



Landkreis Potsdam-Mittelmark

Vorinformation für den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Landkreises Potsdam-Mittelmark über Verkehrsleistungen im Busverkehr

Ergänzendes Dokument mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorinformation

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) über Verkehrsleistungen im Busverkehr als Gesamtleistung auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB.

Gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 hat der Landkreis eine Vorinformation für den ÖDA im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die Vorinformation definiert zugleich die mit dem beabsichtigten ÖDA verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards (§ 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG). Zudem legt die Vorinformation fest, dass eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

Gemäß § 8 a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorinformation verwiesen wird. Die Vorinformation verweist im Abschnitt VI.1) „zusätzliche Angaben“ unter Gliederungspunkt E. zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, die die vom beabsichtigten ÖDA erfassten Verkehrsleistungen zu erfüllen haben, auf das vorliegende Dokument.

Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge können nur innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Vorinformation gestellt werden (vgl. § 12 Abs. 6 Satz 1 PBefG). Diese Anträge müssen die in der Vorinformation und dem vorliegenden Dokument beschriebenen Anforderungen erfüllen. Andernfalls ist die Genehmigung zu versagen (§ 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG).

Das nachstehende Dokument enthält wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 – 5 PBefG. Die Anforderungen gehen nicht über das bisherige Verkehrsangebot hinaus (vgl. § 13 Abs. 2a Satz 6 PBefG).

1 Anforderungen an das Fahrplanangebot

1.1 Beschreibung des Verkehrsangebotes

Das Verkehrsgebiet umfasst den gesamten Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie ein- und ausbrechende Verkehre in die benachbarten Landkreise Havelland und Teltow-Fläming, in die kreisfreien Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel, in die Bundeshauptstadt Berlin sowie in den Landkreis Wittenberg in Sachsen-Anhalt. Das derzeitige Verkehrsgebiet wird in der Abbildung 1 dargestellt.

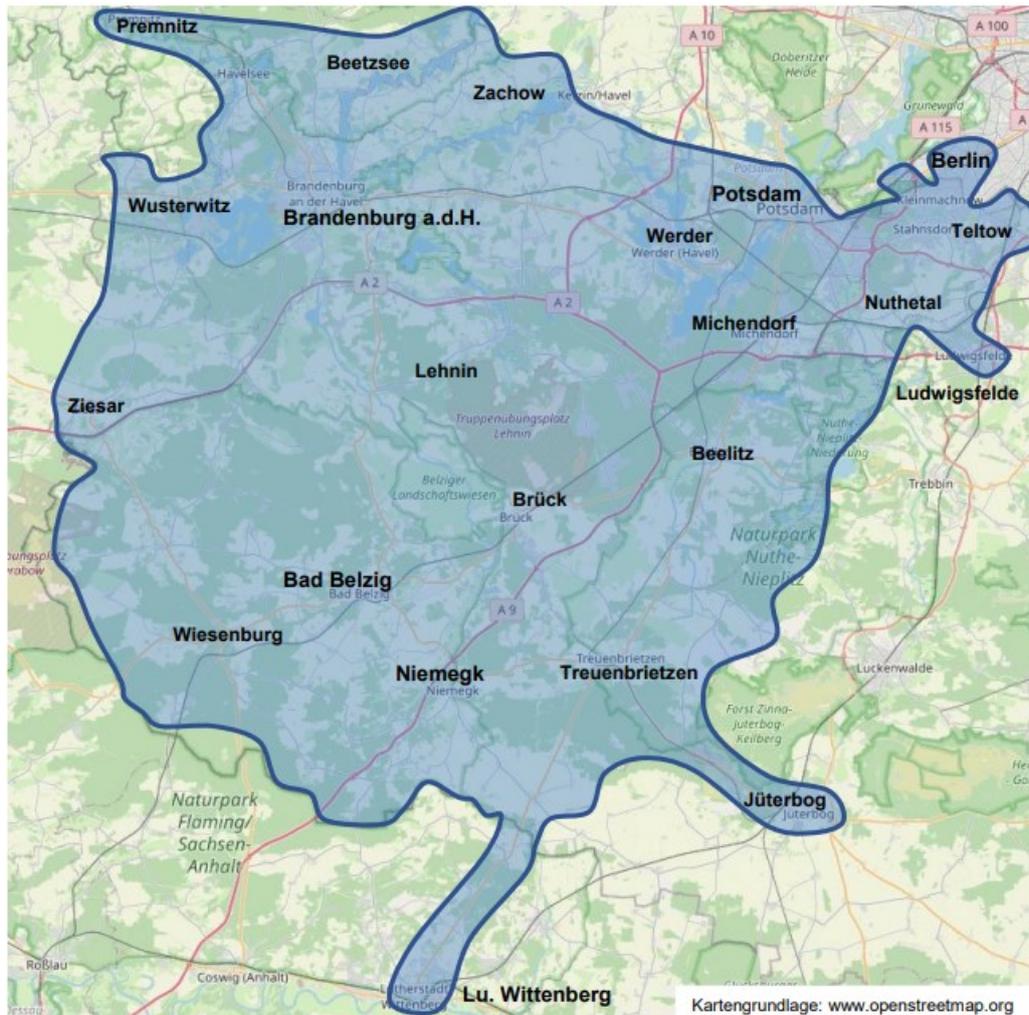


Abbildung 1: Bedienungsgebiet

1.2 Aktuell betriebenes Liniennetz

Derzeit werden in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark die folgenden Buslinien entlang des grob dargestellten Linienweges betrieben:

Linien-Nr.	Linienweg
X1	PlusBus Teltower Rübchen S Potsdam Hbf – Teltow, Sigridhorst

