

## **Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung für die zu vergebenden ÖSPV-Linien im Kreis Ostholstein**

### **1. . Ausgangslage und rechtlicher Rahmen**

Der Kreis Ostholstein hat die Absicht, die Verkehrsleistungen im

#### **Linienbündel Nord**

als Aufgabenträger im ÖPNV und damit zuständige Behörde nach § 2 Abs. 2 ÖPNVG-SH im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages i. S. d. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 im wettbewerblichen Verfahren zu vergeben, im Amtsblatt der EU bekannt gemacht. Von der beabsichtigten Vergabe werden die Personenbeförderungsleistungen im Kreis Ostholstein gemäß der in den Anlagen 01 bis 03 dargestellten Leistungen erfasst.

Betriebsaufnahme für diese Verkehrsleistungen ist der Fahrplanwechseltermin Dezember 2021. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) soll eine Laufzeit von 9 Jahren haben.

Nachstehend werden die gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 i. V. m. § 13 Abs. 2a PBefG maßgeblichen Anforderungen festgelegt, die mit dem ÖDA verbunden sein werden. Der Kreis Ostholstein hält diese Anforderungen für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen für erforderlich (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Eigenwirtschaftliche Anträge können für diese Verkehre nur innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung dieser Vorabbekanntmachung im Europäischen Amtsblatt gestellt werden. Aus Sicht des Kreises haben eigenwirtschaftliche Anträge die in dieser Vorabbekanntmachung genannten Anforderungen zu erfüllen. In dem ÖDA, den der Kreis zu vergeben beabsichtigt, werden diese Anforderungen als Vertragspflichten enthalten und mit Kontroll- und Sanktionsmechanismen bewehrt sein. Daher erachtet der Kreis ein eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot nur dann als gleichwertig mit dem über den beabsichtigten ÖDA bestellten Verkehrsangebot, wenn der eigenwirtschaftliche Antragssteller die Erfüllung der in dieser Vorabbekanntmachung genannten Anforderungen in vollem Umfang verbindlich zusichert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihres Beurteilungsspielraums auf der Grundlage der Stellungnahme des Kreises Ostholstein über die Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Anträge entscheidet.

Die Verkehrsleistungen des Linienbündels sind als Gesamtleistung zu erbringen. Eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teilleistungen innerhalb des Bündels beziehen oder die in diesem Dokument beschriebenen Standards nicht oder unvollständig erfüllen, sind gem. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG zu versagen, es sei denn, der Kreis Ostholstein erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde sein Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Gesamtleistung umfasst jeweils alle Linien, ggf. auch Bedarfsfahrten, die gemäß der Liste in Anlage 01 dem Linienbündel Nord zugeordnet werden.

### **2. . Verkehrlicher Leistungsumfang**

Die Personenbeförderungsleistungen, die im benannten ÖDA im Kreis Ostholstein im nachfolgend dargestellten Umfang und in nachfolgend dargestellter Qualität vergeben werden sollen, umfassen mindestens 2.006.061,81 Mio. Jahresfahrplankilometer im Verkehr ohne Anmeldeerfordernis.

## 2.1 Bedienungsbereich

Bedienungsbereich sind alle Kommunen, die gemäß der Linienbündelzuordnung in Anlage 01 von den zu vergebenden Leistungen angefahren werden.

## 2.2 Leistung

Es ist davon auszugehen, dass sich im Rahmen der Umsetzung aktueller Überplanungen der Leistungsumfang und die -qualität weiterentwickeln werden. Der aktuelle RNVP gilt ab 2014 und ist entsprechend durch die Kreisverwaltung veröffentlicht: [https://www.kreis-oh.de/media/custom/2454\\_143\\_1.PDF?1424349075](https://www.kreis-oh.de/media/custom/2454_143_1.PDF?1424349075).

