

---

# **Leistungsbeschreibung**

**für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen  
im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

**auf**

**der Linie RB25 Velgast – Barth (– Bresewitz)  
(Barthlinie II)**

---

© VMV 2019 - Diese Unterlage ist vom Auftraggeber urheberrechtlich geschützt.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Kapitel 1. Ausgangssituation</b> .....	<b>8</b>
<b>Kapitel 2. Rahmenbedingungen</b> .....	<b>9</b>
2.1 Beteiligte Aufgabenträger und Kooperationspartner .....	9
2.2 Vorschriften und Normen .....	10
2.3 Infrastruktur.....	10
2.3.1 Grundsätze zur Eisenbahninfrastruktur .....	10
2.3.2 Fahrweg .....	11
2.3.3 Verkehrsstationen .....	11
2.3.4 Tankdienste.....	12
Alle SPNV-Leistungen auf der Barthlinie II sind mit Fahrzeugen in Dieseltraktion zu erbringen. Für die Betankung stehen das Tankstellennetz der DB Energie GmbH sowie weitere Tankmöglichkeiten anderer Anbieter zur Verfügung. ....	12
2.3.5 Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge .....	12
2.4 (freibleibend).....	12
2.5 (freibleibend).....	12
2.6 Qualitätsparameter .....	12
<b>Kapitel 3. Kommerzielle Regelungen</b> .....	<b>13</b>
<b>Kapitel 4. Leistungsdetails für die zu erbringenden Verkehrsleistungen</b> .....	<b>13</b>
4.1 (freibleibend).....	14
4.2 Betriebskonzept .....	14
4.3 Allgemeine Planungsgrundlagen .....	14
4.3.1 Vorgaben zur Fahrplangestaltung .....	14
<b>4.3.1.1</b> Linie RB25 Velgast – Barth (-Bresewitz) .....	15
4.3.2 Umsetzung des Betriebskonzeptes.....	16
4.3.3 Gesamtverkehrsangebot, Anschlussgestaltung .....	18
4.3.4 (freibleibend) .....	19
4.4 Fahrzeuganforderungen .....	19
4.4.1 Allgemeine Anforderungen an die Fahrzeugauswahl.....	19
4.4.2 Spezifische Fahrzeuganforderungen .....	20
4.4.3 Allgemeine Anforderungen (Fahrzeugausstattung).....	21
<b>4.4.3.1</b> Betrieblich-technische Anforderungen.....	21
<b>4.4.3.2</b> Qualitative Ausstattung der Fahrzeuge .....	22
<b>4.4.3.3</b> (freibleibend) .....	26
<b>4.4.3.4</b> Automatische Fahrgastzählsystemen (AFZS).....	26
4.4.4 Werkstatt, Werterhaltung während der Vertragslaufzeit.....	26
<b>4.4.4.1</b> Anforderungen an die Wartung und Instandhaltung .....	27
<b>4.4.4.2</b> Anforderungen an die Zulassung, Abnahme und Untersuchung....	27
<b>4.4.4.3</b> Anforderungen an die Werterhaltung .....	27

4.4.5	Vorhaltung von Reservefahrzeugen.....	28
4.5	Anforderungen an die Kundenbetreuung.....	28
4.5.1	Grundsätze.....	28
4.5.2	Kontroll- und Sicherheitspersonal .....	29
4.5.3	Persönliche Kundenbetreuung (Zugbegleiter).....	29
4.5.4	Erweiterte Kundenbetreuung.....	30
4.5.5	freibleibend.....	31
4.5.6	Anforderungen an Tarif und Vertrieb.....	31
4.5.6.1	Tarifgestaltung und Einnahmenaufteilung .....	31
4.5.6.2	Vertrieb.....	31
4.5.7	Verkehrskooperationen im Einzugsbereich .....	32
4.5.8	Zuwendungen für Verkehrskooperationen in Mecklenburg-Vorpommern .....	32
4.5.9	Anforderungen an die Vertriebstechnik/ Fahrkartenausgabe .....	32
4.6	Anforderungen an die Qualität/Qualitätssicherung .....	32
4.6.1	Geforderter Qualitätsstandard.....	33
4.6.2	Aussagen zu den definierten Qualitätsmerkmalen .....	33
4.6.3	Angaben und Erklärungen zum Personaleinsatz .....	33
4.6.4	Darstellung weiterer angebotener Inhalte.....	34
4.6.4.1	Fahrgastzählungen.....	34
4.6.4.2	Fahrgastrechte .....	35
4.6.4.3	Barrierefreiheit.....	35
4.7	Anforderungen an Marketing und Kommunikation.....	36
4.7.1	Information und Service .....	36
4.7.2	Weitere Marketinganforderungen und Marketingbudget .....	38

## **Anlagenverzeichnis zur Leistungsbeschreibung**

**Anlage A** Angebotsgliederung  
(freibleibend)

**Anlage B** Formblatt für Rückfragen  
(freibleibend)

**Anlage C** Allgemeine Planungsgrundlagen

**Anlage D** Spezifische Anforderungen zur Mitwirkung in Verkehrskooperationen/ Verkehrsverbänden  
(freibleibend)

**Anlage E** Mengengerüste  
(freibleibend)

Die Mengengerüst-Angaben sind in den Fahrplanunterlagen für das fiktive Fahrplanjahr der ☞ **Anlage 1a** des Verkehrsvertrages und in den Tabellenblättern 2 bis 4 im ☞ **Anhang der Anlage G** enthalten.

## **Anlage F Verkehrsvertrag**

### F.1 Vertragstext mit Anlagen

Teil 1 Vertragstext

Teil 2 Anlagen zum Vertragstext

Anlage 1	Fahrplanmäßiger Leistungsumfang
Anlage 1a	Musterfahrpläne für die Grundleistungen (fiktives Fahrplanjahr)
Anlage 2	Qualität
	Anhang I Methodik der Kundenzufriedenheitsanalyse nach VV § 7
	Anhang II Fragebogen Kundenzufriedenheit
Anlage 3	Statusberichte
	Anhang Berichtsvorlagen
Anlage 4	Fahrzeuge
	Anhang I Fahrzeugliste
	Anhang II Technische Daten
	Anhang III Fahrzeugskizze(n)
	Anhang IV HU-Kalender
Anlage 5	---
	(Dokumentation / Fortschreibung nach Zuschlag)
Anlage 6	Tarif und Vertrieb
	Anhang I vereinbarte Tarifangebote
	Anhang II vereinbarte Tarifpunkte zur Abfertigung
	Anhang III (freibleibend)
	Anhang IV (freibleibend)
	Anhang V SchülerFerienTicket Mecklenburg-Vorpommern (SFT)
Anlage 7	Gutachterliche Überprüfung
Anlage 8	---
Anlage 9	---
Anlage 10	---
Anlage 11	---

F.2 Erklärung zur Anerkennung des Verkehrsvertrages

F.3 Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt mit

Anhang **And. B1008**

F.4 Erklärung zur Einbindung von Nachauftragnehmern

F.5 Erklärung zur Fahrzeugbeschaffung mit Anhang

F.6 Ausschlussgründe

F.7 Ausschlussgründe § 123 Abs. bis 3 GWB

F.8 Datenschutz

## **Anlage G Kommerzielle Rahmenbedingungen / Anhang Kalkulationsschema**

Vorlage für die Angebotskalkulation des Bieters

## **Anlage H Daten zur Verkehrsnachfrage**

- H.1 Nachfragedaten Landesweite Verkehrserhebung M-V 2015/2018
- H.2 Daten zur Nachfrage und Erlöszusammensetzung der UBB

**Anlage I Daten zur Eisenbahninfrastruktur**

**Anlage J Muster-Kooperationsverträge zu Tarif und Vertrieb**  
(freibleibend)

**Anlage K Sonstige Strukturdaten**

**Anlage L Technische Spezifikationen**

- L.1 Anforderungen an automatische Fahrgastzählssysteme (VDV-Schriften 457 Rahmenlastenheft AFZS und 458 Ergänzungsschrift für Fahrgastzählssysteme im Bereich SPNV)
- L.2 Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (2008/164/EG) VERORDNUNG (EU) Nr. 1300/2014 DER KOMMISSION vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Text von Bedeutung für den EWR) (EU-Amtsblatt L356 vom 12.12.2014)
- L.3 Landesweite elektronische Fahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern, DIVA – Import – Schnittstellenformat (Version September 1998)
- L.4 Ist-Daten-Schnittstelle zur Fahrplanauskunft (VDV-Schrift 454)

**Anlage M Relevante Gesetze, Richtlinien und Verordnungen**

- M.1 Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (VKoopRL)
- M.2 Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (SonstÖPNVVRL)
- M.3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1)
- M.4 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der

Fahrgäste im Eisenbahnverkehr  
(ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 14-41)

- M.5 Gesetz zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vom 26. Mai 2009 (BGBl. I, Nr. 28, S. 1146)
- M.6 Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Mecklenburg-Vorpommern (Vergabegesetz Mecklenburg-Vorpommern – VgG M-V) vom 07.07.2011 (letzte Änderung: durch Gesetz vom 12.07.2018 (GVOBl. M-V S. 242))

## Abkürzungsverzeichnis (häufig verwandte Abkürzungen)

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
DTV	Durchtarifierungsverluste
DHV	Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste
EAV	Einnahmenaufteilungsvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen (auch als „Auftragnehmer“ bezeichnet)
GPS	Global Positioning System
HU	Hauptuntersuchung (Untersuchung der Fahrzeuge nach EBO)
HV	Harmonisierungsverluste
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
KAV	Kostenaufteilungsvertrag
MAF	Mindestanforderung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RES	Reisendenerfassungssystem (der DB AG)
SEV	Schienenersatzverkehr
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der DB Netz AG
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
TB NE	Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland
UBB	Usedomer Bäderbahn GmbH
VMV	VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (Teile VOL/A und VOL/B)
VT	Verbrennungstriebwagen
VV	Verkehrsvertrag (Abkürzung bei Verweisen)
VVR	Verkehrsgesellschaft Vorpommern Rügen mbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer

## Kapitel 1. Ausgangssituation

Die Linie RB25 Velgast – Barth (Barthlinie II) erschließt an der Ostseeküste nördlich der Hauptbahn Rostock – Stralsund die vorpommersche Stadt Barth einschließlich des Hinterlands. Barth ist neben Ribnitz-Damgarten Zugangspunkt für die Tourismusregion Fischland-Darß-Zingst. Die Region zählt zu den bundesweit bekannten Urlaubsregionen an der Ostseeküste.