Linien-Nr.	Linienweg
X2 (*)	<i>PlusBus Elbe-Fläming</i> Bad Belzig – Niemegek – Lutherstadt Wittenberg
X43	<i>Expressbus</i> S Potsdam Hbf – Beelitz
540	Brück – Gömnigk – Bad Belzig
541	Brück – Borkheide – Busendorf – Klaietow
542	Brück – Golzow
543	Brück – Treuenbrietzen
545	Borkwalde – Borkheide – Treuenbrietzen
546	Treuenbrietzen - Beelitz
549	Treuenbrietzen – Bardenitz - Jüterbog
550	Lehnin – Damsdorf – Groß Kreuz
551	Brandenburg a. d. Havel – Krahe – Golzow
552	Brandenburg a. d. Havel – Lünow – Radewege
554	Brandenburg a. d. Havel – Götz – Schenkenberg – Lehnin
555	<i>Bürgerbus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Wiesenburg – Medewitz
556	Groß Kreuz – Götz – Jeserig - Schenkenberg
558	Brandenburg a. d. Havel – Päwesin – Zachow
559	Brandenburg a. d. Havel – Grüningen – Wollin - Görzke
560	Brandenburg a. d. Havel – Wusterwitz – Ziesar
562	Brandenburg a. d. Havel – Grüningen – Ziesar
563	Wusterwitz – Vehlen – Herrenhölzer
564	Brandenburg a. d. Havel – Hohenferchesar – Pritzerbe
566	Lehnin - Waldsiedlung
567	Lehnin – Damsdorf – Plötzin
568	Groß Kreuz – Deetz – Götz - Jeserig
569	Brandenburg a. d. Havel– Radewege – Päwesin
571	Brandenburg a. d. Havel – Briest – Pritzerbe – Premnitz
572	<i>Burgenlinie</i> Bad Belzig – Raben – Wiesenburg – Bad Belzig
580	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) – Potsdam
581	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Brandenburg a. d. Havel
582	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Niemegek – Treuenbrietzen
583	Niemegek – Hohenwerbig – Garrey
584	Niemegek – Grabow – Treuenbrietzen
585	Treuenbrietzen – Marzahna
586	Bad Belzig – Baitz – Brück – Ziezow – Niemegek
587	Bad Belzig – Lübnitz – Schlamau – Wiesenburg
588	Bad Belzig – Wiesenburg – Görzke – Ziesar

Linien-Nr.	Linienweg
589	Wiesenburg – Medewitz
590	Stadtlinie Bad Belzig
591	Bad Belzig – Wiesenburg – Klepzig
592	Bad Belzig – Niemegek – Klepzig
593	Bad Belzig – Benken – Görzke – Ziesar / Hohenlobbese
596	Görzke – Wollin – Dippmannsdorf / Ziesar
601	S Potsdam Hbf – Teltow, Sigridshorst
602	Potsdam, S Babelsberg – Teltow, Warthestr. – S Teltow Stadt
607	S Potsdam Hbf – Caputh – Ferch – Werder
608	S Potsdam Hbf – Michendorf – Dobbrikow
610	Potsdam – Wildpark-West – Geltow
611	S Potsdam Hbf – Saarmund – Tremsdorf / Nudow
612 (***)	Potsdam, Campus Fachhochschule – Neu Töplitz
613	Potsdam, Stern – (Sputendorf) – Saarmund – Michendorf – Caputh – Glindow
620 (**)	S Wannsee Bhf – S Teltow Stadt
621	<i>PlusBus Teltower Rübchen</i> S Teltow Stadt – Ludwigsfelde Bhf
622 (**)	Stahnsdorf, Waldschänke – U Krumme Lanke
623 (**)	Stahnsdorf, Waldschänke – Berlin, Zehlendorf Eiche – U Oskar-Helene-Heim
624	Teltow – Stahnsdorf – Sputendorf
626	Stahnsdorf, Waldschänke – S Teltow Stadt
627	Stahnsdorf, Waldschänke – Sputendorf
628	Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow, Dreilinden
629	Stahnsdorf, Waldschänke – S Teltow Stadt – Teltow, Postviertel
E30	<i>Insellinie Werder (Havel)</i> Werderpark – Post – Markt – Post – Werderpark
630	Kemnitz – Werder (Havel) Bhf – Werderpark
631	S Potsdam Hbf – Werder (Havel), Bahnhof
632	Werder (Havel) – Phöben – Schmergow
633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf
634	Werder (Havel) – Neu Töplitz
635	Werder (Havel) – Groß Kreutz – Schmergow
640	Beelitz – Wittbrietzen – Schäpe – Beelitz
641	<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i> Beelitz – Glindow – Werder (Havel)
642	Beelitz – Buchholz
643	<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i> S Potsdam Hbf – Neuseddin – Beelitz
644	Beelitz – Rieben – Stücken
645	<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i> Beelitz – Lehnin – Brandenburg a. d. Havel
646	Kähnsdorf – Neuseddin – Michendorf
647	Beelitz – Borkheide – Borkwalde – Busendorf
N13	S Potsdam Hbf – S Teltow Stadt

(*) *Gemeinschaftskonzession mit der Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb, Salzfurtkapelle*

(**) *Konzessionsinhaber im Land Berlin ist die BVG AöR, Berlin; Leistungserbringung im Land Berlin auf Basis eines Naturalausgleichs in dessen Rahmen die BVG AöR die Linien X10 (Teltow – Berlin Zoo), 184 (Teltow – S+U Tempelhof) und N12 (Stahnsdorf – Zehlendorf Eiche) im Landkreis Potsdam-Mittelmark betreibt*

(***) *Gemeinschaftskonzession mit der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Potsdam*

Der Betrieb des dargestellten Gesamtnetzes erfordert nach derzeitigem Stand den Einsatz von 12,5 Mio. Fahrplankilometern jährlich.

1.3 Fahrplankonzept

Das Verkehrsunternehmen hat das Fahrplanangebot so auszugestalten, dass die nachfolgend beschriebenen Anforderungen erfüllt werden.

1.3.1 Anforderungen zur räumlichen Erschließung

Mindesterschließung von Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten

Die Mindesterschließung ist ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum übrigen ÖPNV im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 Bbg ÖPNVG (nachfolgend nur noch als „ÖPNV“ bezeichnet). Zur Sicherung der Mindesterschließung von Wohngebieten und Arbeitsplatzschwerpunkten gelten die folgenden Maßgaben zur Sicherung der Mindesterschließung:

- Mindestens 90% der Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnenden müssen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen sein.
- Mindestens 50% der Arbeitsplatzschwerpunkte mit mehr als 100 Arbeitsplätzen müssen mit mindestens einer Haltestelle erschlossen sein.
- Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt dann als erschlossen, wenn die entsprechende Haltestelle gemäß der Bedienzeiträume und -frequenz aus den festgelegten Angebotskategorien bedient wird (vgl. folgende Kapitel). Wird die Haltestelle ausschließlich durch Bedarfsverkehre bedient, muss im angegebenen Bedienzeitraum mindestens im 120-Minuten-Takt ein Angebot buchbar sein.

