

Güstrow, 31.01.2024



Ergänzendes Dokument
zur Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge
im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die
rebus Regionalbus Rostock GmbH über Leistungen im öffentlichen
Personennahverkehr im Landkreis Rostock

Landkreis Rostock
Amt für Kreisentwicklung
SB ÖPNV/Beteiligungen
August-Bebel-Str. 3
18209 Bad Doberan

1. Rechtliche Grundlagen

Der Landkreis Rostock beabsichtigt als Aufgabenträger und zuständige örtliche Behörde gemäß Artikel 2 lit. b, c der Verordnung (EG) 1370/2007 i. V. m. § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) über die Erbringung der nachfolgend beschriebenen Verkehrsleistungen im ÖPNV als Gesamtleistung i. S. v. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG mit Wirkung zum 01.01.2026 und einer Laufzeit von 10 Jahren an die rebus Regionalbus Rostock GmbH.

In Einklang mit Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) 1370/2007 hat der Landkreis Rostock eine Vorabbenanntmachung für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Diese Vorabbenanntmachung löst gemäß § 12 Abs. 6 PBefG eine dreimonatige Frist für die Stellung etwaiger Anträge für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb der Verkehrsleistung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde aus. Eigenwirtschaftliche Anträge, welche die Anforderung der Vorabbenanntmachung (einschließlich dieses ergänzenden Dokuments) nicht erfüllen oder sich lediglich auf Teilleistungen beziehen oder nach Ablauf der Frist gem. § 12 Abs. 6 PBefG gestellt werden, sind gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d), Abs. 2a Satz 2 PBefG grundsätzlich zu versagen.

Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG sollen mit der Vorabbenanntmachung die Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden, die mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden. Dazu dienen die Vorabbenanntmachung und dieses ergänzende Dokument. Im Falle einer Nichtfortsetzung des auslaufenden öDA ist sicherzustellen, dass die vorhandenen Fahrzeuge sowie Betriebshöfe und der Personalbestand vom zukünftigen Betreiber übernommen sowie finanziert werden.

2. Verkehrlicher Leistungsumfang

Die Linien der rebus stellen betrieblich und wirtschaftlich ein zusammengehörendes Netz dar und werden dementsprechend gemäß § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG als Gesamtnetz vergeben.

Grundlage des beabsichtigten Dienstleistungsauftrags bildet das aktuelle Fahrplanangebot der rebus Regionalbus Rostock GmbH (siehe Anlagen). Das Liniennetz umfasst gegenwärtig 84 Buslinien (s. u.) mit einer jährlichen Leistung von 9.310.000 Fahrplankilometer (Stand 2024).

Tabelle 1: Aufstellung bestehender Liniengenehmigungen gemäß § 42 PBefG (Stand: Januar 2024)

lfd. Nr.:	Linie	Ausgangs- und Endpunkt der Linie	Linienlänge
1	24*	Rostock – Brickmansdorf - Roggentin – Kösterbeck - Pastow	12,43 km
2	101	Neubukow - Klein Strömkendorf – Neubukow	39,25 Km
3	102	Pustohl / Jürgenshagen - Satow - Stäbelow – Rostock	38,62 Km
4	103	Kühlungsborn - Steffenshagen - Bad Doberan	21,02 Km
5	104	Kühlungsborn – Kröpelin	24,54 km
6	105	Meschendorf - Rerik – Neubukow	23,92 km
7	106	Rostock - Ziesendorf - Groß Bölkow - Hohen Luckow - Satow	49,54 km
8	107	Pustohl - Satow- Bad Doberan	26,91 km
9	108	Neubukow- Kröpelin - Bad Doberan	35,24 km
10	109	Bad Doberan - Parkentin - Hanstorf – Gorow	19,14 Km
11	110	Kröpelin - Satow - Retschow - Bad Doberan	38,80 km