Defizite in der ÖPNV-Erreichbarkeit haben in den letzten Jahren dazu geführt, dass die Barthlinie II zu den SPNV-Linien mit geringer Verkehrsnachfrage im Land Mecklenburg-Vorpommern gehört.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat 2018 kurzfristig entschieden, das Verkehrsangebot auf der Barthlinie II weiter fortzuführen für einen Zeitraum vom Fahrplanwechsel 12/2019 bis zum Fahrplanwechsel 12/2025. Das bisher im 1-h-Takt zwischen Velgast - Barth ausgerichtete Betriebskonzept wird fortgeführt. Während der Vertragslaufzeit ist ab 12/2022 ist eine Reaktivierung des Abschnittes Barth – Bresewitz (je nach Nutzung der Infrastruktur bis maximal zur Meiningenbrücke) und die (Wieder-)Aufnahme des SPNV auf diesem Abschnitt möglich (Option). Für den reaktivierten Abschnitt ist ein 2-h-Takt vorgesehen.

Die Region wird in Velgast an das überregionale Eisenbahnnetz angebunden.

Im direkten Einzugsgebiet entlang der Barthlinie II leben insgesamt nur ca. 12.000 Einwohner.

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) ist das Land Mecklenburg-Vorpommern Aufgabenträger für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Für die Aufgaben der Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV bedient sich das Land der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV).

Die im Rahmen des vorliegenden Vergabeverfahrens zu vergebenden SPNV-Leistungen sind der  **VV Anlage 1a** bzw. der  **Abbildung 1** zu entnehmen. Die SPNV-Leistungen sind ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 (Jahresfahrplan 2020) für sechs Jahresfahrplanperioden zu erbringen.



Einzelheiten der zu erbringenden SPNV-Leistungen werden nachfolgend festgelegt und beschrieben. Die Rahmenbedingungen der Vergabe werden im [☞ Kapitel 2](#) dargestellt. Danach folgen Hinweise zu den kommerziellen Rahmenbedingungen im [☞ Kapitel 3](#). Fachlich geltende Anforderungen des Auftraggebers sind [☞ Kapitel 4 – Leistungsdetails](#) in Verbindung mit den Anlagen zu entnehmen. Verweise auf Anlagen des Verkehrsvertrags sind gesondert gekennzeichnet ([☞ VV Anlagen 1 bis 12](#)).



**Abbildung 1:** Barthlinie II – Strecken- und Linienvlauf

## Kapitel 2. Rahmenbedingungen

### 2.1 Beteiligte Aufgabenträger und Kooperationspartner


Neben dem Land Mecklenburg-Vorpommern sind keine weiteren Aufgabenträger oder Kooperationspartner an der Vergabe beteiligt.

Der in diesem Vergabeverfahren zu vergebende Verkehrsvertrag Barthlinie II wird allein zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und dem EVU geschlossen.

## 2.2 Vorschriften und Normen

Die Produkte und Leistungen müssen den gesetzlichen Regelungen sowie den europäischen Normen und den technischen Spezifikationen der UIC entsprechen, soweit diese vorhanden und anwendbar sind. Das gilt insbesondere für folgende Bestimmungen des Eisenbahnrechts:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV),
- Verordnung über die Betriebsleiter für Eisenbahnen (EBV),
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG),
- Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO),
- Eisenbahnsignalordnung (ESO),
- sonstige eisenbahnspezifische Gesetze und Verordnungen.

Es gelten die jeweils aktuellen Fassungen der Gesetze und Verordnungen. Hinsichtlich weiterer ggf. relevanter Gesetze, Richtlinien und Verordnungen sowie technischer Spezifikationen wird auf die  **Anlagen L und M** der Vergabeunterlagen verwiesen.

## 2.3 Infrastruktur

### 2.3.1 Grundsätze zur Eisenbahninfrastruktur

Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur der mit der Barthlinie II befahrenen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern sind:

- die Usedomer Bäderbahn GmbH,
- die DB Netz AG und
- die DB Station&Service AG.

Über die in diesem Vergabeverfahren bereitgestellten Unterlagen hinaus benötigte Informationen zur Infrastruktur sind direkt bei den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder Anbietern peripherer Dienstleistungen wie Abstellung, Werkstatt, Reinigung etc. zu erfragen.

Eine Testierung von Fahrzeiten seitens der Infrastrukturbetreiber wird von der Vergabestelle in diesem Vergabeverfahren nicht verlangt.

Der Zugang zu den für die Erbringung der Fahrleistung relevanten Infrastrukturdaten ist für die Vergabestelle nicht immer gegeben. Daher können die in den Vergabeunterlagen gemachten Angaben lediglich einer ersten Orientierung dienen.

Auf Grund der kurzen Vorlaufzeit für die Betriebsaufnahme hat der Auftraggeber die erforderlichen Trassenanmeldung für das Fahrplanjahr 2019/2020 bereits selbst vorgenommen. Zudem hat er mit der DB Netz einen Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag für das Fahrplanjahr 2019/2020 abgeschlossen. Das EVU schließt nach Zuschlag eine dreiseitige Vereinbarung zwischen DB Netz, dem Auftraggeber und ihm selbst über die Verkehrsdurchführung für das Fahrplanjahr 2019/2020. Für die weiteren Vertragsjahre erfolgt die Trassenanmeldung gemäß VV unmittelbar über das EVU.

### 2.3.2 Fahrweg

Für die Nutzung des Fahrwegs sind Trassennutzungsentgelte nach dem jeweils geltenden Trassenpreissystem zu entrichten. Die verschiedenen Infrastrukturbetreiber bieten darüber hinaus weitere Nebenleistungen wie Gleisnutzungen zur Abstellung etc. an, die im Anlagenpreissystem enthalten sind.

Die Trassennutzungsentgelte werden nach Maßgabe des Verkehrsvertrags (☞ **Anlage F.1**) als durchlaufende Kosten für die fahrplanmäßig bestellten SPNV-Leistungen, nicht jedoch für betrieblich bedingte Leerfahrten, erstattet.

### 2.3.3 Verkehrsstationen


Für die Nutzung der zu bedienenden Bahnhöfe und Haltepunkte (Verkehrsstationen) sind Stationsgebühren nach dem jeweils geltenden Stationspreissystem zu entrichten.

Die Kosten für die Nutzung der Verkehrsstationen werden nach Maßgabe des Verkehrsvertrags (☞ **Anlage F.1**) als durchlaufende Kosten für die fahrplanmäßig bestellten SPNV-Leistungen erstattet.

Für diese Vergabe wird unterstellt, dass an allen Verkehrsstationen auf das künftige Betriebs- und Fahrzeugkonzept (vgl. ☞ **Punkte 4.2**) abgestimmte Bahnsteiglängen zur Verfügung stehen.

Die Bahnsteighöhe im Vergabernetz ist überwiegend auf 38 cm Höhe ausgerichtet. Abweichungen sind nur noch punktuell vorzufinden:

- RB 25 Velgast (neuer Bahnsteig  $\leq 55$  cm).

Laut  **Punkt 4.3.3** wird in dieser Vergabe vom Auftragnehmer die Bereitstellung von Echtzeit-Fahrplandaten gefordert. Die Verarbeitung von Echtzeitdaten ist für die vergaberelevanten Linien im Zuständigkeitsbereich der DB Station&Service AG und der UBB (Usedomer Bäderbahn GmbH) gegeben.

### **2.3.4 Tankdienste**

Alle SPNV-Leistungen auf der Barthlinie II sind mit Fahrzeugen in Dieseltraktion zu erbringen. Für die Betankung stehen das Tankstellennetz der DB Energie GmbH sowie weitere Tankmöglichkeiten anderer Anbieter zur Verfügung.

### **2.3.5 Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge**

Die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge ist vom Auftragnehmer sicherzustellen.

Die konkreten Anforderungen sind der Leistungsbeschreibung sowie den Anlagen zu entnehmen. Hingewiesen wird auf die enge Verzahnung von Fahrzeug- und Werkstattkonzept.

### **2.3.6 (freibleibend)**

### **2.4 (freibleibend)**

### **2.5 (freibleibend)**

### **2.6 Qualitätsparameter**

Das EVU ist verpflichtet, die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen kundenorientiert und in der vereinbarten Qualität zu erbringen und dies gegenüber dem Auftraggeber nachzuweisen. Die maßgebenden Qualitätskriterien, das

Qualitätserfassungs- und das Qualitätsbewertungssystem sowie weitere Controllinganforderungen sind im Verkehrsvertrag (☞ **Anlage F.1**) und dessen **Anlage 2 – Qualität** vorgegeben.

### **Kapitel 3. Kommerzielle Regelungen**

Die kommerziellen Regelungen sind in ☞ **Anlage G** enthalten.

### **Kapitel 4. Leistungsdetails für die zu erbringenden Verkehrsleistungen**

Auf der Barthlinie II sind fahrplanmäßige SPNV-Leistungen in Höhe von jährlich ca. 140.000 Zugkilometern (Zugkm) im am Status Quo des Jahresfahrplanes 2019 ausgerichteten Betriebskonzept in den Fahrplanjahren von 2020 bis 2025 zu erbringen. Unter Berücksichtigung der Option – (Wieder-)Aufnahme des SPNV auf dem Streckenabschnitt Barth – Bresewitz (je nach Nutzung der Infrastruktur bis maximal zur Meiningenbrücke) –erhöht sich der Leistungsumfang um ca. 45.000 Zugkm jährlich auf ca. 185.000 Zugkm jährlich.

In den folgenden Abschnitten des Kapitels 4 wird das Anforderungsprofil des Auftraggebers an die Leistungen im Einzelnen beschrieben.

Es sind diverse Mindestanforderungen einzuhalten. Viele Mindestanforderungen sind im gesamten Kapitel 4 (inklusive Unterpunkten) speziell gekennzeichnet:

#### **<MAF> Mindestanforderungen**

Es werden im Folgenden Anforderungen als „<MAF>“ gekennzeichnet, die die vom Auftraggeber zwingend vorausgesetzten Merkmale abbilden:

- Steht die Kennzeichnung am Anfang einer Aufzählung, sind alle Punkte der Aufzählung als Mindestanforderung zu verstehen.
- Steht die Kennzeichnung am Ende eines Satzes, ist der gesamte Satz als Mindestanforderung zu verstehen.

Am Ende der Leistungsbeschreibung findet sich eine Übersicht zu den mit „<MAF>“ gekennzeichneten Mindestanforderungen. Zwingende Anforderungen können sich auch aus Teilen der Vergabe- und Vertragsunterlagen ergeben, die nicht als „<MAF>“ gekennzeichnet sind.