Die Erschließung kann auch mit Verkehrsmitteln des SPNV erfolgen. Eine Erschließung durch den ÖPNV liegt auch bei Einsatz flexibler Bedienformen wie Linienbedarfsverkehren vor.

Haltestelleneinzugsbereiche

Für eine möglichst hohe Erschließungsqualität müssen die in folgender Tabelle aufgeführten Werte für Haltestelleneinzugsbereiche im ÖPNV in der Regel eingehalten werden. Demnach müssen die Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte innerhalb des angegebenen Luftlinienradius um die Haltestelle liegen. Um hierbei auch die tatsächliche Wegeführung zu den Haltestellen mit zu berücksichtigen, müssen die Haltestellen von allen Punkten der Siedlungseinheit bzw. des Arbeitsplatzschwerpunktes aus innerhalb der vorgegeben ungefähren Wegezeit zu Fuß erreicht werden.

Strukturraum	Luftlinienradius	Ungefähre Wegezeit
Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte im Berliner Umland (BU)	500 Meter	8 Minuten
Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte im weiteren Metropolraum (WMR)	600 Meter	10 Minuten

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in obiger Tabelle definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern infrastrukturelle oder betriebliche Gegebenheiten eine Erfüllung der Vorgabe verhindern. Mögliche Ausnahmen sind u.a.:

- Die Bedienung der einzelnen neu zu errichtenden Haltestellen ist nur durch Stichfahrten mit erheblichem Mehraufwand möglich. Hierzu zählt insbesondere auch die betriebliche Geradlinigkeit im ÖPNV des Landkreises, die es u.a. zur Sicherstellung der SPNV-Anschlüsse zu wahren gilt.
- Die Linienführung zur Bedienung neuer Haltestellen wäre nur durch eine (teilweise) Linienführung über Wohnwege oder -straßen (Erschließungsstraßen ES V) möglich, deren Straßenraum nicht für Linienverkehre konzeptioniert ist.
- Die Verkehrsinfrastruktur oder Wegebeschaffenheit lässt eine ÖPNV-Bedienung der Haltestelle mit Linienverkehren nicht zu.

1.3.2 Mindestanforderungen an das Fahrplanangebot

Angebotskategorien

Bei der Fahrplankonzeption sind sog. Verbindungsrelationen Angebotskategorien zugeordnet. Die Benennung der Angebotskategorie richtet sich nach dem in der Hauptverkehrszeit zu fahrenden Mindesttakt (z.B. T10 bedeutet 10-Minuten-Takt bzw. 6 Fahrtenpaare pro Stunde). Dabei sind die Bedienfrequenzen der Anschlussverkehrsmittel derart zu berücksichtigen, dass z.B. bei einem Anschluss an ein im 20-Minuten-Takt verkehrendes Anschlussverkehrsmittel auch ein 20/40-Minuten-Takt statt einem 30-Minuten-Takt angeboten werden kann. Priorität hat die Optimierung der Umsteigevorgänge. Aus dem Takt in der Hauptverkehrszeit lassen sich gemäß Abbildung 2 die Mindestanforderungen für die Bedienung in den übrigen Verkehrszeiten ableiten.

Angebots- kategorie	Tagesart	Taktabstände																							
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
T 10	Mo-Fr					60	20	10		20							10		20					30	
	Sa			EF			60											30							
	So			EF														60							
T 20	Mo-Fr					60				20														60	
	Sa																	60							
	So																		60						
T 30	Mo-Fr					60											30						60		
	Sa																	60							
	So																		60						
T 60 (u.a. PlusBus)	Mo-Fr																60								
	Sa																								
	So																								
T 120 (u.a. TaktBus)	Mo-Fr																								
	Sa																								
	So																								
Bedarf	Mo-Fr																								
	Sa																								
	So																								
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
		Hinweis: Aufgrund der Zuganschlüsse können die Takte an die Fahrzeiten der Züge angepasst werden (z.B. 20/40-min-Takt statt 30-min-Takt).																							
		EF - Einzelfahrten																							
		* - Abweichungen vom Takt zur Sicherstellung des Schülerverkehrs zulässig																							

Verbindungsrelationen

Die Angebotskategorien sind mindestens für folgende Verbindungsrelationen sicherzustellen. Hier nicht genannte Verbindungsrelationen sind mindestens gemäß der Angebotskategorie „Bedarf“ zu bedienen.

Angebots-kategorie	Verbindungsrelation
T 10	Potsdam - Stahnsdorf - S Teltow Stadt
T 10	Stahnsdorf - Kleinmachnow – Berlin
T 10	Stahnsdorf – Kleinmachnow
T 10	Potsdam - Geltow - Werder, Kemnitzer Str. - Werder Post
T 10	Werder Bhf - Werder Innenstadt
T 20	Potsdam – Caputh
T 20	S Teltow Stadt - Teltow Bahnhof
T 20	Teltow - Berlin (Zehlendorf)
T 20	Kleinmachnow - Berlin (S Wannsee Bhf)
T 20	Kleinmachnow - Berlin (U Krumme Lanke/ Mexikoplatz)
T 20	Kleinmachnow - Berlin (Zehlendorf)
T 20	Kleinmachnow – Teltow
T 20	Teltow - Berlin (Lichterfelde)
T 20	Teltow – Ruhlsdorf
T 20	Potsdam – Kleinmachnow
T 20	Stahnsdorf - Stahnsdorf Süd (Bergstr.)
T 20	Stahnsdorf, Güterfelder Damm – Kleinmachnow
T 30	Potsdam-Rehbrücke - Bergholz-Rehbrücke
T 30	Potsdam – Michendorf
T 30	Werder – Glindow
T 30	Stahnsdorf – Ruhlsdorf
T 30	Bergholz-Rehbrücke – Saarmund
T 30	Potsdam - Wilhemshorst – Michendorf
T 30	Michendorf – Beelitz
T 60	Caputh – Ferch
T 60	Teltow Bahnhof – Sigridshorst
T 60	Stadtlinie Bad Belzig: Klinkengrund - Bahnhof - Busbahnhof – SteinTherme
T 60	Teltow – Ludwigsfelde
T 60	Stahnsdorf - Güterfelde – Sputendorf
T 60	Michendorf – Stücken
T 60	Beelitz – Lehnin
T 60 *	Potsdam - Wildpark-West
T 60 *	Werder – Phöben
T 60	Werder - Werder, Stadtrandsiedlung
T 60	(Werder-) Glindow – Bliesendorf
T 60	Werder - Fichtenwalde – Beelitz
T 60	Potsdam - Werder - Plötzin – Lehnin
T 60	Lehnin - Damsdorf - Götz - Jeserig – Brandenburg

