

---

# **Leistungsbeschreibung**

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

**im**

**Teilnetz  
Ostseeküste II**

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>Kapitel 1. Ausgangssituation.....</b>	<b>11</b>
<b>Kapitel 2. Rahmenbedingungen .....</b>	<b>13</b>
2.1 (freibleibend).....	13
2.2 Vorschriften und Normen .....	13
2.3 Infrastruktur.....	14
2.3.1 Grundsätze zur Eisenbahninfrastruktur .....	14
2.3.2 Fahrweg .....	15
2.3.3 Verkehrsstationen .....	15
2.3.4 Energieversorgung.....	16
2.3.5 Wartung, Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge .....	17
2.4 Betreiber anderer öffentlicher Personenverkehre .....	17
2.5 Sonstige Strukturdaten .....	18
2.6 Qualitätsparameter .....	18
<b>Kapitel 3. Kommerzielle Anforderungen.....</b>	<b>19</b>
<b>Kapitel 4. Leistungsdetails für die zu erbringenden Verkehrsleistungen.....</b>	<b>19</b>
4.1 (freibleibend).....	19
4.2 Betriebskonzept .....	20
4.2.1 Allgemeine Planungsgrundlagen.....	20
4.2.2 Vorgaben zur Fahrplangestaltung .....	21
4.2.2.1 Grundsätze zur Angebotserstellung .....	21
4.2.2.2 Betriebsstufe 1 (BS1) .....	22
4.2.2.2.1 Linie RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz .....	23
4.2.2.2.2 Linie RE10 Rostock – Stralsund – Züssow .....	25
4.2.2.3 Betriebsstufe 2 (BS2).....	27
4.2.2.3.1 Linie RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz .....	27
4.2.2.3.2 Linie RE10 Stralsund – Züssow .....	29
4.2.3 Umsetzung des Betriebskonzeptes.....	30
4.2.4 Gesamtverkehrsangebot, Anschlussgestaltung .....	33
4.2.5 Entwicklungsperspektiven Betrieb und Infrastruktur.....	34
4.2.6 Konzept zur Betriebsstabilität.....	36
4.3 Fahrzeuganforderungen .....	36
4.3.1 Allgemeine Anforderungen (Fahrzeugnutzung).....	37
4.3.2 Spezifische Fahrzeuganforderungen .....	37
4.3.2.1 Grundsätze.....	37
4.3.2.2 Betrieblich-technische Anforderungen.....	38
4.3.2.3 Nutzung bestimmter Ausstattungsmerkmale der Regelfahrzeuge..	38

4.3.2.4	(freibleibend) .....	42
4.3.2.5	Nutzung der automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS) .....	42
4.3.3	Werkstatt, Werterhaltung während der Vertragslaufzeit .....	43
4.3.3.1	Anforderungen an die Wartung, Instandhaltung und Reinigung .....	43
4.3.3.2	Anforderungen an die Untersuchung, Aufrechterhaltung der Zulassung .....	43
4.3.3.3	(freibleibend) .....	44
4.3.4	Vorhaltung des Reservefahrzeugs .....	44
4.4	Anforderungen an die Kundenbetreuung .....	44
4.4.1	Grundsätze; Sicherheitskonzept .....	45
4.4.2	Kontroll- und Sicherheitspersonal .....	45
4.4.3	Persönliche Kundenbetreuung (Zugbegleiter) .....	46
4.4.4	Vorhaltung einer „Info-Hotline“ .....	47
4.4.5	Konzept zur Fahrgastinformation .....	48
4.5	Anforderungen an Tarif und Vertrieb .....	48
4.5.1	Allgemeiner Eisenbahntarif .....	49
4.5.1.1	Tarifgestaltung .....	49
4.5.1.2	Einnahmenaufteilung .....	50
4.5.1.3	Vertrieb .....	50
4.5.2	Verkehrsverbund Warnow (VWV) Verkehrskooperationen im Einzugsbereich des Teilnetzes .....	52
4.5.2.1	Verbundtarif .....	52
4.5.2.2	Vertrieb im VWV .....	53
4.5.2.3	Spezielle Leistungspflichten im Verkehrsverbund Warnow .....	53
4.5.3	Verkehrskooperationen .....	54
4.5.4	Zuwendungen für Verkehrskooperationen in Mecklenburg-Vorpommern .....	54
4.5.5	Anforderungen an die Vertriebstechnik .....	55
4.6	Anforderungen an die Qualität/Qualitätssicherung .....	56
4.6.1	Geforderter Qualitätsstandard .....	56
4.6.2	Aussagen zu den definierten Qualitätsmerkmalen .....	56
4.6.3	Angaben und Erklärungen zum Personaleinsatz .....	57
4.6.4	Darstellung weiterer angebotener Inhalte .....	59
4.6.4.1	Fahrgastzählungen .....	59
4.6.4.2	Fahrgastrechte .....	60
4.6.4.3	Barrierefreiheit .....	60
4.7	Anforderungen an Marketing und Kommunikation .....	61
4.7.1	Information und Service .....	61
4.7.2	Weitere Marketinganforderungen und Marketingbudget .....	64
4.7.3	Konzept zu Marketing und Kundenbindungsmaßnahmen .....	67
4.8	Sicherstellung der Betriebsaufnahme .....	67

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b> Ausrichtung des Betriebszeitenrahmens für das Teilnetz Ostseeküste II	32
Tabelle 2: Mindestübergangszeiten für ausgewählte Verkehrsstationen Bahn/Bus, Bahn/Bahn .....	33
Tabelle 3: Allgemeine Fahrzeugeigenschaften Desiro ML (Vierleiter) .....	38
Tabelle 4: Standorte stationärer Fahrkartenautomaten (Status Quo 2020) .....	51

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Teilnetz Ostseeküste II – Strecken- und Linienverlauf .....	12
--	----

## Anlagenverzeichnis zur Leistungsbeschreibung

Anlage A (freibleibend)

**Anlage B E-Vergabeportal – Technische Hinweise zum Betrieb von DAISI**

**Anlage C Allgemeine Planungsgrundlagen**

C.1 (freibleibend)

C.2 Betreiber anderer öffentlicher Personenverkehre

C.3 Regionale Nahverkehrspläne

C.4 Netzplan SPNV-Mecklenburg-Vorpommern,  
Linienetzpläne ÖPNV Bediengebiet

**Anlage D Spezifische Anforderungen zur Mitwirkung in Verkehrskooperationen/ Verkehrsverbänden**

D.1 Verkehrsverbund Warnow (Status Quo 2020)

D.2 Unterlagen zum Deutschlandtarifverbund (Stand 06/2020)

**Anlage E Mengengerüste**

(freibleibend)

Die für die Mengengerüste erforderlichen Angaben sind in den Unterlagen zur **Anlage 1a** des Verkehrsvertrages (Musterfahrpläne für ein fiktives Fahrplanjahr mit Fahrplanunterlagen) enthalten:

E1 Zugliste

E2 Trassenkosten (auf Basis Zugliste Stand 2020)

E3 Stationskosten (auf Basis Zugliste Stand 2020)

Die Herleitung der Basiswerte für das Qualitätsbewertungssystem nach VV § 7 Abs. 2 aus zurückliegenden Kundenzufriedenheitsanalysen ist in den Unterlagen zur **Anlage 2** des Verkehrsvertrages enthalten:

E4 Ist-Werte Kundenzufriedenheit von 2012 bis 2018

**Anlage F Verkehrsvertrag**

F.1 Vertragstext mit Anlagen

Teil 1 Vertragstext

Teil 2 Anlagen zum Vertragstext

Anlage 1 Fahrplanmäßiger Leistungsumfang

Anlage 1a Musterfahrplan für die Grundleistungen

Anlage 1b Betriebsstudie

Anlage 2 Qualität

Anhang I Methodik des Qualitätsbewertungssystems nach VV § 7

Anhang II Fragebogen Kundenzufriedenheit

Anlage 3	Statusberichte Anhang I Berichtsvorlagen
Anlage 4	Anhang II Meldungen Erlöse inkl. Provisionen Fahrzeuge Anhang I Fahrzeugliste Anhang II Beschreibung und technische Daten Anhang III Fahrzeugskizzen Anhang IV HU-Kalender Anhang V Fahrzeugmängelkatalog
Anlage 5	--- (Dokumentation / Fortschreibung nach Zuschlag)
Anlage 6	Tarif und Vertrieb mit Anhängen
Anlage 7	Gutachterliche Verkehrserhebung (TuVK-Erhebung)
Anlage 8	Ersatzkonzept ab Betriebsaufnahme
Anlage 9	--- (Dokumentation nach Zuschlag)
Anlage 10	--- (Dokumentation nach Zuschlag)
Anlage 11	--- (Dokumentation nach Zuschlag)
Anlage 12	Personalübergang
Anlage 13	Nutzungsvertrag/Mitwirkungspflichten Anhang I Dreiseitige Vereinbarung zum vom Betreiber unabhängigen Wiedereinsatz der Fahrzeuge Anhang II Mitwirkungspflichten des EVU zur Wiedereinsatzgarantie Sollzustand der Fahrzeuge bei Übergabe an das Folge-EVU

### Teil 3 Formblätter

(jeweils vom Bieter mit dem Angebot ausgefüllt vorzulegen)

- F.2 Erklärung zur Anerkennung des Verkehrsvertrages
- F.3 Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt
- F.4 Erklärung zur Einbindung von Nachauftragnehmern
- F.5 entfällt
- F.6 Eigenerklärung über das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen und Maßnahmen zur Selbstreinigung
- F.7 entfällt
- F.8 Erklärung zur Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen

- 
- Anlage G Kommerzielle Rahmenbedingungen mit Anhang Kalkulationsschema**  
(Vorlage für Angebotskalkulation des EVU zur Vergabe)
- Anlage H Daten zur Verkehrsnachfrage**  
Bereitstellung ausgewählter Daten zur Kapazitätsplanung des EVU
- Anlage I Daten zur Eisenbahninfrastruktur**
- I.1 Fahrweg
  - I.2 Verkehrsstationen
  - I.3 Erscheinungsbild der Verkehrsstationen (VMV)
  - I.4 Werkstattanbieter
- Anlage J Muster-Kooperationsverträge zu Tarif und Vertrieb**
- J.1 Erläuterungen zu den Muster-Kooperationsverträgen, Letter of Intent (Stand 22.05.2008)
  - J.2 Kooperationsvertrag über die Bildung einer Tarifgemeinschaft Muster-Vertrag I – Anspruchsverfahren (Stand 23.09.2016)
  - J.3 Basisvertriebskooperationsvertrag (Basis-VK) – Anspruchsverfahren (Stand 23.09.2016)  
mit Anlage 1: Vertriebsprovision und Abrechnung
  - J.4 Letter of Intent zwischen der DB Regio AG und der [NE] über die vorläufige Regelung zur Tarifierung und zur Zahlung von Abschlägen auf Einnahmeansprüche der [NE] (Stand 23.09.2016)
  - J.5 Vertriebskonditionen für DB-Agenturen (Stand 05/2019)
- Anlage K Sonstige Strukturdaten**
- K.1 Bevölkerungszahlen im Einzugsbereich Stand 2019
  - K.2 Bevölkerungsstand der Kreise, Ämter und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern 30.06.2019
- 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 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, Schnittstellenformate  
DIVA 3 – Import – Schnittstellenformat  
(Version September 1998)  
DINO – Austauschformat Version 2.1 (Stand 2020, letzte Änderung 17.04.2020)  
HAFAS Rohdatenformat Version 5.40.08 – nur auf Anfrage im Vergabeverfahren  
IVU-Pool ISA-Schnittstelle Version 5.4 (Stand 11.12.2019)
- L.4 Ist-Daten-Schnittstelle zur Fahrplanauskunft (VDV-Schrift 454)
- L.5 IVU.control Schnittstellen- und Formatdokumentation,  
Version: 16.1 – Auszüge (Stand: 28.05.2020)

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

- M.1 Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrs-kooperationen 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 (SonstÖPNVVLRL)
- M.3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrs-dienste 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.3a Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22–31)
- 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 21. Dezember 2015 (GVOBl. M-V S. 587))

**Anlage N Bietergemeinschaften**

**Anlage O Personalübergang (Unterlagenbereitstellung vom Bestandsbetreiber ODEG vom 30.04.2020)**

- O.1 Personallisten
- O.2 Tarifvertragsunterlagen
- O.3 Betriebsvereinbarungen

## Abkürzungsverzeichnis (häufig verwandte Abkürzungen)

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
BB DB	Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
DELFI	deutschlandweite elektronischen Fahrgastinformation bzw. Verein DELFI e.V.
DTV	Durchtarifierungsverluste
DHV	Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste
EAV	Einnahmenaufteilungsvertrag
ESTW	elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch als „Auftragnehmer“ bezeichnet
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
GPS	Global Positioning System
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
HU	Hauptuntersuchung (Untersuchung der Fahrzeuge nach EBO)
HV	Harmonisierungsverluste
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
KAV	Kostenaufteilungsvertrag
MAF	Mindestanforderung
ODEG	ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RBL	rechnergestützten 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
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VMV	VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (Teile VOL/A und VOL/B)
VV	Verkehrsvertrag (Abkürzung bei Verweisen)
VVW	Verkehrsverbund Warnow bzw. Verkehrsverbund Warnow GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer

## Kapitel 1. Ausgangssituation

Das Teilnetz Ostseeküste II geht aus dem seit 12/2019 als Teilnetz Ostseeküste Ost (Notmaßnahme) betriebenen Netz hervor. Mit der Erbringung der vergabegegenständlichen Leistungen der Notmaßnahme ist gegenwärtig die ODEG beauftragt.

Das Teilnetz Ostseeküste II kommt als Gesamtauftrag ohne Lose zur Vergabe und eröffnet Auftragnehmern überregional bedeutsame Tätigkeitsfelder entlang der vorpommerschen Ostseeküste und auf der Insel Rügen. Die bedienten Strecken stellen einerseits insbesondere in den Knotenbahnhöfen Rostock und Stralsund die Anbindung an das überregionale Eisenbahnnetz her. Andererseits vermitteln die bedienten Strecken unter anderem in den Knotenbahnhöfen Rövershagen, Velgast, Züssow und Bergen auf Rügen für Strecken des Ergänzungsnetzes eine regionale Anbindung.

Die im Rahmen des vorliegenden Vergabeverfahrens zu vergebenden Linien sind der  **Abbildung 1** zu entnehmen.

Im direkten Einzugsgebiet der vom Teilnetz Ostseeküste II erfassten Strecken leben insgesamt etwa 400.000 Einwohner (weitere Angaben siehe  **Anlage K**). Mit der Insel Rügen wird eine der Haupttourismusregionen des Landes unmittelbar erschlossen.

Im Interesse des Landes Mecklenburg-Vorpommern liegt die Sicherung eines attraktiven und zeitgemäßen Verkehrsangebotes unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen.

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.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern macht in Abarbeitung der fortgeschriebenen Vergabeplanung 2018 von der vorliegenden wettbewerblichen Vergabe Gebrauch, um seinen Beschaffungsbedarf für das Teilnetz Ostseeküste II abzudecken.

Die zu vergebenden SPNV-Leistungen sind daher ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 (Jahresfahrplan 2022) aufzunehmen. Die Betriebsaufnahme für das Teilnetz Ostseeküste II soll die unterbrechungsfreie Fortführung des heutigen Verkehrsangebotes sicherstellen. Die Leistungserbringung endet nach 13 Jahren zum Fahrplanwechsel im Dezember 2034.

Einzelheiten der zu erbringenden SPNV-Leistungen im Teilnetz Ostseeküste II werden nachfolgend festgelegt und beschrieben. Die Rahmenbedingungen der Vergabe werden im [☞ Kapitel 2](#) dargestellt. Danach folgen die kommerziellen Rahmenbedingungen im [☞ Kapitel 3](#). Fachlich geltende Anforderungen des Auftraggebers sind den entsprechenden Unterpunkten im [☞ Kapitel 4 – Leistungsdetails](#) in Verbindung mit den bereitgestellten Anlagen zu entnehmen. Anlagenverweise auf den Verkehrsvertrag sind gesondert gekennzeichnet ([☞ VV Anlagen 1 bis 13](#)).