#### **4.1 (freibleibend)**

#### **4.2 Betriebskonzept**

Das individuelle Betriebskonzept des EVU legt die Art und Weise der Umsetzung der vom Auftraggeber gestellten Anforderungen dar. Darin verbindlich angebotene Qualitäten, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sind Vertragsbestandteil.

#### **4.3 Allgemeine Planungsgrundlagen**

Alle verwendeten Linienbezeichnungen entsprechen den Planungen des Auftraggebers zu einem landeseinheitlichen Linienkonzept. Dabei wird die Barthlinie II als RB25 eingeordnet.

Die öffentlich anzuwendenden Linienbezeichnungen bzw. die zur Veröffentlichung in den Fahrplanmedien anzuwendenden Linienbezeichnungen sind nach Zuschlagerteilung bzw. bei Veränderungen auch während der Vertragslaufzeit mit dem Auftraggeber (Letztentscheidungsrecht) abzustimmen.

##### **4.3.1 Vorgaben zur Fahrplangestaltung**

Der Umfang der vom Auftragnehmer zu erbringenden SPNV-Leistungen der Barthlinie II wird für den Musterfahrplan gemäß **Anlage 1a** mit 137.565,320 Zugkm p.a. vorgegeben.

Unter Berücksichtigung der Option – (Wieder-)Aufnahme des SPNV auf dem Streckenabschnitt Barth – Bresewitz – wird der Umfang der vom Auftragnehmer zu erbringenden SPNV-Leistungen der Barthlinie II für den Musterfahrplan gemäß Anlage 1a mit 182.474,920 Zugkm p.a. vorgegeben.

#### 4.3.1.1 Linie RB25 Velgast – Barth (-Bresewitz)

Es sind verbindlich einzuhalten <MAF1>:

- der fahrplanmäßige Leistungsumfang nach Zugfahrten und Zugkm,
- die Haltekonzeption,
- die Platzkapazitäten,
- die für eine stabile Betriebsabwicklung erforderlichen an die jeweiligen konkreten Verhältnisse (Fahrzeug- und Personaleinsatz, betriebliche Bedingungen) angepassten Mindestwendezeiten von fünf Minuten.

Der Musterfahrplan ist mit dem bzw. den zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeug(en) einzuhalten <MAF2>.

Es bestehen folgende Anforderungen und Randbedingungen <MAF3>:

- Takt:  
stündliche Pendelfahrten zwischen Velgast und Barth
- Platzkapazität:  
50 Plätze ganzjährig ohne Einschränkungen
- Durchbindung:  
Es sind keine Durchbindungen zu anderen Linien oder Endpunkten vorgesehen.
- bediente Halte (vgl. ↗ **Anlage I.1.3**):  
Velgast, Saatel, Kenz, Barth  
Die Berücksichtigung der Stationen Kenz und Saatel als Bedarfshalt ist zulässig.

Für die optionale Linienenerweiterung bis Bresewitz (je nach Nutzung der Infrastruktur bis maximal zur Meiningenbrücke) ab Fahrplanwechsel 2022 sind die Halte in Barth-Kranichblick, Pruchten und Bresewitz (je nach Nutzung der Infrastruktur bis maximal zur Meiningenbrücke) im 2-h-Takt zu bedienen.

- Anschlüsse:  
Es sind durchgängig Anschlüsse in Velgast von und zum überregionalen SPNV und SPFV sicherzustellen.  
Die Taktlagen der Linie sind hierzu bei Erfordernis so zu verschieben, dass das im Musterfahrplan unterstellte Fahrplangefüge mit den nachfolgend dargestellten Anschlussbeziehungen erhalten bleibt. Das EVU ist bei der Erstellung des Fahrplans auch für die fahrplantechnische Anschlusssicherung verantwortlich (abgestimmte Übergänge bahnsteiggleich bzw. mit Nutzung des Bahnsteigtunnels). Bei Anschlusskonflikten sind dem Auftraggeber Lösungsmöglichkeiten zu unterbreiten.

### **Bahnhof Velgast**

folgende Anschlüsse sind herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Stralsund
- kurze Übergänge in und aus Richtung Rostock
- Infrastrukturdaten:  
Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt zwischen Velgast und Barth 100 km/h. Es sind keine Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden. Für den optional zu bedienenden Streckenabschnitt Barth – Bresewitz (je nach Nutzung der Infrastruktur bis maximal zur Meiningenbrücke) ist nach dem Planungsstand zur Zeit des Vergabeverfahrens eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h vorgesehen **Änd. B1022**.
- andere (parallele) SPNV-Angebote:  
Es besteht kein anderes Angebot.

#### **4.3.2 Umsetzung des Betriebskonzeptes**

Der Auftragnehmer ist während der Laufzeit des Verkehrsvertrages für die Umsetzung des Betriebskonzeptes verantwortlich. Dazu zählt insbesondere auch die Erstellung und Abstimmung anwendungsfähiger Fahrplanunterlagen.

Leerfahrten zur Bereitstellung von Fahrzeugen oder Zügen sowie Lastfahrten und Leerfahrten auf anderen Strecken, etwa zur Betankung oder zur Werkstattanbindung, liegen in der Verantwortung des Auftragnehmers.

Die genauen Zugkm der bestellten Leistungen werden im Rahmen der Erstellung und Abstimmung der Jahresfahrpläne endgültig vom Auftraggeber einschließlich der Verkehrstagerregelungen (Feiertage, Jahreswechsel, etc.) für die jeweilige Fahrplanperiode in den Jahresblättern der ☞ **VV Anlage 1** festgelegt.

Die Fahrplanerstellung, deren Ergebnis in den Jahresblättern ☞ **VV Anlage 1** dokumentiert wird, erfolgt nach dem in ☞ **VV § 16** beschriebenen Procedere.

Für die Bestellung und Abrechnung kommen die in der ☞ **VV Anlage 1** niedergelegten, mit den Infrastrukturbetreibern abgestimmten Zugkm-Angaben (Basis NetzkM, drei Nachkommastellen) zur Anwendung. Während der Vertragslaufzeit können Änderungen in den jeweils aktuellen Trassenpreissystemen der Infrastrukturbetreiber Veränderungen dieser zugrunde gelegten Entfernungsangaben für einzelne Streckenabschnitte zur Folge haben. Die Anpassung erfolgt in der Regel zu den Jahresfahrplanwechseln und wird in diesen Fällen dem EVU vom Auftraggeber vor Wirksamwerden bestätigt.



Die Verpflichtungen des EVU nach dem Verkehrsvertrag umfassen nach Aufforderung durch das Land neben der Erstellung der Jahresfahrpläne auch die fahrplantechnische Prüfung von Varianten und Änderungsvorschlägen zur Anpassung von Fahrlagen oder Umläufen. Weiterhin ist das EVU für die Einstellung der Daten in die Fahrplanveröffentlichungsmedien verantwortlich.

Während der Vertragslaufzeit wird vom Auftragnehmer die nachfolgend beschriebene Flexibilität bei der Umsetzung des Leistungsangebotes verlangt. Dazu hat das EVU die folgenden Anforderungen zu erfüllen <sup><MAF4></sup>:

- Zum Betrieb ist der vertraglich vereinbarte Fahrzeugpark (gemäß ☞ **VV Anlage 4 inklusive Anhänge**) vorzuhalten.
- Die Länge eines betrieblichen Einsatztages wird über den Betriebszeitenrahmen bestimmt, der die vertraglich mögliche Lage der ersten und letzten fahrplanmäßigen Zugfahrt eingrenzt.
- Bei der Fahrplangestaltung wird ☞ **VV § 16 Abs. 1** angewendet. Maßgebend für die Fahrplanerstellung durch das EVU ist die jeweilige Bestellmenge des Landes beim EVU zum Zeitpunkt der Trassenbestellung.

Bei der Umsetzung von konkreten Jahresfahrplänen gehen die Regelungen des Verkehrsvertrages (☞ **Anlage F1, 3. Abschnitt**) davon aus, dass keine grundlegenden Leistungsveränderungen gegenüber den Musterfahrplänen vorliegen, solange die obenstehend beschriebenen vertragswirksamen Annahmen eingehalten werden.

Der Betriebszeitenrahmen wird für das Mengengerüst des anzuwendenden Betriebskonzeptes in **Tabelle 1** definiert <sup><MAF5></sup>. Der dort dargestellte Betriebszeitenrahmen ist als Kalkulationsgrundlage für die Barthlinie II anzusehen. Dem Auftragnehmer dienen die Angaben auch zur Bestimmung der Zeitfenster für nachgelagerte Aufgaben wie z. B. Leerfahrten sowie Reinigung, Wartung und Instandhaltung.

fahrplantechnische Einsatzstelle	Ausrichtung des Betriebszeitenrahmens			
	Betriebsbereitschaft <sup>1)</sup>		mögliche Einsatzpunkte für Planfahrten	
	Beginn	Ende		
Barth	W	5.00 Uhr	23.00 Uhr	Fahrten auf der RB25
	S	6.00 Uhr	23.00 Uhr	
Legende: 1) ggf. zzgl. Zu- und Abführungsfahrten				

**Tabelle 1:** Ausrichtung des Betriebszeitenrahmens Barthlinie II

### 4.3.3 Gesamtverkehrsangebot, Anschlussgestaltung

Die Verkehrsangebote der Barthlinie II sind in das Gesamteisenbahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern eingebunden.

Die Anschlüsse an das überregionale Streckennetz innerhalb von Mecklenburg-Vorpommern werden in Velgast hergestellt.

Die Anschlussgestaltung muss neben der prioritären Verknüpfung im Schienenverkehr (SPNV, SPFV) auch die sekundäre Verknüpfung mit den Angeboten im sonstigen ÖPNV berücksichtigen <sup><MAF6></sup>.

Der Stand der Anschlusssituation im Status Quo 2019 bzw. zum Start der Vergabe ist dem EVU bekannt. Die Übergänge zum sonstigen ÖPNV konzentrieren sich auf Barth (u.a. VVR Linie 210).

Den Auftragnehmer treffen folgende Pflichten:

- Zur Herstellung der notwendigen Anschlussverbindungen trifft das EVU im Rahmen seiner betrieblichen Möglichkeiten Vorsorge, dass bei geringfügigen Verspätungen die Anschlusssicherheit auch gewahrt bleibt.
- Über entsprechende Wartezeitvorschriften hat sich das EVU mit den anderen Verkehrsunternehmen nach ☞ **VV § 15 Abs. 3** abzustimmen.
- Zum Inhalt der Vereinbarungen ist der Auftraggeber zu informieren. Solange eine Vereinbarung noch nicht zustande gekommen ist, ist mitzuteilen, welche Punkte strittig sind.
- Dem Auftraggeber ist auf Anforderung die konkrete Anschlusssituation für die Fahrplanperiode bzw. für angefragte Züge offen zu legen.
- Das Letztentscheidungsrecht bei Anschlusskonflikten liegt beim Auftraggeber.

