



Nahverkehrskonzept des Landkreises Dillingen a.d.Do- nau

**Informationen zur Erbringung von Regional- und
Stadtbusverkehrsleistungen ab dem 13.12.2026**



Inhalt

Vorbemerkung	3
1 Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes	4
1.1 Beschreibung der Verkehrsleistungen.....	4
1.1.1 Verkehrsgebiet Regionalbus.....	4
1.1.2 Verkehrsgebiet Stadtverkehr	7
1.2 Integration mit Schienenverkehr und Regionalverkehr ..	8
1.3 Anforderungen an die Schülerbeförderung.....	9
1.4 Tarif und Weiterentwicklung der Tarifhöhe und -struktur	10
1.5 Fahrzeuge und Fahrzeugqualität.....	13
1.5.1 Verkehrsgebiet Regionalbus.....	13
1.5.2 Verkehrsgebiet Stadtverkehr	15
1.6 Anforderungen an das Fahrpersonal.....	17
1.7 Marketing, Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement.....	17
1.8 Haltestellen.....	18
1.9 Zusammenarbeit mit dem Landkreis Dillingen a.d.Donau.....	19
1.10 Qualitätssicherungsstandards	20
2 Maßstab zur Bewertung des besten Genehmigungsantrags im Falle mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge	22
2.1 Verkehrsgebiet Regionalbus	23
2.2 Verkehrsgebiet Stadtbusverkehr	25



Vorbemerkung

Der Landkreis Dillingen a.d.Donau beabsichtigt mit Wirkung zum 13.12.2026 die Neuvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Omnibussen jeweils im Regional- und Stadtverkehr im Landkreis Dillingen a.d.Donau (Gebiet Altlandkreis Dillingen a.d.Donau). Die mit der geplanten Neuvergabe der Verkehrsleistungen verbundenen Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 PBefG) werden im vorliegenden Nahverkehrskonzept durch den Landkreis Dillingen a.d.Donau (im Folgenden auch kurz „Landkreis“) als zuständigen Aufgabenträger definiert.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sind darüber hinaus die Vorgaben des Nahverkehrsplans für den Landkreis Dillingen a.d.Donau in der Fassung vom November 2004 und seinen Fortschreibungen bzw. Neufassungen durch den jeweiligen Betreiber einzuhalten, soweit in diesem Dokument keine konkreteren Festlegungen getroffen werden.

Zu Ende November 2024 stand die Entscheidung des Landkreises darüber an, ob die Integration des Gebietes des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau in das Verbundgebiet des Augsburgs Verkehrsverbundes (AVV) erfolgt. Infolge der jüngst angestoßenen Diskussion über eine Fusion von AVV und MVV musste diese Entscheidung aufgeschoben werden.

Mit der geplanten Neuvergabe der Verkehrsleistungen werden die nachfolgend beschriebenen Anforderungen gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 und 4 PBefG verbunden.

Der Landkreis sieht eigenwirtschaftliche Anträge nur dann als gleichwertig mit den zur Vergabe beabsichtigten Verkehrsleistungen an, wenn der Antragsteller die Erfüllung der vorliegenden, mit der geplanten Vergabe der Verkehrsleistungen verbundenen Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung als gemäß § 12 Abs. 1a PBefG verbindlich zusichert.



1 Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes

Die Neuvergabe von Verkehrsleistungen im Gebiet des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau betrifft zum einen Regionalbusleistungen und zum anderen den Stadtverkehr Dillingen. Nachfolgend wird nach „Verkehrsgebiet Regionalbus“ und „Verkehrsgebiet Stadtverkehr“ unterschieden, wenn die Anforderungen an die jeweiligen Verkehrsleistungen unterschiedlich ausfallen.

1.1 Beschreibung der Verkehrsleistungen

1.1.1 Verkehrsgebiet Regionalbus

Der Landkreis Dillingen a.d.Donau als zuständiger Aufgabenträger beabsichtigt, die nachfolgend tabellarisch aufgeführten Linien- und Rufbusverkehre¹ im Gebiet des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau im Rahmen eines Vergabeverfahrens europaweit als Gesamtleistung mindestens im Umfang der derzeitigen Fahrplanleistungen auszuschreiben. Die Betriebsaufnahme soll zum 13.12.2026 erfolgen.

Linienverkehr	Nutzwagenkilometer (Nwkm) im Lkr. p.a.
9095	25.806
9096	32.125
9097	104.929
9098	283.448
9099	79.096
9100	26.773
9101	138.515
9105	273.813
9108	64.050
9109	112.622
9109a	30.175

¹ vorbehaltlich der Weiterführung der Finanzierung durch die Gemeinden



SUMME	ca. 1.171.352
--------------	----------------------

Stand 25.09.2024

Rufbus	Nutzwagenkilometer (Nwkm) im Lkr. p.a.
Rufbus 96R	37.078
Rufbus 97R	62.327
Rufbus 98R	70.044
Rufbus 101R	26.545
Rufbus 108R	123.404
Rufbus 109R	112.184
Rufbus 135R	118.141
SUMME	ca. 549.723

Stand 25.09.2024

Die Bestellung der o.g. Rufbuslinien ab dem 01.01.2026 ist abhängig von der tatsächlichen Fahrgastnachfrage und Mitfinanzierung der beteiligten Gemeinden.

Rufbusfahrten sind durchzuführen sofern vom Fahrgast eine telefonische Anmeldung bis eine Stunde vor Abfahrt für die gewünschte Rufbushaltestelle erfolgt. Das Verkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die von ihm hierfür angebotene Telefonnummer (Festnetznummer) mindestens eine Stunde vor der Betriebszeit bis zum Ende der Betriebszeit erreichbar ist. Rufbusfahrten sind vollständig in den Tarif des Regionalbusverkehrs zu integrieren. Es dürfen vom Verkehrsunternehmen keine Zuschläge zusätzlich zum Regionalbustarif erhoben werden.

Die nachfolgende Tabelle ordnet den Linien die entsprechenden Linienerläufe zu.

