
Vorabbekanntmachung für die beabsichtigte wettbewerbliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über öffentliche Personenverkehrsdienste im fahrplanfreien Linienbedarfsverkehr (On-Demand-Verkehr) in der Stadt Coesfeld

Ergänzendes Dokument

mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 8a Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 2a Personenbeförderungsgesetz

Die Stadt Coesfeld hat vom Kreis Coesfeld die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr gem. § 3 Abs. 1 Satz 2, § 4 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW i.V.m. § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG übertragen bekommen.

Die Stadt Coesfeld hat entsprechend Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Diese definiert gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG die mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards.

Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorabbekanntmachung verwiesen wird. Die Vorabbekanntmachung verweist im Abschnitt 2.1.4. „Allgemeine Informationen“ auf das vorliegende Dokument.

Die nachstehenden Qualitätsstandards für die zu vergebenden Verkehrsleistungen bilden den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Art. 2 lit. e und Art. 4 Abs. 1 lit. a VO (EG) 1370/2007. Sie sind wesentliche Anforderungen gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG und § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG sowie zugleich wesentliche Anforderungen gemäß § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG.

Gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 i.V.m. § 12 Abs. 6 S. 1 PBefG ist ein Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienbedarfsverkehr gem. § 44 PBefG, spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung im Europäischen Amtsblatt bei der Bezirksregierung Münster (www.bezreg-muenster.de) als zuständiger Genehmigungsbehörde zu stellen.

Im Übrigen wird auf die Angaben in der Vorabbekanntmachung 2.1.4. „Allgemeine Informationen“ verwiesen.

In diesem Dokument werden gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 PBefG die Anforderungen angegeben, die mit dem ÖDA verbunden sein werden, um eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG sicherzustellen. Diese Anforderungen führen nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags. Die

nachstehenden Angaben enthalten auch Anforderungen, bezüglich derer eine etwaige Abweichung als wesentlich im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 bis 5 PBefG gilt.

1. Beschreibung des Verkehrsangebots

Gegenstand des beabsichtigten ÖDA sind öffentliche Personenverkehrsdienste im fahrplanfreien Linienbedarfsverkehr (On-Demand-Verkehr) gemäß § 44 PBefG in dem Bediengebiet: Stadtgebiet Coesfeld samt den Siedlungsgebieten Goxel und Brink sowie dem Ortsteil Lette. Im Bediengebiet sind sowohl physische Haltestellen als auch virtuelle Haltepunkte definiert:

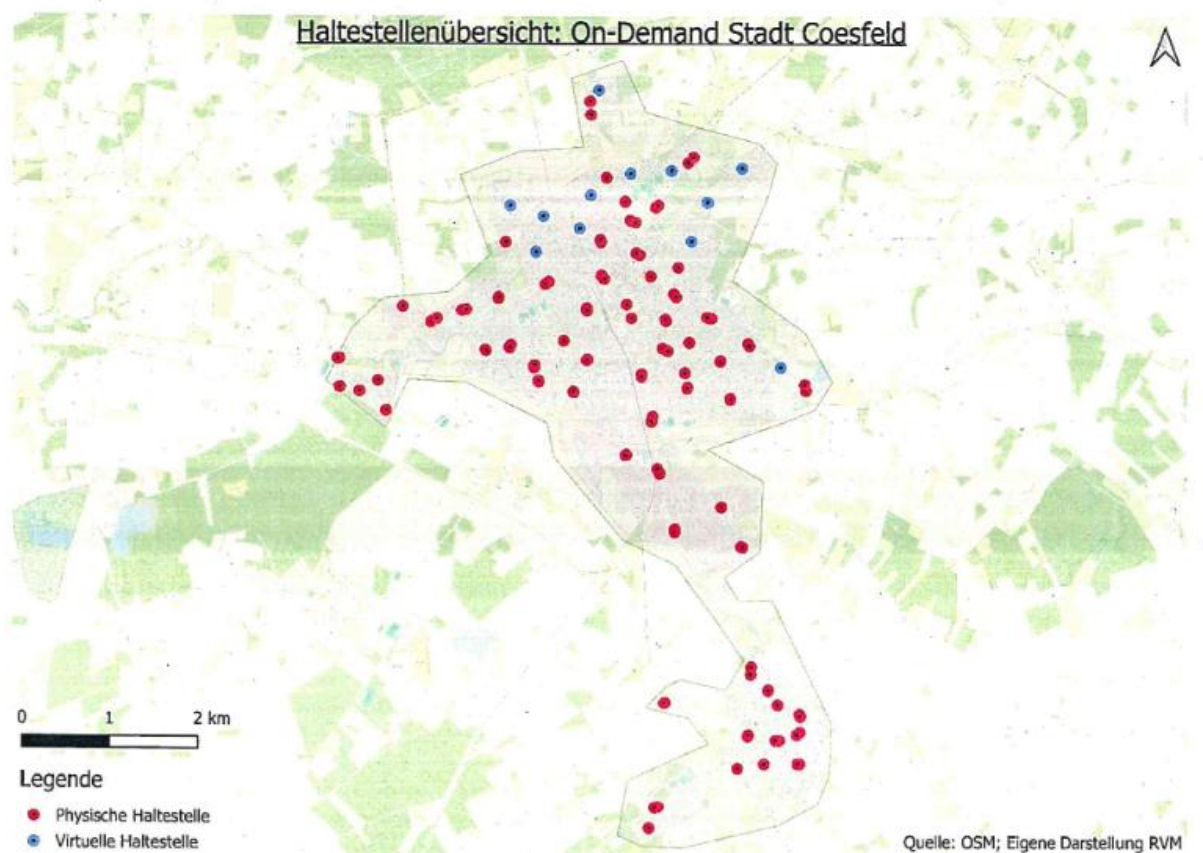


Abb. 2: Haltestellenübersicht: On-Demand Stadt Coesfeld
(Quelle: OSM; Eigene Darstellung RVM)

Der ODV soll zu folgenden Betriebszeiten verkehren:

Wochentage	Betriebszeit
Sonntag bis Donnerstag	06:00 – 22:00 Uhr
Freitag und Samstag	06:00 – 24:00 Uhr

In Lette und Goxel verkehrt der ODV nur außerhalb der Bedienzeiten des dortigen BürgerBusses.

Die Angebotszeiten gelten als Mindestbedienung und können im Projektverlauf durch den Aufgabenträger angepasst werden. Während der Bedienzeiten müssen in jedem Teilgebiet mind. 95 % der Fahrtanfragen innerhalb von 60 Minuten bedient werden können, unabhängig davon, ob diese dann tatsächlich gebucht wurden.

Der On-Demand-Verkehr ist Teil des ÖPNVs und soll entsprechend sozialen, ökologischen und ökonomischen Standards betrieben werden.

Der ÖDA soll eine reguläre Laufzeit von 3 Jahren ab dem 10.10.2026 haben und maximal zwei Mal um je ein weiteres Jahr verlängert werden können. Die maximale Laufzeit endet also am 09.10.2031. Die geplanten ODV-Verkehrsdienste umfassen insgesamt voraussichtlich ca. 140.000 Fahrzeugkilometer pro Jahr. Die Vergabe der Verkehre ist als Gesamtleistung beabsichtigt (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 i.V.m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG). Eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teilleistungen beziehen, sind nach Maßgabe des § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG zu versagen.

Während der Betriebszeiten sind mindestens zwei Fahrzeuge dauerhaft vorzuhalten. Es sind stets ausreichend Fahrzeuge einzusetzen, um eine ausreichende Bedienungshäufigkeit während der Angebotszeiten im gesamten Bedienungsgebiet zu gewährleisten.

Die Eckpunkte des ODV-Angebotskonzept lauten:

- Kein fester vorgegebener Fahrplan -> Bedienzeitraum mit Echtzeitrouting auf Abruf
- Kein fester Linienweg -> Flächenbedienung gemäß Nachfrage in Echtzeit
- Keine Linienbusse - Beförderung in Großraum-PKW oder Vans
- Beförderung innerhalb des definierten Bedienungsgebietes und innerhalb der definierten Angebotszeiträume
- Lokale Erschließungsfunktion innerhalb des Bedienungsgebietes
- Keine „klassische“ Leitzentrale -> Buchung und Disposition erfolgen über digitale Komponenten
- Ein- und Ausstieg an realen Bushaltestellen und virtuellen Haltepunkten
- Verkauf von Fahrkarten ausschließlich über mobile App
- Vermeidung von Parallelverkehr zum bestehenden ÖPNV-Angebot durch Software

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, das Verkehrsangebot an Änderungsvorgaben der Stadt Coesfeld anzupassen. Der ÖDA wird dazu Zu-, Ab- und Umbestellrechte vorsehen.

Diese Änderungsoptionen werden sich auf Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste beziehen. Dadurch können z.B. Bedienzeiten, das Bedienungsgebiet, Bedienungsqualität, Betriebsmittel und sonstige Anforderungen geändert werden.