Auftraggeber und Auftragnehmer sind sich bewusst, dass die Anschlussgestaltung ein dynamischer Prozess ist. Die detaillierte Abstimmung ist daher kontinuierlich mit der Abstimmung der Jahresfahrpläne vorzunehmen. Anschlussinformationen sind zu-  
mindest für den SPV als Echtzeitdaten bereitzustellen bzw. zu verarbeiten <MAF7>.

Die Mindestübergangszeiten an den Verknüpfungspunkten richten sich nach den örtlichen Verhältnissen. Sie sind vom Auftragnehmer während der Vertragslaufzeit eigenständig zu erfassen und zu pflegen. Diese Daten müssen auch zur Verarbeitung in den Fahrplanauskunftssystemen und in den Wartezeitvereinbarungen mit anderen Verkehrsunternehmen bereit gestellt werden <MAF8>.

#### **4.3.4 (freibleibend)**

### **4.4 Fahrzeuganforderungen**

Die angebotenen Fahrzeuge werden bzw. das angebotene Fahrzeug wird in der ☞ **VV Anlage 4** dokumentiert.

#### **4.4.1 Allgemeine Anforderungen an die Fahrzeugauswahl**

Für die Barthlinie II ist ein Triebwagenkonzept vorzusehen. Unter „Triebwagen“ ist im Sinne dieser Vergabeunterlagen ein ein- oder mehrteiliges Fahrzeug zu verstehen, das Antrieb und Fahrgastnutzung vereint. Eine technische Eingrenzung hinsichtlich unterschiedlicher Antriebskonzeptionen (Triebkopf, Triebzug, etc.) ist mit der Verwendung des Begriffs nicht verbunden.

In der Fahrzeugauswahl werden kurzfristig verfügbare niederflurige Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge verlangt. <MAF9>.

Für das Fahrzeugalter gelten folgende Abgrenzungen <MAF10>:

- Zugelassen sind Fahrzeuge mit Erstzulassungen ab 2000 oder jünger.

Für die Beschaffung, die Finanzierung und den Betrieb geeigneter Fahrzeuge ist der Auftragnehmer zuständig.


Der Fahrzeugpark umfasst die betrieblich benötigte Anzahl der Fahrzeuge und ggf. Fahrzeugreserve <MAF11>.

Die Leistung ist mit den angebotenen Fahrzeugen zu erbringen <MAF12>.

#### **4.4.2 Spezifische Fahrzeuganforderungen**


Die nachfolgenden Merkmale der Unterpunkte der spezifischen Fahrzeuganforderungen sind – soweit nicht auf ein Einzelfahrzeug abgestellt wird – für den gesamten vertraglichen Fahrzeugpark unabhängig von seiner Zusammensetzung zu erfüllen.

### 4.4.3 Allgemeine Anforderungen (Fahrzeugausstattung)

Die allgemeinen Fahrzeuganforderungen fasst die  **Tabelle 2** zusammen <sup><MAF13></sup>:


Merkmal	Mindestanforderung (jeweils <MAF>)
Fahrzeugart	einstöckige Nahverkehrstriebwagen
Traktionsart	Dieseltraktion
Fahrzeughöchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplatzkapazität je Fahrzeug (vollwertige Sitzplätze laut Definition in Punkt 4.3.2.3 unter „Sitzbereiche“)	insgesamt mindestens 50
Vorhaltung der 1. Wagenklasse	möglich, jedoch nicht erforderlich, dabei dürfen höchstens 10 % der insgesamt angebotenen Sitzplatzkapazität auf die 1. Wagenklasse entfallen

**Tabelle 2:** Allgemeine Fahrzeuganforderungen

Anhand der nach  **Tabelle 2** infrage kommenden Fahrzeugtypen müssen darüber hinaus auch die nachfolgenden detaillierten Anforderungsprofile erfüllt werden.

#### 4.4.3.1 Betrieblich-technische Anforderungen

Die dem Fahrzeugkonzept zugrunde gelegten Fahrzeugtypen müssen die nachfolgend dargestellten betrieblich-technischen Anforderungen jeweils als Mindestanforderungen <sup><MAF14></sup> erfüllen:

- uneingeschränkte Erfüllung der EBO (Längsdruckfestigkeit/Rahmensteifigkeit von 1.500 KN, Fahrzeugumgrenzungslinien, Achslast, Bremsen, Abmessungen etc.),
- Beschleunigungsvermögen und Bremsverzögerungen sind so auszulegen, dass das geforderte Betriebsprogramm uneingeschränkt erfüllt werden kann (dies gilt auch für jahreszeitlich bedingt wechselnde Witterungsverhältnisse), die technischen Parameter sind anzugeben,
- Begrenzung der maximalen Fahrzeuglänge bei Gewährleistung der geforderten Beförderungskapazität auf die vorhandenen Bahnsteiglängen (vgl.  **Anlage I.2**),
- Gewährleistung von Wendezugbetrieb zur Erzielung kurzer Wendezeiten an allen Netzpunkten ohne zwingende Notwendigkeit von Rangierfahrten,

- Gewährleistung von Einmannbetrieb mit Abfertigung für die gesamte Zugeinheit,
- Ausrüstung mit Gleit- und Schleuderschutztechnik,
- Ausrüstung mit einem Fahrgastinformationssystem (Umfang ☞ **Punkt 4.4.3.2** **Änd. B1005**,
- Einsatz eines EDV-Diagnose- und Testsystems für alle Funktionen des Fahrzeuges mit Meldung von Störungen zum Triebfahrzeugführer,
- Gewährleistung der Fahrzeugkompatibilität, insbesondere Sicherstellung einheitlicher hard- und softwaremäßiger Funktionalitäten im Regelbetrieb inklusive Mehrfachtraktionssteuerung wie oben benannt, soweit es das Betriebskonzept erfordert,
- Gewährleistung der Kompatibilität der Fahrzeugtechnik (Signaltechnik, Zugfunk, Befüllung mit Betriebsstoffen und Wasser, Fäkalienabsaugung etc.) zu den für den Eisenbahnbetrieb genutzten Systemen und technischen Standards,
- Ausrüstung mit Bordrechner und GPS-Komponenten, die für eine Datenerfassung zur Fahrzeitanalyse bzw. Verspätungsanalyse geeignet sind und darüber hinaus GPS-Informationen für die Fahrgastinformation bzw. Echtzeitdatenverarbeitung (vgl. ☞ **Punkt 4.7.1**) bereitstellen können.

Die Fahrzeuge müssen darüber hinaus die betrieblich-technischen Netzzugangskriterien erfüllen, die die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur festgelegt haben <MAF15>. Die Erfüllung der Netzzugangskriterien während der Vertragslaufzeit liegt ebenfalls im Verantwortungsbereich des EVU.

#### 4.4.3.2 Qualitative Ausstattung der Fahrzeuge

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge haben hohe Anforderungen an Ausstattung, Reisekomfort und Sicherheit zu erfüllen. Die nachfolgenden Ausstattungskriterien beziehen sich auf ein einzelnes Fahrzeug.

##### Allgemeines

- attraktives und zeitgemäßes äußeres und inneres Erscheinungsbild des Fahrzeuges (Innenraum hell, übersichtlich und geräumig),
- möglichst hoher Grad der Einsehbarkeit des Fahrgastraumes sowohl für die Fahrgäste als auch für den Triebfahrzeugführer,
- Klimatisierung des Fahrgastraumes, dabei muss die Auslegung von Heizung, Lüftung und Kühlung mindestens den Standard nach VDV 180 erreichen <MAF16> ,
- Mindestgangbreite, durchgängig im gesamten Fahrgastraum, auch in Übergangsbereichen, unabhängig von der Messhöhe <MAF17>
  - 580 mm

- Ausstattung der Fahrgasträume mit WLAN-Technik zur Bereitstellung von drahtlosem und kostenfreiem Internetzugang

### **Fahrgastinformationssystem**

- Fahrgastinformationssystem mit folgenden Anforderungen <MAF18>:
  - Außenanzeigen an allen Fahrzeugseiten zur Zugzielanzeige,
  - akustische Haltestellenansage, mit weiterer Funktionalität
    - Angabe der Ausstiegsseite,
    - Hinweise auf mögliche Hindernisse beim Ausstieg wie bspw. abweichende Bahnsteighöhen, Spalte zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante usw.,
  - Innenanzeigen in allen Fahrzeugteilen zur visuellen Haltestellenanzeige,
  - im Regelbetrieb nutzbare manuelle Eingriffsmöglichkeit für das Zugpersonal.

### **Technische Barrierefreiheit**

Weiterhin sind die geltenden **gesetzlichen Regelungen zur Barrierefreiheit**, insbesondere die europäischen TSI-Normen zur Interoperabilität – hier speziell die ab dem 01.01.2015 gültige Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18.11.2014 (TSI-PRM) – einzuhalten. Die TSI-PRM und ihre Vorgängerversion können ☞ **Anlage L.2** entnommen werden. (Zur Geltung der TSI-PRM **für neue Fahrzeuge** wird insbesondere auf Ziffer 7.1.2. TSI-PRM verwiesen.)

Gebrauchtfahrzeuge mit einer Inbetriebnahme vor dem 01.07.2008 unterliegen in der Regel nicht den Bestimmungen der TSI-PRM oder ihrer Vorgängerversion. In Zweifelsfällen, insbesondere bei Umbau- oder Modernisierungsmaßnahmen, hat der Bieter im Einzelfall zu prüfen, ob die erhöhten Anforderungen der TSI-PRM oder ihrer Vorgängerversion maßgebend sind. Zur Geltung der TSI-PRM **für vorhandene Fahrzeuge** wird insbesondere auf Ziffer 7.2.3. TSI-PRM verwiesen.

### **Sitzbereiche**

Auf die Platzkapazität nach ☞ **Tabelle 2** sind nur vollwertige Sitzplätze anrechenbar. Vollwertige Sitzplätze sind alle Sitzplätze ohne Kinder- und Klappsitze, die alle nachfolgenden Anforderungen zu den Sitzbereichen erfüllen. Maßgebend für die Anrechenbarkeit sind neben der Sitzplatzgestaltung die Einbaupositionen im Fahrzeug, die den geforderten Sitzanordnungen und Sitzteilergestaltungen entsprechen müssen. TSI-PRM gerechte Sitze sind uneingeschränkt anrechenbar.