Linie	Linienverlauf
9095	Dillingen – Kicklingen – Fristingen – Steinheim – Donaualthem – Schretzheim – Hausen – Dillingen
9096	Dillingen – Donaualthem – Höchstädt – Mörslingen – Finningen – Unterfinningen



9097	Dillingen – Hausen – Lauingen – Zöschingsweiler – Wittislingen – Mödingen – Ziertheim – Dattenhausen – Balmertshofen – Dischingen – Reistingen
9098	9098: Dillingen – Lauingen – Gundelfingen – Veitriedhausen – Haunsheim – Unterbechingen – Oberbechingen – Bachhagel – Burghagel – Landshausen – Syrgenstein – Staufen – Giengen – Zöschingen 9098a: Zöschingen – Bachhagel – Oberbechingen – Burghagel – Wittislingen, Schule 9098+9098a: Bachhagel, Rathaus – Landshausen – Syrgenstein – Staufen
9099	Gundelfingen – Lauingen – Faimingen – Dillingen – Donaualthem – Wittislingen – Zöschingsweiler – Bergheim – Mödingen
9100	Lauingen – Birkackerhöfe – Frauenriedhausen – Veitriedhausen – Lauingen
9101	Binswangen – Höchstädt – Kicklingen – Fristingen – Nordfelderhof – Gundelfingen – Dillingen
9105	Donauwörth – Erlingshofen – Tapfheim – Schwenningen – Blindheim – Höchstädt – Deisenhofen – Steinheim – Schretzheim – Dillingen – Lauingen – Faimingen – Echenbrunn – Gundelfingen – Obermedlingen – Untermedlingen – Bächingen – Sontheim/Brenz
9108	Bissingen – Zoltingen – Leiheim – Unterringingen – Fronhofen – Diemantstein – Warnhofen – Oberliezheim – Unterliezheim – Lutzingen – Schwennenbach – Oberglauheim – Höchstädt – Dillingen – Lauingen
9109	Binswangen – Dillingen – Holzheim – Ellerbach – Fultenbach – Eppisburg – Weisingen – Altenbaindt – Glött – Aislingen – Lauingen Rieder/Eppisburg – Weisingen (Aschberg Schule) [„9109a“]

Stand 25.09.2024



Weitere Informationen zu Linienverläufen und Fahrplänen sind unter <https://www.rba-bus.de> einsehbar. Das Liniennetz ist unter <http://www.landkreis-dillingen.de> veröffentlicht.

Das Verkehrsunternehmen sichert gebietsübergreifende Anschlüsse zwischen Bus-Bus-Verbindungen (z.B. Linie 9101) in enger Abstimmung mit den jeweiligen Nachbargaufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie den ggf. vorhandenen Verbundgesellschaften zu.

Im öDA wird festgelegt, dass bei Änderung der verkehrlichen Bedürfnisse eine Anpassung der Verkehrsleistung (Buslinienverkehre, Schülerbeförderung und Rufbusverkehre) auf Wunsch bzw. nur nach vorheriger Zustimmung durch den Landkreis Dillingen a.d.Donau von + 20 % und - 10 % (in Bezug auf die Fahrplankilometer der Ausgangsleistung) möglich ist. Die Bedarfe der Rufbusverkehre werden durch den Landkreis Dillingen a.d.Donau in regelmäßigen Abständen mit den Kommunen abgestimmt und das Angebot entsprechend weiterentwickelt. Das Verkehrsunternehmen hat Änderungsbedarfe des Landkreises in der Verkehrserbringung in Abstimmung mit dem Landkreis Dillingen a.d.Donau umzusetzen.

1.1.2 Verkehrsgebiet Stadtverkehr

Der Landkreis Dillingen a.d.Donau als zuständiger Aufgabenträger beabsichtigt, die nachfolgend aufgeführten Linien des Stadtbusverkehrs Dillingen im Rahmen eines Vergabeverfahrens europaweit als Gesamtleistung mindestens im Umfang der derzeitigen Fahrplanleistungen auszuschreiben:

- Stadtbus Dillingen Linie 1;
- Stadtbus Dillingen Linie 2;
- Rufbuslinie 9101 Dillingen - Fristingen - Kicklingen;
- Rufbuslinie 9105 Dillingen - Steinheim;

Der Umfang der Verkehrsleistungen im Stadtbus umfasst ca.

- Stadtbus Dillingen Linie 1 und Linie 2: ca. 105.182 Fahrplankilometer (ohne Leerkilometer)



- Rufbuslinie 9101 (Dillingen - Fristingen - Kicklingen) und Rufbuslinie 9105 (Dillingen - Steinheim): ca. 43.790 Fahrplankilometer (Die Abrufquote liegt bei etwa 10-12 % der angebotenen Fahrplankilometer im Rufbusverkehr) p.a.

Die Fahrpläne sind unter <http://www.dillingen-donau.de/index.php?id=76> abrufbar und vollumfänglich einzuhalten.

Rufbusfahrten sind durchzuführen sofern vom Fahrgast eine telefonische Anmeldung bis eine Stunde vor Abfahrt für die gewünschte Rufbushaltestelle erfolgt. Das Verkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die von ihm hierfür angebotene Telefonnummer (Festnetznummer) mindestens eine Stunde vor der Betriebszeit bis zum Ende der Betriebszeit erreichbar ist. Rufbusfahrten sind vollständig in den Tarif des Stadtbus Dillingen integriert. Es dürfen vom Verkehrsunternehmen keine Zuschläge zusätzlich zum Stadtbustarif erhoben werden.

Die Betriebsaufnahme soll zum 13.12.2026 erfolgen.

Im öDA wird festgelegt, dass bei Änderung der verkehrlichen Bedürfnisse eine Anpassung der Verkehrsleistung (Buslinienverkehre, Schülerbeförderung und Rufbusverkehre) auf Wunsch bzw. nur nach vorheriger Zustimmung durch den Landkreis Dillingen a.d.Donau von + 20 % und - 10 % (in Bezug auf die Fahrplankilometer der Ausgangsleistung) möglich ist. Die Bedarfe der Rufbusverkehre werden durch den Landkreis Dillingen a.d.Donau und der Stadt Dillingen a.d.Donau in regelmäßigen Abständen abgestimmt und das Angebot entsprechend weiterentwickelt. Das Verkehrsunternehmen hat Änderungsbedarfe des Landkreises in der Verkehrserbringung in Abstimmung mit dem Landkreis Dillingen a.d.Donau umzusetzen.

1.2 Integration mit Schienenverkehr und Regionalverkehr

Die gegenwärtige Erschließungsqualität (räumlich und zeitlich) und Reisegeschwindigkeit auf den bedienten Relationen sind aufrechtzuerhalten.



Die Integration der Busverkehre zu den Verknüpfungspunkten des SPNV soll verbessert und bestmöglich realisiert werden. Etwaige Änderungen im SPNV sind bei der Fahrplanerstellung durch den Unternehmer rechtzeitig umzusetzen.

1.3 Anforderungen an die Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung ist an den Bedarfen der Schüler auszurichten und bei Bedarfsänderungen in Abstimmung mit den Schulleitungen und der Landkreisverwaltung durch das Verkehrsunternehmen anzupassen. Zur Sicherstellung der Schülerbeförderung können daher Leistungsänderungen erforderlich werden, die vom Verkehrsunternehmen zwingend umzusetzen sind; dies kann auch zusätzliche Fahrten bzw. Verstärkerfahrten beinhalten.

Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Schulende sollen grundsätzlich 30 Minuten betragen und dürfen 45 Minuten nicht überschreiten. Liegt das Schulende nach 15 Uhr, darf die Wartezeit für die Schüler 30 Minuten nicht überschreiten. Das Verkehrsunternehmen soll die Wartezeiten minimieren.