Im Falle einer eigenwirtschaftlichen ODV-Erbringung wird die Pflicht zur Leistungsänderung auf das verkehrlich Notwendige beschränkt. Derartige Leistungsänderungen sind vom ODV-Unternehmen auch im eigenwirtschaftlichen Falle vollumfänglich umzusetzen und ebenfalls dauerhaft eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die hieraus zu tragenden Kalkulationsrisiken liegen für eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß den gesetzlichen Vorgaben komplett beim Verkehrsunternehmen und sind von diesem zu tragen. Im eigenwirtschaftlichen Falle ist das Verkehrsunternehmen aber nicht zu Leistungsanpassungen verpflichtet, die sich daraus ergeben, dass der Aufgabenträger im Zuge der Nahverkehrsplanung die Bedienungs- und/oder Qualitätsstandards erhöht oder die Neueinrichtung von Linien fordert.

2. Tarifierung

Die Anforderungen für das Beförderungsentgelt nach § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG beziehen sich auf die vom Betreiber anzuwendenden Tarife.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, den jeweils gültigen Verbundtarif (WestfalenTarif, NRW-Tarif, Deutschlandticket) anzuwenden. Ein Komfortzuschlag darf nicht erhoben werden.

Es gelten die „Beförderungsbedingungen für die Verbund- und Gemeinschaftstarife in NRW sowie den NRW-Tarif“.

Es gelten die gesetzlichen Bestimmungen gem. § 39 Abs. 1 PBefG. Die Beförderung von Fahrgästen ohne bzw. ohne gültigen Fahrausweis ist unzulässig.

3. Einnahmenverantwortung

Die Einnahmenverantwortung liegt beim Auftraggeber. Der Auftraggeber verhandelt die Einnahmen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsverträge in den jeweiligen Tarifräumen.

Zusätzlich zum WestfalenTarif ist für überregionale Verbindungen innerhalb von NRW der NRW-Tarif anzuwenden. An Bord müssen mindestens die PauschalpreisTickets im NRW-Tarif angeboten werden.

Alle Fahrkartenverkäufe sind dem Auftraggeber gegenüber über die in den Tarifräumen üblichen Berichte (Einnahmenmeldung) nachzuweisen. Der Auftraggeber informiert das Verkehrsunternehmen entsprechend und kontinuierlich und stellt die erforderlichen Vorlagen für diese Berichte (Tabellen) zur Verfügung. Die Angaben über die erzielten Fahrgeldeinnahmen erfolgen im Rahmen der Bestimmungen der

einzelnen Tarifräume. Die Einnahmenmeldung muss durch einen Wirtschaftsprüfer, der vom Auftraggeber beauftragt werden kann, testiert werden.

Der Auftraggeber kann einen Prüfdienst zur Kontrolle der Gültigkeit der Fahrkarten beauftragen. Das Erhöhte Beförderungsentgelt in diesem Fall verbleibt beim Auftraggeber.

Das Verkehrsunternehmen übermittelt dem Auftraggeber für das abgelaufene Kalenderjahr Angaben über die Höhe aller ihm gewährten öffentlichen Ausgleichszahlungen (z. B. nach § 228 ff. SGB IX und §11a ÖPNVG NRW).

4. Vertrieb

Die Organisation des Fahrkartenvertriebs liegt in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens.

Über die Anforderungen an die Fahrkarten informiert die zuständige Tarifgeschäftsstelle.

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, auf eigene Kosten und eigenverantwortlich ein Vertriebssystem aufzubauen. Es muss mindestens der Vertrieb von Fahrscheinen über die eingesetzte On-Demand-App ermöglicht werden.

5. Qualitätsstandards

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen über sechs bis acht Sitzplätze für Fahrgäste verfügen.

Zu jedem Einsatzzeitpunkt muss mindestens eines der eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei sein und zur Beförderung von nicht umsetzbaren Rollstuhlfahrenden geeignet sein. Fahrgäste im Rollstuhl sind mit diesem Fahrzeug zu befördern.

Das Fahrpersonal hat Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere auch Rollstuhlfahrende, beim Ein- und Ausstieg zu unterstützen. Das Fahrpersonal wird im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult und ist mit der Bedienung und Anwendung der zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen vorhandenen Technik in den barrierefreien Fahrzeugen vertraut zu machen. Im Betrieb sind diese Kenntnisse bei Bedarf und Notwendigkeit anzuwenden.

Das Verkehrsunternehmen muss die On-Demand-Software „rufmobil.nrw“ einsetzen.

Das Verkehrsunternehmen stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird. Bei der Entlohnung des Fahrpersonals sind die Vorgaben des Tariftreuegesetzes NRW umzusetzen.