- Sitzanordnung

- sowohl vis-à-vis als auch in Reihe möglich, der vis-à-vis-Anteil muss dabei mindestens 25 % <MAF19> erreichen,
- Anordnung von mindestens 10 % der Sitzplätze in der zentralen Niederflurebene, die stufenfrei von den Einstiegsbereichen erreichbar ist <MAF20>.
- Sitzteilergestaltung
  - Querteiler <MAF21>
    - unter Gewährleistung der Mindestgangbreite in 2+2 Anordnung,
  - Längsteiler Mindestmaße <MAF22>
    - vis-à-vis 1.650 mm,
    - Reihe 750 mm,
- Sitzplatzgestaltung
  - Mindestanforderungen zu Sitzmaßen <MAF23> und Außenarmlehnen jeweils <MAF24> (freibleibend), die Sitze haben den im SPNV üblichen Komfortanforderungen zu entsprechen.
  - Vermeidung von Klappsitzen außerhalb der Mehrzweckbereiche.

### Weitere Innenraumgestaltung

- durchgängige Begehbarkeit des Triebwagens, um auch bei höherer Verkehrsnachfrage eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste zu erreichen <MAF25> ,
- Vandalismusresistenz der Einrichtung,
- Beleuchtung des Fahrgastraumes, die eine helle und freundliche Wahrnehmung beim Fahrgast erzielt und Sicherheitsaspekten Rechnung trägt,
- ausreichende Anzahl von Abfallbehältern sowohl im Einstiegsbereich als auch in den Sitzbereichen,
- Kleiderhaken bzw. Aufhängevorrichtungen an den Plätzen,
- Gepäckablagen in ausreichender Anzahl und Größe (außerhalb der Mehrzweckbereiche insbesondere oberhalb der Fensterbänder in den Sitzbereichen),
- Ausstattung mit Notrufeinrichtungen <MAF26> .

### Einstiegsbereiche

- Auswahl von Fahrzeugen, deren Fußbodenhöhen Niederflureinstiege zulassen, die auf Bahnsteigkantenhöhen von 55 cm abgestimmt sind <MAF27> , um das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste bzw. das Ein- und Aussteigen mit Rollstuhl oder Kinderwagen zu erleichtern, dabei ist die Minderung des Spalts zwischen Fahrzeug und Bahnsteig anzustreben,
- Anordnung und lichte Durchgangsweite der Türen sind in Abhängigkeit der vorgesehenen Türspuren (650 mm nach VDV) festzulegen <MAF28> :
  - zwei Türbereiche je Fahrzeugseite im Niederflurbereich,
  - Einstiegshöhe ca. 60 cm,
- lichte Weite mindestens 1.200 mm,



- im Fahrzeuginneren ist ausreichend Stauraum vor den Türen vorzuhalten, im direkten Türbereich keine innen liegenden Stufen, auch Teile des Fahrgastraumes müssen stufenfrei erreichbar sein <MAF29> ,
- eine Handrampe an dem Einstiegsbereich, der die barrierefreie Zugänglichkeit zur zentralen Niederflurebene bietet (nutzbar zu beiden Fahrzeugseiten), die Handrampe ist für Befahrbarkeit mit Rollstühlen (Rollstuhl mit Rollstuhlfahrer bis 350 kg), Kinderwagen etc. zugelassen <MAF30> .

### Mehrzweckbereich(e)

- Vorhalten von Mehrzweckbereichsfläche(n) <MAF31> , so dass die folgenden Merkmale erfüllt sind (gleichzeitige Nutzbarkeit) <MAF32> :
  - Rollstuhlstellplatz,
  - Transportmöglichkeit von mindestens 6 Fahrrädern, als Mindestgröße für Fahrradstellflächen wird die Stellfläche von 1,80 m Länge angesehen, die eine Aufstellung von 3 Fahrrädern nebeneinander längs zur Fahrtrichtung zulässt, weiterhin Sicherstellung der Beförderung von Kinderwagen, Sportgeräten und Gepäck,
  - soweit darüber hinaus die TSI-PRM gilt, sind die dortigen Anforderungen zu weiteren Merkmalen einzuhalten.
- Ausstattung mit Befestigungsmitteln für Fahrräder <MAF33> ,
- Anordnung in der zentralen Niederflurebene mit (jeweils) barrierefreier Zugänglichkeit von mindestens einem Einstiegsbereich aus <MAF34> .

Mindestanforderung <MAF35> (freibleibend)

### Toilette

- soweit nicht die TSI-PRM oder ihre Vorgängerversion gilt, mindestens eine behindertenfreundliche Toilette, die vom benachbarten Einstiegsbereich sowie einem Mehrzweckbereich barrierefrei erreichbar ist <MAF36> ,
- soweit die TSI-PRM oder ihre Vorgängerversion gilt, mindestens eine den Anforderungen der TSI-PRM oder ihrer Vorgängerversion entsprechende Toilette pro Triebwagen, die vom benachbarten Einstiegsbereich sowie einem Mehrzweckbereich barrierefrei erreichbar ist <MAF37> ,
- technische Ausführung als geschlossenes System <MAF38> ,
- WC-Wegweisung und Besetzanzeigen im Fahrzeug (z. B. über das Fahrgastinformationssystem) <MAF39> .

### Außendesign der Fahrzeuge

- Festlegung in Verantwortung des EVU,

- Wahrung guter Orientierungsmöglichkeiten für die Fahrgäste, Außenwerbung darf nicht stören,
- Berücksichtigung der statischen Kennzeichnungspflichten (u. a. EVU, Wagenklassen, Mehrzweckbereiche),
- Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Logo des Auftraggebers (Landesignet M-V) <MAF40>.

Während der Vertragslaufzeit ist das EVU darüber hinaus bereit, erforderlichenfalls auch ein vorgegebenes Corporate Design des Auftraggebers anzuwenden. Soweit die damit verbundenen Maßnahmen über die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Logos etc. hinausgehen, wird der Aufwand nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet.

#### 4.4.3.3 (freibleibend)

#### 4.4.3.4 Automatische Fahrgastzählsystemen (AFZS)

Soweit der vertragliche Fahrzeugpark Fahrzeuge enthält, die mit AFZS-Technik ausgestattet sind, ist der Auftragnehmer verpflichtet, die AFZS-Technik zu nutzen und einsatzbereit vorzuhalten.

Soweit Fahrzeuge mit AFZS-Technik nicht zur Verfügung stehen, entbindet dies das EVU nicht von der Pflicht zur Bereitstellung von Zählraten nach ☞ **Punkt 4.6.** In diesem Fall sind die Zählraten in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf Grundlage der Berichtsvorlage nach ☞ **VV Anlage 3** manuell zu erheben.

Das EVU ist innerhalb der Vertragslaufzeit zur Anpassung von Schnittstellen der AFZS, beispielsweise bei einer weiteren Umstellung von Teilen der Datenverarbeitung des Auftraggebers auf die Software „IVU.control“ der IVU AG, bereit. Die Kosten trägt der Auftraggeber. Sollte der Auftraggeber darüber hinaus andere Systeme/ Software einsetzen wollen, fällt dies nicht in die Risikosphäre des Auftragnehmers.

#### 4.4.4 Werkstatt, Werterhaltung während der Vertragslaufzeit

Ein abgestimmtes Fahrzeug- und Werkstattkonzept ist für einen wirtschaftlichen Betrieb unverzichtbar. Im direkten Einzugsbereich der Barthlinie II besteht zur Zeit der Vergabe kein Werkstattzugang.


#### 4.4.4.1 Anforderungen an die Wartung und Instandhaltung

Werkstattstandorte sind vom Bieter festzulegen.

Im Angebot ist die angebotene Werkstattlösung darzustellen (Benennung Werkstattstandort(e), gegebenenfalls erforderliche Investitionsmaßnahmen zur Anpassung an den Auftrag, Zu- und Abführung der Fahrzeuge).

Der Bieter hat in seinem Angebot die eigenständige Finanzierung der Werkstattlösung ohne Fördermittel des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu berücksichtigen.

#### 4.4.4.2 Anforderungen an die Zulassung, Abnahme und Untersuchung

Die Zulassung, Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge fällt nach  **VV Anlage 4, Punkt 3** in die Leistungspflichten des EVU. Die vorgesehenen Fahrzeuge sind zum Angebotszeitpunkt zugelassen und eigenständig fahrbereit <MAF41>. Bei unvorhergesehenen Problemen ist der Auftraggeber unverzüglich zu unterrichten.


Der Auftragnehmer sorgt während der gesamten Vertragslaufzeit dafür, dass der Fahrzeugpark den aktuellen technischen Standards (u. a. Zugsicherung, Zugfunk) entspricht, die erforderlich sind, um die Einsatzfähigkeit sicherzustellen und das zugrunde gelegte Betriebskonzept zu erfüllen.

Auslegungsgrößen für Standzeiten und Werkstatt-Zuführungsintervalle sind:

- jährliche Laufleistung bis Barth ca. 140.000 km, bei Verlängerung bis Bresewitz (je nach Nutzung der Infrastruktur bis maximal zur Meiningenbrücke) ca. 185.000 km (ein Fahrzeugumlauf),
- Zuführungsintervall zur Hauptuntersuchung entsprechend den gesetzlichen Regelungen (EBO),
- Zuführungsintervall zur vorbeugenden Instandhaltung gemäß Vorgabe des Herstellers bzw. eigener Erfahrungen.

Soweit während der Vertragslaufzeit Hauptuntersuchungen (HU) nach EBO erforderlich sind, ist die Verfügbarkeit gleichwertiger Austauschfahrzeuge zu gewährleisten <MAF42>.

#### 4.4.4.3 Anforderungen an die Werterhaltung

Die Werterhaltung der Fahrzeuge während der Vertragslaufzeit fällt nach  **VV Anlage 4, Punkt 4** in die Leistungspflichten des EVU. Sofern der Auftragnehmer vor oder während der Vertragslaufzeit Änderungen in der Fahrzeugausstattung

beabsichtigt, ist er bereit, den Auftraggeber in die Planung einzubeziehen und bei Realisierung einen Besichtigungstermin einzuräumen. Darüber hinaus sind die Melde- und Dokumentationspflichten gemäß ☞ **VV Anlage 4** zu erfüllen.

#### **4.4.5 Vorhaltung von Reservefahrzeugen**

Die Vorhaltung von Reservefahrzeugen ist nicht erforderlich.