Die Maximalfahrdauern in der Schülerbeförderung dürfen für Grundschüler längstens 45 Minuten und für Schüler von weiterführenden Schulen längstens 60 Minuten betragen.

Eingesetzte Busse zur Beförderung von Schülern, die einen Folgeanschluss haben, müssen maximal fünf Minuten auf einen verspätet ankommenden Bus warten. Busse ohne Folgeanschluss müssen maximal zehn Minuten auf einen verspätet ankommenden Bus warten.

Der Landkreis kann eine Satzung „Schülerbeförderung“ erlassen, die Fahrdauern, Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Schulende oder deren Zumutbarkeit regelt. Diese Satzung ist vom Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

Der Verkauf der Schülerzeitkarten erfolgt durch das Verkehrsunternehmen. Die Abrechnung der Schülerzeitkarten ist mit dem Landratsamt als Schulwegkostenträger durchzuführen.

Für das jährliche Schulbustraining durch die Verkehrswacht stellt das Verkehrsunternehmen (Verkehrsgebiet Regionalverkehr) einen Bus zur



Verfügung. Das Verkehrsunternehmen steht für jährliche Gespräche mit den Schulen bereit.

1.4 Tarif und Weiterentwicklung der Tarifhöhe und -struktur

Der Landkreis Dillingen a.d.Donau hat ursprünglich geplant, Ende November 2024 in seiner Kreistagsitzung über die Integration des Gebietes des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau in den AVV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 zu entscheiden. Diese Entscheidung musste in Folge der unerwartet im Sommer 2024 angestoßenen politischen Debatte über eine Fusion von AVV und MVV aufgeschoben werden, da die entsprechenden Entscheidungsgrundlagen für eine mögliche Fusion erst Ende 2024 vorliegen werden. Eine Gremienentscheidung sowohl über eine mögliche Fusion als auch über eine Verbundintegration des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau soll im Frühjahr 2025 erfolgen. Für den Fall der Integration des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau in den AVV bzw. in den MVV (im Folgenden kurz „Verbund“) hat der jeweilige Auftragnehmer bzw. im Falle eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags der jeweilige Genehmigungsinhaber das jeweilige Verbund-Tarifsortiment vollumfänglich anzubieten und die vorgesehenen Anforderungen an den Vertrieb umzusetzen. Hierfür schließen Auftragnehmer bzw. Genehmigungsinhaber einen Kooperationsvertrag mit der jeweiligen Verbund-GmbH.

Sofern der Landkreis sich gegen die Integration in den Augsburger Verkehrsverbund entscheidet, liegt die Zuständigkeit für die Festlegung und Weiterentwicklung der Tarife beim jeweiligen Auftragnehmer, im Falle eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags beim jeweiligen Genehmigungsinhaber.

Die Betreiber des Regional- und Stadtverkehrs haben ihre Tarife gegenseitig anzuerkennen.

Die Tarifhöhe darf zu Vertragsbeginn bzw. zu Beginn der Genehmigungsdauer das Niveau vom 01.01.2026 nicht um mehr als 1,5 % übersteigen. Das Niveau vom 01.01.2026 bestimmt sich durch die zu diesem Zeitpunkt geltenden Preisstufen und Fahrscheingattungen



(<https://www.rba-bus.de/fileadmin/redakteur/pdfs/tarif-und-befoerderungsbestimmungen>). Eine darüber hinausgehende Erhöhung ist danach erst zum 01.01.2028 möglich. Die maximal zulässige jeweilige Erhöhung der Tarife ist begrenzt auf den Wert, der ermittelt wird aus der prozentualen Änderung des Verbraucherpreisindex in Bayern im vorherigen Kalenderjahr (Destatis) plus 1,5 %; die unterschiedlichen Fahrscheingattungen und Preisstufen sind entsprechend ihres Umsatzes gewichtet zu berücksichtigen.

Der Nachweis der Einhaltung erfolgt dabei wie folgt: Der Genehmigungsinhaber legt vor einer beabsichtigten Tarifierhöhung gegenüber dem Landkreis Dillingen a.d.Donau und der Regierung von Schwaben dar, dass der beabsichtigte Anstieg des Tarifniveaus nicht höher ist als die prozentuale Veränderung des Verbraucherpreisindex in Bayern im vorherigen Kalenderjahr zuzüglich 1,5 %,

*(Fiktives Beispiel: Die Veränderung des Verbraucherpreisindex für das Jahr 2027 beträgt 0,30 %. Im Jahr 2028 darf das **Tarifniveau** nicht stärker steigen als $0,3 \% + 1,5 \% = 1,8 \%$.)*

wobei für die Ermittlung der Tarifsteigerung gegenüber dem bisherigen Tarifniveau alle Fahrscheingattungen und Preisstufen jeweils gewichtet entsprechend ihres Umsatzanteils im vorherigen Kalenderjahr berücksichtigt werden.

(Vereinfachtes fiktives Rechenbeispiel: Die Einzelfahrt in der ersten Preisstufe hat im Jahr 2027 einen Umsatzanteil von 10 %, die Schülerzeitkarte der ersten Preisstufe einen Umsatzanteil von 90 %.

Die Tarife für die Einzelfahrkarten sollen im Jahr 2028 um 2,5 % erhöht werden, die der Schülerzeitkarten um 1,7 %.

*Die **Tarifsteigerung** 2028 gegenüber dem Tarifniveau 2027 errechnet sich wie folgt als:*

*$10 \% * 2,5 \% + 90 \% * 1,7 \% = 1,78 \%$.*

Die Tarifierhöhung ist somit in dieser Form zulässig, da sie den oben berechneten Wert von 1,8 % nicht übersteigt.

Hinweis: Bei der Berechnung sind alle Fahrscheingattungen und Preisstufen zu berücksichtigen.)



Im begründeten Zweifelsfall kann der Landkreis Dillingen a.d. Donau vom Genehmigungsinhaber die Vorlage eines Testats eines Wirtschaftsprüfers über die Richtigkeit der Angaben zu den Umsatzerlösen verlangen.

Falls die beabsichtigte Tarifierhöhung bei einzelnen Fahrscheinarten über dem jeweiligen Wert des Verbraucherpreisindex in Bayern im vorherigen Kalenderjahr zzgl. 5 % liegt, muss diese von Seiten des Genehmigungsinhabers begründet werden und bedarf insoweit der vorherigen Zustimmung des Landkreises.

Das Verkehrsunternehmen hat beabsichtigte Tarifänderungen mindestens drei Monate vor beabsichtigter Antragstellung bei der Genehmigungsbehörde dem Landkreis zur Prüfung der Einhaltung dieser Vorgaben vorzulegen.