T 60	Lehnin - Netzen – Brandenburg
T 60	Lehnin - Michelsdorf - Golzow
T 60	Bad Belzig - Niemeck - Treuenbrietzen
T 60	Bad Belzig - Niemeck - Marzahna - Lutherstadt Wittenberg
T 60	Bad Belzig - Ragösen - Golzow
T 60	Golzow - Brandenburg
T 60	Stadtlinie Bad Belzig: Busbahnhof - SteinTherme - Reha-Klinik
T 120	Wusterwitz - Brandenburg
T 120	Caputh - Michendorf - Saarmund - Potsdam, Am Stern
T 120	Beelitz - Zauchwitz - Rieben
T 120	Ferch - Werder
T 120	Werder, Stadtrandsiedlung - Kемnitz
T 120	Werder - Derwitz - Groß Kreuz
T 120	Groß Kreuz - Schmergow
T 120	Lehnin - Rädel
T 120	Brück - Borkheide - Borkwalde - Busendorf
T 120	Brück - Cammer – Golzow
T 120	Brück - Linthe - Nichel - Treuenbrietzen
T 120	Brück – Gömnigk
T 120	Brandenburg - Radewege - Pāwesin
T 120	Brandenburg - Roskow - Pāwesin
***	Burgenlinie: Bad Belzig - Niemeck - Raben - Wiesenburg - Bad Belzig

* Kein Verkehr an Sonn- und Feiertagen

Verbindungsrelationen, die bisher unter der Marke PlusBus verkehren und gemäß der „Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung“ für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus)“ gefördert werden (heutige Linien X1, X2, 554, 580, 581, 582, 621, 643, 645) sind weiterhin mindestens gemäß den Anforderungen der VVPlusBus zu bedienen.

Angebotsverknüpfung und Umsteigebeziehungen

Für ein integratives Mobilitätsangebot sind die Angebote im ÖPNV und SPNV untereinander, der ÖPNV mit allen weiteren verfügbaren Verkehrsmitteln im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie dessen Umgebung miteinander zu verknüpfen. Insbesondere sind die Linien des ÖPNV auf die Linien des SPNV gemäß nachfolgenden Regeln abzustimmen.

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie müssen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann. Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende technische Anforderungen an die Anschlusssicherung formuliert:

- Die Anschlusssicherung zwischen Linien innerhalb des kommunalen ÖPNV sowie zwischen kommunalen ÖPNV und SPNV muss über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS) erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die Betriebsleitstellen überwacht werden.
- Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB kompatibel sein. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformatiоnen auch für alle in den Landkreis Potsdam-Mittelmark ein- und ausbrechende SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.

Wartezeiten bei Anschlüssen sollen in der Regel nicht länger als 15 Minuten betragen. Ziel muss es sein, dass die Mehrzahl der Fahrgäste ihren Umsteigevorgang ohne übermäßig lange Wartezeiten durchführen können. Für die folgenden fahrplanmäßigen Anschlüsse gelten die jeweiligen Anschlussgarantien:

- Fahrplanmäßige Anschlüsse von und zum SPNV sowie PlusBus sind mindestens als limitierte Anschlüsse sicherzustellen. Hierbei kann der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss ist zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schulverkehr müssen, wenn möglich, als garantierter Anschluss, mindestens aber als limitierter Anschluss, durchgeführt werden. Beim garantierten Anschluss wird der Anschluss unabhängig von der Verspätung des Zubringers in jedem Fall gehalten.

Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse sind als vorgesehene Anschlüsse durchzuführen. Hierbei besteht der Anschluss bei einem planmäßigen Betrieb. Entsprechende Pufferzeiten sind zu berücksichtigen und bedarfsgerecht festzuhalten.

Schülerbeförderung

Im Sinne integrierter Verkehre ist der Schulverkehr im Landkreis Potsdam-Mittelmark überwiegend durch Linienverkehre gemäß § 42 PBefG zu erbringen. Es ist fortwährend nach Möglichkeiten zu suchen, genehmigte Sonderverkehre nach § 43 Abs. 2 PBefG oder freigestellte Schulverkehre im Rahmen zukünftiger Angebotsanpassungen weiter in den Linien- bzw. Linienbedarfsverkehr zu integrieren.

Die Schuleinzugsbereiche sind im Schulentwicklungsplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark definiert. Diese bilden den jeweiligen Orientierungsrahmen zur Schaffung von Verkehrsrelationen im Schulverkehr als Bestandteil des ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert daraus jeweils auch Anpassungsbedarf im Schulverkehr.

Die Anforderungen an Art und Umfang der Schülerbeförderungen werden in der Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark in der jeweils geltenden Fassung bestimmt. Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 3 Abs. 3 Satzung für die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km für Schülerinnen und Schüler der Primarstufe, von 3 km für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I sowie von 5 km für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II bzw. der Bildungsgänge des Oberstufenzentrums. Gemäß § 4 Abs. 3 der Satzung erfolgt die Beförderung zum allgemeinen Beginn bzw. allgemeinem Ende des Unterrichts. In der Regel ist hierfür eine Beförderung mit dem ÖPNV zur ersten Unterrichtsstunde sowie nach den beiden Hauptschlussstunden (gewöhnlicher Weise die sechste und achte Unterrichtsstunde) bzw. der Hauptschlussstunde und Schließzeit der Nachmittagsbetreuung zu ermöglichen.

Soweit möglich, sind auch Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht sicherzustellen. Nicht beförderungspflichtig sind Verkehrsrelationen, die aufgrund individueller Schulwahlentscheidungen außerhalb des entsprechenden Schuleinzugsbereiches liegen oder nicht den festgelegten Grundsätzen der Satzung über Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark entsprechen.