Als Reservefahrzeuge gelten alle Fahrzeuge, die bei Anwendung des Musterfahrplans nach ☞ **VV Anlage 1a** nicht planmäßig in Fahrzeugumläufe eingebunden sind. Alle verbindlich angebotenen Reservefahrzeuge zählen vertraglich zu den Regelfahrzeugen nach ☞ **VV Anlage 4, Punkt 4.1**. Insofern müssen die Reservefahrzeuge alle Mindestanforderungen nach ☞ **Punkt 4.3.2** erfüllen.

Bei Betriebsstörungen hat der Einsatz von Schienenfahrzeugen Priorität, es gilt ☞ **VV Anlage 4, Punkt 4.3, Fall c**). Vorhandene Reservefahrzeuge sollen entsprechend dem tatsächlichen Fahrzeugbedarf betriebsbereit vorgehalten werden. Die Standorte der Reservefahrzeuge sollten so gewählt werden, dass im Falle von Störungen im Betriebsablauf durch den Einsatz der Reservefahrzeuge inklusive erforderlichen Personals der Regelbetrieb so schnell wie möglich wieder hergestellt werden kann. Die Festlegungen des Auftragnehmers sind mit der Fortschreibung der Jahresfahrpläne mit dem Auftraggeber abzustimmen.

### **4.5 Anforderungen an die Kundenbetreuung**

#### **4.5.1 Grundsätze**

Der Auftragnehmer ist Vertragspartner der Reisenden. Er trägt damit die Verantwortung, dass die angebotene Dienstleistung auch als solche von den Reisenden wahrgenommen wird.

Der dargestellte Mindestumfang der Kundenbetreuung ist vollständig mit qualifiziertem und fachkundigem Personal zu erbringen. Unabhängig von den Mindestanforderungen steht es dem Bieter frei, zusätzliches Personal in Kontroll- und Serviceteams einzusetzen (z. B. zur Erlössicherung). Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass sämtliches Personal mit direktem Fahrgastkontakt mindestens folgende Anforderungen erfüllt <MAF43>:

- die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, wobei bei Nichterfüllung die Pflicht zur Nachschulung besteht,

- situationsabhängiges, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden,
- Kenntnisse in Kommunikationstechniken und Konfliktmanagement,
- ansprechendes und gepflegtes äußeres Erscheinungsbild,
- fachliche Mindestqualifikation von Zugbegleitern gemäß ☞ **Punkt 4.4.3** wie folgt:
  - abgeschlossene Schulausbildung,
  - Ausbildungsdauer von mindestens zehn Wochen,
  - Schwerpunkte der Ausbildung Tarif/Vertrieb, Service, verkehrsgeografische Kenntnisse und Konfliktmanagement.

Die weiteren Anforderungen an das einzusetzende Personal ergeben sich aus den gesetzlichen Anforderungen. Zur Personalgestellung wird im Weiteren auf die Anforderungen unter ☞ **Punkt 4.6.3** verwiesen.

#### 4.5.2 Kontroll- und Sicherheitspersonal

Ein Einsatz von Kontroll- und Sicherheitspersonal wird nicht gefordert. Bei Ordnung und Sicherheit gefährdenden Vorfällen werden dem Auftraggeber Grund und Umfang von Einsätzen mitgeteilt.

Mindestanforderung <MAF44> (freibleibend)

#### 4.5.3 Persönliche Kundenbetreuung (Zugbegleiter)

Der bzw. die Triebwagen ist/sind laut Fahrzeuganforderungen (☞ **Punkt 4.2**) betriebstechnisch grundsätzlich im Einmann-Betrieb zu fahren, so dass eine Wahrnehmung betriebsdienstlicher Aufgaben vom Zugbegleitpersonal nicht erforderlich ist.

Zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Kundenbetreuung sind folgende Mindestanforderungen maßgebend <MAF45>:

- Auf der Barthlinie II ist eine persönliche Kundenbetreuung im Zug einheitlicher Standard. Der Einsatz von Zugbegleitern wird mit einer **Quote von 100 %** aller Zugkm je Linie verbindlich vorgegeben.
- Das Zugbegleitpersonal muss Fahrausweise kontrollieren und verkaufen sowie Auskünfte auf Deutsch erteilen.
- Darüber hinaus ist das Zugbegleitpersonal für Ordnung und Sicherheit im Zug verantwortlich.

Der dargestellte Mindestumfang der Kundenbetreuung verlangt den Einsatz von Personal mit der Qualifikation gemäß ☞ **Punkt 4.5.1** oder höher.

Weitere Serviceleistungen richten sich nach den Festlegungen des Bieters im Angebot, wobei der Erfüllung der vorstehend genannten Mindestanforderungen zeitlich Priorität einzuräumen ist.

Das Zugbegleitpersonal hat des Weiteren folgende Aufgaben zu erfüllen <MAF46>:

- die Gruppenbetreuung (z. B. Schulklassen, Großveranstaltungen) und
- die Sicherstellung der Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen (personelle Hilfestellung muss auf Anforderung abrufbar sein, Abstimmung über die gesamte Reisekette auch mit anderen Verkehrsunternehmen).

Über eine geeignete materielle Ausstattung des Personals ist sicherzustellen, dass die Erfüllung der Fahrgastbetreuungsaufgaben jederzeit gewährleistet ist. Dazu zählen <MAF47>:

- Unternehmenskleidung mit Namensschild,
- Kommunikationsmittel,
- Unterlagen zur Fahrgastinformation,
- mobile Fahrausweisterminals für Verkaufs- und Nachlösevorgänge.

Anforderungen an die Vertriebstechnik enthält ☞ **Punkt 4.5.9.** **Änd. B1021**

#### **4.5.4 Erweiterte Kundenbetreuung**

In die erweiterte Kundenbetreuung sind, sofern nicht bereits eigenständige Lösungen existieren, zu integrieren: <MAF48>

- die Betreuung von Abokunden,
- das Beschwerdemanagement,
- die Fundsachenverwaltung u. ä.

## 4.5.5 freibleibend

## 4.5.6 Anforderungen an Tarif und Vertrieb

### 4.5.6.1 Tarifgestaltung und Einnahmenaufteilung

Der Auftraggeber gibt die Aufstellung/Anwendung bestimmter Tarife vor. Einzelheiten regelt ☞ **VV Anlage 6**. Den Mindestumfang der abzudeckenden Tarifziele und Tarifangebote enthält die ☞ **VV Anlage 6** in den **Anhängen I und II**.

**freibleibend** Änd. B1021

Die Vorgaben des Auftraggebers zu den anzuwendenden Tarifen geben den Status Quo wieder. Während der Vertragslaufzeit schreibt der Auftragnehmer nach Maßgabe der ☞ **VV Anlage 6** die Tarife genehmigungsrechtlich fort.

Die Mitwirkung des EVU bei der Vorbereitung eines landeseinheitlichen SPNV- oder ÖPNV-Tarifs und/oder bundeseinheitlichen SPNV-Tarifs ist in ☞ **VV § 26** geregelt.

Die Sicherstellung einer leistungsgerechten Einnahmenaufteilung zählt zu den Leistungspflichten des Auftragnehmers.

Einnahmen aus durchgehender Abfertigung und Anerkennung fremder Tarifangebote sind zwischen den beteiligten Stellen aufzuteilen. Die Einnahmenaufteilung mit anderen Verkehrsunternehmen ist in gesonderten Verträgen zu regeln. Dabei sind Zustimmungsvorbehalte laut ☞ **VV § 27 Abs. 3** zu beachten.

### 4.5.6.2 Vertrieb

Der Auftragnehmer muss für die nach ☞ **VV Anlage 6** vorgegebenen Tarife einen eigenen Vertrieb sicherstellen.

Hauptvertriebsweg ist der Vertrieb im Zug. Einzelheiten ergeben sich aus ☞ **VV Anlage 6, Punkt 6**.

Mindestanforderung <MAF49> (freibleibend)

Die umzusetzende Vertriebslösung muss mit kurzen Vorlaufzeiten ab Betriebsaufnahme am 15.12.2019 verfügbar sein. Während der Vertragslaufzeit sind die

Reaktionsmöglichkeiten bei auftretenden Veränderungen im Vertrieb mit Dritten im Rahmen des Verkehrsvertrages abzustimmen.

Mindestanforderung <MAF50>:

Auf der Barthlinie II muss ein personenbedienter Vertrieb im Zug mit Vertriebstechnik erfolgen, der dem Mindestumfang des nach ☞ **Anhang Teil II** (zu VV Anlage 6) anzubietenden Tarifsortimentes entspricht.

Mindestanforderung <MAF51> freibleibend **Änd. B1018**

Der AN verpflichtet sich, auf Anforderung des Landes gegen Kostenerstattung der DB Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) beizutreten, wenn und soweit deren Leistungen die vertragsgegenständlichen SPNV-Leistungen betreffen. **Änd. B1018**

#### **4.5.7 Verkehrskooperationen im Einzugsbereich**

Es gelten die Regelungen gemäß ☞ **VV § 26 Abs. 3**.

#### **4.5.8 Zuwendungen für Verkehrskooperationen in Mecklenburg-Vorpommern**

Ein Ausgleich von gegebenenfalls anfallenden Durchtarifierungs- oder Harmonisierungsverlusten erfolgt im Rahmen des abzuschließenden Verkehrsvertrages (☞ **Anlage F**) für den Auftragnehmer nicht.

#### **4.5.9 Anforderungen an die Vertriebstechnik/ Fahrkartenausgabe**

Mindestanforderung <MAF52> (freibleibend)

Beim Vertrieb im Zug (über den Zugbegleitereinsatz) ist Vertriebstechnik einzusetzen (Mobile Terminals mit Kartenzahlungsfunktion (EC- Karte und/oder Kreditkarte))  
<MAF53>

#### **4.6 Anforderungen an die Qualität/Qualitätssicherung**

Das EVU erbringt die Verkehrsleistungen mindestens in der vom Auftraggeber geforderten Qualität gemäß den Mindestanforderungen.



#### 4.6.1 Geforderter Qualitätsstandard

Der vom Auftraggeber geforderte Qualitätsstandard ist in § 7 des Verkehrsvertrags und insbesondere dessen ☞ **Anlage 2** festgeschrieben.

Mindestanforderung <MAF54> (freibleibend)

Die Zahlung eines Bonus bei Überschreitung des Qualitätsniveaus erfolgt nicht. Im Interesse der Reisenden stehen ein möglichst gleich bleibendes Qualitätsniveau sowie die Abstellung von Qualitätsmängeln im Vordergrund.

#### 4.6.2 Aussagen zu den definierten Qualitätsmerkmalen

Die Qualitätsmerkmale der ☞ **VV Anlage 2** müssen umgesetzt werden.