Folgende derzeit gültige Regelungen sind fortzuführen:

- a) Die BahnCard der Deutschen Bahn ist, mit Ausnahme im Stadtverkehr Dillingen und im Gebiet des jeweiligen Verbunds, anzuerkennen.
- b) Die Vereinbarungen zur gegenseitigen Fahrkartenanerkennung mit der Heidenheimer Verkehrsgesellschaft auf den Linien 9098 sollen fortgeführt werden.
- c) Die wechselseitige Anerkennung von Fahrscheinen auf allen weiteren Linienabschnitten, bei denen parallele Verkehrsangebote von Dritten bestehen (z.B. im Gebiet des jeweiligen Verbunds), soll angeboten werden.

Der Landkreis kann verlangen, dass der Unternehmenstarif durch den Verbundtarif des Augsburger Verkehrsverbundes oder dessen Rechtsnachfolgerin ersetzt wird.

Der Fahrkartenverkauf des gesamten Fahrkartensortiments erfolgt in den Bussen des jeweiligen Betreibers. Davon ausgenommen erfolgt die Ausgabe der Schülerzeitkarten durch das Landratsamt. Die Einrichtung weiterer Verkaufsstellen ist durch den Betreiber anzustreben.

Das Deutschlandticket wird nur insoweit Bestandteil des künftigen Tarifs, wie der Landkreis Dillingen a.d.Donau über eine Fortsetzung der Festsetzung als Höchstattarif beschließt. Sofern über keine Fortsetzung der Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchstattarif beschlossen



wird, ist durch das Verkehrsunternehmen eine Bus-Schiene-Kombi-Karte für Schüler anzubieten.

1.5 Fahrzeuge und Fahrzeugqualität

1.5.1 Verkehrsgebiet Regionalbus

Zum Einsatz kommen Standardlinienbusse (12m), Midibusse (13m und 15m) und Gelenkbusse (18m). Die Kapazität der Fahrzeuge (Sitz- und Stehplätze) ist an die Bedarfe in der Schülerbeförderung anzupassen. Der Einsatz von Kleinbussen ist dann zulässig, wenn dies das Fahrgastaufkommen erlaubt und auch im Falle erhöhter Nachfrage alle Fahrgäste gemäß Fahrplan befördert werden können.

Die Busse im Landkreis Dillingen a.d.Donau müssen mindestens der Abgasnorm Euro VI entsprechen. Bei Neubeschaffung ist die höchstmöglich verfügbare Abgasnorm vorzusehen.

Alle Fahrzeuge müssen über eine sog. Kneelingfunktion mit einer manuellen Rampe an Tür 2 verfügen. Mindestens 65 % der für den Gesamtverkehr eingesetzten Fahrzeugflotte muss niederflurig sein bzw. aus Low-Entry-Fahrzeugen bestehen. Bei neu im Netz eingesetzten Fahrzeugen muss Barrierefreiheit sichergestellt werden, d.h. es müssen entweder Niederflurfahrzeuge, Low-Entry-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Hublift eingesetzt werden. Der barrierefreie Zugang zu den Fahrzeugen kann auch über eine Rampe gewährleistet werden. Neu im Netz eingesetzte Fahrzeuge müssen zudem mit einem Stehperron ausgestattet sein, der mindestens Platz für einen Rollstuhl und einen Kinderwagen bietet.

Das Verkehrsunternehmen verschafft sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten Zugang zu der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge sowie Wartungs- und Reinigungsstätten.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, einen verantwortlichen Ansprechpartner (Verkehrsleiter nach Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 oder einen verantwortlichen Ansprechpartner mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen) zu benennen, der in besonderen Situationen auch kurzfristig und flexibel nach Anforderung



durch den Auftraggeber innerhalb von 45 Minuten vor Ort zur Verfügung steht. Der reguläre Arbeitsplatz des verantwortlichen Ansprechpartners darf höchstens in einer Entfernung von rund 30 km bzw. 30 Minuten Fahrzeit mit Pkw vom Leistungsgebiet entfernt sein.

Werbemaßnahmen am oder im Fahrzeug (innen/außen) sind gestattet. Eine Beklebung der Fenster der Fahrzeuge, die den Blick der Fahrgäste nach außen um mehr als 50% der Fensterfläche beschränkt, ist nicht zulässig. Fensterbeklebung ist nur mittels einer nach § 22a StVZO für den Straßenverkehr zugelassenen Windowgraphic-Folie auszuführen. Nicht zulässig ist Werbung mit insbesondere politischen, religiösen und weltanschaulichen Aussagen sowie solche mit gewaltverherrlichendem, rassenhetzerischem und pornografischem Inhalt.

Am und im Fahrzeug müssen Fahrtzielanzeigen (nicht zwingend digital) zur Information der Fahrgäste angebracht werden. Alle Busse sind zudem mit einer akustischen Haltestelleninformation auszustatten.

Alle Fahrzeuge müssen über Bordrechner mit einer Funktion für die Datenübermittlung an ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) verfügen.

Der Bordrechner muss mindestens die Funktion des Fahrscheinverkaufs erfüllen.

Die Möglichkeit zur Ansteuerung der Fahrgastinformation inner- und außerhalb des Fahrzeugs über den Bordrechner ist anzustreben.

Alle Tickets, welche durch das Fahrpersonal im Bus ausgegeben werden, müssen über einen elektronischen Fahrscheindrucker verkauft werden. Bei Ausfall des gesamten Bordrechners bzw. der Funktionen für den Fahrscheindruck hat das Verkehrsunternehmen unverzüglich einen Ersatzdrucker in Betrieb zu nehmen. Bis zur Inbetriebnahme des Ersatzdruckers muss der Fahrscheinverkauf über „Notfahrscheine“ erfolgen.

Für den Fall, dass der Landkreis die Integration des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau in einen Verbund beschließt, sind ab 13.12.2026 die Anforderungen an den Fahrausweisverkauf gemäß den Vorgaben des jeweiligen Verbunds sicherzustellen.



Das Verkehrsunternehmen betreibt eine mind. von Montag bis Freitag während der Betriebszeiten besetzte Leitstelle, die ständig über die Betriebsabläufe im Altlandkreis Dillingen a.d.Donau informiert ist (RBL). Die Leitstelle überwacht die Betriebsabläufe und gibt Hilfestellung bei Störungen und hat die Dispatchingfunktion für den ÖPNV bei Störungen des Verkehrssystems intern und in der Kommunikation nach außen (Polizei/Feuerwehr, Rettungsdienst) zu erfüllen.