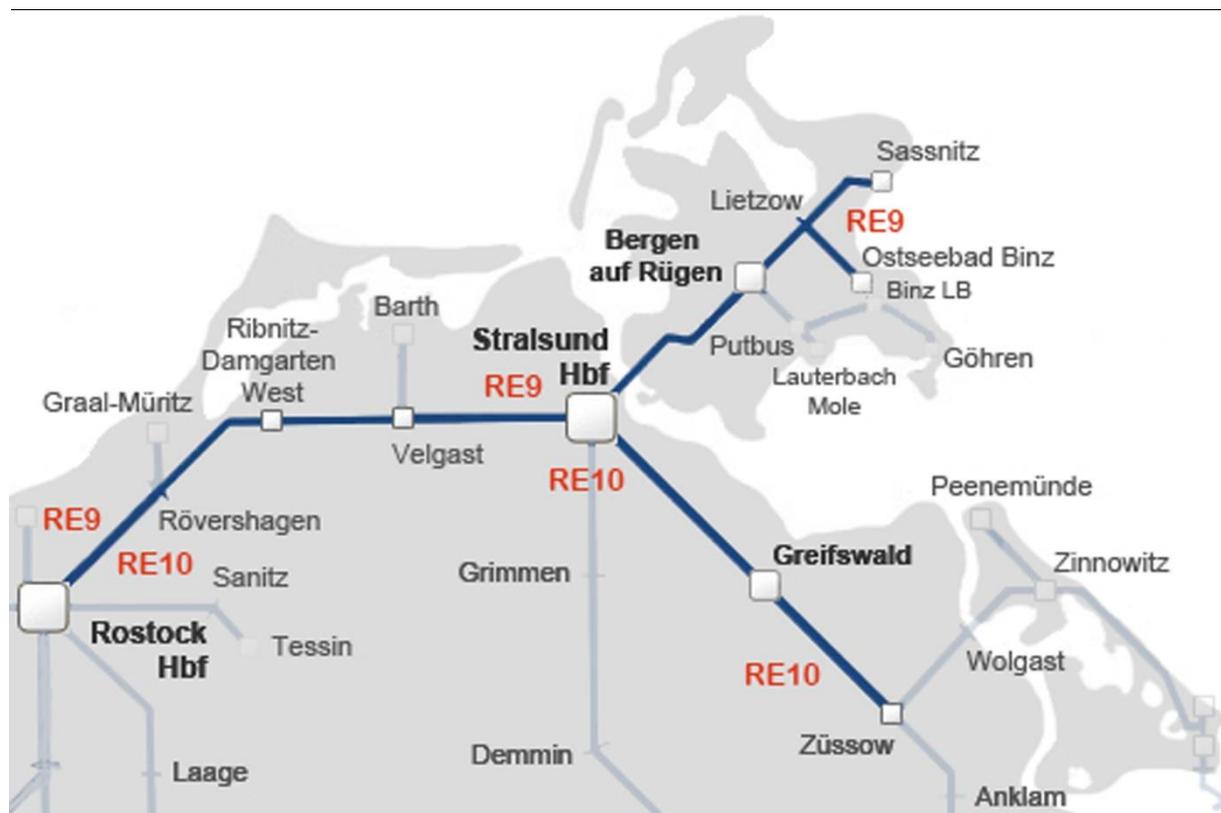


Abbildung 1: Teilnetz Ostseeküste II – Strecken- und Linienvverlauf

## Kapitel 2. Rahmenbedingungen

### 2.1 (freibleibend)

### 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,
- 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 technischen Spezifikationen wird auf  **Anlage L** und  **Anlage M** der Vergabeunterlagen verwiesen.

## 2.3 Infrastruktur

### 2.3.1 Grundsätze zur Eisenbahninfrastruktur

Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur der im Teilnetz Ostseeküste II befahrenen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern sind:

- die DB Netz AG und
- die DB Station&Service AG.

Nach § 10 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) haben Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die Beteiligung im Rahmen dieses Vergabeverfahrens verlangt dem EVU Kenntnisse im Zugangsprocedere der Infrastrukturbetreiber ab. Über die in diesem Vergabeverfahren bereitgestellten Unterlagen hinaus benötigte Informationen zur Infrastruktur sind direkt bei den betroffenen Infrastrukturbetreibern zu erfragen.

Soweit ein Bieter die Beantwortung von Rückfragen an die Infrastrukturbetreiber ausdrücklich über die Vergabestelle wünscht (Kontaktdaten der VMV im Anschreiben), wird die VMV entsprechende Anfragen anonymisiert an die Infrastrukturbetreiber zur Bearbeitung weiterleiten. Nach der Bearbeitung erhält der Bieter die schriftlichen Antworten der Infrastrukturbetreiber über die VMV.

Die im Teilnetz Ostseeküste II einzusetzenden Fahrzeuge werden von der Vergabestelle vorgegeben. Die Vergabestelle stellt des Weiteren den Bietern die in ihrem Auftrag von der DB Netz AG erstellte Betriebsstudie und Nullfahrzeitenrechnungen in der  **VV Anlage 1b** zur Verfügung. Eine Testierung von Fahrzeiten wird nicht verlangt.

Soweit Bieter für die zu erbringenden Leistungen Infrastrukturleistungen weiterer Infrastrukturbetreiber (u. a. für periphere Dienstleistungen wie Abstellung, Werkstatt, Reinigung etc.) in Anspruch nehmen, sind Verhandlungen hierüber mit den betroffenen Infrastrukturbetreibern von den Bietern selbstständig zu führen. Falls dabei Probleme auftreten, ist die Vergabestelle unverzüglich zu informieren, damit diese gegebenenfalls unterstützend tätig werden kann.

Die maßgebenden Vorgaben des Betriebskonzeptes, nach denen die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu vereinbaren ist, sind dem  **Punkt 4.2** zu entnehmen.

Der in den Vergabeunterlagen dargestellte Zustand der Eisenbahninfrastruktur entspricht dem Ist-Zustand 2020 unter Berücksichtigung der gegenwärtig absehbaren Planungen und Ausbaumaßnahmen (siehe  **Punkt 4.2.5**).

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.

### 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 laut Verkehrsvertrag ( **Anlage F1**) als durchlaufende Kosten für die fahrplanmäßig bestellten SPNV-Leistungen grundsätzlich erstattet. Hiervon ausgenommen sind Trassennutzungsentgelte für betrieblich bedingte Leerfahrten.

Zur überschlägigen (nicht verbindlichen) Ermittlung der Trassenpreise können die Bieter die frei im Internet verfügbaren Preisermittlungsgrundsätze der DB Netz AG nutzen. Die Vergabestelle hat mitgeteilte bzw. zugängliche Informationen ohne Anspruch auf Vollständigkeit in der  **Anlage I** zusammengestellt.

Die verbindliche Berechnung der Trassennutzungsentgelte wird ausschließlich von den jeweiligen Infrastrukturbetreibern vorgenommen. Für diese Vergabe sind heutige Preise nachrichtlich ersichtlich, so dass im Vergabeverfahren zu den veröffentlichten Preisen keine gesonderten Anfragen der Bieter notwendig sind. Alle Preisangaben für die Angebotserstellung entsprechen den aktuellen Trassennutzungsentgelten 2020 und sind bereits im Kalkulationsschema ( **Anlage G**) hinterlegt.

### 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 laut Verkehrsvertrag ( **Anlage F.1**) als durchlaufende Kosten für die fahrplanmäßig bestellten SPNV-

Leistungen erstattet. Alle Preisangaben für die Angebotserstellung entsprechen den aktuellen Stationspreislisten und sind bereits im Kalkulationsschema hinterlegt.

Für diese Vergabe wird unterstellt, dass an allen Verkehrsstationen auf das künftige Betriebs- und Fahrzeugkonzept (vgl.  **Punkte 4.2/3**) abgestimmte Bahnsteiglängen zur Verfügung stehen.

Die Bahnsteighöhe im Vergabernetz ist überwiegend auf 55 cm Bahnsteigkantenhöhe ausgerichtet. Abweichungen sind punktuell vorzufinden:

- Bentwisch (Altkanten 24 und 26 cm)
- Mönchhagen (Altkante 26 cm)
- Rövershagen (Altkanten 38 cm)
- Gelbensande (Altkanten 38 cm)
- Ribnitz-Damgarten West (Altkanten 38 cm)
- Stralsund Hbf (Neubaukanten 76 cm)
- Insel Rügen Altfähr, Teschenhagen und Lancken (Altkanten 38 cm)

Im Zuständigkeitsbereich der DB Station&Service AG stehen für die Information der Fahrgäste bei Betriebsstörungen dynamische Fahrgastanzeiger zur Verfügung. Diese sind an allen vergabegegenständlichen Verkehrsstationen installiert.

Laut  **Punkt 4.7.1** 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 gegeben.

Bezüglich der Schnittstellenanforderungen zur Dateneinspeisung wird auf  **Anlage L.4** (VDV-Schnittstelle) verwiesen. Mit der vom EVU verwendeten Schnittstelle muss eine automatisierte Übermittlung von Echtzeitdaten an die Reisendeninformationssysteme der DB Station&Service AG erfolgen. Weiterhin ist auch die landesweite Fahrplanauskunft M-V zu versorgen. Einzelheiten sind vom EVU mit dem Infrastrukturbetreiber bzw. der VMV abzuklären.

### 2.3.4 Energieversorgung

Die SPNV-Leistungen im Teilnetz Ostseeküste II sind in elektrischer Traktion (Stromsystem 15 kV, 16,7 Hz) zu erbringen.

Für den elektrischen Betrieb steht das Bahnstrom-Versorgungsnetz der DB Energie GmbH zur Verfügung.

Der Bieter muss die Infrastrukturnutzung mit der DB Energie GmbH vertraglich auf der Grundlage des jeweils aktuell gültigen Bahnstrom-Preissystems regeln.

Die aktuellen Geschäftsbedingungen und Preissysteme der Energieversorgungsanbieter sind individuell zu erfragen. Der Auftragnehmer hat erforderliche Vorkehrungen zur Versorgung in Eigenregie zu treffen.

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

Die Wartung, Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge ist vom Auftragnehmer sicherzustellen.

Die konkreten Anforderungen sind der Leistungsbeschreibung unter ☞ **Punkt 4.3.3.1** zu entnehmen.

Der Werkstattstandort ist vom Bieter festzulegen. Mögliche Kooperationen oder Leistungswertungen an Dritte sind im Rahmen des Fahrzeugkonzeptes detailliert darzulegen.

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

## **2.4 Betreiber anderer öffentlicher Personenverkehre**

Das Verkehrsangebot des künftigen Auftragnehmers im Teilnetz Ostseeküste II muss die Verknüpfung mit den weiteren Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr im Einzugsbereich der Linien des Teilnetzes herstellen.

Die im vorstehend genannten Einzugsgebiet tätigen Verkehrsunternehmen (Schiene und Straße) können der ☞ **Anlage C.2** entnommen werden. Das im Status Quo bediente ÖPNV-Liniennetz enthält ☞ **Anlage C.4**. Busfahrpläne können im Internet bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen eingesehen werden.

Im Einzugsbereich der Linien des Teilnetzes besteht zum Vergabezeitpunkt 2020 weiterhin der Verbundraum des Verkehrsverbundes Warnow.

Anforderungen zur Anschlussgestaltung enthält insbesondere ☞ **Punkt 4.2.4**.

Bei Zugausfällen oder anderweitigen Störungen des Eisenbahnbetriebs ist Ersatzverkehr auf der Straße (Busnot- und Schienenersatzverkehr) zu gewährleisten.

Einzelheiten zu den Ersatzleistungen enthält **§ 6** des Verkehrsvertrags in Verbindung mit **☞ VV Anlage 2**. Weiterhin sind die gemäß **☞ VV Anlage 4**, Punkt 4.3 getroffenen Prioritäten im Fahrzeugeinsatz zwischen Zug- und Busersatzleistungspflichten einzuhalten.

## 2.5 Sonstige Strukturdaten

Bei der Erstellung des Angebotes sind weitere Rahmenbedingungen zu beachten:

- Straßeninfrastruktur,
- Motorisierungsgrad,
- Entwicklung der Einwohnerzahlen,
- Entwicklung der Arbeitsplätze,
- Entwicklung der Schülerzahlen,
- Touristische Entwicklung,
- Regionale Raumordnungskonzepte.

Die vorstehende Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Eine Übersicht zu den Einwohnerzahlen im Einzugsbereich sowie zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt gibt die **☞ Anlage K**.

Die in der **☞ Anlage K.1/2** enthaltenen Angaben zum Bevölkerungsstand wurden vom Statistischen Amt Mecklenburg-Vorpommern bereitgestellt.

## 2.6 Qualitätsparameter

Der Bieter verpflichtet sich, die vereinbarten 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 Anforderungen

Das mit dem Angebot einzureichende Kalkulationsschema wird vom Auftraggeber im  **Anhang der Anlage G** vorgegeben und ist vom Bieter vollständig auszufüllen. Die dabei zu beachtenden kommerziellen Anforderungen enthält die  **Anlage G**.

## Kapitel 4. Leistungsdetails für die zu erbringenden Verkehrsleistungen

Auf den Linien des Teilnetzes Ostseeküste II sind fahrplanmäßige SPNV-Leistungen in Höhe von ca. 1,8 Mio. Zugkm p.a. zu erbringen.

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

Bei der Erstellung des Angebotes sind diverse Mindestanforderungen einzuhalten. Die 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 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

Mit dem Angebot ist ein individuelles Betriebskonzept des Bieters vorzulegen, das die Art und Weise der Umsetzung der vom Auftraggeber gestellten Anforderungen darlegt. Darin verbindlich angebotene Qualitäten, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sind Vertragsbestandteil.

### 4.2.1 Allgemeine Planungsgrundlagen

Die in diesen Vergabeunterlagen getroffenen konkreten Festlegungen können in Einzelfällen von den allgemeinen Planungsgrundlagen (vgl.  **Anlagen C.1 – C.3**) abweichen. In Zweifelsfällen sind die Festlegungen der Vergabeunterlagen maßgebend.

Zum Vergabezeitpunkt 2020 wendet die VMV im Land Mecklenburg-Vorpommern einheitliche unternehmensübergreifende Linienbezeichnungen für das Verkehrsangebot im SPNV an. Im Bediengebiet sind dies:

- RE3 Stralsund – Pasewalk (- Berlin)
- RE5 Rostock/Stralsund – Neustrelitz (- Berlin)
- RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz
- RE10 Rostock – Stralsund – Züssow
- RB12 Rostock – Graal-Müritz
- RB23 Züssow – Ahlbeck (- Swinoujście)
- RB25 Velgast – Barth
- RB26 Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole

In den Musterfahrplandarstellungen der  **VV Anlage 1a** bzw. der dort integrierten  **Anlage E** können technisch bedingt (Fahrplansoftware) keine oder abweichende Linienbezeichnungen verwendet werden. Darüber hinaus wird für weitere Arbeitsbezeichnungen auf die Legenden im Textteil der Anlage 1a bzw. auf die jeweiligen Tabellenfahrpläne verwiesen.

Die öffentlich bzw. zur Veröffentlichung in den Fahrplanmedien anzuwendenden Linienbezeichnungen werden während der Vertragslaufzeit vom Auftraggeber vorgegeben. Änderungen sind auch bei den Informationspflichten nach  **Punkt 4.7.1** (Print- und Onlinemedien, etc.) zu berücksichtigen.

## 4.2.2 Vorgaben zur Fahrplangestaltung

### 4.2.2.1 Grundsätze zur Angebotserstellung

Dem Betriebskonzept des Bieters sind die vom Auftraggeber vorgegebenen Musterfahrpläne der  **VV Anlage 1a** zum Verkehrsvertrag bzw. die dort integrierten Mengengerüste nach  **Anlage E** zugrunde zu legen.

Für das Angebot sind dabei verbindlich einzuhalten <sup><MAF1></sup>:

- 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 Wendezeiten von mindestens fünf Minuten (wünschenswert sechs Minuten oder länger).

Individuell planbar sind dabei:

- Leerfahrten,
- Abstellung,
- Werkstatteinbindung.

Die beigelegten Musterfahrpläne sind von den Bietern als einheitliche Planungs- und Kalkulationsgrundlage heranzuziehen. In das Kalkulationsschema sind vom Bieter geforderte Angaben zur Zusammensetzung der Zugkm einzutragen ( **Anlage G**, jeweils Blatt „Weitere Angaben“).

Die beigelegten Musterfahrpläne berücksichtigen den gegenwärtigen Infrastrukturzustand der Strecken im Status Quo 2020 bzw. den zur Betriebsaufnahme vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber mitgeteilten Ausbauzustand. Die Handlungsmöglichkeiten zur Fahrplangestaltung werden darüber hinaus nach den Kenntnissen der Vergabestelle nicht von grundlegenden Infrastrukturmängeln beeinträchtigt. Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG hat der Vergabestelle die grundsätzliche Fahrbarkeit des der Vergabe zugrunde gelegten Betriebsprogramms (Takte, Fahrzeiten, Knotenbelegungen) bestätigt ( **VV Anlage 1b**).