Der Stadt Coesfeld ist für Planungszwecke ein voller Zugriff auf die Daten der On-Demand-Software zu gewähren.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets im betriebssicheren und verkehrssicheren Zustand befinden. Sie müssen den rechtlichen Bestimmungen insbesondere der StVG, StVO, StVZO, des PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften entsprechen. Das Verkehrsunternehmen muss die Beachtung der Anforderungen aus dem Gesetz zur Gleichstellung Behinderter (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) sicherstellen.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die Fahrzeuge durch eine kontinuierliche und sorgfältige Instandhaltung sowie durch eine zeitnahe Reparatur bzw. den Austausch beschädigter bzw. verschlissener Inneneinrichtungsbestandteile auf dem vereinbarten Niveau zu halten und dieses über den gesamten Vertragszeitraum aufrecht zu erhalten.

Das Verkehrsunternehmen hat im Hinblick auf die zur Verfügung gestellten Kapazitäten in jedem Fall sicherzustellen, dass es die im Personenbeförderungsgesetz verankerten Regelungen zur Betriebs- und Beförderungspflicht sowie alle weiteren gesetzlichen Vorgaben erfüllt.

6. Beförderungsbedingungen

Es gelten die Beförderungsbedingungen für die Verbund- und Gemeinschaftstarife in NRW sowie den NRW-Tarif.

7. Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens.

Im Beschwerdemanagement sind durch das Verkehrsunternehmen die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen:

- Für die Annahme von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) sind grundsätzlich alle auf den ausgeschriebenen Linien eingesetzten Mitarbeiter verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.
- Als Kundenresonanzen sind alle beim Verkehrsunternehmen eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.

-
- Vom Verkehrsunternehmen sind Stellungnahmen zu Kundenbeschwerden, welche die Erfüllung der Anforderungen dieser Leistungsbeschreibung durch das Verkehrsunternehmen betreffen, innerhalb von zwei Wochen zu erarbeiten und zu versenden.

Vom Verkehrsunternehmen sind die bei ihm eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren. Über den Tenor der Kundenreaktionen ist eine Liste zu führen, die im Rahmen der Qualitätsgespräche besprochen wird. Auf Verlangen sind einzelne Kundenreaktionen vorzulegen.

8. Verbindliche Zusicherung

Gemäß § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG sind Beförderungsleistungen nicht genehmigungsfähig, wenn der Genehmigungsantrag die in der Vorabbekanntmachung und die in dem vorliegenden, ergänzenden Dokument beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht und die zuständige Behörde auch kein Einvernehmen zu den Abweichungen erteilt.

Abweichend davon ist die Genehmigung gemäß § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.

Als verbindlich zugesichert gelten nur Verkehrsleistungen, die im Genehmigungsantrag gemäß § 12 Abs. 1a PBefG als solche bezeichnet werden und inhaltlich so bestimmt sind, dass daraus eine verlässliche und vollständige Bedienung zu den genannten Anforderungen abgelesen werden kann.

Die Stadt Coesfeld erwartet, dass ein Verkehrsunternehmen, das die von der beabsichtigten Vergabe umfassten Verkehre auf eigenwirtschaftlicher Basis betreiben will und einen hierauf gerichteten Genehmigungsantrags stellt, dazu bereit sein muss, die Zusicherungen über einen Qualitätssicherungsvertrag zu vereinbaren und dieser Kontrollbefugnisse und entsprechende Sanktionsmöglichkeiten einzuräumen. Diesbezüglich wird auf § 15 Abs. 3 Satz 2 PBefG hingewiesen.

Eine spätere Unwirtschaftlichkeit einer verbindlich zugesicherten Verkehrsleistung berechtigt nicht zur Reduzierung des Leistungsangebotes oder sonstigen Rücknahme von Zusicherungen. Auf § 21 Abs. 4 Satz 3 PBefG wird hingewiesen.

Zumutbar sind nach Auffassung der Stadt Coesfeld alle wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus Änderungen anderer Verkehre (v.a. Zugverkehr, Stadt- und Regionalverkehre), der Schülerzahlen und Schulstandorte, der Tarifentwicklung im Verbundtarif, der allgemeinen Nachfrageentwicklung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ergeben.

Das Verkehrsunternehmen ist insoweit gehalten, die Chancen und Risiken, die sich aus Änderungen anderer Verkehre (v.a. Zugverkehr, Stadt- und Regionalverkehre), der Schülerzahlen und Schulstandorte, der Tarifentwicklung im Verbundtarif, der allgemeinen Nachfrageentwicklung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage ergeben, für die beantragte Laufzeit abzuschätzen.

Soweit ausnahmsweise wegen nicht vorhersehbarer Umstände eine Entbindung von der gesamten Betriebspflicht angezeigt ist, kommt diese nach Auffassung der Stadt Coesfeld nur mit einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf in Frage, der erforderlich ist, um eine lückenlose Weiterbedienung sicherzustellen.