1.5.2 Verkehrsgebiet Stadtverkehr

Der Fahrzeugeinsatz muss gemäß der regelmäßigen Verkehrsnachfrage erfolgen. Durch Vorhalten einer ausreichenden Anzahl von Reservefahrzeugen ist durch den Unternehmer sicherzustellen, dass im Falle eines Fahrzeugausfalls bzw. bei erhöhter Verkehrsnachfrage unverzüglich ein Ersatz- bzw. Verstärkerfahrzeug zur Verfügung steht. Die Fahrzeuge haben folgende Mindestkapazität aufzuweisen:

10 Meter Solobus: Fahrgastplätze mind.: 66; Sitzplätze mind.: 25

Folgende Fahrzeugkategorien sowie Ausstattungsmerkmale sind vorgegeben:

Auf den Linien 1 und 2 sind zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme Fahrzeuge einzusetzen, die folgenden Merkmale zu erfüllen haben: Standardbus, entsprechend dem bisherigen Verkehrsangebot mindestens Hybrid/Euro-VI-Norm, Niederflur- bzw. Low-Entry-Technik, automatisches Kneeling, Möglichkeit zur Rollstuhl-, Kinderwagen- oder Fahrradbeförderung, behindertengerechte Einstiegshilfe, Klimaanlage, Haltewunschtaaste, Dynamische Haltestellenanzeige. Zusätzlich haben die Fahrzeuge kostenlosen W-LAN-Zugang für alle Fahrgäste aufzuweisen. Unter <https://www.ldbv.bayern.de/breitband/bayernwlan.html> sind Informationen zum Landesprogramm zur Förderung der W-LAN-Infrastruktur in Bussen abrufbar.

Für das Reservefahrzeug, das auf den Linien 1 und 2 eingesetzt wird, sind folgende Anforderungen zu erfüllen: mindestens Euro-VI-Norm, Niederflur- bzw. Low Entry-Technik, Haltewunschtaaste, Dynamische Haltestellenanzeige, Höchstalter eines eingesetzten Fahrzeugs (zu jedem Zeitpunkt der Genehmigungslaufzeit): 8 Jahre.

Alle auf den Linien 1 und 2 eingesetzten Fahrzeuge sind in den Corporate Design Farben Blau und Gelb zu gestalten und mit dem Logo des



Stadtbus Dillingen zu versehen. Beispielfotos und weitere Informationen zum Corporate Design (zum Logo des Stadtbus Dillingen) sind auf Nachfrage bei der Stadt Dillingen a.d.Donau (Ordnungsamt) zu beziehen.

Auf den Rufbuslinien 9101 und 9105 sind zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme Fahrzeuge einzusetzen, die folgende Merkmale zu erfüllen haben: 8-Sitzer Kleinbus oder Pkw (je nach Nachfrage) oder in Ausnahmefällen: 10-Meter-Solobusse, mindestens Euro-VI-Norm, Möglichkeit zur Rollstuhl- und/oder Kinderwagenbeförderung, mindestens ein Fahrzeug mit behindertengerechter Einstiegshilfe, Klimaanlage. Höchstalter aller eingesetzten Fahrzeuge (zu jedem Zeitpunkt der Genehmigungslaufzeit): 6 Jahre. Soweit keine Linienbusse, sondern Kleinbusse, Taxifahrzeuge oder Mietwagen für die Durchführung von Bedarfsfahrten eingesetzt werden, müssen diese mindestens durch ein entsprechendes gut sichtbares Schild an einer ausgeklappten Sonnenblende oder auf der Ablage unter der Windschutzscheibe oder einen Dachreiter deutlich als Bedarfsfahrt des öffentlichen Verkehrs erkennbar sein. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass im Bedarfsfall die Beförderung eines Kinderwagens, eines Rollstuhls oder von Rollatoren u.Ä. gewährleistet ist. Kinder werden soweit gesetzlich vorgeschrieben in Kindersitzen befördert. Das Fahrpersonal unterstützt die Fahrgäste beim Ein- und Ausstieg.

Werbemaßnahmen am oder im Fahrzeug (innen/außen) sind gestattet, sofern diese in Abstimmung und mit Zustimmung der Stadt Dillingen (Ordnungsamt) erfolgen. Eine Fensterbeklebung der Fahrzeuge, die den Blick der Fahrgäste nach außen beschränkt, ist nicht zulässig.

Alle Fahrzeuge müssen über einen Fahrscheindrucker als Kombigerät (Bordrechner) für RBL-Betrieb und Fahrscheindruck (inklusive der für einen reibungslosen Betrieb notwendigen Ersatz/Reservedrucker) verfügen. Die Bordrechner müssen über die Schnittstelle VDV 453 (Integrationsschnittstelle Rechnergestützte Betriebsleitsysteme) und VDV 454 (Schnittstelle Fahrplanauskunft) verfügen. Im Einzelnen müssen die Bordrechner:

- das Stadtbus-Dillingen-Fahrscheinsortiment abbilden und verkaufen,



- das Tarifsortiment des Regionalbusverkehrs abbilden und verkaufen,
- die Echtzeit-Daten in geeigneter Form für die Datendrehscheibe zur Verfügung stellen,
- die Übermittlung der Einnahmedaten an den Landkreis Dillingen a.d.Donau unterstützen.

1.6 Anforderungen an das Fahrpersonal

Das Fahrpersonal verhält sich hilfsbereit und professionell im Umgang mit den Fahrgästen und achtet auf die Sicherheit aller Fahrgäste. Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, Fahrplan-, Fahrschein- und Sonderauskünfte verständlich in deutscher Sprache zu erteilen und muss Streckenkunde besitzen.

Die Bekleidung des Fahrpersonals muss sauber und gepflegt sein.

Die Fahrer/Fahrerinnen sind im Umgang mit der Bordtechnik zu schulen.

Das Fahrpersonal beachtet das Rauchverbot in öffentlichen Verkehrsmitteln gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 Bundesnichtraucherschutzgesetz, das auch außerhalb der Einsatzzeiten für alle Fahrzeuge gilt, die auf den vergaberelevanten Linien eingesetzt werden.

Bei Wartezeiten an Haltestellen, die über vier Minuten dauern, schaltet das Fahrpersonal soweit technisch möglich und sinnvoll den Motor aus. Der Unternehmer sorgt gegenüber dem Fahrpersonal für die Beachtung dieser Maßgabe.

1.7 Marketing, Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement

Marketing und die Veröffentlichung von Fahrplänen erfolgt durch das Verkehrsunternehmen.

Fahrplaninformationen erfolgen über den vom PBefG vorgegebenen Umfang hinaus mindestens online durch das Verkehrsunternehmen.

Des Weiteren wird die unentgeltliche, vollständige und fristgerechte Bereitstellung der Fahrplandaten, mindestens zur Verwendung bei



www.bahn.de sowie bayernweit über die elektronische Fahrplanauskunft (<https://bahnland-bayern.de/>) durch das Verkehrsunternehmen gewährleistet. Elektronische Fahrplandaten sind jeweils aktuell an die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) als Betreiberin der Fahrplanauskunft Bayern zu übermitteln (<https://beg.bahnland-bayern.de>). Der Landkreis kann die Bereitstellung der Fahrplandaten zur Verwendung bei weiteren vom Aufgabenträger benannten Fahrplanauskunftssystemen des Landkreises, des jeweiligen Verbunds oder des Freistaats Bayern vom Verkehrsunternehmen verlangen.