12	111	Neubukow - Westenbügge - Kirch Mulsow – Neubukow	38,09 km
13	112	Rostock - Poppendorf - Mandelshagen / Sanitz	47,51 km
14	113*	Rostock - Dummerstorf - Reez	33,26 km
15	114	Sanitz - Tessin - Wesselstorf – Grammow	37,88 km
16	115	Sanitz - Neu Wendorf - Tessin – Ehmendorf	29,82 km
17	116	Sanitz - Gubkow - Cammin – Tessin	35,73 km
18	118	Rostock - Bentwisch - Rövershagen - Graal Müritz	29,73 km
19	119	Bad Doberan - Elmenhorst - Lütten Klein / Warnemünde	23,81 km
20	120	Rostock - Sanitz - Bad Sülze	49,74 km
21	121	Rostock - Bad Doberan - Kühlungsborn – Rerik	49,79 km
22	122	Rabenhorst - Bargeshagen - Lütten Klein	21,47 km
23	123	Rostock - Pastow - Broderstorf – Sanitz	25,79 km
24	124	Stadtverkehr Bad Doberan	23,31 km
25	125	Schwaan - Hohen Luckow - Bad Doberan	49,81 km
26	127	Flughafen Rostock-Laage – Rostock	36,68 km
27	128	Rostock - Sievershagen - Parkentin - Hanstorf - Bad Doberan	31,89 km
28	129	Schwaan - Wiendorf - Rukieten – Schwaan	33,86 km
29	130	Börgerende - Rethwisch - Bargeshagen – Rabenhorst	17,79 km
30	131	Behnkenhagen - Gelbensande - Rövershagen - Groß Kussewitz	47,37 km
31	132	Sanitz - Dummerstorf – Wendorf	42,68 km
32	134	Bad Doberan - Vorder Bollhagen / Kröpelin - Diedrichshagen - Rerik	31,80 km
33	135	Kröpelin - Alt Karin / Rosenhagen – Satow	35,25 km
34	136	Pastow - Kösterbeck - Broderstorf – Sanitz	33,13 km
35	137	Papendorf - Ziesendorf - Groß Schwaß – Kritzmow	38,10 km
36	139	Sanitz - Tessin – Grammow	33,80 km
37	140	Graal Müritz - Roggentin - Broderstorf – Sanitz	41,33 km
38	200	Laage - Kritzkow – Güstrow	35,68 km
39	201	KMG Klinikum - Distelberg - Waldweg - Bahnhof - Markt - Bauhof	13,43 km
40	202	Bauhof Nord - Goldberger Str. - Bahnhof - Distelberg - KMG Klinikum	10,26 km
41	203	Bahnhof - Elisabethstraße - Parumer Weg	5,81 km
42	204	Bahnhof - Neukruger Str. - Bockhorst – GWG	20,55 km
43	205	Südstadt - Bahnhof - Distelberg - Bockhorst – GWG	18,48 km
44	208	Stadtverkehr Bützow	21,42 km
45	210	Laage / Dummerstorf / Schwaan - Sabel - Kritzkow - Güstrow	45,58 km
46	211	Laage - Kobrow - Wardow – Polchow	40,13 km
47	213	Laage - Dolgen - Kossow – Laage	47,63 km
48	215	Laage - Diekhof - Plaaz – Güstrow	42,35 km
49	216	Güstrow - Plaaz - Diekhof - Schweez – Laage	45,01 km
50	220	Tessin - Lühburg – Gnoien	27,55 km
51	221	Gnoien - Finkenthal - Altkalen - Neukalen / Dargun	35,46 km

52	222	Gnoien - Wasdow - Bäbelitz – Gnoien	25,22 km
53	223	Jördenstorf - Altkalen – Gnoien	40,30 km
54	224	Jördenstorf - Alt Vorwerk - Boddin – Gnoien	38,45 km
55	225	Teterow - Jördenstorf – Gnoien	40,23 km
56	230	Malchin - Teterow - Matgendorf – Laage	47,18 km
57	231	Waren - Großen Luckow - Ziddorf – Teterow	42,64 km
58	232	Malchin - Rothenmoor - Ziddorf – Teterow	45,98 km
59	233	Nienhagen - Groß Wokern – Teterow	25,44 km
60	235	Matgendorf - Prebberede - Dalwitz – Gnoien	49,69 km
61	240	Teterow - Raden - Langhagen - Lalendorf - Vietgest - Güstrow	39,44 km
62	241	Güstrow - Vietgest - Lalendorf - Roggow - Neu Krassow	44,23 km
63	244	Teterow - Groß Wokern - Bartelshagen – Teterow	41,90 km
64	245	Matgendorf - Tellow – Warnkenhagen	13,29 km
65	246	Jördenstorf - Lelkendorf – Teterow	44,07 km
66	247	Teterow - Todendorf - Jördenstorf - Groß Wüstenfelde - Matgendorf	30,17 km
67	250	Güstrow - Klueß - Krakow am See – Linstow	45,74 km
68	251	Krakow am See - Langhagen – Teterow	41,73 km
69	252	Güstrow - Mühl Rosin – Bölkow	32,53 km
70	260	Güstrow - Zehna - Lohmen - Krakow am See	45,85 km
71	270	Güstrow - Prüzen - Witzin – Sternberg	29,26 km
72	271	Mühlengeez - Boldebeck - Gülzow - Parum – Güstrow	24,36 km
73	272	Gerdshagen - Prüzen - Bülower Burg – Güstrow	35,73 km
74	273	Güstrow - Boldebeck - Tarnow - Dreez – Bützow	45,34 km
75	280	Bützow - Steinhagen - Katelbogen - Göllin – Bernitt	40,10 km
76	281	Gnemern - Moisall - Schlemmin – Bützow	36,52 km
77	282	Satow - Jürgenshagen - Bernitt – Bützow	28,24 km
78	283	Bützow - Selow - Klein Belitz - Groß Belitz	35,97 km
79	284	Bützow - Selow - Schwaan – Rostock	44,55 km
80	285	Bützow - Zernin - Warnow – Lübz	48,30 km
81	286	Bützow - Rühn - Warnow - Baumgarten – Qualitz	32,33 km
82	290	Güstrow - Strenz - Lüssow - Mistorf – Schwaan	40,40 km
83	291	Schwaan / Laage - Sabel - Hohen Sprenz - Karow – Güstrow	49,77 km
84	292	Schwaan - Kassow - Zepelin – Bützow	32,21 km