1.3.3 Anforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb

Baustellen

Bei Baustellen auf dem Linienweg sind die Fahrpläne so anzupassen, dass die Mindestanforderungen

gemäß Kapitel 1.3.1 und 1.3.2 möglichst vollständig eingehalten werden. Insbesondere ist die Beförderung aller Schüler sicherzustellen.

Abweichungen davon sind bei komplexen Baumaßnahmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich.

Veranstungsverkehre

Es sind ausreichende Kapazitäten vorzuhalten, um das Angebot bei größeren Veranstaltungen durch Zusatzverkehre und Taktverdichtungen ausweiten zu können. Hierzu zählen insbesondere, aber nicht abschließend:

- Baublütenfest Werder (Havel)
- Spargelfest Beelitz
- Stadtfest Teltow
- Burgfestwoche Bad Belzig.

Art und Umfang der zusätzlich zu erbringenden Verkehre werden durch den Aufgabenträger konkretisiert.

1.4 Planungen zum Ausbau des Fahrplanangebotes

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt, das Angebot im ÖPNV während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags weiter auszubauen. Die umzusetzenden Leistungsausweitungen sind abhängig von der finanziellen Mittelbereitstellung im Haushalt des Landkreises Potsdam-Mittelmark und daher als vom Landkreis abrufbare Optionen vorgesehen.

1.4.1 Angebotsausweitung im Rahmen des Nahverkehrsplans 2025–2029 des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Mindesterschließung von Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten

Der Landkreis beabsichtigt, die in Kapitel 1.3.1 genannten Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte vollumfänglich zu erschließen.

Angebotskategorien

Der Landkreis beabsichtigt, die in den Angebotskategorien geforderten Mindestbedienhäufigkeiten wie in Abbildung 3 dargestellt weiterzuentwickeln.

Angebots- kategorie	Tagesart	Taktabstände																								
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
T 10	Mo-Fr	EF		30	10			20			10			20	30											
	Sa	EF				60			30																	
	So	EF				60																				
T 20	Mo-Fr					60	20											60								
	Sa	EF				30											60									
	So	EF				60																				
T 30	Mo-Fr					60	30											60								
	Sa					60																				
	So					60																				
T 60 (u.a. PlusBus)	Mo-Fr					60														EF						
	Sa					120 (mind. 6 Fahrtenpaare/Tag)														EF						
	So					120 (mind. 6 Fahrtenpaare/Tag)																				
T 120 (u.a. TaktBus)	Mo-Fr					120																				
	Sa					3-4 Fahrtenpaare/Tag																				
	So					3-4 Fahrtenpaare/Tag																				
Bedarf	Mo-Fr	Bedarfsabhängig																								
	Sa																									
	So																									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
		Hinweis: Aufgrund der Zuganschlüsse können die Takte an die Fahrzeiten der Züge angepasst werden (z.B. 20/40-min-Takt statt 30-min-Takt).																								
		EF - Einzelfahrten																								

Abbildung 3: Zukünftig geplante Angebotskategorien

Verbindungsrelationen

Der Landkreis beabsichtigt, das Angebot entlang der Verbindungsrelationen zu verbessern. Als Zielstellung sind die folgenden Angebotskategorien je Verbindungsrelation vorgesehen:

Angebots- kategorie	Verbindungsrelation
T 10	Potsdam - Stahnsdorf - S Teltow Stadt
T 10	S Teltow Stadt - Teltow Bahnhof
T 10	Teltow - Berlin (Zehlendorf)
T 10	Stahnsdorf - Kleinmachnow – Berlin
T 10	Stahnsdorf – Kleinmachnow
T 10	Kleinmachnow - Berlin (S Wannsee Bhf)
T 10	Kleinmachnow - Berlin (U Krumme Lanke/ Mexikoplatz)
T 10	Kleinmachnow - Berlin (Zehlendorf)
T 10	Kleinmachnow – Teltow
T 10	Potsdam - Geltow - Werder, Kemnitzer Str. - Werder Post
T 10	Werder Bhf - Werder Innenstadt
T 20	Teltow - Berlin (Lichterfelde)
T 20	Teltow – Ruhlsdorf
T 20	Potsdam – Kleinmachnow
T 20	Stahnsdorf - Stahnsdorf Süd (Bergstr.)
T 20	Stahnsdorf, Güterfelder Damm – Kleinmachnow
T 20	Potsdam-Rehbrücke - Bergholz-Rehbrücke

T 20	Potsdam – Michendorf
T 20	Potsdam – Caputh
T 30	Teltow Bahnhof – Sigridshorst
T 30	Stahnsdorf – Ruhlsdorf
T 30	Bergholz-Rehbrücke – Saarmund
T 30	Potsdam - Wilhemshorst – Michendorf
T 30	Michendorf – Beelitz
T 30	Caputh – Ferch
T 30	Werder – Glindow
T 30	Stadtlinie Bad Belzig: Klinkengrund - Bahnhof - Busbahnhof – SteinTherme
T 60	Teltow – Ludwigsfelde
T 60	Stahnsdorf - Güterfelde – Sputendorf
T 60	Michendorf – Stücken
T 60	Beelitz – Lehnin
T 60	Potsdam - Wildpark-West
T 60	Werder – Phöben
T 60	Werder - Werder, Stadtrandsiedlung
T 60	(Werder-) Glindow - Bliesendorf
T 60	Werder - Fichtenwalde - Beelitz
T 60	Potsdam - Werder - Plötzin - Lehnin
T 60	Lehnin - Damsdorf - Götz - Jeserig - Brandenburg
T 60	Lehnin - Netzen - Brandenburg
T 60	Lehnin - Michelsdorf - Golzow
T 60	Bad Belzig - Niemegek - Treuenbrietzen
T 60	Bad Belzig - Niemegek - Marzahna - Lutherstadt Wittenberg
T 60	Bad Belzig - Ragösen - Golzow
T 60	Golzow - Brandenburg
T 60	Stadtlinie Bad Belzig: Busbahnhof - SteinTherme - Reha-Klinik
T 60	Bad Belzig - Görzke
T 60	Bad Belzig - Schmerwitz - Wiesenburg - Reetz - Görzke
T 60	Görzke - Wollin - Grüningen
T 60	Ziesar - Buckau - Görzke
T 60	Grüningen - Brandenburg
T 60	Ziesar - Zitz - Rogäsen - Wusterwitz
T 120	Wusterwitz - Brandenburg
T 120	Caputh - Michendorf - Saarmund - Potsdam, Am Stern
T 120	Beelitz - Zauchwitz - Rieben
T 120	Ferch - Werder
T 120	Werder, Stadtrandsiedlung - Kemnitz
T 120	Werder - Derwitz - Groß Kreuz
T 120	Groß Kreuz - Schmergow
T 120	Lehnin - Rädcl
T 120	Krahne - Brandenburg
T 120	Brück - Borkheide - Borkwalde - Busendorf
T 120	Busendorf - Klaiſtow
T 120	Brück - Cammer - Golzow
T 120	Brück - Linthe - Nichel - Treuenbrietzen