Die Grundleistungen (Definition siehe Punkt 4.2.3) bilden in der  **VV Anlage 1a** für ein fiktives Fahrplanjahr die Fahrplanstruktur und die Zugkm für die Nutzfahrten (fahrplanmäßig bestellte Zugfahrten) ab. Das Risiko der Fahrbarkeit des Musterfahrplanes trägt der Auftraggeber.

Der Auftraggeber geht davon aus, dass der den Musterfahrplänen unterstellte Fahrzeugbedarf Bestand hat. Auf dieser Basis hat der Bieter insbesondere Fahrzeug- und Umlaufkilometer zu bestimmen.

Die Musterfahrpläne unterstellen die Verknüpfung mit dem weiteren Schienennetz in Rostock, Velgast, Stralsund, Züssow und Bergen auf Rügen, nehmen aber keine konkrete (minutengenaue) Berücksichtigung anderer Verkehre für bestimmte Tageszeiten vor.

Der Bieter weist in seinem Angebot die Fahrbarkeit der Musterfahrpläne mit den Fahrzeugen nach ☞ **Punkt 4.3** mit eigenen Unterlagen nach <MAF2>:

- Vorlage eigener Fahrplanunterlagen mit Tabellen- und Bildfahrplänen sowie Umlaufplänen, aus denen die Fahrzeugumläufe, die Verknüpfung der Fahrzeugumläufe (Nutzfahrten) mit den Abstellorten sowie der Werkstatt erkennbar sind, alle Pläne sind auf Grundlage der Nullfahrzeiten (☞ **Anlage 1b, siehe gesonderte Dateien**) zu erstellen,
- Darstellung in den ausgearbeiteten Plänen je Betriebsstufe und textliche Erläuterung der vorgesehenen Umsetzung des Betriebskonzeptes.

Die Fahrplanerstellung liegt im Verantwortungsbereich des Bieters. Spezielle formale Anforderungen an die Darstellung werden nicht gestellt.

Im Dezember 2025 soll nach dem derzeitigen Kenntnisstand das Projekt „Stuttgart 21“ in Betrieb gehen. In diesem Zusammenhang werden deutschlandweite Auswirkungen insbesondere auf das Angebot des SPFV erwartet, so dass während der Laufzeit des Vertrages voraussichtlich eine weitere Betriebsstufe (BS2) mit einem geänderten Betriebsprogramm erforderlich wird. Für beide Betriebsstufen sind die Unterlagen vom Bieter getrennt zu erstellen. Bei einer Verschiebung der Inbetriebnahme gelten die Unterlagen der Betriebsstufe 1 (BS1) weiter.

#### 4.2.2.2 Betriebsstufe 1 (BS1)

In der ☞ **Anlage 1b** ist ein möglicher Fahrplan im Rahmen einer Betriebsprogrammstudie von der DB Netz AG erarbeitet worden. Als Basis wurde der Fernverkehr (siehe beigefügter Ergebnisbericht DB Netz AG) aus dem Jahr 2019 berücksichtigt. Daraus ergeben sich in Einzelfällen Asttausche und Haltausfälle. Diese Abweichungen zum Wunschfahrplan können im Rahmen der Konfliktlösung bei der Trassenbestellung bereinigt werden.

Die BS 1 führt den Status Quo des Jahresfahrplanes 2020 fort. Die Vergabestelle erwartet im Zusammenhang mit dem bis zur Betriebsaufnahme im vergabegenständlichen Verkehrsvertrag voraussichtlich abgeschlossenen Umbau der dreiteiligen

Fahrzeuge zu vierteiligen Fahrzeugen sowie durch die Berücksichtigung einer Mindesthaltezeit von 0,7 Minuten, dass der Status Quo des Jahresfahrplanes 2020 in der BS1 nur annähernd abgebildet werden kann. Die DB Netz AG hat in einer für die Vergabestelle erstellen Betriebsprogrammstudie ein Szenario entwickelt, das unter der Annahme eines unveränderten Angebotes im SPFV die grundsätzliche Fahrbarkeit des Betriebsprogrammes der BS1 bestätigt ( **VV Anlage 1b**). Mit dem Ziel, die Fahrbarkeit des Betriebsprogrammes der BS1 zu gewährleisten, sind abweichend vom Status Quo unter anderem in Einzelfällen ein Linienasttausch nördlich Lietzow und/oder der Verzicht auf einzelne Verkehrshalte erforderlich. Hierzu wird im Detail bei der Vorbereitung der jeweiligen Fahrpläne entschieden, das Letztentscheidungsrecht hat hierbei der Auftraggeber gemäß § 16 Abs. 2 VV.

#### 4.2.2.2.1 Linie RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz

Es stellen sich folgende Randbedingungen <sup><MAF3></sup>:

- Takt
  - 2-h-Takt Rostock – Stralsund – Lietzow – Sassnitz
  - 2-h-Takt Stralsund – Lietzow – Binz
  - 2-h-Takt Lietzow – Sassnitz
  - 2-h-Takt Lietzow – Binz

Durch Überlagerung der einzelnen Takte resultiert zwischen Stralsund und Sassnitz bzw. Binz ein Stundentakt.

Im Abendverkehr besteht eine Saisonregelung abgestimmt auf die jährlich im Zeitraum Juni bis September stattfindende Veranstaltung Störtebeker-Festspiele in Ralswiek (Regelung für 2020 vgl. Fahrplanunterlagen).

- Platzkapazität
  - 269 Sitzplätze (Vierteiler)
  - 30 Fahrradstellplätze
- Durchbindung
  - Es können aufgrund des einheitlichen Fahrzeugparks grundsätzlich auch Durchbindungen auf dem Abschnitt Rostock – Stralsund mit den Zügen der Linie RE10 erfolgen. Besonderheiten ergeben sich i.V.m. den saisonalen Störtebeker-Zügen.
- bediente Halte
  - Rostock Hbf, (Bentwisch), (Mönchhagen), Rövershagen, Gelbensande, Ribnitz-Damgarten West, Ribnitz-Damgarten Ost, Altenwillershagen, Buchenhorst, Velgast, Martensdorf, Stralsund-Grünhufe, Stralsund Hbf, Stralsund Rügendamm, Altefähr, Ramin (Rügen), Samtens, Teschenhagen, Bergen auf

Rügen, Lietzow (Rügen), Sagard, Lancken, Sassnitz, Prora, Prora Ost, Ostseebad Binz.

Die Halte Bentwisch und Mönchhagen werden nur von ausgewählten Zügen im Schüler- und Berufsverkehr bedient. Hierzu wird im Detail bei der Vorbereitung der jeweiligen Fahrpläne entschieden, das Letztentscheidungsrecht hat hierbei der Auftraggeber gemäß § 16 Abs. 2 VV.

- **Haltezeiten**  
Alle Stationen werden als Regelhalte bedient. Die Haltezeit beträgt jeweils 0,7 Minuten, in Stralsund Hbf 2,0 Minuten. Für Ribnitz-Damgarten West und Bergen auf Rügen ist eine Haltezeit von 1,0 Minute wünschenswert. Betrieblich bedingt (z.B. Zugkreuzung, Taktgefüge) dürfen die Haltezeiten hiervon abweichen.
- **Anschlüsse**  
Die Taktlagen der Linie sind 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. Bei Anschlusskonflikten sind Lösungsvorschläge zu erarbeiten und dem Auftraggeber zu unterbreiten.

#### **Bahnhof Rostock Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Hamburg
- kurze Übergänge in und aus Richtung Bad Doberan
- kurze Übergänge in und aus Richtung Tessin
- kurze Übergänge in und aus Richtung Laage

#### **Bahnhof Velgast**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Barth

#### **Bahnhof Stralsund Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Neubrandenburg
- kurze Übergänge in und aus Richtung Züssow/Berlin

#### **Bahnhof Bergen auf Rügen**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Putbus



- **Haltezeiten**  
Alle Stationen werden als Regelhalte bedient. Die Haltezeit beträgt jeweils 0,7 Minuten, in Stralsund Hbf 2,0 Minuten und in Greifswald 1,0 Minute. Betrieblich bedingt (z.B. Zugkreuzung, Taktgefüge) dürfen die Haltezeiten hiervon abweichen.
- **Anschlüsse**  
Die Taktlagen der Linie sind 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. Bei Anschlusskonflikten sind Lösungsvorschläge zu erarbeiten und dem Auftraggeber zu unterbreiten.

#### **Bahnhof Rostock Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Schwerin
- kurze Übergänge in und aus Richtung Bad Doberan
- kurze Übergänge in und aus Richtung Tessin
- kurze Übergänge in und aus Richtung Laage

#### **Bahnhof Velgast**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Barth

#### **Bahnhof Stralsund Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Neubrandenburg
- kurze Übergänge in und aus Richtung Berlin

#### **Bahnhof Züssow**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Wolgast

- **Infrastrukturdaten (Streckenband vgl.  Anlage I.1.2)**  
Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt zwischen Rostock Hbf und Ribnitz-Damgarten West 120 km/h, zwischen Ribnitz-Damgarten West und Stralsund Hbf 160 km/h, zwischen Stralsund Hbf und Züssow 120 km/h.
- **andere (parallele) SPV-Angebote**  
Zwischen Rostock und Stralsund, sowie zwischen Stralsund und Züssow verkehrt zusätzlich der SPFV (Linie IC26 bzw. Linie IC56) im etwa

zweistündlichen Rhythmus. , zwischen Rostock und Rövershagen verkehrt zusätzlich die Linie RB12 Rostock – Graal-Müritz im 1-h-Takt. Zwischen Stralsund und Züssow verkehrt zusätzlich die Linie RE3 Stralsund – Berlin im 2-h-Takt. Die genannten Linien sind nicht Bestandteil des Vergabeverfahrens.

Die zwischen Rostock und Stralsund im 2-h-Takt verkehrende Linie RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz ist Bestandteil des Vergabeverfahrens.

#### 4.2.2.3 Betriebsstufe 2 (BS2)

##### 4.2.2.3.1 Linie RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Binz

Es stellen sich folgende Randbedingungen <MAF5>:

- Takt
  - 2-h-Takt Rostock – Stralsund – Lietzow – Sassnitz
  - 2-h-Takt rhythmisiert Velgast – Stralsund – Lietzow – Binz
  - 2-h-Takt Lietzow – Sassnitz
  - 2-h-Takt Lietzow – Binz

Durch Überlagerung der einzelnen Takte resultiert zwischen Stralsund und Sassnitz bzw. Binz ein versetzter Stundentakt.

Mit dem Ziel, die Fahrbarkeit des Betriebsprogrammes zu gewährleisten, können in Einzelfällen ein Linienasttausch nördlich Lietzow und/oder der Verzicht auf einzelne Verkehrshalte erforderlich sein (☞ **VV Anlage 1b**). Im Abendverkehr besteht eine Saisonregelung abgestimmt auf die jährlich im Zeitraum Juni bis September stattfindende Veranstaltung Störtebeker-Festspiele in Ralswiek (Regelung für 2020 vgl. Fahrplanunterlagen).

- Platzkapazität
  - 269 Sitzplätze (Vierteiler)
  - 30 Fahrradstellplätze
- Durchbindung
  - Züge mit der gleichen Zugnummer (in der ☞ **VV Anlage 1a**, Teil BS2 mit den Suffixen a und b dargestellt) werden bei der erforderlichen Bahnsteigverfügbarkeit in Stralsund durchgebunden.
- bediente Halte
  - Rostock Hbf, Rövershagen, Gelbensande, Ribnitz-Damgarten West, Ribnitz-Damgarten Ost, Altenwillershagen (wünschenswert, vgl. ☞ **Anlage 1b VV**),

Buchenhorst (wünschenswert, ☞ **Anlage 1b VV**), Velgast, Martensdorf, Stralsund-Grünhufe, Stralsund Hbf, Stralsund Rügendamm, Altefähr, Rambin (Rügen), Samtens, Teschenhagen, Bergen auf Rügen, Lietzow (Rügen), Sagard, Lancken, Sassnitz, Prora, Prora Ost, Ostseebad Binz.

- **Haltezeiten**  
Alle Stationen werden als Regelhalte bedient. Die Haltezeit beträgt jeweils 0,7 Minuten, in Stralsund Hbf 2,0 Minuten. Für Ribnitz-Damgarten West und Bergen auf Rügen ist eine Haltezeit von 1,0 Minute wünschenswert. Betrieblich bedingt (z.B. Zugkreuzung, Taktgefüge) dürfen die Haltezeiten hiervon abweichen.
- **Anschlüsse**  
Die Taktlagen der Linie sind 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. Bei Anschlusskonflikten sind Lösungsvorschläge zu erarbeiten und dem Auftraggeber zu unterbreiten.

#### **Bahnhof Rostock Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Hamburg
- kurze Übergänge in und aus Richtung Bad Doberan
- kurze Übergänge in und aus Richtung Tessin
- kurze Übergänge in und aus Richtung Laage

#### **Bahnhof Velgast**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Barth

#### **Bahnhof Stralsund Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Neubrandenburg

#### **Bahnhof Bergen auf Rügen**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Putbus

#### **Bahnhof Lietzow (Rügen)**

folgende Anschlüsse sind herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Binz bzw. Sassnitz

- **Infrastrukturdaten (Streckenband vgl. ☞ **Anlage I.1.2**)**



### **Bahnhof Stralsund Hbf**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit im Nullknoten herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Neubrandenburg

### **Bahnhof Züssow**

folgende Anschlüsse sind nach Möglichkeit herzustellen:

- kurze Übergänge in und aus Richtung Wolgast
- Infrastrukturdaten (Streckenband vgl. [☞ Anlage I.1.2](#))  
Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt zwischen Stralsund Hbf und Züssow 120 km/h.
- andere (parallele) SPV-Angebote  
Zwischen Stralsund und Züssow verkehrt zusätzlich die Linie RE3 Stralsund – Berlin sowie der SPFV (Linie IC56) im 2-h-Takt. Die Linie RE3 und der SPFV sind nicht Bestandteil dieses Vergabeverfahrens.

## **4.2.3 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, etwa zur Ver- und Entsorgung oder zur Werkstatthanbindung, 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 in der [☞ VV Anlage 1](#) die 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 fahrplan-technische Prüfung von Varianten und Änderungsvorschlägen zur Anpassung von Fahrlagen oder Umläufen. Weiterhin ist das EVU für die Einstellung der Daten in die Fahrplanveröffentlichungsmedien verantwortlich.

Bei der jährlichen Leistungsbestellung nach Zugkm wird zwischen Grund- sowie Mehr- und Minderleistungen unterschieden, deren Zuordnung wie folgt geregelt ist:

- Unter „Grundleistungen“ sind die Leistungen zu verstehen, die zur Erfüllung des vorstehend beschriebenen, in den Musterfahrplänen nach  **VV Anlage 1a** abgebildeten Betriebskonzepts zu erbringen sind. Der Umfang der Zugfahrten in Zugkm ist dabei linienbezogen aufgeschlüsselt (dort  **Tabellenblatt E1**).
- Verkehrstagebedingte Schwankungen der Zugkm zwischen den Jahresfahrplänen ohne Änderung des Mengengerüsts an Zugfahrten werden wie Grundleistungen behandelt.
- „Mehrleistungen“ sind darüber hinaus zusätzlich bestellten Leistungen, die das den Musterfahrplänen entnehmbare Volumen an Grundleistungen übersteigen.
- „Minderleistungen“ sind abbestellte Leistungen, die das den Musterfahrplänen entnehmbare Volumen an Grundleistungen unterschreiten.

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><MAF7></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 (Details  **Tabelle 1** <sup>Änd. B1007</sup>).
- Bei der Fahrplangestaltung wird  **VV § 16 Abs. 1** beachtet. Maßgebend für die Prüfung ist die jeweilige Bestellmenge des Landes beim EVU zum Zeitpunkt der Trassenbestellung.

Bei einer 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.

Mit dem Ziel, die Fahrbarkeit des Betriebsprogrammes zu gewährleisten, kann in Einzelfällen der Verzicht auf einzelne Verkehrshalte insbesondere an den vergleichsweise nachfrageschwachen Stationen Altenwillershagen und/oder Buchenhorst erforderlich sein (unter anderem Erläuterung siehe  **Anlage 1b VV**). Hierzu wird im Detail bei der Vorbereitung der jeweiligen Fahrpläne entschieden, das Letztentscheidungsrecht hat hierbei der Auftraggeber **gemäß § 16 Abs. 2 VV**.