Das Verkehrsunternehmen unterhält jeweils ein effektives Beschwerde- und Qualitätsmanagement und gewährleistet, dass Kundenbeschwerden zügig und zeitnah bearbeitet, beantwortet und im Rahmen des Qualitätsmanagements berücksichtigt werden.

1.8 Haltestellen

Das Verkehrsunternehmen übernimmt die gesetzlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Haltestellen (insbes. § 32 BOKraft, § 5b StVG).

Die Reihenfolge der Bedienung der Haltestellen richtet sich nach dem vorgegebenen Fahrplan. Während der Genehmigungslaufzeit können nach verkehrsbehördlicher Anordnung Haltestellen entfallen, zusätzlich aufgenommen oder verlegt werden; der Unternehmer hat dies umzusetzen. Der Unternehmer wirkt bei der Anordnung neuer Haltestellen und dem Wegfall oder der Verlegung bisheriger Haltestellen im Rahmen des verkehrsbehördlichen Verfahrens mit.

Für die Wartung der Haltestellenmasten, Haltestellenschilder und Fahrplankästen (Gewährleistung der Lesbarkeit, Aktualisierung und Austausch) und die ggf. vereinzelt notwendig werdende Instandsetzung von Haltestelleneinrichtungen (z.B. umgefahrener Haltestellenmast) ist während der Genehmigungslaufzeit der Unternehmer auf eigene Kosten zuständig. Das momentan an der Haltestelle Rosenstraße im Stadtverkehr Dillingen a.d.Donau vorhandene elektronische Display zur dynamischen Fahrgastinformation ist vom Unternehmer auf eigene Kosten stets funktionsfähig vorzuhalten und mit den notwendigen Informationen über RBL zu versorgen, sodass es die aktuellen Informationen stets anzeigt.



Die Einrichtung von Ersatzhaltestellen im Falle von Umleitungen und / oder Baumaßnahmen obliegt dem Unternehmer. Die hierbei anfallenden Kosten trägt der Unternehmer.

1.9 Zusammenarbeit mit dem Landkreis Dillingen a.d.Donau

Die Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Dillingen a.d.Donau und dem Inhaber von Liniengenehmigungen für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf Grundlage des öDA („gemeinwirtschaftliche Genehmigungen“) wird im Einzelnen im öDA geregelt, der insbesondere auch Berichts- und Kontrollverpflichtungen beinhaltet.

Der Landkreis Dillingen a.d.Donau und das Verkehrsunternehmen arbeiten konstruktiv zusammen.

Die Beantragung der Liniengenehmigungen erfolgt durch das Verkehrsunternehmen.

Die Planung der Verkehrsleistungen (Linienverläufe, Haltestellen, Taktfrequenz, Fahrthäufigkeit) erfolgt durch das Verkehrsunternehmen in enger Abstimmung mit dem Landkreis Dillingen a.d.Donau.

Zur gegenseitigen Information etwa über künftige Rahmenbedingungen und Veränderungen im Landkreis Dillingen a.d.Donau sowie zur Abstimmung der Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sind regelmäßige Gespräche des Verkehrsunternehmens mit dem Landkreis Dillingen a.d.Donau mindestens einmal pro Quartal vorgesehen. Für den Fall, dass der Landkreis die Integration des Altlandkreises Dillingen a.d.Donau in einen Verbund beschließt, sind ab 13.12.2026 darüber hinaus Abstimmungen mit dem jeweiligen Verbund zuzusichern.

Der Unternehmer hat etwaige Fahrgastzählungen und -befragungen durch den Aufgabenträger zu unterstützen. Insbesondere stellt er Fahrzeugeinsatz- und Umlaufpläne unentgeltlich zur Verfügung und gewährt jederzeit entgeltfreien Zugang zu seinen Fahrzeugen für das Erhebungspersonal. Die dabei erhobenen Daten gelten nicht als Betriebsgeheimnis des Unternehmers, sie können für die ständige Verkehrsplanung des Aufgabenträgers oder zur Vorbereitung zukünftiger Vergabeverfahren verwendet werden. Aufgabenträger und Unternehmer stellen sich gegenseitig die Ergebnisse von Fahrgastzählungen



und -befragungen zur Verfügung. Auf Anforderung durch den Aufgabenträger sind anlassbezogene Ein- und Aussteigerzählungen durch die Busfahrer/innen des Unternehmers durchzuführen; der Aufgabenträger kündigt dem Unternehmer dies mindestens drei Wochen vorher an.

1.10 Qualitätssicherungsstandards

Während und bis zum Ende der gesamten Genehmigungslaufzeit erhält der Landkreis Dillingen a.d.Donau von dem Verkehrsunternehmen alle notwendigen Informationen über das Verkehrsangebot, indem es alle Daten an den Landkreis übermittelt, die erforderlich sind, um überprüfen zu können, dass der Inhaber der eigenwirtschaftlichen Genehmigungen seinen Verpflichtungen nachkommt.

Der Landkreis gleicht alle gelieferten Informationen – auch aus Rückmeldungen von Fahrgästen, von weiteren lokalen Akteuren und ggf. eigenen Beobachtungen – zu den erbrachten Verkehrsleistungen („IST“) mit den Zusicherungen („SOLL“) aus der eigenwirtschaftlichen Genehmigung ab.

Der Landkreis unterrichtet die Regierung von Schwaben über mögliche Abweichungen zwischen Soll und Ist, damit diese daraufhin geeignete Maßnahmen gegenüber dem Verkehrsunternehmen ergreifen kann, um die Leistungserbringung gemäß Genehmigung sicherzustellen.

Das Verkehrsunternehmen hat dem Landkreis Dillingen a.d.Donau regelmäßig über die erbrachten Verkehrsleistungen und deren Qualität nach folgenden Maßgaben zu berichten:

- Ordnungsgemäße Durchführung der Leistungen
 - jeweils quartalsweise und aggregiert nach Ende eines Fahrplanjahres über die tatsächlich gefahrenen Kilometer (IST) im Vergleich zum zugesicherten geplanten Fahrplanangebot (SOLL)
 - Fahrtausfälle: Quartalsweise Vorlage einer Auflistung der ausgefallenen Fahrten nach Datum, Linie und Fahrtnummer. Dabei gilt eine Fahrt als ausgefallen, wenn
 - sie ganz oder teilweise nicht durchgeführt wurde,