T 120	Brück - Gömnigk
T 120	Ziesar - Grüningen
T 120	Brandenburg - Radewege - Päwesin
T 120	Brandenburg - Roskow - Päwesin
***	Burgenlinie: Bad Belzig - Niemeck - Raben - Wiesenburg - Bad Belzig

1.4.2 Langfristige Angebotsausweitungen

Das Angebot ist auch an langfristige, zum heutigen Zeitpunkt nicht absehbare Entwicklungen bzw. an Entwicklungen, deren Auswirkungen heute noch nicht abgeschätzt werden können, anzupassen. Hier seien beispielsweise und nicht abschließend genannt:

- Verlängerung der S-Bahn-Linien S25 und S26 bis Stahnsdorf, Sputendorfer Straße mit Anbindung der neuen S-Bahnhöfe Iserstraße und Sputendorfer Straße durch die Linien des ÖPNV
- Reaktivierung der Stammbahn und Anbindung der geplanten Bahnhöfe durch die Linien des ÖPNV
- Angebotsanpassungen auf SPNV-Linien
- Veränderungen in der Schullandschaft (Eröffnung und Schließung von Schulstandorten, Schulformwechsel)
- Entstehung neuer Siedlungs- oder Arbeitsplatzschwerpunkte

2 Qualitative Anforderungen an die Verkehrsleistungen

Das Verkehrsunternehmen hält folgende Qualitätsstandards ein.

2.1 Beförderungsqualität

2.1.1 Fahrzeugstandards

Fahrzeugseitige Barrierefreiheit

Um eine fahrzeugseitige Barrierefreiheit zu gewährleisten, gelten für Fahrzeuge im Linienbetrieb im Landkreis Potsdam-Mittelmark die folgenden Anforderungen:

- Es sind generell Niederflurfahrzeuge bzw. Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen.
- Ein barrierefreier Einstieg ist mindestens für Tür 1 und Tür 2 sicherzustellen.
- Einstiegshöhe für Tür 1 und 2 ab Fahrbahnoberkante: Maximal 320 mm.
- Fahrzeuge mit mehr als 8 m Länge sind mit mindestens einer doppelbreiten Tür auszustatten.

Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, ist im ausreichenden Maße ein barrierefreier Zugang sicherzustellen, sodass die regulär auftretende Nachfrage nach einer barrierefreien Beförderung bedient werden kann. Ausnahmen sind lediglich beim Einsatz von Pkw in

begründeten Fällen möglich (z.B. als Ersatzbeförderung bei Fahrzeugausfällen, zeitlich befristeten Verkehren aufgrund von Baumaßnahmen etc.). Bei Fahrzeugen, die für Linienbedarfsverkehre eingesetzt werden, sollen mittelfristig barrierefrei zugängliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Insbesondere bei Pilot- und Testbetrieben kann nach Begründung hiervon abgewichen werden.

Daten zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge sind für die Auskunftssysteme des VBB bereitzustellen.

Fahrzeugemissionen und Umsetzung der Clean Vehicles Directive

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG einzuhalten.

Weitere Fahrzeugstandards

Neben den Anforderungen an die Antriebstechnologien sowie fahrzeugseitige Barrierefreiheit müssen die eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV im technisch und optisch einwandfreien Zustand sein. Darüber hinaus sind die folgenden Ausstattungsmerkmale und Qualitätsvorgaben zu erfüllen:

Fahrzeugalter

- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf zehn Jahre nicht überschreiten.
- Eingesetzte Fahrzeuge dürfen ab der Erstzulassung nicht älter als 15 Jahre alt sein.
- Es müssen die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellen Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle neuen Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden.
- Kein Fahrzeug darf die Euro 5 Norm unterschreiten.

Mehrzweckbereich und Fahrzeugkapazitäten für Linienbusse

- Der Innenraum muss über ausreichend Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Gepäck verfügen. Solobusse müssen für die Beförderung von einem Rollstuhl zugelassen sein. Zwei Rollstühle gleichzeitig müssen im Landkreis Potsdam-Mittelmark in Gelenk- und CapaCitybussen der Fahrzeugklasse I gleichzeitig befördert werden können.
- Die Mehrzweckbereiche sollen eine möglichst konfliktfreie Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen ermöglichen.
- Beim Einsatz auf Linien mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten muss die Fahrradmitnahme im Innenraum möglich sein oder alternativ Beförderungsmöglichkeiten außerhalb des Fahrgastinnenraumes geschaffen werden.
- Die Bestuhlung soll sich an den serienmäßigen Bestuhlungsvarianten der Hersteller für Stadtbusse bzw. Überlandbusse orientieren. Bei Stadtbussen kann die Anzahl an Sitzplätzen reduziert werden, um die Gesamtkapazität an beförderbaren Fahrgästen zu erhöhen sowie den Mehrzweckbereich zu vergrößern.
- Bei einer durchschnittlichen Fahrgastbesetzung muss für jeden Fahrgast ein zugelassener Sitz- oder Stehplatz zur Verfügung stehen.

Ausstattung Linienbus Zielanzeige

- Die Fahrzeuge sind mit äußerlich erkennbarer Zielmatrix mit Linienbezeichnung vorne, rechts und hinten sowie Fahrtziel vorne und rechts auszustatten.

Ausstattung Linienbus ITCS und Technik

- Die Fahrzeuge sind mit den für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Potsdam-Mittelmark und den Gebieten benachbarter Aufgabenträger eingesetzten Technik.

- Die Fahrzeuge sind so weit mit automatischen Fahrgastzählgeräten auszustatten, dass flächendeckend im Landkreis linienscharfe belastbare Fahrgastzählraten vorliegen. Zielwert ist ein Stichprobenumfang nach den „Handlungsempfehlung zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr“ des VDV.