Der Betriebszeitenrahmen wird für das Mengengerüst des anzuwendenden Betriebskonzeptes in  **Tabelle 1** definiert <sup><MAF8></sup>. Der dort dargestellte Betriebszeitenrahmen ist als Kalkulationsgrundlage für das Teilnetz Ostseeküste 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		
	Beginn	Ende <sup>1)</sup>	mögliche Einsatzpunkte für Planfahrten von / nach
Rostock Hbf			
W(Sa)	4.00 Uhr	24.00 Uhr	
Sa S	5.00 Uhr	24.00 Uhr	
Sa S <sup>3)</sup>	5.00 Uhr	01.00 Uhr	
Stralsund Hbf			Bergen auf Rügen Sassnitz Ostseebad Binz Greifswald / Züssow <sup>2)</sup>
W(Sa)	3.30 Uhr	01.00 Uhr	
Sa S	4.00 Uhr	01.00 Uhr	
Legende:	<sup>1)</sup> Zeitangaben nach Mitternacht (24:00 Uhr) beziehen sich auf den Folgetag <sup>2)</sup> Greifswald oder Züssow flexibel gestaltbar <sup>3)</sup> Störtebekersaison		

**Tabelle 1:** Ausrichtung des Betriebszeitenrahmens für das Teilnetz Ostseeküste II

Soweit der Auftraggeber nach den Regelungen des Verkehrsvertrags Mehrleistungen bestellt, werden diese in den Jahresblättern der  **VV Anlage 1** dokumentiert. Mehrleistungen sind nicht in der  **VV Anlage 1a** vordefiniert.

Entsprechend dieser Unterscheidung wird bei der Bestellung in den Jahresblättern der  **VV Anlage 1** eine konkrete Zuordnung des Bestellschlusses in Zugkm vorgenommen, d. h. alle Grund- und Mehrleistungsvolumina sind gesondert auszuweisen. Die finanzielle Abgeltung der jeweiligen Zugkm-Volumina erfolgt nach den jeweils geltenden vertraglichen Regelungen.

Im Verkehrsvertrag (☞ **VV Anlage F1**) sind auch weitere Fälle von Leistungsveränderungen geregelt, denen nicht die mit dem Musterfahrplan unterstellten vertraglichen Annahmen zugrunde liegen.

#### 4.2.4 Gesamtverkehrsangebot, Anschlussgestaltung

Die Verkehrsangebote des Teilnetzes Ostseeküste II sind in das Gesamteisenbahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern eingebunden. Eine reibungslose Zusammenarbeit aller im Bedienungsgebiet tätigen Betreiber ist Voraussetzung für funktionierende Reiseketten.

Die Anschlussgestaltung muss neben der prioritären Verknüpfung im Schienenverkehr (SPNV, SPFV) auch die sekundäre Verknüpfung mit den Angeboten im sonstigen ÖPNV einschließlich des SPNV-Ersatzverkehrs berücksichtigen <sup><MAF9></sup>. Einen Überblick zum Status Quo 2020 gibt ☞ **Tabelle 2**.

Verkehrsstation	Verkehrsangebot ÖPNV	Verkehrsunternehmen	Umstiegszeit Bahn - Bus	Umstiegszeit Bahn - Bahn	
Rostock Hbf	Stadtverkehr Regionalverkehr	Rostocker Straßenbahn AG, Rebus	Tiefebene Straßenbahn	4	6
			Vorplatz Nordseite	5	
			Vorplatz Südseite/ZOB	4 bis 7	
Ribnitz-Damgarten West	Regionalverkehr	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH	3	3	
Velgast	---	nur Bahn RB25 DB Regio AG	---	3	
Stralsund Hbf	Stadtverkehr Regionalverkehr	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH	6	7	
Greifswald	Stadtverkehr Regionalverkehr	Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH, Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH, Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH, Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH, Usedomer Bäderbahn GmbH (Bus)	5	3	
Züssow	Regionalverkehr	Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH	4	3	
Bergen auf Rügen	Regionalverkehr	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH	5	3	
Sassnitz	Regionalverkehr	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH	3	3	
Binz	Regionalverkehr	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH	3	3	
Angaben: Stand 2020 (Quelle: landesweite Fahrplanauskunft M-V, weitere)					

**Tabelle 2:** Mindestübergangszeiten für ausgewählte Verkehrsstationen Bahn/Bus, Bahn/Bahn

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.

Bei Einrichtung von Busersatzverkehr (z.B. Baumaßnahmen) nach  **VV § 6 Abs. 2** ist unter Berücksichtigung veränderter Anschlüsse wie vorstehend in gleicher Weise zu verfahren.

Auftraggeber und Auftragnehmer sind sich bewusst, dass die Anschlussgestaltung als dynamischer Prozess wirksam werden wird. Die detaillierte Abstimmung ist daher kontinuierlich mit der Abstimmung der Jahresfahrpläne vorzunehmen. Echtzeit-Anschlussinformationen sind zumindest für den SPV und den bereits Echtzeitdaten-einspeisenden ÖPNV bereitzustellen bzw. zu verarbeiten (vgl. auch  **Punkt 4.7.1** <MAF10>.

Die Mindestübergangszeiten an den Verknüpfungspunkten (vgl.  **Tabelle 2** <sup>Änd. B1007</sup>) 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 <MAF11>.

#### 4.2.5 Entwicklungsperspektiven Betrieb und Infrastruktur

Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG hat im Mai 2020 einen Ausblick zu seinen Planungen das Teilnetz Ostseeküste II betreffend gegeben.

Folgende Aussage zu den Planungen und Baumaßnahmen sind für den Vergabezeitraum seitens dieses Infrastrukturbetreibers getroffen worden:

im Fahrplanjahr 2021:

- Elektrifizierung Gleis 3 in Züssow (Kehrgleis) auf der Strecke 6081
- Errichtung ESTW Sassnitz einschließlich Lancken auf der Strecke 6321

im Fahrplanjahr 2022:

- Errichtung Zentralstellwerk Insel Rügen in Bergen einschließlich Ablösung Anrufschanke in Altefähr auf der Strecke 6321

im Fahrplanjahr 2023:

- Erneuerung Rostock Hbf Goetheplatzbrücke bis 11/2024
- Neubau Inselbahnsteig Ribnitz-Damgarten West auf der Strecke 6322

im Fahrplanjahr 2024:

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h auf der Insel Rügen zwischen Stralsund Rügendamm und Lietzow auf der Strecke 6321; Zeitplan, Umfang und Finanzierung befinden sich laut DB Netz AG noch in Abstimmung

im Fahrplanjahr 2025:

- Errichtung ESTW Borchtitz; Zeitplan und Finanzierung befinden sich aktuell noch in Abstimmung
- Ersatz der Verkehrsstationen Altefähr, Teschenhagen und Lancken auf der Strecke 6321
- Umbau Bf. Rövershagen auf der Strecke 6322; Errichtung Hp Purkshof (km 59,600) ggf. bereits im Jahr 2024; Zeitplan und Finanzierung befinden sich aktuell noch in Abstimmung.

im Fahrplanjahr 2026:

- Errichtung ESTW Borchtitz; Zeitplan und Finanzierung befinden sich aktuell noch in Abstimmung
- Ersatz der Verkehrsstation Stralsund Rügendamm auf der Strecke 6321
- Errichtung DSTW Rostock und Pölchow
- Umbau Verkehrsstationen Gelbensande, Mönchhagen und Bentwisch im Rahmen DSTW auf der Strecke 6322

Weitere Einzelheiten einschließlich Ansprechpartner der DB Netz AG enthält  **Anlage I1**. Verbindliche Realisierungspunkte der dargestellten Maßnahmen können von der Vergabestelle zum Vergabezeitpunkt nicht garantiert werden. Sie liefern Bietern dennoch Anhaltspunkte, mit welchen Maßnahmen und Beeinträchtigungen während der Vertragslaufzeit zu rechnen ist.

Weiterhin hat die DB Netz AG eine Einschätzung zur Fahrbarkeit der vergabegegenständlichen Linien abgegeben (vgl.  VV **Anlage 1b**). Insbesondere wird die dargestellte Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Insel Rügen als zielführend angesehen.

Im Bereich der Verkehrsstationen beim Infrastrukturbetreiber DB Station&Service AG rechnet die Vergabestelle mit Erneuerungen der Stationen Ribnitz-Damgarten West, Lancken, Rövershagen (i.V.m. Bahnhofsumbau), Gelbensande, Mönchhagen, Bentwisch, Stralsund-Rügendamm, Altefähr und Teschenhagen. Im Gespräch ist

weiterhin eine Verlängerung des Inselbahnsteiges in Lietzow, um die Bedienbarkeit des Abschnittes Lietzow – Binz im Wechsel zwischen SPNV und SPFV zu verbessern, sowie eine Verlängerung der Bahnsteige in Wüstenfelde, Miltzow, Jeeseer, Greifswald-Süd und Groß Kiesow mit dem Ziel, für ggf. im Rahmen des Verkehrsvertrages NOS II einzusetzende längere Zugkompositionen Vorsorge zu treffen. Die weiteren genannten Ersatzinvestitionen an Stationen sind über die Planungen der DB Netz AG hinausgehend noch nicht näher eingeordnet.

Die Bedienung des neu zu errichtenden Haltepunkts Purkshof ist im Rahmen des Verkehrsangebotes Teilnetz Ostseeküste II entsprechend den Linienforderungen im Betriebskonzept nicht vorgesehen.

Darüber hinaus sind der Vergabestelle mit Blick auf die vergabegegenständliche Vertragslaufzeit keine Aus- oder Umbaumaßnahmen bekannt.

#### 4.2.6 Konzept zur Betriebsstabilität

Dem Angebot ist außerdem ein Konzept zur Betriebsstabilität beizufügen, in dem der Bieter die von ihm vorgesehenen Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität zu beschreiben hat. Die darin enthaltenen verbindlichen Zusagen des Bieters werden im Rahmen der Wertung berücksichtigt. Die entsprechenden Zusagen des Bieters werden Vertragsbestandteil.

#### 4.3 Fahrzeuganforderungen

Für das Teilnetz Ostseeküste II ist ein Triebwagenkonzept vorgegeben. Der Fahrzeugpark besteht aus insgesamt sieben vierteiligen Elektrotriebzügen Desiro ML der Firma Siemens. Die Fahrzeuge wurden als dreiteilige Elektrotriebzüge erstmals in 2020 zugelassen. Der Umbau der Fahrzeuge zu vierteiligen Elektrotriebzügen erfolgt in den Jahren 2020 und 2021. Das Alter der Fahrzeuge beträgt zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme weniger als zwei Jahre.

Die vorstehend genannten Fahrzeuge sind zwingend für die Erbringung der geschuldeten Verkehrsleistungen einzusetzen. Hierzu muss der künftige Auftragnehmer für die Dauer des Verkehrsvertrages in einen zwischen dem derzeitigen Betreiber Ostdeutsche Eisenbahn GmbH und dem Leasinggeber Alpha Trains OSK S.à.r.l. abgeschlossenen Leasingvertrag (der „Nutzungsvertrag“)  **Anlage 13** eintreten. Zugleich ist der künftige Auftragnehmer verpflichtet, eine dreiseitige Vereinbarung zwischen ihm, dem Land und dem Leasinggeber abzuschließen ( **Anlage 13**) mit der der durchgehende Einsatz der Fahrzeuge bis zum Dezember 2034 für den Fall einer vorzeitigen Beendigung des hiesigen Verkehrsvertrags sichergestellt wird.

Die für die Nutzung der Fahrzeuge unter dem Nutzungsvertrag anfallenden Kosten (jährliche Leasingrate) sind im Kalkulationsschema (☞ **Anhang zur Anlage G**) bereits eingetragen.

Der einzusetzende Fahrzeugpark wird fahrzeuggenau in der ☞ **VV Anlage 4** dokumentiert.

#### 4.3.1 Allgemeine Anforderungen (Fahrzeugnutzung)

Die einzusetzenden Fahrzeuge entsprechen uneingeschränkt dem landesüblichen SPNV-Standard und verfügen zu Vertragsbeginn über eine vollständige Fahrzeugausstattung mit den nachfolgend im Kapitel 4.3.2.1 bis 4.3.2.3 zusammengefassten spezifischen Ausstattungsmerkmalen entsprechend der Kennzeichnung per MAF-Index.

Die gemäß MAF-Index gekennzeichneten spezifischen Ausstattungsmerkmale sind für das EVU insofern nur **Beurteilungsmaßstab für die Gleichwertigkeitsprüfung** ggf. ergänzend oder vorübergehend vom EVU einzusetzender Ersatzfahrzeuge. Das Einsatzprozedere von Regel- und Ersatzfahrzeugen einschließlich Schlechtleistungstatbeständen regelt ☞ **VV Anlage 4, Punkt 4.3**.

Die vollständige Fahrzeugbeschreibung bzw. die Beschreibung der Ausstattungsmerkmale für den konkret bereitgestellten Fahrzeugpark Desiro ML (Vierteiler) enthält ☞ **VV Anlage 4 im Anhang Teil II**.

#### 4.3.2 Spezifische Fahrzeuganforderungen

##### 4.3.2.1 Grundsätze

<MAF12> (freibleibend)

Die allgemeinen Fahrzeugeigenschaften fasst die ☞ **Tabelle 3** zusammen:

Merkmal	Fahrzeugeigenschaften
Fahrzeugart	einstöckige Nahverkehrstriebwagen
Traktionsart	Elektrotraktion
Fahrzeughöchstgeschwindigkeit	160 km/h
Länge über Kupplung	101,248 m
Zugsicherung	PZB/Indusi
Sitzplatzkapazität je Fahrzeug	insgesamt 269
davon 2. Klasse	257
davon in zentraler Niederflurebene	72
(vollwertige Sitzplätze laut Definition in VV Anlage 4 Punkt 4.2 unter „Sitzbereiche“)	
Vorhaltung der 1. Wagenklasse	12 Sitzplätze

**Tabelle 3:** Allgemeine Fahrzeugeigenschaften Desiro ML (Vierteiler)

Punktuell höhere Platzkapazitäten (Mehrfachtraktionen in Einzelzuglagen, etc.) sind laut Musterfahrplan (☞ **VV Anlage 1a**) nicht gefordert.

#### 4.3.2.2 Betrieblich-technische Anforderungen

<MAF13> (freibleibend)

Die Fahrzeuge Desiro ML erfüllen die betrieblich-technischen Netzzugangskriterien, die die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur festgelegt haben. Die Erfüllung der Netzzugangskriterien während der Vertragslaufzeit liegt im Verantwortungsbereich des EVU. <MAF14>

#### 4.3.2.3 Nutzung bestimmter Ausstattungsmerkmale der Regelfahrzeuge

Die einzusetzenden Regelfahrzeuge Desiro ML erfüllen den landesüblichen SPNV-Standard auf Neufahrzeugniveau hinsichtlich Ausstattung, Reisekomfort und Sicherheit. Die vollständigen Ausstattungsmerkmale sind ab Vertragsbeginn in ☞ **VV Anlage 4** dokumentiert.

##### Technische Barrierefreiheit

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

Im Angebot des Bieters sind Aussagen zur angebotenen Nutzung der Ausstattungslösungen der Regelfahrzeuge Desiro ML in den vom EVU beeinflussbaren Bereichen erforderlich:

- Informationsvermittlung an die Fahrgäste,
  - zur Barrierefreiheit in den Fahrzeugen (über die Fahrgastinformationssysteme oder andere fahrzeugspezifische Maßnahmen).
- 
- <MAF15> (freibleibend)
  - <MAF16> (freibleibend)
  - <MAF17> (freibleibend)
  - <MAF18> (freibleibend)
  - <MAF19> (freibleibend)

#### **Ergänzung der technischen Einstiegshilfe nach VV Anlage 4 Anh. II Fahrzeugdokumentation Punkt 2.7.8 durch Handrampe**

- Handrampe zur Abdeckung verschiedener Bahnsteighöhen an je einer Tür je Zugeinheit und Ausstiegsseite, die für Befahrbarkeit mit Rollstühlen (Rollstuhl mit Rollstuhlfahrer bis 350 kg), Kinderwagen etc. zugelassen ist, Gestaltung TSI-PRM – gerecht (vgl.  **Anlage L.2, Einstiegshilfen**); weiterhin ist von diesen Türen der Zugang zu einem TSI-PRM gerechten Mehrzweckbereich gegeben <MAF20>.

Aktuell in den Fahrzeugen vorhandene Handrampen erfüllen **<MAF 20>**. Sie sind Eigentum des Bestandsbetreibers und kein Bestandteil der bereitgestellten Fahrzeugausstattung. Das EVU hat künftig eine gleichartige Lösung in den Fahrzeugen vorzuhalten.