* Gemeinschaftskonzession mit der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)

Die aktuellen Fahrpläne sowie die Liniennetzpläne wurden unter Anlage 2 und 3 diesem Dokument beigelegt.

3. Angebots- und Betriebsplanung (Netzmanagement)

Auf Grundlage des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes (NVP) führt der Betreiber unter Berücksichtigung der dort definierten Standards eigenverantwortlich die Angebots- und Betriebsplanung für die beauftragten Leistungen durch. Gemäß den Vorgaben im NVP zeichnet er sich vor allem für die folgenden Punkte verantwortlich:

- die Liniennetzplanungen mit Detailplanungen unter Berücksichtigung räumlicher und zeitlicher Besonderheiten für das Gesamtnetz, der (auch aufgabenträgerübergreifenden) Verknüpfungspunkte und der Erschließung festgelegter Bereiche in der Hansestadt Rostock gemäß NVP Teil A,
- die Erstellung des Fahrplanes unter Anwendung alternativer Bedienformen nach § 42 PBefG (Linienverkehr), § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehr) und § 50 PBefG (gebündelter Bedarfsverkehr) unter Berücksichtigung der Nachfrage,
- die Gewährleistung der Anschlusssicherung zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und des Stadtverkehrs der RSAG in der Hansestadt Rostock
- die Durchführung der Wagenumlauf- und Dienstplanung sowie weiterer sonstiger betrieblicher Planungen,
- die Erarbeitung eigener Vorschläge und Konzepte zur ÖPNV-Entwicklung in Abstimmung mit dem Aufgabenträger, dem Schulverwaltungsamt, dem Verkehrsverbund und bedeutenden Einrichtungen der Wirtschaft, Wissenschaft, Sport und Kultur der Region Rostock,
- die fortlaufende Bereitstellung eigener Erhebungen/ Zählraten und eigener Analysen sowie Auswertungen auf Anforderung des Aufgabenträgers (z.B. Kundenbeschwerden, Pünktlichkeitsstatistiken, etc.),
- die Mitwirkung bei der künftigen Nahverkehrsplanung (Fortschreibung von ÖPNV-Konzeptionen und NVP),
- die Mitwirkung bei der Beantragung von Fördermitteln (wie zum Beispiel: SPNV-Ersatzverkehr, Taktbus und Rufbus),
- die Mitwirkung bei der Beantragung von Ausgleichszahlungen oder Beihilfen aufgrund des Eintretens von Ereignissen höherer Gewalt (Havarien, Corona-Pandemie) bzw. zum Ausgleich für Verluste durch Anerkennung von Fahrausweisen wie z.B. dem Deutschlandticket,
- die Mitwirkung zu Anhörungen als Träger öffentlicher Belange durch Stellungnahmen,
- die Erstellung und Durchführung von Fahrgastinformationen,
- die Organisation und Durchführung von Verkehren zu Großveranstaltungen,
- die Organisation und Durchführung von geplanten und spontanen Umleitungsverkehren,
- alle weiteren üblichen Aufgaben, die mit der Erbringung von Verkehrsleistungen auf hohem Niveau verbunden sind.