Linienbus, weitere Ausstattung des Fahrgastinnenraums

- Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halteanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen müssen die Fahrgastinnenräume vollklimatisiert sein.
- Der Fahrgastinnenraum ist mit automatischen visuellen und akustischen Fahrgastinformationen, gemäß der geltenden VBB-Richtlinie „Fahrgastinformation“, auszustatten. Die Sichtbarkeit der visuellen Fahrgastinformationen soll von möglichst allen Sitz- und Stehplätzen aus gegeben sein.
- Bei Neuanschaffungen sollen USB-Lademöglichkeiten geschaffen sowie eine WLAN-Verfügbarkeit ermöglicht werden.

Ausstattung Fahrzeuge im Linienbedarfsverkehr

- Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen müssen die Fahrgastinnenräume vollklimatisiert sein.
- Die Fahrzeuge sind mit mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
- Um die Mitnahme von möglichst vielen Fahrgästen zu gewährleisten sind, Beschränkungen in der Gepäckmitnahme möglich.
- Im Linienbedarfsverkehr sind die entsprechenden Fahrzeugkapazitäten so vorzuhalten, dass sämtliche regulär auftretenden Fahrtwünsche innerhalb eines vertretbaren Rahmens erfüllt werden können.

2.1.2 Haltestellenausstattung

Alle Haltestellen müssen funktionstüchtig gehalten werden und je Haltestellenkategorie über Grund und Zusatzausstattungen verfügen. Für den Landkreis Potsdam-Mittelmark werden folgende Haltestellenkategorien definiert:

Kategorie A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

- Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- Wichtige Zugangsstelle zum ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie B: Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung

- PNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- Wichtige Zugangsstelle zum ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie C₁: Standardhaltestellen mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität

- Haltestelle des Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehrs mit mind. 1-h-Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Nach Fahrplan definierte Umsteigehaltestellen zwischen Linien des ÖPNV.

Kategorie C₂: Standardhaltestellen mit mäßiger Nachfrage ohne Verknüpfungsfunktion

- Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Kategorie C₃: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Verknüpfungsfunktion

- Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Für Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht sind grundsätzlich die Verkehrsunternehmen zuständig. Für diese gelten folgende Ausstattungsmerkmale:

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorien VBB					Zusätzlich zur Grundausrüstung			
	A	B	C1	C2	C3	Freizeit- / Tourismus	Gesundheit	Schule	
Grundausrüstung									
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	■	■	■	■	■				
Haltestellenschild	■	■	■	■	■				
Haltestellenname	■	■	■	■	■				
Zuständiges Verkehrsunternehmen	■	■	■	■	■				
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	■	■	■	■	■				
VBB-Logo	■	■	■	■	■				
Fahrgastinformation									

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorien VBB					Zusätzlich zur Grundausstattung			
	A	B	C1	C2	C3	Freizeit- / Tourismus	Gesundheit	Schule	
Liniennummern und Fahrtziele/ Produktsignet	■	■	■	■	■				
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeit	■	■	■	■	■				
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	■	■	■	■	□				
Liniennetzplan	■	■	□			■	□		
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	■	■	□			□	□		
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen/ Internet;	■	■	■	■	■				
Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	■	■	■	■	■				
Vertriebseinrichtungen									
Personalbediente Vertriebsstelle	□	□							
Stationärer Fahrausweisautomat/ Entwerter	□								
Kundencenter	□	□							

■ Mindeststandards □ anzustreben

Für die Ausstattungsmerkmale zur Grundausstattung, Fahrgastinformation, Vertriebseinrichtungen und Aufenthaltskomfort gelten die nach Haltestellenkategorie festgelegten gestalterischen Anforderungen an Haltestellen gemäß dem Planungsleitfaden für „Bushaltestellen als barrierefreie Mobilitätsknotenpunkte in Potsdam-Mittelmark“. Darüber hinaus plant der Landkreis zukünftig alle Haltestellen mit QR-Codes auszustatten, welche eine Verlinkung auf die Echtzeitinformationen des VBB passend zu der jeweiligen Haltestelle ermöglichen.

Bei der Ausstattung von Haltestellen mit digitaler Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) werden Anzeigen mit „ePaper-Technologie“ erprobt und prioritär an Knotenpunkten installiert. Sofern keine betriebliche Notwendigkeit einer DFI-Anzeige besteht, werden zukünftig ausschließlich bereits barrierefrei gestaltete Haltestellen mit DFI-Anzeigen ausgestattet bzw. während des barrierefreien Umbaus installiert. An Haltestellen, an denen es wiederholt zu Beschädigungen durch Vandalismus kommt, kann in Absprache mit dem Landkreis von einer Ausstattung mit DFI-Anzeigen abgesehen werden.

2.2 Betriebsablauf und Qualitätsmanagement

2.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb ist für die Attraktivität und Akzeptanz des kommunalen ÖPNV unerlässlich. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt.

- Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Für den Landkreis Potsdam-Mittelmark werden folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität in Form von Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitskriterien definiert:

- Mindestens 98 % aller Abfahrten müssen pünktlich erfolgen. Abfahrten gelten als verspätet, sofern eine Abfahrt an einer Haltestelle mit einer Verspätung von mehr als 5 Minuten gegenüber Fahrplan erfolgt und die Verspätung vom Verkehrsunternehmen zu vertreten ist. Unvorhersehbare Ereignisse, die eine verspätete Abfahrt beeinflussen und welche nicht in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens liegen, sind hiervon ausgenommen.
- Fahrten dürfen nicht ausfallen. Verfrühte Abfahrten sind auszuschließen und gelten ab einer Verfrühung von 1 Minute als Fahrtausfall. Verspätungen ab 20 Minuten gelten ebenso als Fahrtausfall, sofern sie nicht auf zu sichernde Anschlüsse außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des jeweiligen Verkehrsunternehmens zurückzuführen sind.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Angaben konkretisiert:

- Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

2.2.2 Sauberkeit

Die kundenrelevanten Einrichtungen im Fahrzeug müssen frei von groben Verschmutzungen sowie funktionsfähig und nutzbar sein. Die Fahrzeuge sollen einen sauberen Eindruck machen. Zur Sicherstellung dieser Ziele ist ein Reinigungs- und Qualitätssicherungskonzept vorzulegen.