- <MAF21> (freibleibend)
- <MAF22> (freibleibend)
- <MAF23> (freibleibend)
- <MAF24> (freibleibend)
- <MAF25> (freibleibend)
- <MAF26> (freibleibend)
- <MAF27> (freibleibend)
- <MAF28> (freibleibend)
- <MAF29> (freibleibend)
- <MAF30> (freibleibend)
- <MAF31> (freibleibend)
- <MAF32> (freibleibend)
- <MAF33> (freibleibend)

## Dynamisches Fahrgastinformationssystem

(siehe Fahrzeugdokumentation Punkt 2.5.8 in  **VV Anlage 4 Anh. II**)

- Fahrgastinformationssystem mit folgenden Anforderungen:
  - Außenanzeigen an allen Fahrzeugseiten zur Zugzielanzeige einschließlich „via/über-Darstellung“ bei bestimmten Laufwegen,
  - 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 Haltestellen- und Zielanzeige, so dass von jedem Sitzplatz eine Sichtmöglichkeit gegeben ist.

Weitere Funktionalität <MAF34>:

- digitale Ausführung mit freier Programmierbarkeit,
- dynamische und betriebsaktuelle Informationsvermittlung standardisierter Werte bzw. Texte (aktive Einbindung der GPS-Schnittstelle nach  **Punkt 4.3.2.2**),
- Visualisierung der Ausstiegsseite (vorzugsweise durch Pfeil o.ä.) in jedem Einstiegsbereich oder dessen unmittelbarer Nähe; die Visualisierung ist von angrenzenden Fahrgasträumen und im Einstiegsbereich sichtbar,
- die Fahrzeuginnenräume sind mit Flachbildschirmen ausgerüstet (je Fahrzeug mindestens je Wagenkasten zwei Flachbildschirme gleichmäßig verteilt),
- vorrangige Nutzung der Flachbildschirme zur erweiterten Fahrgastinformation mit Echtzeitdatenvermittlung zur Betriebssituation (insbesondere Informationen über Anschlüsse, Baumaßnahmen, Großveranstaltungen),
- ergänzende Nutzung der Flachbildschirme zur rein visuellen Unterhaltung möglich (z. B. Freizeit- und Veranstaltungshinweise, Nachrichten, Infotainment),
- im Regelbetrieb nutzbare manuelle Eingriffsmöglichkeit für das Zugpersonal und/oder die Betriebsleitstelle zur Übermittlung aktueller akustischer und visueller Informationen.

Das EVU stellt durch entsprechende Softwarelösungen und Systempflege sicher, dass die dargestellte Funktionalität im Betrieb erfüllt ist.

- <MAF35> (freibleibend),
- <MAF36> (freibleibend).

### Design der Fahrzeuge

- Beibehaltung des Designs der Fahrzeuge , soweit der Aufgabenträger keine anderweitige zu seinen Lasten gehende Festlegung trifft,
- Wahrung guter Orientierungsmöglichkeiten für die Fahrgäste,
- Berücksichtigung der statischen Kennzeichnungspflichten (u. a. EVU, Wagenklassen, Mehrzweckbereiche),
- Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Logo des Auftraggebers (insbesondere Landessignet M-V) <MAF37>.

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.

### WLAN-Hotspot zur Fahrgastnutzung

Ausstattung der Fahrgasträume mit WLAN-Technik zur Bereitstellung von drahtlosem und kostenfreiem Internetzugang <sup>1</sup> <MAF38>:

- Einsatz von Multi-SIM Technik (Zugang zu verschiedenen verfügbaren Mobilfunknetzen),
- Einrichtung mit Auslegung der Kapazitäten für eine gleichzeitige Nutzungsmöglichkeit für mindestens 50 % der Fahrgäste jedes Zuges (auf Basis Vollauslastung aller Sitzplätze im Zug),
- Sicherstellung des kontinuierlichen Betriebs (u.a. Störsicherheit, Zulassungsfragen).

Die vom Bestandsbetreiber eingebaute WLAN-Technik erfüllt <MAF 38>. Sie ist Eigentum des Bestandsbetreibers und kein Bestandteil der bereitgestellten Fahrzeugausstattung.

Für den künftigen Betreiber ist die Erfüllung gemäß MAF 38 geschuldet. Es wird nach Übernahme der Fahrzeuge Desiro ML bis zum 30.06.2022 eine Übergangsfrist für Einbau und Inbetriebnahme in die Fahrzeuge gewährt.

Der Auftraggeber behält sich vor, während der Vertragslaufzeit die Einrichtung einer fahrgastorientierten Portallösung mit der Vermittlung von ggf. auch vom Auftraggeber bereitgestellten Inhalten zu verlangen nach ☞ **Punkt 4.7.2**. Die Kosten trägt der Auftraggeber. Dem EVU ist es unbenommen möglich, eine eigene fahrgastorientierte Portallösung einzusetzen. Die Anforderungen enthält ☞ **Punkt 4.7.2**. Auf die einschlägigen Regelungen des Nutzungsvertrages wird verwiesen.

<sup>1</sup> Die Vergabestelle weist darauf hin, dass ihr zur Netzabdeckung entlang der vergabegegenständlichen Linien keine Informationen vorliegen. Die Bieter sind aufgefordert, sich die hierfür ggf. notwendigen Informationen selbst zu beschaffen. Eine Durchführung von Messfahrten wird empfohlen.

Streckenseitige Infrastrukturen bzw. Sendeanlagen der Mobilfunkbetreiber sind kein Gegenstand des Anforderungsprofils.

#### 4.3.2.4 (freibleibend)

#### 4.3.2.5 Nutzung der automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS)

Zur kontinuierlichen Erfassung der Verkehrsnachfrage sind alle Zügeinheiten des Regelfahrzeugparks Desiro ML mit AFZS ausgerüstet, die eine gleichzeitige bzw. regelmäßige Erfassung aller angebotenen Zugfahrten entsprechend der Definition laut  **VV Anlage 3, Punkt 5**, abdecken <MAF39>.

Die AFZS entsprechen den Anforderungen der VDV-Schriften 457 „Automatische Fahrgastzählsysteme“ und „458 Automatische Fahrgastzählsysteme“ im Schienenverkehr <MAF40>. Beide VDV-Schriften enthält  **Anlage L.1**. Weiterhin ist sicherzustellen <MAF41>:

- Alle Fahrzeugaußentüren der relevanten Fahrzeuge sind mit geeigneter Erfassungstechnik ausgerüstet.
- Die AFZS müssen inklusive des Hintergrundsystems eine statistische Sicherheit von 95 % erreichen. Vor Inbetriebnahme ist vom EVU ein Testat als Nachweis vorzulegen.
- Darüber hinaus ist je nach Festlegung im Einzelfall sicherzustellen, inwieweit eine gesonderte manuelle Erfassung der Reisenden in der 1. Klasse und von Fahrrädern erfolgt.
- Unabhängig von Bauart und Typ der AFZS müssen die Datenerfassung und die Systemschnittstellen so gestaltet werden, dass alle unterschiedlichen Fahrgastzählungen nach  **Punkt 4.6.4.1** abgedeckt werden können.

Die AFZS-Daten sind vom EVU nach den Vorgaben der  **VV Anlage 3** aufzubereiten und eigenständig über einen FTP-Server in die Datenbanksysteme der VMV einzuspeisen. Die Kosten trägt das EVU.

Die VMV nutzt die Software „IVU.control“ der IVU AG. Das EVU ist innerhalb der Vertragslaufzeit zur Anpassung von Schnittstellen, beispielsweise bei einer weiteren Umstellung im Controlling der VMV mit dieser Software bereit (z.B. Modulerweiterung). Die Kosten trägt der Auftraggeber. Sollte die VMV darüber hinaus andere Systeme/Software einsetzen wollen, fällt dies nicht in die Risikosphäre des EVU.

### 4.3.3 Werkstatt, Werterhaltung während der Vertragslaufzeit

Ein abgestimmtes Fahrzeug- und Werkstattkonzept ist für einen wirtschaftlichen Betrieb unverzichtbar. Deshalb sind im Rahmen des Angebots Angaben zur vom Bieter vorgesehenen Werkstattlösung zu machen.

#### 4.3.3.1 Anforderungen an die Wartung, Instandhaltung und Reinigung

Im Angebot ist die Werkstattlösung festzulegen und 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.

Die einzusetzenden Fahrzeuge müssen sich innen und außen stets in einem sauberen Zustand befinden. Die Fahrzeuge sind mindestens täglich einer Grundreinigung zu unterziehen. Die Grundreinigung umfasst mindestens den vollständigen Innenbereich einschließlich der Toiletten. An Werktagen werden die Fahrzeuge zwischen der morgendlichen und der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischengereinigt. Die Außenreinigung ist mindestens einmal monatlich durchzuführen. Weitere Festlegungen zur Reinigung der Fahrzeuge sind  **VV Anlage 2, Punkt 1.3** zu entnehmen.

#### 4.3.3.2 Anforderungen an die Untersuchung, Aufrechterhaltung der Zulassung

Die Erstzulassungen und Abnahmen des einzusetzenden Fahrzeugparks (Desiro ML) liegen zur Betriebsaufnahme des Teilnetzes Ostseeküste II vor und sind mit den Fahrzeugdokumentationen vom Bestandsbetreiber an das EVU zu übergeben.

Die Ausgangsdaten sind im  **VV Anlage 4 Anhang Teil I** dokumentiert und zur Betriebsaufnahme auf Vollständigkeit zu überprüfen. Es wird davon ausgegangen, dass bis zur Übernahme keine zulassungsrelevanten Änderungen der Fahrzeugausstattung erfolgen.

Die Aufrechterhaltung der Zulassung sowie die Untersuchung der Fahrzeuge fallen in die Leistungspflichten des EVU.

Der Auftragnehmer sorgt während der gesamten Vertragslaufzeit dafür, dass der einzusetzende Fahrzeugpark (Desiro ML) 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 ca. 300.000 km je Umlauf,
- Zuführungsintervall zur Hauptuntersuchung entsprechend den gesetzlichen Regelungen (EBO),
- Zuführungsintervall zur vorbeugenden Instandhaltung gemäß Vorgabe des Herstellers bzw. eigener Erfahrungen.

Für den einzusetzenden Fahrzeugpark (Desiro ML) hat das EVU mit dem Angebot eine Festlegung über die zeitliche Abfolge der Hauptuntersuchungen (HU) während der Vertragslaufzeit nach  **VV Anlage 4 Anhang Teil IV** zu treffen. Diese Übersicht wird während der Vertragslaufzeit entsprechend den Berichtspflichten nach  **VV Anlage 3** jährlich fortgeschrieben. Dazu reicht das EVU bei der VMV jeweils zum 30.11. einen für das bevorstehende Jahr konkretisierten HU-Kalender nach  **VV Anlage 4 Anhang Teil IV** ein.

Sollten sich während der Vertragslaufzeit zulassungsrelevante Sachverhalte ergeben, werden diese vor einer Umsetzung einvernehmlich zwischen den Vertragspartnern sowie dem Fahrzeugeigentümer Alpha Trains abgestimmt.

#### 4.3.3.3 (freibleibend)

#### 4.3.4 Vorhaltung des Reservefahrzeugs

Als Reservefahrzeuge gelten alle Fahrzeuge, die bei Anwendung der Musterfahrpläne nach  **VV Anlage 1a** nicht planmäßig in Fahrzeugumläufe eingebunden sind.

Im Rahmen des einzusetzenden Fahrzeugparks, den der Auftragnehmer gemäß seinen individuellen Planungen im Betriebs- und Fahrzeugkonzept für den Regelbetrieb nutzt, steht **ein baugleiches Fahrzeug** als Reservefahrzeug zur Verfügung. Soweit vorübergehend abweichend dazu andere Reservefahrzeuge zum Einsatz gelangen, gilt **VV Anlage 4 Punkt 4.3**.

#### 4.4 Anforderungen an die Kundenbetreuung

Die nachfolgenden Anforderungen an die Kundenbetreuung sind bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen. Verbindlich angebotene Qualitäten, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sind Vertragsbestandteil.

#### 4.4.1 Grundsätze; Sicherheitskonzept

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.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass sämtliches Personal mit direktem Fahrgastkontakt mindestens folgende Anforderungen erfüllt <sup><MAF42></sup>:

- 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 Qualifikation von Zugbegleitern gemäß <sup>☞</sup> **Punkt 4.4.3** als „Kundenbetreuer im Nahverkehr“ oder gleichwertig.

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

Darüber hinaus hat der Bieter mit dem Angebot ein Sicherheitskonzept vorzulegen, in dem er die von ihm vorgesehenen Maßnahmen zur Gewährleistung eines möglichst hohen Sicherheitsniveaus in den Zügen des Bieters zu erläutern hat. Die darin enthaltenen verbindlichen Zusagen des Bieters werden im Rahmen der Wertung berücksichtigt. Die entsprechenden Zusagen des Bieters werden Vertragsbestandteil.

#### 4.4.2 Kontroll- und Sicherheitspersonal

Die Züge sind laut Fahrzeuganforderungen (<sup>☞</sup> **Punkt 4.2**) betriebstechnisch im Einmann-Betrieb zu fahren. Eine Wahrnehmung betriebsdienstlicher Aufgaben vom Kontroll- und Sicherheitspersonal ist somit nicht erforderlich.

Auf den zu bedienenden Linien wird ein gesonderter Prüfdienst aufgrund des Einsatzes von Zugbegleitern nach <sup>☞</sup> **Punkt 4.4.3** nicht gefordert. Soweit Prüfdienstaufgaben anfallen, können diese von den Zugbegleitern wahrgenommen werden.

Das EVU kann darüber hinaus nach eigener Maßgabe zeitliche und/oder lokale Schwerpunkte im Prüfdienst setzen.

<MAF43> (freibleibend)

Ordnung und Sicherheit sind zu gewährleisten. Soweit das EVU dafür zusätzliches Sicherheitspersonal anbietet, gilt für dieses Sicherheitspersonal folgendes Anforderungsprofil:

- Einsatz von geschultem Sicherheitspersonal, Schulung insbesondere
  - Deeskalationstraining,
  - Antiaggressionstraining,
  - Kommunikationstraining.
- Prüftrupps und Streifen müssen grundsätzliche Informationen zu Verkehrsangeboten erteilen können, entsprechende Ortskenntnisse sind erforderlich.

In der Vertragsdurchführung liegt die konkrete Einsatzplanung von Kontroll- und Sicherheitspersonal in der Verantwortung des EVU. Auf Anfrage werden dem Land Grund und Umfang des Einsatzes mitgeteilt.

Der Bieter ist bereit, gegebenenfalls während der Vertragslaufzeit notwendig werdende örtliche und/oder zeitliche Schwerpunkte zum Einsatz von Kontroll- und Sicherheitspersonal mit dem Auftraggeber abzustimmen.

#### 4.4.3 Persönliche Kundenbetreuung (Zugbegleiter)

Die Triebwagen 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 <MAF44>:

- Auf den Linien des Teilnetzes Ostseeküste 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 erteilen.
- Darüber hinaus ist das Zugbegleitpersonal für Ordnung und Sicherheit im Zug verantwortlich.

Der dargestellte Mindestumfang der Kundenbetreuung inkl. Prüfdienstaufgaben ist vollständig mit qualifiziertem und fachkundigem Personal mit der Qualifikation „Kundenbetreuer im Nahverkehr“ (oder gleichwertig) zu erbringen.

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 <MAF45>:

- 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 <MAF46>:

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

Anforderungen an die Vertriebstechnik enthält  **Punkt 4.5.5.**

#### 4.4.4 Vorhalten einer „Info-Hotline“

Als Ergänzung zur beschriebenen Kundenbetreuung hat der Auftragnehmer eine „Info-Hotline“ für die erweiterte Betreuung der Fahrgäste und potenzielle Nutzer des Verkehrsangebotes einzurichten, diese muss auch im Falle von Betriebsstörungen und für Fahrgastbeschwerden zur Verfügung stehen. Beim Einsatz automatisierter Auskunftssysteme ist den Reisenden unmissverständlich aufzuzeigen, wie diese bei individuellen Fragen persönliche Betreuung erhalten können.

Die „Info-Hotline“ unterliegt folgenden Mindestanforderungen <MAF47>:

- Sie ist täglich – mindestens Mo-Fr in der Zeit von 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie Sa/So/feiertags in der Zeit von 10:00 Uhr bis 20:00 Uhr – mit fachkundigem Personal zu besetzen.
- Die Kontaktaufnahme ist kostenfrei bei Anrufen aus dem Festnetz zur Verfügung zu stellen. Die Telefongebühren aus dem Mobilfunknetz sind auf maximal **42 ct je Anruf** zu begrenzen.

- Die „Info-Hotline“ muss über die ständige Möglichkeit zur Kontaktaufnahme mit der Betriebsleitstelle verfügen. Aktuelle Informationen zum Betriebsgeschehen sind so aufzubereiten, dass sie den Reisenden in verständlicher Form zeitgerecht zur Verfügung stehen. Das interne Störungsmanagement des EVU ist darauf abzustimmen (vgl. ☞ **Punkt 4.6.2**).