4. Fahrzeuge

Die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge stellen ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar, da hier sowohl eine direkte Schnittstelle zum Kunden besteht, als auch durch Investitionsentscheidungen der Unternehmen in diesem Bereich langfristige Festlegungen zum Qualitätsniveau getroffen werden.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den anerkannten Regeln der Technik und bei Neubeschaffung dem Stand der Technik, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BO-Kraft sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 einzuhalten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte sowie Beschaffungsquoten einzuhalten (insbesondere Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive)).

Für die Erbringung der Verkehrsleistung müssen insgesamt mindestens 50 emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden. Die eingesetzten Fahrzeuge und die Erbringung der Verkehrsleistungen müssen die sich aus dem gemeinsamen Nahverkehrsplan ergebenden qualitativen Anforderungen erfüllen.

Die zur Erbringung der Verkehrsleistung eingesetzte Fahrzeugflotte muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und die folgenden Mindestanforderungen erfüllen:

4.1 Technische Anforderungen

- Obergrenze Fahrzeugalter: max. 14,00 Jahre
- Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte sowie Beschaffungsquoten im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) und des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) sowie nachfolgender gesetzlicher Forderungen
- zwei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Standardbus bzw. drei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Gelenkbus für einen schnellen Fahrgastwechsel
- Klimaanlage am Fahrerarbeitsplatz und im Fahrgastraum
- Vertriebstechnik (Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Fahrscheine im Tarif des Verkehrsverbundes und der Übergangstarife ermöglicht; mit bargeldloser Bezahlung) sowie Fahrscheinautomat im Bereich der zweiten Tür (wodurch insbesondere im Stadtgebiet Rostock und den Stadtverkehren ein störungsfreier Gesamtbetrieb des Busverkehrs gewährleistet werden kann)
Hinweis: Die Vertriebstechnik wurde 2023/2024 vollständig neu angeschafft und ist zu übernehmen und fortzuführen.
- Bordrechner inkl. Lichtsignalanlagenbeeinflussung. Sicherstellung der Vereinheitlichung und Kompatibilität der eingesetzten Systeme zwischen den Verkehrsunternehmen im VVV
- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) mit Echtzeitdaten und entsprechender Auswertungsmöglichkeiten inklusive Bereitstellung der Daten an gängige Datendreh scheiben (z.B. VBN)
- Automatische Fahrgast Zähl Systeme (AFZS) in der Mehrheit der Fahrzeuge, entsprechend der Vorgaben der Verkehrserhebungen im VVV (Gewährung statistische Sicherheit). Bereitstellung von Echtzeitdaten der Fahrzeugbelegung an die Datendreh scheibe.
- Darstellung der Liniennummer per Matrix/ Fahrtzielanzeige (von außen erkennbar)
- TFT-Fahrgastinformation und Haltestellenanzeige
- Liniennetzplan im Fahrzeug
- Kommunikationsmöglichkeit über Betriebsfunk, Bordrechner oder Handy mit der Leitstelle
- Erkennbarkeit als Verbundunternehmen
- Fahrradmitnahme ist durch die Fahrzeuggestaltung prinzipiell zu ermöglichen
- Die Mitnahme von E-Scootern wird über die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbund Warnow (VVW) geregelt.

Auch beim Einsatz von Kleinbussen muss die Beförderung von Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglicht werden. Beim Einsatz kleinerer Fahrzeuge (z. B. 9-Sitzer oder Pkw bei bedarfsgesteuerten Bedienungsformen) soll die Möglichkeit vorgesehen werden, zusammenklappbare Rollstühle und Kinderwagen transportieren zu können.

4.2 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen muss ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) eingesetzt werden.

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- Ansteuerung der LSA im Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock,
- Ansteuerung der dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung,
- nachträgliche Auswertung reisezeitbezogener Daten im Rahmen des QMS (Qualitätsmanagement und Berichtswesen) sowie
- Live Standortinformationen der Fahrzeuge (z.B. für Störungsmanagement).

Es ist eine Infrastruktur (RBL) vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt (z.B. zur Beauskunftung) und die Datendrehscheibe des Verkehrsverbundes bzw. die verschiedenen Beauskunftungssysteme im Land mit Ist- und Soll-Daten versorgt.