- durch Auslassung von Haltestellen auf dem Linienweg Fahrgäste an Haltestellen stehengelassen wurden,
- die Abfahrt an mindestens einer Haltestelle mit einer Verspätung von mehr als 10 Minuten im Stadtverkehr (Linien 9095 und 9100) und mit einer Verspätung von mehr als 30 Minuten im Regionalverkehr (einschließlich Schülerkurse und alternativer Bedienkonzepte) erfolgte,
- Verspätungen/Verfrühungen: Quartalsweise Vorlage einer Auflistung, die je vom Berichtszeitraum umfassten Monat linienweise ausweist, welcher Anteil der Fahrten verspätet/verfrüht war.
Als verspätet gelten alle Fahrten, bei denen mindestens an einer Haltestelle später als 10 Minuten nach Vollendung der im Fahrplan angegebenen Abfahrminute abgefahren wurde oder die Endhaltestelle mit einer Verspätung von mindestens 10 Minuten nach Vollendung der im Fahrplan angegebenen Ankunftsminute erreicht wurde. Für den Stadtverkehr gilt entsprechend eine Grenze von 5 Minuten. Als verfrüht gelten alle Fahrten, bei denen die Abfahrt an mindestens einer Haltestelle zu früh erfolgte.
- Anschlussbeziehungen: Quartalsweise Vorlage einer Auflistung, die für die verbindlich zugesicherten Anschlüsse ausweist, welcher Anteil der Anschlüsse nicht zustande gekommen ist.
- Schülerbeförderung: Quartalsweise Vorlage einer Auflistung, die je vom Berichtszeitraum umfassten Monat ausweist, wie viele Fahrten je Schüler mit Fahr- oder Wartezeiten außerhalb der Vorgaben stattgefunden haben.
- Nachfrage: Quartalsweise Vorlage einer Statistik, die linienweise je vom Berichtszeitraum umfassten Monat die Fahrgastzahlen ausweist.
- Betriebsablauf: Quartalsweiser Bericht aller Vorkommnisse, die den planmäßigen Betriebsablauf gestört sowie Betriebseinschränkungen jeglicher Art verursacht haben. Abweichend davon sind besondere Vorkommnisse (z.B. Unfall mit Verletzten oder Toten, in Fahrzeugen begangene erhebliche Straftaten) dem Landkreis unverzüglich zu melden.



- Fahrzeugeinsatz
 - Jährliche Vorlage eines Verzeichnisses der im Landkreis Dillingen a.d.Donau eingesetzten Fahrzeuge inkl. Fahrzeugart, amtliches Kennzeichen, Fahrzeugidentifizierungsnummer, Hersteller, Typ, Schadstoffklasse, Sitz- und Stehplatzkapazität, Datum der Erstzulassung, Angabe über Nieder- oder Hochflurigkeit (inkl. Angabe über ggf. bestehende Ausstattung mit manueller Rampe oder Hublift).
- Beschwerdemanagement
 - Monatliche Vorlage der Statistik über Anregungen und Beschwerden, einschließlich Art, Abhilfe und Zuständigkeit.

Sind weitergehende verbindliche Zusicherungen Bestandteil der Genehmigung, so weist das Verkehrsunternehmen deren Einhaltung dem Landkreis Dillingen a.d.Donau in geeigneter Weise nach. Der Landkreis Dillingen a.d.Donau beabsichtigt, im Falle einer eigenwirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen mit dem Genehmigungsinhaber eine Kooperationsvereinbarung zu schließen, die unmittelbar im Verhältnis Landkreis und Verkehrsunternehmen deren Zusammenarbeit sowie die Erfüllung der verbindlichen Zusicherungen regelt.

2 Maßstab zur Bewertung des besten Genehmigungsantrags im Falle mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge

Für den Fall, dass mehrere eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden, sieht der Landkreis in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde bei der Bewertung der Anträge eine Gewichtung insbesondere nach Ausmaß der Angebotsverbesserungen im Hinblick auf den Fahrgastnutzen vor.

Die Gewichtung der Bewertung der Angebotsverbesserungen erfolgt nach Fahrgastnutzen. Allgemein wird Fahrgastnutzen erzielt, sofern Verbesserungen in der Schülerbeförderung oder bei Verkehren außerhalb der Schülerbeförderung erreicht werden. Die entsprechenden Kriterien und Bewertungsmatrizen sind nachfolgend dargestellt.



Als Kriterien für Fahrgastnutzen in der **Schülerbeförderung** werden Wartezeitverkürzungen gewertet. Bei Verbesserung in der Schülerbeförderung berücksichtigt die Bewertung die summierte Anzahl an Minuten reduzierter Wartezeit vor Schulbeginn bzw. nach Schulende. Das Verkehrsunternehmen hat nachvollziehbar darzulegen, wie die Verbesserung gegenüber dem Status quo erreicht wird und hat verbindlich zuzusichern, dass es die nötigen Ressourcen einsetzt, um die Verbesserungen verlässlich zu realisieren und über die Genehmigungsdauer aufrechtzuerhalten.

Als eine Verbesserung des Angebots gilt eine Verkürzung der derzeitigen Wartezeit von mindestens je 5 Minuten je Fahrt und je Schule vor Schulbeginn bzw. nach Schulende, die mit jeweils 5 Punkten bewertet wird.

Ein Beispiel veranschaulicht die nachfolgende Tabelle:

Schule	Wartezeitverkürzung je Schule und je Fahrt [in Minuten]		Summe der wertungsfähigen Wartezeitverkürzungen [in Punkten]
	<i>vor Schulbeginn</i>	<i>nach Schulende</i>	
z.B. Johann-Michael-Sailer Gymnasium Dillingen	Fahrtnr. ####: 5	Fahrtnr. ####: 10	15
	Fahrtnr. ####: 3	Fahrtnr. ####: 8	5
Bewertung [in Punkten]			20

2.1 Verkehrsgebiet Regionalbus

Auf den Linien mit relevantem Angebot außerhalb der Schülerbeförderung werden im Regionalbus als Erhöhung des Fahrgastnutzens die nachfolgenden Kriterien gewertet. Eine Erhöhung des Fahrgastnutzens wird aus Sicht des Landkreises unterstellt bei

- Verdichtung des Angebots innerhalb der gegenwärtigen Betriebszeiten – gemessen in zusätzlichen Nutzwagenkilometern.
- Vertaktung des Angebots, d.h. mindestens Stundentakt von 8:00 bis 18:00 Uhr, auf einer gesamten Linie oder konkret benannten Linienabschnitten.



- Ausweitung des Angebots durch Verlängerung der Betriebszeit über den gegenwärtigen Stand; als eine solche Ausweitung wird verstanden, wenn der Betriebsbeginn eine Stunde früher und/oder der Betriebsschluss eine Stunde später als gegenwärtig angeboten wird unter der Bedingung, dass es sich um mindestens stündliche Fahrtmöglichkeiten handelt. Falls es sich dabei um AST- bzw. Rufbusfahrt(en) handelt, ist eine Anmeldefrist von max. einer Stunde vorzusehen mit Ausnahme der ersten Fahrt am Morgen, für die eine Anmeldefrist bis 22:00 Uhr am Vorabend vorgesehen wird.
- Ganztägige Verknüpfung mit vertaktetem SPNV-Angebot am Bahnhof jeweils in Lastrichtung mit einer maximalen Übergangszeit von grundsätzlich 7 Minuten, höchstens 15 Minuten und Sicherstellung der Anschlussverbindung durch Aufstellung einer Warteregulierung für den Fall von Verspätungen im SPNV.
- 100%iger Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf einer Linie, entweder alle Fahrten bei nicht vertaktetem Verkehr oder mindestens alle vertakteten Fahrten einer Linie bei denen mindestens Stundentakt besteht.
- Digitale Fahrgastinformation im Fahrzeug über Linienverlauf und nächste Haltestellen sowie die Anschlussbeziehungen; die Ansteuerung der Fahrgastinformation inner- und außerhalb des Fahrzeugs muss über den Bordrechner möglich sein.
- Das Höchstalter aller auf einer Linie eingesetzten Fahrzeuge beträgt während der gesamten Genehmigungslaufzeit max. 10 Jahre.