Für die „Info-Hotline“ sind den Anforderungen nach ☞ **Punkt 4.4.1** entsprechende Mitarbeiter einzusetzen, die darüber hinaus Englisch sprechen. Der Umfang der Sprachkenntnisse muss jeweils für eine Verständigung über das Verkehrsangebot sowie für eine Vermittlung von Ortskenntnissen ausreichend sein. Alle Fremdsprachenkenntnisse sind vor Betriebsbeginn und danach mindestens alle zwei Jahre im Dienstunterricht aufzufrischen.

Kooperationen bezüglich der „Info-Hotline“ mit anderen EVU und Verkehrskooperationen werden, soweit Form und Umfang der Zusammenarbeit mit dem Angebot näher erläutert werden, akzeptiert. Die Zusammenarbeit ist in diesem Fall vor Betriebsaufnahme vertraglich zu vereinbaren.

In die erweiterte Kundenbetreuung mittels der „Info-Hotline“ sind, sofern nicht bereits eigenständige Lösungen existieren, weiterhin zu integrieren

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

Zu den genannten Punkten sind im Angebot Festlegungen zu treffen bzw. die Einbindung in vorhandene Strukturen ist zu erläutern.

#### **4.4.5 Konzept zur Fahrgastinformation**

Mit dem Angebot ist ein Konzept zur Fahrgastinformation vorzulegen, in dem der Bieter die von ihm vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherstellung einer möglichst umfassenden Information der Fahrgäste über das Verkehrsangebot zur konkreten Fahrt, der Anschlussbeziehungen und über relevante Informationen zum Betriebsgeschehen des hiesigen Teilnetzes erläutert. Die darin enthaltenen verbindlichen Zusagen des Bieters werden im Rahmen der Wertung berücksichtigt. Die entsprechenden Zusagen des Bieters werden Vertragsbestandteil.

### **4.5 Anforderungen an Tarif und Vertrieb**

Die nachfolgenden Anforderungen an Tarif und Vertrieb sind bei der Angebotserstellung zu berücksichtigen. Im Angebot des Bieters ist die Art und Weise der Umsetzung dieser Anforderungen darzustellen. Verbindlich angebotene Qualitäten, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sind Vertragsbestandteil.

## 4.5.1 Allgemeiner Eisenbahntarif

### 4.5.1.1 Tarifgestaltung

Es gilt der genehmigte Tarif des Auftragnehmers gemäß ☞ **VV Anlage 6**.

In der Tarifierstellung für den allgemeinen Eisenbahntarif müssen auf jeden Fall folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllt werden <MAF48>:

- Es sind Fahrausweise **von jeder zu jeder** Verkehrsstation nach ☞ **VV Anlage 6** auszugeben.
- Die **gegenseitige Anerkennung** der Fahrausweise im Parallelverkehr (zwischen unterschiedlichen EVU/Tarifen auf gemeinsam bedienten Linien(-abschnitten)) sowie aus dem Fahrausweisverkauf zu/aus angrenzenden Netzen ist zu gewährleisten.
- Die **durchgehende Abfertigung** ist zu gewährleisten:
  - zwischen den vom Auftragnehmer bedienten Verkehrsstationen und den Verkehrsstationen (Tarifpunkten) wie nach ☞ **VV Anlage 6 Anhang II** festgelegt,
  - im ein- und ausbrechenden Verkehr zu Verkehrsverbänden bzw. Verkehrskooperationen, die auch den SPNV betreffen,
  - sowohl im stationären Vertrieb als auch beim Fahrscheinverkauf in den Zügen.

<MAF49 freibleibend>

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

Der Auftragnehmer ist darüber hinaus gemäß Verkehrsvertrag (☞ **VV § 26 Abs. 5**) zur Anwendung und Anerkennung derzeit noch nicht eingeführter Tarife verpflichtet.

- Dies gilt insbesondere für die mögliche Einführung eines regions-, landes- und/oder bundeseinheitlichen SPNV-Tarifs. Konkret absehbar ist: Zum

Zeitpunkt dieses Vergabeverfahrens ist eine Umsetzung des bundesweiten SPNV-Tarifs Deutschlandtarif (DTV) zum 01.01.2022 vorgesehen.

- Der Auftragnehmer hat bei einer Aufstellung und Umsetzung eines derartigen SPNV-Tarifs im Rahmen der Gremien des DTV ein Mitspracherecht.
- Das Letztentscheidungsrecht zur Einführung eines derartigen SPNV-Tarifs liegt in diesem Verkehrsvertrag beim Auftraggeber.
- Das Erlörisiko für den neuen Tarif trägt der Auftraggeber.

Darüber hinaus sind für Mecklenburg-Vorpommern folgende Tarifangebote im Gespräch:

- Azubi-Ticket (ggf. landesweite Einführung mit regionalen Ausprägungen),
- SemesterTicket Vorpommern (ggf. Ausweitung auf Mecklenburg-Vorpommern),
- Verbundtarif regionaler Verkehrsverbund Vorpommern (Arbeitstitel).

#### 4.5.1.2 Einnahmenaufteilung

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

Der allgemeine Eisenbahntarif nach  **Punkt 4.5.1.1** schafft die Grundlage für eine zumindest teilnetzstarke Zuordnungsmöglichkeit von Einnahmen.

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. 3a** zu beachten.

#### 4.5.1.3 Vertrieb

Der Auftragnehmer muss für den allgemeinen Eisenbahntarif einen eigenen Vertrieb sicherstellen.

Es ist vom Auftragnehmer bzw. vom ausgewählten Vertriebsdienstleister für jeden Vertriebsweg jeweils mindestens das in  **VV Anlage 6 Anhang I/II** vereinbarte Tarifangebot anzubieten.

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

Des Weiteren ist der Vertriebsweg E-Ticketing per Online- und appbasierten Applikationen vorzuhalten. Einzelheiten enthält ☞ **VV Anlage 6 Punkt 6**<sup><MAF50></sup>.

Ergänzend ist ein stationärer personenbedienter Vertrieb vorzuhalten. Einzelheiten enthält ☞ **VV Anlage 6 Punkt 6**<sup><MAF51></sup>.

Der Abschluss künftiger vertraglicher Regelungen obliegt dem EVU. An den geschuldeten Standorten wird **im Status Quo (Stand 2020)** personenbedienter Vertrieb wie folgt durchgeführt (vertragsübergreifend):

- Reisezentren der DB Vertrieb GmbH an den Standorten der Bahnhöfe Stralsund Hbf und Bergen auf Rügen
- Videoreisezentrum der DB Vertrieb GmbH am Standort Binz,
- Agenturvertrieb der DRE Bahnverkehr GmbH auf den Bahnhöfen Ribnitz-Damgarten West und Sassnitz.

Zur Erfüllung der Mindestanforderungen (MAF 51) kann über entsprechende Kooperationsverträge auf vorhandene Möglichkeiten (z. B. Leistungseinkauf) zurückgegriffen oder es können Verkaufsmöglichkeiten in Stationsnähe neu geschaffen werden.

Darüber hinaus ist ein ergänzender Vertrieb über stationäre Fahrausweisautomaten vorzuhalten. Einzelheiten enthält ☞ **VV Anlage 6 Punkt 6** <sup><MAF52></sup>

An folgenden Standorten sind **im Status Quo (Stand 2020)** bereits Fahrkartenautomaten vorhanden (☞ **Tabelle 4**).

<b>Verkehrsstation</b>	<b>Anzahl Automaten (vertragsübergreifend)</b>
Rostock Hbf	9
Ribnitz-Damgarten West	1
Stralsund Hbf	4
Bergen auf Rügen	1
Ostseebad Binz	1
Sassnitz	1
Greifswald	2
Greifswald Süd	1
Züssow	1
<b>Anzahl gesamt</b>	<b>21</b>

**Tabelle 4:** Standorte stationärer Fahrkartenautomaten (Status Quo 2020)

Der Abschluss künftiger vertraglicher Regelungen zur Nutzung stationären Ausweisautomaten obliegt dem EVU.

Während der Vertragslaufzeit sind die Reaktionsmöglichkeiten bei auftretenden Veränderungen im Vertrieb mit Dritten im Rahmen des Verkehrsvertrages abzustimmen.

#### 4.5.2 Verkehrsverbund Warnow (VVW) Verkehrskooperationen im Einzugsbereich des Teilnetzes

##### 4.5.2.1 Verbundtarif

Der Verbundraum Warnow erstreckt sich räumlich über das Gebiet der Hansestadt Rostock sowie den Landkreis Rostock. Der Tarif ist ein Zonentarif.

Für Fahrten innerhalb des VVW-Tarifgebietes sind ausschließlich die Tarifbestimmungen und Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des VVW in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden <MAF53>.

Folgende SPNV-Linien bzw. Linienabschnitte im Teilnetz gehören zum Tarifgebiet des VVW:

RE9/10 Rostock Hbf – Stralsund (und weiterführend) bis Gelbensande

Darüber hinaus gehören zum Tarifgebiet des VVW (andere Verkehrsverträge):

S1 Rostock Hbf – Warnemünde  
S2 Rostock Hbf – Schwaan – Güstrow  
S3 Rostock Hbf – Laage – Güstrow  
RB11 Wismar – Rostock – Tessin ab Teschow  
RB12 Bad Doberan – Rostock Hbf – Graal-Müritz,  
Rostock Hbf – Ribnitz-Damgarten West bis Gelbensande  
RE1 Rostock Hbf – Hamburg Hbf bis Bützow  
RE4 Lübeck – Stettin/Ueckermünde im Abschnitt Bützow – Teterow

Übersichtskarten des Bedienungsgebietes (Netzpläne Stadt Rostock und Region) des VVW enthält die  **Anlage D1**. Das tarifliche Regelwerk enthält die  **VV Anlage 6** im **Anhang III**. Der Verbundtarif (Stand: 01.02.2020) ist auch unter [www.verkehrsverbund-warnow.de/downloads.html](http://www.verkehrsverbund-warnow.de/downloads.html) abrufbar.

#### 4.5.2.2 Vertrieb im VVW

Für den Vertrieb von Verbundfahrausweisen sind die Festlegungen in den Tarifbestimmungen und Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des VVW in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Die Anforderungen enthält ☞ **Anlage D1**.

Eine Aufstellung stationärer Fahrausweisautomaten an den Verkehrsstationen auf den Linienabschnitten der RE9/10 im Verbundraum wird nicht verlangt.

#### 4.5.2.3 Spezielle Leistungspflichten im Verkehrsverbund Warnow

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, rechtzeitig vor Betriebsaufnahme einen Antrag auf Aufnahme in die Verbundgesellschaft VVW GmbH zu stellen, soweit er nicht bereits deren Gesellschafter ist. Die Aufnahme als Gesellschafter wird seitens der VMV verlangt. Der Abschluss der notwendigen Vereinbarungen sowie die Aufnahme als Gesellschafter bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers.

Unabhängig von dieser Vorgehensweise behält sich der Auftraggeber vor, aufgrund seiner Bruttovertragsrechte selbst Gesellschafter im Verkehrsverbund zu werden. Zum Vergabezeitpunkt lassen dies die bestehenden Verbundstrukturen als Unternehmensverbund jedoch nicht zu. Gegenwärtig besteht zur Wahrung der Interessen des Landes ein Kooperations- und Assoziierungsvertrag zwischen VMV und der Verkehrsverbund Warnow GmbH.

Bei Aufnahme in die VVW GmbH hat der Auftragnehmer die aus den VVW-Verträgen resultierenden Rechte und Pflichten im Verkehrsverbund wahrzunehmen. Dazu gehören die

Anerkennung <MAF54>

- der gültigen Satzung,
- des Einnahmenaufteilungsvertrages einschließlich der dazu gehörigen Nachträge,
- des Kostenaufteilungsvertrages einschließlich der dazu gehörigen Nachträge,
- der Vergütung des Vertriebsaufwandes

sowie die

Beachtung und Anwendung <MAF55>

- des Corporate Designs,
- des Verbundtarifes (Tarifbestimmungen, Preise, Gemeinsame Beförderungsbedingungen).

Einzelheiten zu den vorstehend genannten Verträgen, Vereinbarungen und Anforderungen sind neben der ☞ **VV Anlage 6** (Verbundtarif im Anhang III) in den Bestandteilen der ☞ **Anlage D1** (Verträge, Kostenaufteilung, Arbeitsgruppen etc.) enthalten.

#### 4.5.3 Verkehrskooperationen

Folgende bestehende Verkehrskooperationen sind, soweit sie zu Beginn der Betriebsaufnahme weiterhin bestehen, fortzuführen. Die Anforderungen enthält die ☞ **VV Anlage 6** im **Anhang V**.

- a. Tarifangebot „SchülerFerienTicket Mecklenburg-Vorpommern“
- b. Tarifangebot „Bernstein-Ticket Rügen“ im Bereich Stralsund – Insel Rügen
- c. Tarifangebot „Insel & Me(e)hr“ im Bereich Stralsund – Züssow (- Insel Usedom)
- d. Tarifangebot „Stralsund-Greifswald-Ticket“ zwischen Stralsund und Greifswald
- e. Tarifangebot „Stadt-Land-Meer-Ticket“

#### 4.5.4 Zuwendungen für Verkehrskooperationen in Mecklenburg-Vorpommern

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

Aufgrund der Ausrichtung als Bruttovertrag wird davon ausgegangen, dass seitens des EVU keine Nutzung der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (VKoopRL) erfolgt.

In Verkehrsverbänden bzw. Verkehrskooperationen werden im Land M-V darüber hinaus gegebenenfalls Ausgleichszahlungen für Durchtarifizierungsverluste (DTV) und Harmonisierungsverluste (HV) nach Richtlinie (vgl. ☞ **Anlage M.1**) geleistet. Diese Ausgleichszahlungen werden üblicherweise vom Verbund beantragt und an die Anspruchsberechtigten zugeschieden. Wenn und soweit das EVU solche Ausgleichszahlungen erhält, sind diese im Rahmen der jeweiligen Jahresschlussabrechnung entsprechend ☞ **VV § 30 Abs. 2** zuschussmindernd zu berücksichtigen.

#### 4.5.5 Anforderungen an die Vertriebstechnik

Die technische Beschreibung jeglicher eingesetzter Vertriebstechnik ist im Angebot erforderlich (Typangabe und Herstellerprospekt ausreichend).

Beim Vertrieb im Zug (über den Zugbegleitereinsatz) sind Mobile Terminals mit Kartenzahlungsfunktion (EC- Karte und/oder Kreditkarte ab Mindestbetrag, Möglichkeit der kontaktlosen Bezahlung) einzusetzen <MAF56>. Diese müssen den Vertrieb der im stationären personenbedienten Vertrieb vorgeschriebenen Tarifangebote nach  **Anhang Teil I** (zu VV Anlage 6) gewährleisten <MAF57>. Der Umfang der Tarifziele sollte ebenso dem Umfang im stationären personenbedienten Vertrieb entsprechen, der Mindestumfang nach  **Anhang Teil II** (zu VV Anlage 6) ist sicherzustellen <MAF58>.

Für den Einsatz/die Mitnutzung von stationären Fahrkartenautomaten gelten folgende technische Mindestanforderungen <MAF59>:

- grafische selbsterklärende Menüführung,
- Bedienungsmöglichkeit mindestens in deutscher und englischer Sprache,
- Bargeldannahme sowohl für Hartgeld als auch für alle Scheine mindestens bis 50 €,
- Kartenzahlung (EC- Karte, Kreditkarte),
- Möglichkeit der kontaktlosen Bezahlung,
- Betriebstauglichkeit für eine Aufstellung im Freien,
- Diagnosesystem bei Betriebsstörungen.
- Die Bedienungshinweise für Fahrkartenautomaten sind direkt bei/auf diesen aktuell und gut sichtbar abzubilden.

Weiterhin sind für den Einsatz von Fahrkartenautomaten folgende Aussagen im Angebot erforderlich:

- Anzahl und Standorte,
- Aufstellzeitpunkte bei Neuaufstellung bzw. Gerätetausch,
- Nachweis der Kompatibilität zu den anzuwendenden Tarifen.

Für die digitalen Vertriebswege nach Anlage 6 Punkt 6 „digitaler Vertrieb über Web- und appbasierte Applikationen“ gelten folgende Mindestanforderungen <MAF60>:

- Bereitstellung einer Weboberfläche zum Erwerb digitaler Tickets,
- Bereitstellung einer App zum Erwerb digitaler Tickets,
- Erfüllung branchenüblicher Daten- und Schnittstellenstandards,
- Zahlungsmöglichkeiten nach Anlage 6,
- standardisierte Kontrollmöglichkeiten (Barcodeerzeugung und -verarbeitung nach aktuellem Branchenstandard),

- Die Bedienungshinweise für die Applikationen sind verständlich und übersichtlich in diesen abzubilden.
- Die konkrete Ausgestaltung ist vor Einführung der Technik mit dem Auftraggeber abzustimmen.