4.3 Kriterien der Barrierefreiheit

Folgende Kriterien sind **mindestens** zu erfüllen:

- Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind bei Neu- und Ersatzbeschaffungen Busse mit Niederflurtechnik oder Low-Entry-Fahrzeuge vorzusehen. Es gilt ein Zwei-Stufen-Modell.
- Stufe eins: im Stadt-Umland-Verkehr der Hansestadt Rostock bei Übernahme städtischer Erschließungsfunktionen 100 % Niederflurtechnik
- Stufe zwei: in Bereichen, in denen der Regionalverkehr überwiegt, ist auch Low-Entry zulässig
- Niveauregulierung: Das Fahrzeug muss beim Fahrgastwechsel gehalten werden. Beistehendem Fahrzeug an der Haltestelle (3 km/h-Stillstandshalter) muss das Fahrzeug an der Türseite einseitig um ca. 80 mm abgesenkt werden können. Zur Bewältigung unterschiedlicher topografischer Verhältnisse muss ein gleichmäßiges Anheben des Fahrzeuges um 60 mm in gehobenem Zustand bis max. 15 km/h durchzuführen sein.
- Richtlinien für fremdkraftbetätigte Einstiegshilfen in Kraftomnibussen § 35d StVZO; Rampe an Tür mit Mehrzweckflächen (≥ 100 cm Breite und ≥ 80 cm Länge; Betriebslast ≥ 300 kg)
- Einstiegshöhe:
 - Einstiegshöhe (vorn) = 320 mm;
 - Einstiegshöhe (hinten) = 320 mm + 20 mm
- Mehrzweckfläche / Sondernutzungsfläche gegenüber dem Einstieg an Tür II ist eine Sondernutzungsfläche mit einer Länge von ca. 3 Sitzreihen vorzusehen mit flg. Kriterien:
 - Größe der Manövrierfläche 150 cm x 150 cm
 - Größe des Rollstuhlstellplatzes ≥ 130 cm x 75 cm
- Sicherungsvorrichtung für Rollstühle
- Ausstattung der Sondernutzungsfläche für Fahrrad- Kinderwagen- und Rollstuhlbeförderung mit Gurten für Fahrradmitnahme
- Fahrgastinformationssysteme außen (ausreichend kontrastierend). Es gilt ein Zwei-Stufen-

Modell.

- Stufe eins: im Stadt-Umland-Verkehr der Hansestadt Rostock bei Übernahme städtischer Erschließungsfunktionen Frontanzeiger, Linienanzeiger rechts, Heckanzeiger, Linienanzeiger links sowie an Tür eins (Durchsage von Liniennummer und Fahrtziel)
- Stufe zwei: in Bereichen, in denen der Regionalverkehr überwiegt, Heckanzeige nur mit Liniennummer
- Fahrgastinformationssysteme innen:
 - digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen;
 - Kontrast hell / dunkel
- Taster außen: visuell kontrastreicher Außentaster an Tür 2 für Rampenanmeldung mit Symbol Rollstuhl und Kinderwagen (ca. 85 cm über Bussteigniveau)
- Haltewunschtasten innen:
 - gut erreichbare, kontrastierende Haltewunschtasten
 - Haltewunschtaster mit Türöffnungsfunktion für Kinderwagen /Rollstuhl im Fahrzeuginnenbereich an Mehrzweckfläche und den Zugangstüren; Erreichbarkeit auch für Rollstuhlfahrende und Kleinwüchsige
 - akustische und visuelle Rückmeldefunktion der Haltanforderung
- Haltestangen:
 - ausreichende Anzahl von Haltestangen
 - mindestens am Einstieg in gelb

5. Anforderungen an die Fahrgastinformation

Die rechtzeitige bedarfsgerechte Information sowohl von potenziellen Nutzern als auch von regelmäßigen ÖPNV-Kunden ist wichtig. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten.

Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sollten digitale Informationsmedien wie das Internet oder eine App genutzt werden. Zur Sicherstellung umfassender Informationen in besonderen Situationen (z. B. Ausfälle bzw. Änderungen) sind auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen (z. B. Radio).

Die Fahrgastinformationen sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Inhalt: Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner), Fahrpläne, Liniennetzplan, Informationen zu Angebot / Nutzung alternativer Bedienformen; optional: P+R-Standorte, B+R-Standorte. Eine verkehrsmittelübergreifende Information muss aus den Medien hervorgehen, damit auch die Planung von Reiseketten ermöglicht wird.

Einzelplanungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.

Für ein gezieltes Marketing sind Aktionen wie Plakatierungen, Ausstellungen, Befragungen, Kooperation mit Beiräten, Verbänden, Vereinen, Bürgerinitiativen sowie Einzelgespräche (z.B. an Informationsständen) denkbar.

Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche und Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot anzustreben. An den

Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden. Die Information sollte zweisprachig sein (deutsch / englisch).

Servicestellen vor Ort dient der Mobilitätsinformation aus einer Hand und erspart dem Kunden zeit-
aufwendiges Suchen nach Informationen.

Eine regelmäßige (positive) Pressearbeit im redaktionellen Teil der Zeitungen und in den sozialen Me-
dien ergänzt die konventionellen Werbemaßnahmen. Anlass für Presseartikel können z. B. der Einsatz
neuer Fahrzeuge, neue Haltestellen oder Tarifangebote sein, aber auch Freizeittipps (z. B. Wandervor-
schläge), die gut mit dem ÖPNV durchgeführt werden können.

Über den Kontakt zu größeren Firmen können maßgeschneiderte Angebote für Berufspendler gestaltet
und auch vermarktet werden.

Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung. Daher sind klare
Linienführungen mit weitgehend gleichem Linienweg der Fahrten anzustreben, der Fahrplan soll über-
sichtlich und leicht merkbar sein. Wo immer es möglich ist, ist eine Angebotsvertaktung bzw. gleiche
Abfahrts-/Ankunftsminuten vorzusehen. Für Linien, die die Verbundgrenze überschreiten, sind ausrei-
chende Informationen für den Fahrgast über weiterführende Fahrpläne und Fahrtmöglichkeiten
sicherzustellen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sollen in den
Medien der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanaushänge, Fahrplantabellen, internetbasierte Fahr-
planauskunft, Apps und andere geeignete Pre-Trip-Informationssysteme) geeignete Hinweise gegeben
werden. Die Fahrgastinformationen und insbesondere die Fahrplanaushänge sollen nach Möglichkeit
barrierefrei gestaltet und zur Verfügung gestellt werden.

6. Beförderungsentgelte

Der Betreiber hat bei der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf allen Linien die
gültigen Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und Fahrpreise der Verkehrsverbund
Warnow GmbH anzuwenden. Der aktuelle Tarif wurde diesem Dokument unter Anlage 4 beigelegt.
Der Betreiber hat weiter der Verkehrsverbund Warnow GmbH als Gesellschafter beizutreten und trägt
anteilig die Kosten der Gesellschaft.

Nähere Auskünfte zum Verbundtarif erteilt die Verkehrsverbund Warnow GmbH:

Verkehrsverbund Warnow GmbH
Stampfmüllerstraße 40
18057 Rostock

Tel.: 0381 / 4923696
E-Mail: info@verkehrsverbund-warnow.de
Internet: www.verkehrsverbund-warnow.de

7. Anforderungen an das Personal

Die nachfolgenden Kriterien gelten sowohl für das Personal in den Servicecentern als auch für das Fahr- und Kontrollpersonal in den Fahrzeugen.

Insbesondere folgende Anforderungen an die Kompetenzen werden erwartet:

- Fachliche Kompetenz, d.h. Vorschriftenkenntnisse, Orts-, Netz- und Streckenkenntnisse sowie Kenntnisse über Tarif und Fahrkartensortiment,
- Kenntnisse der deutschen Sprache gemäß Anforderungen der Sprachprüfung der Stufe B1 des gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen,
- Dienstleistungsorientiertes Verhalten (allgemeine Anforderungen, Gesprächsverhalten, Fahrverhalten, Verhalten gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, Kompetenzen im Bereich Stress- und Konfliktbewältigung),
- ein einheitliches Erscheinungsbild durch Dienstbekleidung (gilt nicht zwingend für das Kontrollpersonal),
- von den Mitarbeitern im telefonischen Service wird eine hohe Servicequalität erwartet

Das Service- und Fahrpersonal der ggf. zum Einsatz kommenden Subunternehmen unterliegt grundsätzlich den gleichen Pflichten wie das eigene Personal des Betreibers. Ausnahmen von diesen Regelungen bei Subunternehmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

8. Einhaltung von Sozialstandards

Der Betreiber muss auf die Einhaltung wichtiger Sozialstandards achten, dazu zählen insbesondere:

- die Anwendung des Spartentarifvertrages TV-N Mecklenburg-Vorpommern
- der ausschließliche Einsatz von nach Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) geschultem Fahrpersonal für Busse im Linienverkehr (Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr),
- die Einhaltung der Fahrpersonalverordnung und der einschlägigen Sozialvorschriften für den Straßenpersonenverkehr (Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes [Fahrpersonalverordnung – FPersV]),
- die Gewährleistung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements,
- die Vorhaltung eines langfristigen Personalentwicklungskonzeptes einschließlich der Darstellung und Bezifferung eines bedarfsorientierten Ausbildungskontingentes zur Vorbeugung gegen den sich weiterhin verstärkenden Fachkräftemangel,
- die zwingende Anwendung des § 613a BGB zum Betriebsübergang der Beschäftigten eines betrauten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmens bei Betreiberwechsel auf den neuen Betreiber

Für das Service- und Fahrpersonal der ggf. zum Einsatz kommenden Subunternehmen gelten grundsätzlich die gleichen Pflichten wie für das eigene Personal des Betreibers. Ausnahmen von diesen Regelungen bei Subunternehmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

9. Qualitätsmanagement und Berichtswesen

Die definierten Qualitätsstandards und Anforderungen sind vom erbringenden Verkehrsunternehmen einzuhalten. Dies ist durch die Vorhaltung und Weiterentwicklung eines betriebsinternen Qualitätsmanagements sicherzustellen. Zum Nachweis führt das Verkehrsunternehmen regelmäßig Qualitätserhebungen und -messungen durch.

Deren Ergebnisse sollen dem Aufgabenträger jährlich in Form eines Qualitätsberichtes vorgelegt werden. Wesentlicher Inhalt des Berichts sind insbesondere:

- Fahrplankilometer
- Anzahl der Fahrgäste / Personen
- Anzahl der Personenkilometer
- Regelmäßigen Zurückbleiben von Fahrgastgruppen an bestimmten Haltestellen zu bestimmten Bedienzeiten
- Verspätungen
- verfrühten Abfahrten
- quantitative Daten zu Ausfällen von Fahrten sowie Störungen
- Ein- und Aussteigerzahlen
- Daten über die Auslastung konkret zu benennenden einzelnen Linien z.B. als Tagesganglinie

Insbesondere signifikante Abweichungen (+/- 5%) der geleisteten Fahrplankilometer auf den Linien zum vorgesehenen Angebot sind mitzuteilen und zu begründen.

10. Kommunikation und Marketing

Das erbringende Verkehrsunternehmen hat sich kundenorientiert darzustellen. Mittels Corporate Design durch ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge, Haltestellen sowie Informationsangebote soll für den Kunden die Zugehörigkeit zum Verkehrsunternehmen auf den ersten Blick erkennbar sein und dessen angebotene Dienstleistung eindeutig vermitteln. Eine angemessene Kundenkommunikation beinhaltet, dass sowohl relevante Informationen niedrigschwellig an den Kunden herangetragen werden bzw. für diesen erreichbar sind und die Möglichkeit eines produktiven kommunikativen Austausches zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen besteht. Demzufolge sind folgende Angebote zu unterbreiten:

- An Haltestellen und innerhalb der Fahrzeuge soll der Fahrgast über relevante, seine Nutzung und Reise betreffende Sachverhalte informiert werden. Dies beinhaltet den Netzplan und den Fahrplan.
- Weitere Fahrgast- und Kundeninformationen sind sowohl in digitaler (Website) wie auch in analoger Form rechtzeitig, regelmäßig und bedarfsgerecht bereitzustellen. Dies beinhaltet auch die Ankündigung von kurz- und langfristigen Fahrplanänderungen im Rahmen von Baustellen oder Ersatzverkehren.
- Ferner sind die Kunden über die Website über aktuelle Störungen zu informieren.
- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für Kundinnen und Kunden leicht erreichbar und handhabbar sein. Hierbei sind regional übergreifende Informationsmedien zu erstellen und kundenfreundlich zu gestalten.
- Eine wesentliche Rolle spielt die Fahrplanauskunft im Internet, bei den Informationen über alle ÖPNV-Fahrten der Region zentral zur Verfügung gestellt werden. Diese Fahrplanauskunft ergänzt die bereits heute durch die einzelnen Verkehrsunternehmen angebotenen Informationen auf ihren jeweiligen Internetseiten.

