist sicherzustellen, dass aus der Perspektive eines unmittelbar an der Tür stehenden Fahrgastes die Sicht auf den Ausstiegsbereich uneingeschränkt erhalten bleibt. Insbesondere ist die Sichtachse auf den Fahrbahn- bzw. Gehwegbereich vor der Tür freizuhalten, damit Hindernisse oder Unebenheiten (z. B. Schlaglöcher) beim Aussteigen rechtzeitig erkannt werden können.

Ausgenommen hiervon sind ausschließlich die oberen Türbereiche, sofern diese oberhalb der angrenzenden horizontalen Fensterflächen liegen. Dies trifft in der Regel auf ältere Dieselfusse wie den Mercedes Citaro zu, während beispielsweise die eCitaros bündige Tür-Fenster-Bereiche besitzen.

2.7.7.2 Fahrzeuginnenraum

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

2.7.7.3 Anforderungen an die Inhalte

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

⁷ Anbieter können diese durch einen geringeren Angebotspreis entsprechend anteilig einpreisen.

- 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
- 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.

2.8 Betriebliche Vorgaben

2.8.1 Zentrale Einsatzleitung und Betrieb

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

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

Der Aufgabenträger hat eine Telefonnummer anzugeben, unter der während aller Betriebszeiten eine entsprechend qualifizierte Person mit vergleichbarer Entscheidungs- und Handlungskompetenz erreichbar ist.

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

Die zentralen Einsatzleitungen der Bündel Süd und Mitte dürfen bei demselben Betreiber/Bietergemeinschaft zusammengelegt werden, was im Rahmen eines Kombinationsangebots zu einem günstigeren Wertungspreis führen kann. Auch ist es möglich, dass die zwei unabhängige Betreiber grundsätzlich eine gemeinsame Einsatzleitung stellen - wenn diese die entsprechenden Befugnisse für beide Betreiber besitzt.

2.8.2 Kommunikation

Alle Busse müssen über Funk im gesamten Verkehrsgebiet (mit Ausnahme kleiner Empfangslücken), auch untereinander, erreichbar sein. Die Fahrzeuge im Abschnitt

Sonthofen - Oberstdorf müssen sich auf einigen Streckenabschnitten abstimmen, u. a. wegen Begegnungsverkehren im Verspätungsfall⁸.

2.8.3 Kontrollierter Vordereinstieg und Ankunft Starthaltestelle

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

2.8.4 Umgang mit Betriebsstörungen

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

2.9 Digitale Fahrplanauskünfte

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.

Die Sollfahrpläne sind in einem der folgenden Formate an DEFAS zu übermitteln: VDV 452, IVU.pool/ISA, DIVA/DINO oder HAFAS-Rohdatenformat. Echtzeitdaten

⁸ Hinweis: Aufgrund ungünstiger Begegnungssituationen werden etwa 40 % der Fahrten der Linie 45 im Bereich Hinang über die OA 4 geführt. Dadurch wird vermieden, dass sich die Busse im Abschnitt zwischen Altstädten und Hinang an betrieblich ungünstigen Stellen begegnen. Im Schülerverkehr geht es teilweise aber nicht anders, weswegen dann vergleichbar zu heute in Funkabstimmung (oder technische Lösung) auf einzelnen Kursen notwendig ist.

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. Auch in der DB App sind Echtzeitdaten zu hinterlegen.

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

Die geänderten Fahrpläne zu den üblichen Fahrplanwechseln, müssen min. drei Monaten im Voraus in den genannten digitalen Auskunftsmidien einsehbar sein. Die Fahrpläne sind dann für die gesamte Fahrplanperiode zu veröffentlichen.

2.10 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.

2.11 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.

2.12 Fahr- und Servicepersonal

2.12.1 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.

2.12.2 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. Übergangszeitraum können in Abstimmung mit dem Auftraggeber vereinbart werden.⁹

⁹ Beispielsweise kann ein neuer Mitarbeiter, der nachweislich bereits regelmäßig an einem Sprachkurs teilnimmt, auch vor dem Erreichen des Sprachniveaus B1 eingesetzt werden (Mindestniveau ist aber immer A1 und das Beantworten der wichtigsten Standardfragen im ÖPNV). Voraussetzung hierfür ist, dass der Mitarbeiter an einem Sprachkurs mit einem Umfang von mindestens acht Unterrichtsstunden pro Woche teilnimmt. Der Betreiber hat sicherzustellen, dass die Teilnahme am Sprachkurs mit den Arbeitszeiten des Mitarbeiters vereinbar ist. Er hat geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen und kann den Erwerb der Sprachkenntnisse durch entsprechende Unterstützungsmaßnahmen fördern.

2.12.3 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. Der Schwerpunkt kann von Jahr zu Jahr schwanken.

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.

Jede Busfahrerinnen und jeder Busfahrer hat bis zum 01.06.2029 an einem Fahrsicherheitstraining teilzunehmen. Fahrsicherheitstrainings, die in den beiden vorangegangenen Kalenderjahren (2027 und 2028) absolviert wurden, können angerechnet werden. Neu eingestellte Fahrerinnen und Fahrer haben den Nachweis über die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining innerhalb von zwölf Monaten nach Aufnahme ihrer Tätigkeit zu erbringen.

2.12.4 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 gelten 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.**

2.13 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 genannten Linien in dem Bündel. Ausgenommen ist davon ausschließlich die Linie 46 im Abschnitt in Österreich. Hinweis: Diese Vorgaben gelten ebenfalls verbindlich für eigenwirtschaftliche Verkehre.

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

2.14 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 einem 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. § 45a PBefG (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 emissionsfreien Fahrzeugen und die zugesicherte Ausrückzeit im Störfall.

Die Angebote sollen vsl. zum Preisstand 2026 kalkuliert werden. Die Vergütung des Auftragnehmers erfolgt ab Betriebsaufnahme mit angepassten Kostenangaben durch eine Indexierung 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 Losen¹⁰ geprüft (sog. **Zuschlagslimitierung**).

¹⁰ 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:

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. 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.