2.2.3 Beschwerdemanagement

Im Rahmen der Qualitätssicherung führt das Unternehmen ein Beschwerdemanagement. Über dieses ist sicherzustellen, dass der Vortragende in der Regel innerhalb von 7 Werktagen eine abschließende Antwort erhält. Erfordert die Bearbeitung Arbeitskontakte zu anderen Unternehmen oder Einrichtungen oder Behörden, ist innerhalb der 7 Werktage ein Zwischenbescheid zu erstellen und der weitere Bearbeitungsgang aufzuzeigen.

2.2.4 Schlichtungsstelle

Das Verkehrsunternehmen ist Mitglied der söp Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V.

2.3 Tarif und Vertrieb

2.3.1 Anwendung des VBB Tarif

Das Verkehrsunternehmen hat den Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt. Auch bzgl. Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifes gelten die jeweiligen Verbundvorgaben.

Das Verkehrsunternehmen hat ferner nach Maßgabe der Regelungen im öffentlichen Dienstleistungsauftrag auch weitere Tarifangebote anzuerkennen und anzuwenden (wie aktuell das Deutschlandticket).

Ergänzend hierzu gelten im Landkreis Potsdam-Mittelmark die folgenden Anforderungen zu Tarif und Vertrieb:

- Die Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle.
- Vorhaltung eines ausreichenden Vorverkaufsnetzes; dabei, wenn möglich, unter Berücksichtigung etwaiger Synergien bei einer Reaktivierung/Wiederbelebung und Stärkung von Bahnhofsempfangsgebäuden. Auch können hierzu Kooperationen mit Tourismusinformatoren oder sonstigen frequentierten Einrichtungen eingegangen werden.
- Weiterentwicklung von abgestimmten und einheitlichen Vertriebswegen. Hierbei gilt es, analoge Vertriebs- und Informationswege weiterhin in einem angemessenen Maß aufrecht zu erhalten.
- Ein einheitliches Erscheinungsbild der eingesetzten Fahrzeuge sowie Haltestellen gemäß Corporate Design des Verkehrsunternehmens.
- Die Vermarktung ausgewählter Linien, Produkte und Netze.
- Die Vermarktung des Angebotes auch außerhalb des ÖPNV, z.B. über Werbeflächen im öffentlichen Raum.

2.3.2 Kontrollen

Zur Sicherung der Einnahmen ist der Einstieg der Fahrgäste grundsätzlich nur an der Vordertür zulässig. Die Fahrausweise der einsteigenden Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal mittels Sichtkontrolle zu prüfen. Darüber hinaus hat das VU Fahrausweiskontrollen durchzuführen.

2.3.3 Fahrgastinformation und Marketing

Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Im Rahmen des VBB wird daher eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des jeweils aktuellen Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation und seine Ausführungsbestimmungen sind anzuwenden. Darüber hinaus gelten die folgenden Standards im Landkreis Potsdam-Mittelmark:

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind die bestehenden Informationsmedien kundenfreundlich zu gestalten.
- Ein Schwerpunkt soll die Fahrplanauskunft im Internet sein. Hierbei erfolgt weiter eine Zusammenarbeit mit dem VBB.
- Die visuelle Information in den Fahrzeugen muss mindestens Auskunft über die nächsten drei Haltestellen sowie die Endhaltestelle geben.
- Verknüpfungspunkte müssen im Rahmen der vom Verkehrsunternehmen zu verantwortenden Haltestellenausstattung über möglichst barrierefreie Kennzeichnungen der einzelnen Ein- und Ausstiegspunkte sowie der Wegweisung zwischen diesen verfügen.
- Einzelplanungen (z.B. touristische Verkehre) sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- Für ein gezieltes Marketing sollten verstärkt die wöchentlichen Anzeigenblätter genutzt werden.
- Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche und Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot anzustreben. An relevanten Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden.

2.3.4 Einnahmenaufteilung des VBB

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, an der Einnahmenaufteilung des VBB teilzunehmen. Es schließt die hierfür erforderlichen Verträge nach Maßgabe der jeweils im Verbund geltenden Regelungen ab.

2.3.5 Sozialstandards

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird den Betreiber verpflichten, seine bei der Ausführung der Leistung eingesetzten Beschäftigten mindestens nach dem hierfür jeweils geltenden einschlägigen und repräsentativen Entgelttarifvertrag zu entlohnen und auch seinen auf das Entgelt bezogenen eigenen, gegebenenfalls weitergehenden tariflichen Pflichten in der gesamten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ordnungsgemäß nachzukommen (§ 4 Abs. 1 BbgVergG).

2.3.6 Personal

Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Das Personal mit Kundenkontakt hat ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufzuweisen. Es verfügt über Ortskenntnisse und spezifisches Fachwissen (VBB-Tarif u.ä.). Das Personal mit Kundenkontakt verfügt mindestens über das Sprachniveau B1 in Deutsch zuzüglich der wichtigsten fachspezifischen Wörter. Das Fahrpersonal ist zusätzlich zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung zu schulen.

2.3.7 Berichtspflichten

Das Verkehrsunternehmen berichtet unverzüglich über Betriebsstörungen und Abweichungen von größerem Umfang. Als solche gelten insbesondere

- Fahrausfälle aufgrund der Witterungslage oder einer Großstörung im Straßennetz mit zahlreichen größeren Verspätungen und Ausfällen.
- Vorfälle im Sinne von § 6 BOKraft;
- Das Zurückbleiben von Fahrgastgruppen von mehr als 30 Personen ohne zeitnahe Ersatzbeförderung innerhalb von 30 Minuten.

Des Weiteren berichtet das Verkehrsunternehmen im Rahmen von statistischen Monats- bzw. Quartalsberichten über Fahrausfälle sowie die Einhaltung der Vorgaben zur Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (siehe Kapitel 2.2.1).

In einem jährlich zu erstellenden Qualitätsbericht fasst das Verkehrsunternehmen die jeweiligen Monats- und Quartalsberichte zusammen und legt über die Einhaltung der vorgegebenen Qualitäts- und Fahrzeugstandards Rechenschaft ab.

Die genauen Anforderungen an Inhalt und Form der Berichte werden bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im ÖPNV zwischen dem Landkreis Potsdam-Mittelmark und dem Verkehrsunternehmen bestimmt.