#### 4.6.3 Angaben und Erklärungen zum Personaleinsatz

Die Anforderungen an das einzusetzende Personal ergeben sich aus den gesetzlichen Anforderungen, den nachfolgenden Angaben, ☞ **Punkt 4.4** sowie aus § 7 Verkehrsvertrag i.V.m. dessen **Anlage 2**.

Mindestanforderung <MAF55> (freibleibend)

Das Betriebspersonal muss ortskundig und mit dem System Eisenbahn vertraut sein <MAF56>. Es ist wünschenswert, dass der Auftragnehmer bei der Personalauswahl vorrangig Fachkräfte aus der Region berücksichtigt. Auf ☞ **§ 12a VV** (Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers) wird hingewiesen.

Aus Sicht des Auftraggebers haben die zielgerichtete Auswahl des Personals und die längerfristige Bindung an das EVU positive Einflüsse auf die Betriebsqualität. Das EVU ist – unabhängig von bestehenden Fahrgastrechten – in der Regel erster Ansprechpartner der Reisenden. Ein nachträglicher Einsatz von Subunternehmern oder dessen Änderung ist nach ☞ **VV § 13 Abs. 4** zustimmungspflichtig.

Mindestanforderung <MAF57> (freibleibend)

Der Auftragnehmer erbringt seine Leistungen, ohne dabei Waren zu benutzen, die unter Missachtung der in den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization – ILO) festgelegten Mindeststandards (ILO-Kernarbeitsnormen) gewonnen oder hergestellt worden sind. Er verletzt diese Pflicht,

wenn er wissentlich oder auf Grund grob fahrlässiger Unkenntnis nach vorstehendem Satz verbotene Waren benutzt.

#### 4.6.4 Darstellung weiterer angebotener Inhalte

##### 4.6.4.1 Fahrgastzählungen

Der Auftragnehmer hat während der Vertragslaufzeit regelmäßig die Verkehrsnachfrage über eigene Zählungen entsprechend **VV Anlage 3** zu erfassen.

Der Auftragnehmer hat folgende Aufgaben im Hinblick auf Zählungen/Erhebungen <MAF58>:

- Er hat gemäß **VV § 15 Abs. 5** in Verbindung mit **VV Anlage 3 Punkt 5** regelmäßige Zählungen durchzuführen, so dass beginnend ab 2020 jährlich jeweils für den Winter- und Sommerabschnitt eine Totalerhebung sichergestellt ist; soweit vorhanden, sollen die Zählungen mit Fahrzeugen mit AFZS durchgeführt werden.
- Der Auftraggeber hat das Recht, bis zu zweimal jährlich ergänzende Zählungen zur Feststellung der Verkehrsnachfrage auf der Linie bzw. ausgewählten Linienabschnitten zu verlangen.

Es steht dem Auftragnehmer darüber hinaus frei, auf eigene Rechnung neben den geforderten Zählungen weitere Zählungen/Befragungen vorzunehmen.

Im Rahmen der landesweiten Verkehrserhebungen des Auftraggebers ermöglicht der Auftragnehmer die Erfassung der Verkehrsnachfrage auf der Barthlinie II durch Zählungen und Befragungen im Auftrag des Auftraggebers nach einheitlichen Standards <MAF59>. Die landesweite Verkehrserhebung Mecklenburg-Vorpommern findet derzeit alle fünf Jahre statt, zuletzt im Jahr 2015. Die Kosten dieser Verkehrserhebungen trägt der Auftraggeber.

Darüber hinaus haben beide Vertragspartner das Recht, die vorhandene Zähltechnik für Sonderzählungen zu sich aus der Vertragsdurchführung ergebenden Fragen zur Nachfrageentwicklung heranzuziehen. Das Verlangen ist schriftlich auszuüben. Gegebenenfalls entstehende Kosten sind nach dem Verursacherprinzip zu tragen.

Während der Vertragslaufzeit behält sich der Auftraggeber vor, zur Weiterentwicklung seiner Datenbanksysteme (u.a. Anwendung „IVU.control“) mit dem Auftragnehmer in Ergänzung zur **VV Anlage 3** veränderte Schnittstellendefinitionen abzustimmen.

#### 4.6.4.2 Fahrgastrechte

Über die gesetzlichen Regelungen hinausgehende teilnetzspezifische Fahrgastrechte bzw. Entschädigungsregelungen werden seitens des Auftraggebers nicht verlangt (vgl. ☞ **VV § 10 Abs. 1**).

Dem Fahrgast ist in den Informationsmedien des Auftragnehmers aufzuzeigen, wie er seine Rechte wahrnehmen kann und wer sein Ansprechpartner ist.

Schriftliche Anfragen und Beschwerden von Reisenden (Brief, Fax oder E-Mail) sind zumindest innerhalb von zehn Arbeitstagen, gegebenenfalls zunächst in Form einer Zwischennachricht, zu beantworten <MAF60>. Der Auftraggeber wird auf Anfrage zu Art und Inhalt der Beschwerden sowie zu den ergriffenen Gegenmaßnahmen unterrichtet. Der Auftragnehmer stellt auch die Beantwortung bzw. Prüfung von beim Land bzw. der VMV eingegangenen Anfragen und Beschwerden sicher.

Der Auftragnehmer ist während der Vertragslaufzeit auf Anforderung des Auftraggebers verpflichtet, für die Berücksichtigung von Fahrgastbelangen einen Fahrgastbeirat als Kommunikationsgremium vorzuhalten <MAF61>.

#### 4.6.4.3 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit bedeutet, allen Nutzergruppen eine Nutzung der angebotenen Verkehrsangebote im SPNV zu ermöglichen. Dazu gehören mobilitätseingeschränkte Personengruppen mit Behinderungen, aber auch Kinder und ältere Menschen.

Vielfältige Behinderungen können zur Mobilitätseinschränkung führen:

- Sprach- und Hörstörungen,
- Sehbehinderungen,
- Erblindung,
- Rollstuhlabhängigkeit,
- Geh- bzw. Stehbehinderungen,
- Greifbehinderungen,
- geistige oder psychische Behinderungen,
- Kleinwüchsigkeit, Großwüchsigkeit.

Die Regelungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG, Gesetzestext BGBl. I 2002 S. 1467), die Anforderungen nach § 2 Abs. 3 EBO und der VO (EG) Nr. 1371/2007 sind einzuhalten.

Es gelten die Anforderungen zur technischen Barrierefreiheit nach ☞ **Punkt 4.3.2.3**.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, während der Vertragslaufzeit eng mit Behindertenbeauftragten und Behindertenverbänden zusammen zu arbeiten <MAF62>.

## 4.7 Anforderungen an Marketing und Kommunikation

### 4.7.1 Information und Service

Der Auftragnehmer ist Vertragspartner der Reisenden und in allen Belangen dessen direkter Ansprechpartner. Folgende Leistungspflichten zu Information und Service sind sicherzustellen.

- Veröffentlichung von Tarifen und Fahrplänen

Sie sind in den vom Auftragnehmer herausgegebenen Informationsmedien in übersichtlicher und allgemeinverständlicher Form für die Reisenden zu veröffentlichen. Für Rückfragen und zur weiteren Information der Reisenden ist eine Kontaktadresse auszuweisen.

Veröffentlichung in Form von Aushängen <MAF63>:

- in den zur Erbringung der Leistungen eingesetzten Fahrzeugen (einschließlich SEV) sowie
- auf allen von ihm bedienten Verkehrsstationen (einschließlich SEV) auf den vom Infrastrukturbetreiber bereitzustellenden Informationsflächen.

Veröffentlichung in den regionalen und nationalen Fahrplanmedien <MAF64>:

- alle eigenen Fahrplanmedien (Streckenfahrpläne, Aushänge, Prospekte, etc.),
- die verfügbaren Print- und Online-Kursbücher der Deutschen Bahn AG (zumindest pdf-Kursbuch),
- die regionalen Fahrplanprintmedien der Busunternehmen und Verkehrskooperationen im Einzugsbereich.

Bereitstellung der Fahrplandaten gegenüber den Institutionen für elektronische Fahrplanauskunftssysteme, insbesondere für <MAF65>:


- die landesweite elektronische Fahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern,
- die Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information DELFI und
- die elektronische Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn AG (Hafas).

Bereitstellung und Verarbeitung von Echtzeitdaten <MAF66>:

- Im Rahmen der Fahrplandatenbereitstellung für die genannten elektronischen Fahrplanauskunftssysteme ist vom Auftragnehmer eine

verkehrsunternehmensübergreifende Kommunikation zur Anschlusssicherung und Fahrgastinformation auf Grundlage von Echtzeit-Fahrplandaten technisch und organisatorisch sicherzustellen.

- Das EVU ist ab Betriebsaufnahme verpflichtet, dazu eigene RBL-Systeme zu betreiben und die unentgeltliche Datenversorgung der Fahrplanauskunftssysteme mit Echtzeitdaten sicherzustellen.

Schnittstellenbeschreibungen enthalten die  **Anlagen L.3/4**. Die Systemkosten der landesweiten elektronischen Fahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern sowie des Projektes DELFI trägt der Auftraggeber. Das EVU ist verpflichtet, zur Kommunikation mit den Institutionen gängige Informations- und Datenübermittlungswege und Software auf dem jeweilig aktuellen Stand der Technik zu verwenden. Die Kosten für die eigene Kommunikationstechnik und die Übertragung trägt das EVU. Dies gilt insbesondere für die kontinuierliche Versorgung der vorstehend genannten Fahrplanauskünfte mit Echtzeitdaten.

- Veröffentlichung weiterer unternehmensübergreifender Informationen
  - Der Auftragnehmer ist ausdrücklich bereit, in den von ihm eingesetzten Fahrzeugen, in seinen Informationsmedien sowie gegebenenfalls in seinen Verkaufs- und Servicestellen unternehmensübergreifende Informationen bereitzustellen, die der Reisende für durchgehende Reiseketten über mehrere Verkehrsunternehmen benötigt.
  - In den Fahrzeugen erfolgt über Streckenkarten eine netzweite Darstellung des landesweiten Verkehrsangebotes unter Berücksichtigung aller im SPNV tätigen EVU sowie der Räume von Verkehrsverbänden und Verkehrskooperationen.

Bei der Erstellung der Fahrplanveröffentlichungen hat sich der Auftragnehmer mit anderen Unternehmen im regionalen ÖPNV auf Schiene und Straße, aber auch mit dem Schienenpersonenfernverkehr sowie dem lokalen ÖPNV zur gemeinsamen Darstellung des Verkehrsangebotes inklusive Anschlussbeziehungen abzustimmen.