Zur Erfüllung der Mindestanforderungen kann auf entsprechende etablierte Anwendungen, wie z.B. die App „DB Navigator“ zurückgegriffen werden (Leistungseinkauf DB Vertrieb GmbH) oder es können eigene Apps neu programmiert werden.

Anforderungen an die Vertriebstechnik im Verkehrsverbund Warnow sind der  **Anlage D1** zu entnehmen. Insbesondere sind im Eisenbahnbereich Entwerter an allen Verkehrsstationen vorzuhalten.

#### 4.6 Anforderungen an die Qualität/Qualitätssicherung

Das EVU erbringt die Verkehrsleistungen mindestens in der vom Auftraggeber geforderten Qualität gemäß den Mindestanforderungen. Verbindlich angebotene Qualitäten, die über die hier genannten Mindestanforderungen hinausgehen, sind Vertragsbestandteil.

##### 4.6.1 Geforderter Qualitätsstandard

Der vom Auftraggeber geforderte Qualitätsstandard ist in § 7 des Verkehrsvertrags und insbesondere dessen  **Anlage 2** festgeschrieben. Mit Abgabe der Erklärung zur Anerkennung des Verkehrsvertrages ( **Anlage F.2**) wird der geforderte Qualitätsstandard vom Bieter als Mindestqualität akzeptiert <sup><MAF61></sup>.

Die vom Bieter im Angebot getroffenen Aussagen zur Qualitätsausgestaltung werden im Falle eines Zuschlages in die  **VV Anlage 2** aufgenommen.

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

Im Angebot ist die Betriebsorganisation für diesen Auftrag (Strukturen, Abläufe, Einbindung Dritter) zusammenhängend darzustellen, wie sie über die Laufzeit des Verkehrsvertrages beabsichtigt ist.

Aussagen zur Anschlussgestaltung müssen aus dem Betriebskonzept hervorgehen (vgl.  **Punkte 4.2.4**) und sind daher im Rahmen der hier geforderten Darstellung nicht erforderlich.

Im Angebot wird keine Entwicklung eigener Qualitätsmanagementsysteme (QMS) erwartet, sondern vielmehr die Anpassung der eigenen Qualitätsüberwachung an die Erfordernisse des Auftraggebers.

#### **4.6.3 Angaben und Erklärungen zum Personaleinsatz**

Im Falle eines Betreiberwechsels hat der Auftragnehmer nach Maßgabe seines Personalbedarfs die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Beschäftigungsgruppen „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleitpersonal (Sicherheits- und Servicepersonal)“ und „Disponenten“, die bei dem bisherigen Betreiber für die Erbringung der hier ausgeschriebenen Verkehrsleistungen beschäftigt waren, zu übernehmen und ihnen die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Betriebsübergang gemäß § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuches erfolgt wäre. Von dem bisherigen Betreiber zur Verfügung gestellte Informationen über die von ihnen für die Erbringung der hier ausgeschriebenen Verkehrsleistungen eingesetzten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der oben genannten Beschäftigungsgruppen finden sich in **Anlage O**.

Diese Anlagen enthalten Informationen mit dem Stand 30.04.2020. Sie werden nach Vertragsschluss aktualisiert. Die aktualisierte Personalliste wird dem Verkehrsunternehmen **spätestens 3 Monate** vor der vom Auftragnehmer geschuldeten Betriebsaufnahme zur Verfügung gestellt. Sie ist maßgeblich für die Bestimmung derjenigen Personen, denen das Verkehrsunternehmen nach  **VV Anlage 12 Abs. 5** ein unverbindliches Angebot unterbreiten muss. Der Auftraggeber übernimmt für die Richtigkeit und Vollständigkeit der von dem bisherigen Betreiber zur Verfügung gestellten Informationen keine Haftung.

**Jeder Bieter** hat seinem Angebot ein Personalkonzept beizufügen. Dieses Personalkonzept muss einer Plausibilitätskontrolle zugänglich sein und erkennen lassen, welchen Personalbedarf der Bieter in Bezug auf die oben genannten Beschäftigungsgruppen hat. Bereits beim Bieter beschäftigte Mitarbeiter sowie noch zur Einstellung vorgesehene Mitarbeiter in den oben genannten Beschäftigungsgruppen sind in dieser Darstellung nicht zu berücksichtigen, das heißt für die Darstellung des Personalbedarfs ist davon auszugehen, dass beim Bieter noch kein Personal vorhanden ist.

Das Personalkonzept muss das vom Bieter vorgesehene Mengengerüst enthalten und muss mit der Kalkulation des Angebotes, insbesondere mit den geforderten Erläuterungen zur Kalkulation im kommerziellen Teil des Angebotes, übereinstimmen **<MAF62>**.

Der Personalbedarf ist auskömmlich zu kalkulieren. Zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebes der Verkehrsleistungen und größerer Flexibilität dürfen über die tarifvertragliche Arbeitszeit hinausgehende Leistungen der Arbeitnehmer nicht zugrunde gelegt werden. Die Vorbereitungs-, Nachbereitungs-, Pausen-, Wende-, Wege- und Wechselzeiten sowie mögliche andere Übergangszeiten sind so zu bemessen, dass sie den realen Bedingungen vor Ort, den internen Regelungen des Unternehmens und den arbeitsrechtlichen Bestimmungen entsprechen (Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen etc.). Die eingeplanten Übergangszeiten sind insgesamt so zu konstruieren, dass Folgeverspätungen vermieden und sog. überschlagene Wendungen berücksichtigt werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die mangelnde Plausibilität der Personalkonzepte den Ausschluss des Angebots vom Vergabeverfahren nach sich ziehen kann.

Mit Blick auf den Personaleinsatz sind darüber hinaus die folgenden Anforderungen zu beachten:

Das Betriebspersonal muss ortskundig und mit dem System Eisenbahn vertraut sein <MAF63>. Der Auftragnehmer soll bei der Personalauswahl vorrangig Fachkräfte aus der Region berücksichtigen.

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.

Der Auftragnehmer ist weiterhin verpflichtet, bei der Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen mindestens drei Auszubildende pro Jahr einzusetzen <MAF64>. Vorrangig ist dabei der Nachwuchs für Betriebspersonale (Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter, Werkstattpersonal) zu berücksichtigen. Diese Verpflichtung entfällt ab dem Jahr 2030.

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.

## 4.6.4 Darstellung weiterer angebotener Inhalte

### 4.6.4.1 Fahrgastzählungen

Der Auftragnehmer hat während der Vertragslaufzeit die Verkehrsnachfrage über eigene Zählungen zu erfassen und Zähldaten bereitzustellen entsprechend

☞ **VV Anlage 3**. Bezüglich der AFZS-Technik sind alle (technischen) Anforderungen, die der Regelfahrzeugpark Desiro ML erfüllt, nach ☞ **Punkt 4.3.2.5** zu beachten.

Im Rahmen der jährlichen Zählungen/Erhebungen hat der Auftragnehmer – unabhängig von der Zähltechnik (AFZS oder ersatzweise manuell) – die folgenden Aufgaben zu erfüllen bzw. unterliegt den folgenden Verpflichtungen <sup><MAF65></sup>:

- Er hat gemäß ☞ **VV § 15 Abs. 5** in Verbindung mit ☞ **VV Anlage 3 Punkt 5** Zählungen durchzuführen, so dass jährlich jeweils für den Winter- und Sommerabschnitt eine Totalerhebung in den Zügen sichergestellt ist.
- Die VMV hat das Recht, ab 2022 einmal jährlich eine zusätzliche kleine Zählung zur Feststellung der Verkehrsnachfrage auf ausgewählten Linien bzw. Linienabschnitten zu verlangen.
- Die AFZS stehen beiden Vertragsparteien des Verkehrsvertrages für gutachterliche Überprüfungen zur Verfügung.

Solange die in der vorstehenden Aufzählung dargestellten Zählungen/Erhebungen vollständig abgedeckt werden können, kann der Auftragnehmer die Datenerfassung unterschiedlicher Zählungen zur Aufwandsminderung zusammenlegen.

Im Rahmen der landesweiten Verkehrserhebungen des Auftraggebers ermöglicht der Auftragnehmer die Erfassung der Verkehrsnachfrage auf den Linien des Teilnetzes Ostseeküste II durch Zählungen und Befragungen im Auftrag des Auftraggebers nach einheitlichen Standards <sup><MAF66></sup>. Die landesweite Verkehrserhebung Mecklenburg-Vorpommern findet derzeit alle vier bis fünf Jahre statt, zuletzt im Jahr 2015. Es ist während der Laufzeit des Verkehrsvertrags zweimal – voraussichtlich 2026 und 2031 – mit einer landesweiten Verkehrserhebung zu rechnen. Die Kosten dieser Verkehrserhebungen trägt der Auftraggeber.

Beide Vertragspartner haben das Recht, die vorgehaltenen Erhebungsressourcen für Sonderzählungen zu sich aus der Vertragsdurchführung ergebenden Fragen zur Nachfrageentwicklung heranzuziehen. Das Verlangen ist dem Vertragspartner gegenüber schriftlich auszuüben. Gegebenenfalls entstehende Kosten sind nach dem Verursacherprinzip zu tragen.

Ab Betriebsaufnahme 2021 ist das EVU verpflichtet zur Erfüllung der vorstehenden Anforderungen an Fahrgastzählungen – soweit möglich – die bereitgestellten Datenbanksysteme (Anwendung „IVU.control“ der IVU AG) mit dem Auftraggeber zu

nutzen. Einzelheiten regelt ☞ **VV Anlage 3**. Die Schnittstellendefinition zur Dateneinspeisung enthält ☞ **LB Anlage L5**.

#### **4.6.4.2 Fahrgastrechte**

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

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

Im Angebot sind Festlegungen zur Bearbeitung von Anfragen und Beschwerden zu treffen. Schriftliche Anfragen und Beschwerden von Reisenden (Brief, Fax oder E-Mail) sind innerhalb von 10 Arbeitstagen, gegebenenfalls zunächst in Form einer Zwischennachricht, zu beantworten <MAF67>. Der Auftraggeber wird auf Anfrage über Art und Inhalt der Beschwerden sowie über die 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 <MAF68>.

#### **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.

In der Gesamtkonzeption des Auftragnehmers sind die Belange der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Dabei werden Aussagen zu den angebotenen Lösungen in den vom EVU beeinflussbaren Bereichen erwartet:

- technische und organisatorische Maßnahmen im Unternehmen,
- zielgerichtete Informationsvermittlung an die Betroffenen (Fahrgastinformationssysteme, Internet, Tarif und Vertrieb),
- Möglichkeiten zur Hilfeanforderung.

Es gelten die Anforderungen zur technischen Barrierefreiheit nach  **Punkt 4.3.2.3**. Darüber hinaus ist das EVU verpflichtet, in Echtzeit Daten der Infrastrukturbetreiber zur Barrierefreiheit, bspw. über Ausfälle von Fahrstühlen, Rolltreppen, Fahrkartenautomaten usw., über abzustimmende Systemschnittstellen bereitzustellen.

Das EVU ist verpflichtet die Dienste der Mobilitätsservicezentrale (MSZ) als Single Point of Contact zu nutzen. Es stellt der MSZ die erforderlichen Daten bereit und setzt die von der MSZ vermittelten Beförderungswünsche um <sup><MAF69></sup>. Das EVU wird auf Anforderung des Auftraggebers selbst in ein Vertragsverhältnis für den Betrieb der MSZ eintreten. Die hierfür entstehenden Kosten erstattet der Auftraggeber auf entsprechenden Nachweis durch das EVU. Der Eintrittszeitpunkt wird zum relevanten Fahrplanwechsel mit **12 Monaten** Vorlauf dem EVU mitgeteilt.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, während der Vertragslaufzeit eng mit Behindertenbeauftragten und Behindertenverbänden zusammenzuarbeiten <sup><MAF70></sup>.

## 4.7 Anforderungen an Marketing und Kommunikation

Die nachfolgenden Anforderungen an Marketing und Kommunikation sind bei der Erstellung des Konzeptes zu berücksichtigen. Im Konzept verbindlich angebotene Qualitäten, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sind Vertragsbestandteil.

### 4.7.1 Information und Service

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

- Veröffentlichung von Tarifen und Fahrplänen

Tarife und Fahrpläne 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 Telefonnummer und eine Kontaktadresse mit E-Mail auszuweisen.

Auf allen Veröffentlichungswegen sind die systemüblichen Vorlaufzeiten einzuhalten. Die Zugänglichkeit von Fahrplaninformationen für die Fahrgäste ist **jeweils mindestens eine Woche** vor Wirksamwerden sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für Baumaßnahmen und planmäßigen SEV <MAF71>.

Veröffentlichung in Form von Aushängen <MAF72>:

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

Veröffentlichung in den regionalen und nationalen Fahrplanmedien <MAF73>:

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

Bereitstellung der Fahrplandaten gegenüber den Institutionen für elektronische Fahrplanauskunftssysteme, insbesondere für <MAF74>:

- 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 <MAF75>:

- Im Rahmen der Fahrplandatenbereitstellung für die genannten elektronischen Fahrplanauskunftssysteme ist vom Auftragnehmer eine verkehrsunternehmensübergreifende Kommunikation zur Anschlussicherung und Fahrgastinformation auf Grundlage von Echtzeit-Fahrplandaten mit Austausch von Soll- und Ist-Daten technisch und organisatorisch sicherzustellen.
- Das EVU ist ab Betriebsaufnahme verpflichtet, dazu eigene RBL-Systeme zu betreiben und die unentgeltliche Datenversorgung der Fahrplanauskunftssysteme mit Echtzeitdaten und damit auch der

Systeme zur Reisendeninformation in den Zügen und auf den Verkehrsstationen dauerhaft sicherzustellen.

- Der Betrieb des RBL-Systems schließt die Kopplung an die Datendreh-scheiben der VMV bzw. anderer Beteiligter ein. Alle technischen und weiteren Details zum Datenaustausch sind vom EVU im Einzelfall mit der VMV oder ihren Dienstleistern (u.a. Mentz GmbH, NVBW mbH) rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme festzulegen.
- Die anstehende Umstellung der Systeme RIS und IRIS der DB AG auf die neuen Systeme IR-Plattform und IRIS+ ist vom EVU aktiv zu begleiten und das eigene RBL-System sofern erforderlich schnittstellenseitig anzupassen.

Schnittstellenbeschreibungen enthalten die  **Anlagen L.3/4**. Die Systemkosten der landesweiten elektronischen Fahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern einschließlich der bundesweiten Verknüpfung in 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 Datenübertragung 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 Eisenbahnfernverkehr sowie dem lokalen ÖPNV zur gemeinsamen Darstellung des Verkehrsangebotes von Anschlussbeziehungen abzustimmen (vgl.  **Punkt 4.2.4/Tabelle 2**) und diese in den Fahrplänen darzustellen. <MAF76>

Dabei ist der Auftragnehmer in Abstimmung mit dem Auftraggeber insbesondere bereit, nachfolgend genannte Fahrten des SPNV/ÖPNV in seine eigenen Fahrplanveröffentlichungen aufzunehmen, soweit Anschlussbeziehungen bestehen:

- in Velgast das SPNV-Angebot der Linie RB25 (Barthlinie II)
- in Bergen auf Rügen das SPNV-Angebot der Linie RB26 (Rügenlinie)
- in Züssow das SPNV-Angebot der Linie RB23 (Usedom)
- in Ribnitz-Damgarten Umsteigehinweise zum ÖPNV in die Region Fischland/Darß/Zingst
- in Stralsund sowie Bergen auf Rügen (Anschlüsse von/nach Scha-prode) Umsteigehinweise zur Insel Hiddensee
  
- Informationsvermittlung während der Fahrt <MAF77>:
  - In den Verkehrsmitteln des Auftragnehmers sind die Fahrgäste wäh-rend der Fahrt regelmäßig über alle Zughalte und Anschlussmöglichkei-ten zu informieren – kurz, prägnant und zielgerichtet. Ergänzend ist auf die Ausstiegsseite sowie etwaige Hindernisse beim Ausstieg (beispiels-weise 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 Informationsver-mittlung).
  - Bei Großveranstaltungen verständigen sich die Vertragspartner indivi-duell im Einzelfall zur Informationsvermittlung.
  