Die Bewertung von Angebotsverbesserungen bei **Verkehren außerhalb der Schülerbeförderung im Regionalbus** erfolgt in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung durch Gewichtung mit den folgenden Faktoren:

- Angebotsverdichtung um mindestens 10% in Nutzwagenkilometern:
Faktor 0,1
- Angebotsverdichtung um mindestens 20% in Nutzwagenkilometern:
Faktor 0,2
- Angebotsverdichtung um mindestens 50% in Nutzwagenkilometern:
Faktor 0,5



- Ausweitung der Bedienzeiten abends um eine Stunde: Faktor 0,1
- Ausweitung der Bedienzeiten morgens um eine Stunde: Faktor 0,075
- ganztägige Vertaktung im Regionalbusverkehr: Faktor 0,2
- Ganztägige Verknüpfung mit SPNV: Faktor 0,2
- 100% Niederflurfahrzeuge: Faktor 0,1
- Digitale Fahrgastinformation: Faktor 0,05
- Fahrzeughöchstalter 10 Jahre: Faktor 0,05

Für die Gewichtung der Angebotsverbesserungen sind darüber hinaus die Bedeutung der einzelnen Linie für die Fahrgäste sowie die Linienlänge relevant (gemessen anhand des bisherigen Angebots je Linie in Nutzwagenkilometer).

Die resultierenden Werte wurden zu einem ganzzahligen Punktefaktor umgerechnet. Auf diese Weise wird eine Bewertung der unterschiedlichen Genehmigungsanträge gegeneinander dergestalt ermöglicht, dass der Antrag mit dem besten Verkehrsangebot hinsichtlich der beschriebenen Angebotsverbesserungen ermittelt werden kann.

Die folgende Tabelle stellt die auf diese Weise maximal erreichbaren Punkte wertungsfähiger Angebotsverbesserungen dar:

Linie	Verdichtung			Ausweitung Bedienzeiten		Vertaktung	Verknüpfung	Quote NF-Fzg	Digit. Info	NF-Info	Höchstalter
	>10% 0,1	>20% 0,2	>50% 0,5	abends 0,1	morgens 0,075						
9105 ganze Linie Schweningen-Gundelfingen	18	37	92	18	13	37	37	18	0,05	9	9
9098 ganze Linie Dillingen-Bachhagel-Bachhagel-Heidenheim	19	38	95	9	7	19	19	19		9	9
9095 ganze Linie	1	3	8	1	1	3	3	1			
9097 ganze Linie	7	14	35	7	5	14	14	7	3	3	3
9109 ganze Linie	7	15	38	7	5	15	15	7	3	3	3
9101 ganze Linie	9	18	46	9	7	18	18	9	4	4	4

2.2 Verkehrsgebiet Stadtbusverkehr

Auf den Linien mit relevantem Angebot außerhalb der Schülerbeförderung werden im Stadtbusverkehr als Erhöhung des Fahrgastnutzens



die nachfolgenden Kriterien gewertet. Eine Erhöhung des Fahrgastnutzens wird aus Sicht des Landkreises unterstellt bei

- Verdichtung des Angebots innerhalb der gegenwärtigen Betriebszeiten – gemessen in zusätzlichen Nutzwagenkilometern.
- Ausweitung des Angebots durch Verlängerung der Betriebszeit über den gegenwärtigen Stand; als eine solche Ausweitung wird verstanden, wenn der Betriebsbeginn eine Stunde früher und/oder der Betriebsschluss eine Stunde später als gegenwärtig angeboten wird unter der Bedingung, dass es sich um mindestens stündliche Fahrtmöglichkeiten handelt. Falls es sich dabei um AST- bzw. Rufbusfahrt(en) handelt, ist eine Anmeldefrist von max. einer Stunde vorzusehen mit Ausnahme der ersten Fahrt am Morgen, für die eine Anmeldefrist bis 22:00 Uhr am Vorabend vorgesehen wird.
- Das Höchstalter aller auf einer Linie eingesetzten Fahrzeuge beträgt während der gesamten Genehmigungslaufzeit max. 8 Jahre.

Die Bewertung von Angebotsverbesserungen bei **Verkehren außerhalb der Schülerbeförderung im Stadtbusverkehr** erfolgt in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung durch Gewichtung mit den folgenden Faktoren:

- Angebotsverdichtung um mindestens 10% in Nutzwagenkilometern: Faktor 0,1
- Angebotsverdichtung um mindestens 20% in Nutzwagenkilometern: Faktor 0,2
- Angebotsverdichtung um mindestens 50% in Nutzwagenkilometern: Faktor 0,5
- Ausweitung der Bedienzeiten abends um eine Stunde: Faktor 0,1
- Ausweitung der Bedienzeiten morgens um eine Stunde: Faktor 0,075
- Fahrzeughöchstalter 8 Jahre: Faktor 0,05

Für die Gewichtung der Angebotsverbesserungen sind darüber hinaus die Bedeutung der einzelnen Linie für die Fahrgäste sowie die Linienlänge relevant (gemessen anhand des bisherigen Angebots je Linie in Nutzwagenkm).

Nahverkehrskonzept Landkreis Dillingen a.d.Donau
– aktueller Stand vom 05.12.2024 –



Die resultierenden Werte wurden zu einem ganzzahligen Punktefaktor umgerechnet. Auf diese Weise wird eine Bewertung der unterschiedlichen Genehmigungsanträge gegeneinander dergestalt ermöglicht, dass der Antrag mit dem besten Verkehrsangebot hinsichtlich der beschriebenen Angebotsverbesserungen ermittelt werden kann.

Die folgende Tabelle stellt die auf diese Weise maximal erreichbaren Punkte wertungsfähiger Angebotsverbesserungen dar:

Linie	Verdichtung			Ausweitung Bedienzeiten		Höchstalter
	>10%	>20%	>50%	abends	morgens	max. 8 Jahre
1 ganze Linie	0,1	0,2	0,5	0,1	0,075	0,05
2 ganze Linie	4	9	24	4	3	2

Fachbereich Z01 - Öffentlicher Personennahverkehr

Landratsamt Dillingen, den 05.12.2024