- Informationsvermittlung während der Fahrt <MAF67>:
  - In den Verkehrsmitteln des Auftragnehmers sind die Fahrgäste während der Fahrt regelmäßig über alle Zughalte und Anschlussmöglichkeiten zu informieren – kurz, prägnant und zielgerichtet. Ergänzend ist auf die Ausstiegsseite sowie etwaige Hindernisse beim Ausstieg (beispielsweise Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig) hinzuweisen.
  - Bei der Gestaltung von Ansagetexten wird dem Auftraggeber das Recht zu Änderungen gewährt, um den Fahrgastanforderungen Rechnung zu tragen (u. a. Umfang der Ansagen, Einheitlichkeit der Informationsvermittlung).
  - Bei Großveranstaltungen verständigen sich die Vertragspartner individuell im Einzelfall zur Informationsvermittlung.

- Betriebsstörungen <MAF68>:
  - Bei Betriebsstörungen, von denen die Fahrgäste betroffen sind, ist innerhalb von fünf Minuten nach Eintritt der Störung den Fahrgästen die Störung und möglichst deren Ursache und voraussichtliche Dauer mitzuteilen.
  - Ferner sind die notwendigen Informationen zur Weiterfahrt zu geben (z. B. zu Alternativanschlüssen bei Verspätungen).

Die weitere Ausrichtung der allgemeinen Reisendeninformation liegt im Ermessen des Auftragnehmers. Der Reisende soll in die Lage versetzt werden, sich bei Bedarf auch selbst in geeigneter Weise zu informieren.

#### **4.7.2 Weitere Marketinganforderungen und Marketingbudget**

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, als Vertragspartner der Reisenden Marketing und Kommunikation aktiv zu betreiben.

- Marketingpläne <MAF69>:
  - Der Auftragnehmer stellt jährliche Marketingpläne auf,
  - diese sind in den Grundsätzen vor ihrer Umsetzung mit dem Land abzustimmen.

- Internetpräsentation <MAF70>:

Die Informationen zum Verkehrsangebot sind vom Auftragnehmer über eine eigene Internetpräsentation der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Zur Homepagegestaltung im Internet gelten folgende Festlegungen:

- Fahrplan-, Vertriebs- und Tarifinformationen sind allgemeinverständlich aufzubereiten und auch zum Download bereitzustellen,
  - Bei Gemeinschaftsangeboten/Verkehrskooperationen kann auf die zentralen Webseiten verlinkt werden bzw. es gelten die dort vereinbarten Regelungen,
  - Es sind persönliche Kontaktmöglichkeiten für Reisende, Öffnungszeiten von Vertriebs- und Informationsstellen sowie Bedienungshinweise für Fahrkartenautomaten zu berücksichtigen.
  - Die Informationen zum Verkehrsangebot sind mehrsprachig bereitzustellen, neben Deutsch mindestens in Englisch;
  - Die Darstellung ist barrierefrei zu gestalten (u. a. Struktur, Schriftarten, Skalierungsfunktionen und Kontraste).
- Printmedien des Auftragnehmers:

- Neben dem Internet sind auch eigene Printmediendarstellungen unverzichtbar. Hier besteht Gestaltungsfreiheit, in welcher Form der Auftragnehmer zum Internet gleichwertige Informationen bereitstellt,
  - Zwingend erforderlich sind eigene Streckenfahrpläne für die bediente Linie (in (faltbaren) Kleinformaten)) <MAF71>.
- Einbeziehung des Auftraggebers:
 

Der Auftragnehmer ist weiterhin bereit, bei folgenden Tarifangeboten seine Maßnahmen für Marketing und Kommunikation an den Zielsetzungen des Auftraggebers auszurichten <MAF72>:

    - für das jährliche SchülerFerienTicket Mecklenburg-Vorpommern,
    - für (gegebenenfalls zeitlich begrenzte) Pauschaltickets – abgestimmt auf die gewünschten Tarifangebote gemäß ☞ **VV Anlage 6 Anhang II**,
    - für besondere saisonale touristische Aktivitäten/Vermarktungen von regionalen Zielgebieten.

Mindestanforderung <MAF73> (freibleibend)

Laut ☞ **VV § 15 Abs. 2** ist jährlich ein Werbungs- und Repräsentationsmittel-Betrag, mindestens jedoch durchschnittlich <MAF74>

**€ 5.000 p. a. für die Barthlinie II**

aufzuwenden.

## Übersicht zu den gekennzeichneten Mindestanforderungen (Kennzeichnung im Kapitel 4 inkl. Unterpunkte)

---

1	MAF zur Fahrplanerstellung (gesamte Aufzählung)
2	MAF zur Fahrplanerstellung – Nachweis der Fahrbarkeit der Musterfahrpläne
3	MAF Betriebskonzept – Randbedingungen Linie RB21
4	MAF zur Flexibilität bei der Umsetzung des Leistungsangebotes
5	MAF sicherzustellender Betriebszeitenrahmen nach Tabelle 1
6	MAF planmäßige Anschlussgestaltung und Verknüpfung mit and. Verkehren/ÖPNV
7	MAF Echtzeitdatenbereitstellung /-verarbeitung bei Anschlusssicherung
8	MAF Pflege Mindestübergangszeiten
9	MAF Fahrzeugauswahl
10	MAF Definition Fahrzeugalter, differenziert nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen
11	MAF Umfang Fahrzeugpark – Anzahl betrieblich benötigte Fahrzeuge
12	MAF geforderte Aussagen/Angaben im Fahrzeugkonzept (gesamte Aufzählung)
13	MAF allgemeine Fahrzeuganforderungen
14	MAF betrieblich-technische Fahrzeuganforderungen (gesamte Aufzählung)
15	MAF Erfüllung Netzzugangskriterien der Eisenbahninfrastrukturbetreiber
16	MAF Fahrzeugausstattung – Klimatisierung
17	MAF Fahrzeugausstattung – Mindestgangbreite
18	MAF Fahrzeugausstattung – Fahrgastinformationssystem (gesamte Aufzählung)
19	MAF Fahrzeugausstattung – Sitzanordnung vis-à-vis - Anteil
20	MAF Fahrzeugausstattung – Sitzanteil in zentraler Niederflerebene
21	MAF Fahrzeugausstattung – Querteileranordnung
22	MAF Fahrzeugausstattung – Längsteiler Mindestmaße
23	MAF Fahrzeugausstattung – Sitzbreite
24	MAF Fahrzeugausstattung – (freibleibend)
25	MAF Fahrzeugausstattung – durchgängige Begehbarkeit des Triebwagens
26	MAF Fahrzeugausstattung – Notrufeinrichtungen
27	MAF Fahrzeugausstattung – Niederflureinstiege
28	MAF Fahrzeugausstattung – Anordnung und lichte Durchgangsweite der Türen
29	MAF Fahrzeugausstattung – Verbot innen liegender Stufen im Einstiegsbereich
30	MAF Fahrzeugausstattung – Einstiegsrampe als Handrampe
31	MAF Fahrzeugausstattung – Vorhaltung von Mehrzweckbereichsfläche(n)
32	MAF Fahrzeugausstattung – Merkmale Mehrzweckbereiche (gesamte Aufzählung)
33	MAF Fahrzeugausstattung – Mehrzweckbereiche, Befestigungsmittel für Fahrräder
34	MAF Fahrzeugausstattung – barrierefreie Zugänglichkeit der Mehrzweckbereiche
35	MAF (freibleibend)
36	MAF Fahrzeugausstattung – Toilette, Art und Erreichbarkeit, soweit nicht TSI-PRM gilt
37	MAF Fahrzeugausstattung – Toilette, Art und Erreichbarkeit, soweit TSI-PRM gilt
38	MAF Fahrzeugausstattung – Toilette, technische Ausführung
39	MAF Fahrzeugausstattung – WC-Wegweisung und Besetztanzeigen
40	MAF Kennzeichnung der Fahrzeuge
41	MAF Fahrzeuge – vorliegende Zulassung
42	MAF Fahrzeuge – HU-Planung (gesamte Aufzählung)
43	MAF Personal mit Fahrgastkontakt (gesamte Aufzählung)
44	MAF (freibleibend)



---

45	MAF persönliche Kundenbetreuung in den Zügen (laut Definition)
46	MAF Kundenbetreuung – spezielle Aufgaben der Zugbegleiter (gesamte Aufzählung)
47	MAF Kundenbetreuung – materielle Ausstattung der Zugbegleiter (gesamte Aufzählung)
48	MAF erweiterte Kundenbetreuung (gesamte Aufzählung)
49	MAF (freibleibend)
50	MAF Vertrieb allgemeinen Eisenbahntarif – personenbedienter Vertrieb in den Zügen
51	MAF (freibleibend) <small>Änd. B1018</small>
52	MAF (freibleibend)
53	MAF Vertriebstechnik – Mobile Terminals
54	MAF (freibleibend)
55	MAF Personal – (freibleibend)
56	MAF Personal – Ortskunde und Vertrautheit mit dem System Eisenbahn
57	MAF (freibleibend)
58	MAF Fahrgastzählungen – Aufgaben zu Zählungen/Erhebungen (gesamte Aufzählung)
59	MAF Fahrgastzählungen – Landesweite Verkehrserhebung M-V
60	MAF Bearbeitungszeiten von Anfragen und Beschwerden
61	MAF Einrichtung Fahrgastbeirat (auf Anforderung des Auftraggebers)
62	MAF Zusammenarbeiten mit Behindertenbeauftragten und -verbänden
63	MAF Veröffentlichung Fahrpläne und Tarife über Aushänge (gesamte Aufzählung)
64	MAF Veröffentlichung Fahrpläne und Tarife in Fahrplanmedien (gesamte Aufzählung)
65	MAF Datenbereitstellung für elektron. Fahrplanauskunftssysteme (gesamte Aufzählung)
66	MAF Echtzeitdatenlieferung für elektron. Fahrplanauskunftssysteme (ges. Aufzählung)
67	MAF Informationsvermittlung während der Fahrt (gesamte Aufzählung)
68	MAF Information der Fahrgäste bei Betriebsstörungen (gesamte Aufzählung)
69	MAF Aufstellung von Marketingplänen (gesamte Aufzählung)
70	MAF Marketing – Internetpräsentation (gesamte Aufzählung)
71	MAF Marketing – Herausgabe von Streckenfahrplänen
72	MAF Marketing zu Tarifangeboten gemäß Auftraggeberzielsetzungen (Aufzählung)
73	MAF (freibleibend)
74	MAF vertragsbezogener Marketingbetrag