- Weiterhin ist eine Applikation für die gängigen mobilen Betriebssysteme (Android, iOS) zur Verfügung zu stellen, welche den Kunden die oben genannten Informationen bereitstellt.
- Die Fahrplaninformationen, welche in analoger oder digitaler Form veröffentlicht werden, sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Mindestinhalt:
 - verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner)
 - Liniennetz- und Regelfahrplan
 - ggf. Informationen zum Angebot und zu den Nutzungsbedingungen alternativer Bedienformen
- Abweichende Planungen sind gezielt durch Informationsangebote bekannt zu machen.
- Für ein gezieltes Marketing sollten auch die Tagespresse und wöchentliche Anzeigenblätter genutzt werden.
- ÖPNV-Servicestellen/Kundenbüros sind in der allgemeinen Betriebszeit telefonisch erreichbar.
- Ein sachgerechtes Beschwerdemanagement, welches den Kunden ermöglicht, Anregungen und Beschwerden persönlich in der Servicestelle, per Briefpost, telefonisch oder online zu äußern, ist zu gewährleisten.

11. Unternehmerische Standards

Neben der Einhaltung aller Gesetze, Rechtsverordnungen und Richtlinien auf Bundes- wie Landesebene wird durch den Betreiber die Einhaltung gesellschaftlich anerkannter Standards im Geschäftsverhalten erwartet. Dazu zählen:

- Gewährleistung eines Qualitätsmanagements
- Gewährleistung eines Energie- oder Umweltmanagements
- Gewährleistung der allgemein rechtlichen Vorgaben (z.B. Vergaberecht und Bekämpfung von Korruption)

Bestehende vertragliche Beziehungen mit beauftragten Verkehrsunternehmen der Nachbarkreise sind diese fortzuführen und die Fahrpläne aufgabenträgerübergreifend abzustimmen.

12. Betriebliche Infrastruktur

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsbetriebs sind folgende Infrastrukturen verpflichtend zu unterhalten:

- Betriebshöfe in Güstrow, Bad Doberan, Rostock und Teterow incl. Tankstellen und Waschanlagen
- H²-Tankstellen an den Betriebshöfen in Güstrow und Bad Doberan
- Werkstätten an Betriebshöfen in Güstrow und Bad Doberan
- Betriebsleitstelle
- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

13. Mitwirkungspflicht

Einhergehend mit dem Dienstleistungsauftrag ist die Verpflichtung verbunden, bei Bedarf an politischen und administrativen Gremien des Landkreises teilzunehmen sowie Anfragen seitens dieser Institutionen sachkundig zu beantworten bzw. deren Beantwortung durch die Verwaltung zu unter-

stützen. Gleichfalls ist die Kreisverwaltung in der Rolle als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr zu unterstützen und zu beraten sowie bei der Erledigung dieser Aufgaben Zuarbeit zu leisten.

Ferner ist eine Mitarbeit an notwendigen Abstimmungen wie zum Beispiel mit der Hansestadt Rostock im Rahmen der Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans oder auch mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern obligatorisch.

Weitere Festlegungen die im Rahmen der Leistungserbringung zu berücksichtigen sind, können dem gemeinsamen Nahverkehrsplan der Hansestadt und des Landkreises Rostock (Teil A und Teil C) unter Anlage 1 entnommen werden.

Herausgeber und Ansprechpartner für Rückfragen:

Landkreis Rostock
Amt für Kreisentwicklung
SB ÖPNV/Beteiligungen
Herr Frank Pastow
August-Bebel-Str. 3
18209 Bad Doberan

Tel.: 03843 - 755 61001
Fax.: 03843 - 755 10800
Mail: Frank.Pastow@lkros.de

Anlagen:

1. gemeinsamer Nahverkehrsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie des Landkreises Rostock (Teil A und Teil C)

<https://www.landkreis-rostock.de/de/der-gemeinsame-nahverkehrsplan-der-hanse-und-universitaetsstadt-rostock-und-des-landkreises-rostock.html>

2. Fahrpläne der rebus Regionalbus Rostock GmbH:

<https://www.rebus.de/index.php?p=linienfahrplan.htm>

3. Liniennetzpläne:

- 3.1 für den Landkreis Rostock

<https://www.verkehrsverbund-warnow.de/files/pdf/vvw-netzplan-region.pdf>

- 3.2 für die Kreisstadt Güstrow

<https://www.verkehrsverbund-warnow.de/files/pdf/vvw-netzplan-guestrow.pdf>

- 3.3 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

<https://www.verkehrsverbund-warnow.de/files/pdf/vvw-netzplan-rostock.pdf>

4. gültiger Tarif der Verkehrsverbund Warnow GmbH

https://www.verkehrsverbund-warnow.de/files/pdf/vvw-tariftabelle_01-04-2023.pdf