- Betriebsstörungen <MAF78>:
  - Bei Betriebsstörungen, von denen die Fahrgäste betroffen sind, ist inner-halb von fünf Minuten nach Eintritt der Störung den Fahrgästen die Störung und möglichst deren Ursache und voraussichtliche Dauer mit-zuteilen.
  - 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 <MAF79>:
  - Der Auftragnehmer stellt jährliche Marketingpläne auf.

- Diese sind jeweils in den Grundsätzen vor ihrer Umsetzung – in der Regel spätestens zwei Monate vor dem Fahrplanwechsel – mit dem Auftraggeber abzustimmen. Der Auftraggeber erteilt entsprechend dem Planungsvorlauf jährlich vorab seine Zustimmung.
- Internetpräsentation <MAF80>:

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 und barrierefrei aufzubereiten und auch zum Download bereitzustellen.
  - Bei Gemeinschaftsangeboten/Verkehrskooperationen ist auf die zentralen Webseiten dieser Anbieter zu verlinken.
  - Für Reisende sind Kontaktmöglichkeiten per Telefon und E-Mail zur Verfügung zu stellen. Die Öffnungszeiten von Vertriebs- und Informationsstellen sind auf den Internetseiten auszuweisen.
  - Weiterhin sind die VMV bzw. das Land M-V als Auftraggeber zu verlinken.
- Marketinganforderungen an die fahrgastorientierte Portallösung im Rahmen des WLAN-Hotspots (vgl.  **Punkt 4.3.2 <MAF 38>**):
  - Berücksichtigung fahrgastrelevanter strecken- und linienbezogener Informationen des EVU einschließlich Informationsvermittlung im Sinne von **<MAF 74/75>** (elektronische Fahrplanauskunft) und **<MAF 77>** (Informationsvermittlung während der Fahrt),
  - Portalinhalte sind in der jährlichen Marketingplanung abzustimmen (siehe **<MAF78>**), das Letztentscheidungsrecht liegt beim Auftraggeber.

Die Berichterstattung zur Funktionalität und ggf. künftige Weiterentwicklungen der fahrgastorientierten Portallösung fällt in die jährlichen Abstimmungen zu den Marketingplänen.

- Aufgabenträgerseitige Nutzungen der verfügbaren Informationssysteme
  - Aufnahme aufgabenträgerseitiger Inhalte, die in Verbindung mit dem hiesigen oder landesweiten SPNV-Angebot in Verbindung stehen (z.B. Aktionen für das Schülerferienticket, Mecklenburg-Vorpommern-Tag, Bürgerbeteiligung, etc.). Diese werden von der VMV bereitgestellt.
  - Bereitschaft zur Abbildung eines evtl. zukünftigen landeseinheitlichen Informationsportals.

- Pro Jahr sind vom EVU drei bis fünf befristete Nutzungen der Informationssysteme kostenfrei zu ermöglichen. Die Vorlaufzeit ab Datenübergabe beträgt mindestens 14 Tage.
- Printmedien des Auftragnehmers:
  - Neben dem Internet sind auch eigene Printmediendarstellungen unverzichtbar. Soweit der Auftraggeber künftig ein Corporate Design vorgibt, ist dieses anzuwenden. Darüber hinaus besteht Gestaltungsfreiheit, in welcher Form der Auftragnehmer zum Internet gleichwertige Informationen bereitstellt.
  - Zwingend erforderlich ist die Auslage von Streckenfahrplänen in ausreichender Stückzahl für die bedienten Linien in faltbaren Kleinformaten in den Zügen, Bahnhöfen, Reisezentren und Reiseagenturen, diese unterliegen der Freigabe des Auftraggebers. <MAF81>
- Weitere Einbeziehung des Auftraggebers:

Flächenbereitstellungen für Informationszwecke (Klapprahmen, Informationsdisplays, ggf. Flächen auf den Bahnhöfen = kostenfreie Bereitstellung).

Bereitschaft zur landesweiten Beteiligung an Marketingmaßnahmen (bspw. Rundfunkkooperationen, Online-Kampagnen, Streckenmarketing).

Der Auftragnehmer ist weiterhin bereit, bei folgenden Tarifangeboten Maßnahmen für Marketing und Kommunikation an den Zielsetzungen des Auftraggebers auszurichten <MAF82>:

  - für das jährliche SchülerFerienTicket Mecklenburg-Vorpommern,
  - für künftige landesweit gültige Tarifangebote,
  - flankierende Maßnahmen zur jährlichen Fahrgastbeteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern bei der Vorbereitung kommender Jahresfahrpläne,
  - für (gegebenenfalls zeitlich begrenzte) Pauschaltickets – abgestimmt auf die gewünschten Tarifangebote gemäß **VV Anlage 6 Anhang I**,
  - für besondere saisonale touristische Aktivitäten/Vermarktungen von regionalen Zielgebieten (Insel Rügen, etc.).
- Einführungskampagne im ersten Betriebsjahr <MAF83>:

Für die Einführungskampagne im ersten Betriebsjahr müssen einmalig mindestens 10.000 € zusätzlich zum jährlichen Marketingbudget eingeplant werden. Im Zuge der Betriebsaufnahme hat der Auftragnehmer im Laufe des ersten Betriebsjahres eine Einführungskampagne durchzuführen, die Nutzer und Öffentlichkeit auf die Veränderungen im Teilnetz hinweist, so u. a.

  - auf die Anpassungen im SPNV-Verkehrsangebot,

- Vorstellung des Fahrzeugparks mit seinen Ausstattungsmerkmalen,
- auf das Gesamtverkehrsangebot Bahn-Bus/regionale Schwerpunkte sowie
- auf individuell vom Betreiber angebotene Neuerungen.

Im Angebot ist für die vom Auftraggeber geforderten Marketingleistungen (Ausnahme **<MAF 83>**) sowie für die vom Auftragnehmer vorgesehenen Eigenmaßnahmen ein eigenständiges jährliches Marketingbudget zu kalkulieren. Laut **☞ VV § 15 Abs. 2** ist dazu jährlich ein im Angebot festzulegender Werbungs- und Repräsentationsmittel-Betrag, mindestens jedoch **<MAF84>**

#### **€ 110.000 p. a. für das Teilnetz Ostseeküste II**

aufzuwenden. Die Höhe des Mindestbetrages ist auf den durchschnittlichen Bedarf während der Vertragslaufzeit ausgerichtet und in Pos. 7 des Kalkulationsschemas (**☞ Anhang Anlage G**) einzutragen. Bei der Festlegung des Betrages sind auch die Kosten für flankierende Maßnahmen, wie Pflege und Entwicklung des Tarifs, Kundenbetreuung, allgemeines Marketing, zu beachten.

Für den zusätzlichen Betrag nach **<MAF 83>** (Einführungskampagne) ist gemäß Festlegung in den kommerziellen Rahmenbedingungen nach **☞ Anlage G, Punkt 2.2** zu verfahren. Der Bieter hat die dazu vorgeschlagenen Marketingmaßnahmen zur Betriebsaufnahme in Art und Umfang darzustellen.

### **4.7.3 Konzept zu Marketing und Kundenbindungsmaßnahmen**

Mit dem Angebot ist ein Konzept zu Marketing und Kundenbindungsmaßnahmen vorzulegen, in dem der Bieter die von ihm in diesem Bereich vorgesehenen Maßnahmen erläutert. Die darin enthaltenen verbindlichen Zusagen des Bieters werden im Rahmen der Wertung berücksichtigt. Die entsprechenden Zusagen des Bieters werden Vertragsbestandteil.

### **4.8 Sicherstellung der Betriebsaufnahme**

Die vertraglich festgeschriebene Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 bietet geregelte Vorlaufzeiten zur Fahrzeugübernahme.

Der Prozess der Betriebsvorbereitung nach der Zuschlagserteilung (Betriebsaufbau zu Vertragsbeginn) ist vom Auftragnehmer zu organisieren.

Zur Betriebsaufnahme ist nach **☞ VV § 14** zu verfahren.

Da jedoch viele Schritte im Betriebsaufbau erst ab dem Zeitpunkt der Zuschlagsentscheidung konkretisiert werden können, gilt nach Ausarbeitung und Vorlage des Betriebsaufnahmekonzeptes durch das EVU ab Mai 2021 eine monatliche Berichterstattung des Auftragnehmers an den Auftraggeber nach **☞ VV § 14 Abs. 2**.

Das EVU hat die zur Ausführung des Verkehrsvertrages erforderlichen ergänzenden Verträge und Vereinbarungen eigenverantwortlich abzuschließen.

Als gesonderte Verträge bzw. Vereinbarungen sind insbesondere abzuschließen:

- Nutzungsverträge mit den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur (☞ VV § 8 Abs. 1),
- Nutzungsverträge für periphere Infrastrukturanlagen,
- Nutzungsverträge zur Energieversorgung,
- Verträge zur Erfüllung geforderter Verkehrs- und Tarifkooperationen (☞ VV § 26 Abs. 3),
- Vereinbarungen/Verträge zur Einnahmenaufteilung (☞ VV § 27 Abs. 3),
- Vereinbarungen/Verträge zum Vertrieb (☞ VV § 9),
- Vereinbarungen/Verträge zur Anschlusssicherung (☞ VV § 7 Abs. 4),
- Verträge zur Fahrzeugbeschaffung oder -bereitstellung (soweit erforderlich),
- Verträge zur Fahrzeugwartung und -instandhaltung (soweit erforderlich).

Das EVU trägt dafür Sorge, dass der Abschluss der für die Ausführung des Verkehrsvertrages notwendigen Vereinbarungen bzw. Verträge rechtzeitig vor Betriebsaufnahme erfolgt. Für den Fall, dass dem EVU eine Trassenanmeldung für den Jahresfahrplan 2022 nicht im Rahmen der im ERegG festgelegten Fristen möglich ist, trifft der Auftraggeber entsprechende Vorkehrungen.

Dem Auftraggeber wird, sofern Dritte Teile der geschuldeten Leistungen oder wesentliche Vorleistungen hierzu erbringen, ausdrücklich das Recht eingeräumt, erforderlichenfalls direkte Informationen über den Ausführungsstand bei diesen Unternehmen einzuholen (z.B. Nachunternehmer, Fahrzeughersteller, ausführende Konzernunternehmen, Leasinggeber).

## Übersicht zu Mindestanforderungen (entsprechend Kennzeichnungen inkl. Unterpunkte)

- 1 MAF zur Fahrplanerstellung (gesamte Aufzählung)
- 2 MAF zur Fahrplanerstellung – Nachweis der Fahrbarkeit der Musterfahrpläne
- 3 MAF Betriebskonzept – Randbedingungen Linie RE9 (BS1)
- 4 MAF Betriebskonzept – Randbedingungen Linie RE10 (BS1)
- 5 MAF Betriebskonzept – Randbedingungen Linie RE9 (BS2)
- 6 MAF Betriebskonzept – Randbedingungen Linie RE10 (BS2)
- 7 MAF zur Flexibilität bei der Umsetzung des Leistungsangebotes
- 8 MAF sicherzustellender Betriebszeitenrahmen nach Tabelle 1
- 9 MAF planmäßige Anschlussgestaltung und Verknüpfung mit and. Verkehren/ÖPNV
- 10 MAF Echtzeitdatenbereitstellung /-verarbeitung bei Anschlusssicherung
- 11 MAF Pflege Mindestübergangszeiten
- 12 (freibleibend)
- 13 (freibleibend)
- 14 MAF Erfüllung Netzzugangskriterien der Eisenbahninfrastrukturbetreiber
- 15 (freibleibend)
- 16 (freibleibend)
- 17 (freibleibend)
- 18 (freibleibend)
- 19 (freibleibend)
- 20 MAF Ergänzung der technischen Einstiegshilfe in den Fahrzeugen durch Handrampe
- 21 (freibleibend)
- 22 (freibleibend)
- 23 (freibleibend)
- 24 (freibleibend)
- 25 (freibleibend)
- 26 (freibleibend)
- 27 (freibleibend)
- 28 (freibleibend)
- 29 (freibleibend)
- 30 (freibleibend)
- 31 (freibleibend)
- 32 (freibleibend)
- 33 (freibleibend)
- 34 MAF Fahrzeugausstattung – Weitere Funktionalität Fahrgastinformationssystem  
(gesamte Aufzählung)
- 35 (freibleibend)
- 36 (freibleibend)
- 37 MAF Kennzeichnung der Fahrzeuge
- 38 MAF Ausstattung der Fahrgasträume mit WLAN-Technik
- 39 MAF Nutzung der AFZS-Technik des Fahrzeugparks (Vollausrüstung aller Fahrzeuge)
- 40 MAF AFZS-Technik – Erfüllung VDV-Standards
- 41 MAF AFZS-Technik – weitere Anforderungen
- 42 MAF Personal mit Fahrgastkontakt (gesamte Aufzählung)
- 43 (freibleibend)
- 44 MAF persönliche Kundenbetreuung in den Zügen (laut Definition)
- 45 MAF Kundenbetreuung – spezielle Aufgaben der Zugbegleiter (gesamte Aufzählung)
- 46 MAF Kundenbetreuung – materielle Ausstattung der Zugbegleiter (gesamte Aufzählung)
- 47 MAF Vorhaltung „Info-Hotline“ (gesamte Aufzählung)
- 48 MAF Tarif – grundsätzliche Anforderungen allgemeiner Eisenbahntarif (gesamte Aufzählung)

- 
- 49 (freibleibend)
  - 50 MAF Vertrieb E-Ticketing per Online- und appbasierten Applikationen
  - 51 MAF Vertrieb allgemeinen Eisenbahntarif – stationärer personenbedienter Vertrieb
  - 52 MAF Vertrieb allgemeinen Eisenbahntarif – stationärer Vertrieb über Fahrkartenautomaten
  - 53 MAF Anwendung VVW-Tarif
  - 54 MAF VVW – Anerkennung (gesamte Aufzählung)
  - 55 MAF VVW – Anwendungsanforderungen (gesamte Aufzählung)
  - 56 MAF Vertriebstechnik – Mobile Terminals
  - 57 MAF Vertrieb allgemeinen Eisenbahntarif – personenbedienter Vertrieb in den Zügen
  - 58 MAF Vertriebsumfang in den Zügen und personenbedient stationär
  - 59 MAF Vertriebstechnik – technische Gestaltung von Fahrkartenautomaten
  - 60 MAF Vertriebstechnik – digitaler Vertrieb per web- und appbasierte Applikationen
  - 61 MAF vertraglicher Qualitätsstandard
  - 62 MAF Personal – Übereinstimmung Mengengerüst und Kalkulationsansatz
  - 63 MAF Personal – Ortskunde und Vertrautheit mit dem System Eisenbahn
  - 64 MAF Personal – Vorgaben zur Ausbildung von Personal
  - 65 MAF Fahrgastzählungen – Aufgaben zu Zählungen/Erhebungen (gesamte Aufzählung)
  - 66 MAF Fahrgastzählungen – Landesweite Verkehrserhebung M-V
  - 67 MAF Bearbeitungszeiten von Anfragen und Beschwerden
  - 68 MAF Einrichtung Fahrgastbeirat (auf Anforderung des Auftraggebers)
  - 69 MAF Einbeziehung der Mobilitätsservicezentrale (MSZ)
  - 70 MAF Zusammenarbeiten mit Behindertenbeauftragten und -verbänden
  - 71 MAF Veröffentlichungsfrist von Fahrplanänderungen
  - 72 MAF Veröffentlichung Fahrpläne und Tarife über Aushänge (gesamte Aufzählung)
  - 73 MAF Veröffentlichung Fahrpläne und Tarife in Fahrplanmedien (gesamte Aufzählung)
  - 74 MAF Datenbereitstellung für elektronische Fahrplanauskunftssysteme (gesamte Aufzählung)
  - 75 MAF Echtzeitdatenlieferung für elektronische Fahrplanauskunftssysteme (ges. Aufzählung)
  - 76 MAF Veröffentlichung ausgewählter ÖPNV-Angebote Dritter/Anschlussbeziehungen (gesamte Aufzählung)
  - 77 MAF Informationsvermittlung während der Fahrt (gesamte Aufzählung)
  - 78 MAF Information der Fahrgäste bei Betriebsstörungen (gesamte Aufzählung)
  - 79 MAF Aufstellung und Abstimmung von Marketingplänen (gesamte Aufzählung)
  - 80 MAF Marketing – Internetpräsentation (gesamte Aufzählung)
  - 81 MAF Marketing – Printmedien, Bereitstellung von Streckenfahrplänen
  - 82 MAF Marketing zu Tarifangeboten gemäß Auftraggeberzielsetzungen (Aufzählung)
  - 83 MAF Marketing – Einführungskampagne im ersten Betriebsjahr (gesamte Aufzählung)
  - 84 MAF teilnetzbezogener Marketingbetrag