Die Laufwege der Linien sowie deren Bezeichnung können vor und während der Laufzeit durch den Aufgabenträger geändert werden. Dazu sind übliche Zu- und Abstellregelungen vorzusehen. Mit diesen wird sichergestellt, dass das Leistungsangebot auf zukünftige Entwicklungen, insbesondere zur Sicherstellung der Schülerbeförderung und zur Verbesserung von Anschlüssen Bus-Bahn bzw. Bus-Bus hin angepasst werden kann. Dies kann auch zusätzliche Fahrten oder Verstärkerfahrten beinhalten.

### 2.2.1 Linienverkehr

Die Linienwege der o.a. Linien sowie weitere Einzelheiten sind den als Anlage 02 beigefügten Fahrplänen und Beschreibungen zu entnehmen. Die Fahrpläne sind als Mindestverkehrsangebot zu verstehen. Es sind mindestens die Fahrtenhäufigkeit und Betriebszeiten wie in Anlage 02 dargestellt zu gewährleisten.

In einzelne Linien wird ein Sommer- und Winterfahrplan unterschieden, bzw. sind einzelne Fahrten abweichend im Sommer oder Winter zu erbringen. Weitere Informationen sind aus Anlage 02 zu entnehmen. Für die Berechnung der Jahresfahrplankilometer wurde für einen Zeitraum von ca. 200 Tagen der Sommerfahrplan, angefangen mit den Osterferien in Schleswig-Holstein, angesetzt.

### 2.2.2 Flexible Bedienformen

Die in den Fahrplänen als Fahrten mit Anmeldeerfordernis gekennzeichneten Fahrten sind als Bedarfsverkehre gemäß der Anlage 02 einzurichten.

Die Anmeldung eines Fahrtwunsches ist 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche telefonisch und über das Internet sicherzustellen.

## 2.3 Anschlüsse

Das VU muss die Anschlüsse seiner Busverkehrsleistungen an die und von den Linien des SPNV an den folgenden Stationen durch Anschlusssicherung gewährleisten, wenn sich anhand der Fahrpläne ein Anschluss ergibt:

- Burg auf Fehmarn
- Oldenburg i.H.
- Neustadt

Das VU muss die Anschlüsse an die und von den Buslinien an den folgenden Stationen durch Anschlusssicherung gewährleisten, wenn sich anhand der Fahrpläne ein Anschluss ergibt:

- Oldenburg i.H., ZOB
- Lehnsan, Kirche
- Burg auf Fehmarn, Niendorfer Platz
- Oldenburg i.H., Markt

Dabei sind Übergangszeiten von maximal 15 Minuten nicht zu übersteigen. Ausnahmen sind nur beispielsweise bei Außertaktfahrten möglich, die v.a. dem Schülerverkehr dienen.

Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schülerverkehr sollen sofern möglich als garantierter Anschluss durchgeführt werden. Der Anschluss ist dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall zu halten oder das schnellstmögliche Erreichen der Anschlussziele anderweitig zu gewährleisten.

### **3. . Qualitätsanforderungen**

#### **3.1 Anforderungen an die Fahrzeuge**

Die zur Erbringung der Verkehrsleistung eingesetzten Fahrzeuge haben über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus mindestens die in Anlage 03 gelisteten Kriterien zu erfüllen.

Der Linienbusverkehr ist mit Fahrzeugmaterial geeigneter Kapazität durchzuführen. Veränderungen der Fahrgastnachfrage sind vom VU zu berücksichtigen und die Kapazitäten daran anzupassen.

Die Fahrzeuggrößen sind so ausreichend zu dimensionieren, dass eine regelmäßig wiederkehrende Auslastung von mehr als 80 % vermieden wird. Kurzfristige Auslastungen von mehr als 80 % der Platzkapazität auf kurzen Strecken in der Verkehrsspitze sind zulässig. Ggf. sind in den Verkehrsspitzen auf nachfragestarken Kursen zur Erhöhung der Fahrgastqualität (im Sinne des Raumangebots) Gelenkwagen einzusetzen.

Durch Vorhalten einer ausreichenden Anzahl von Reservefahrzeugen ist durch den Unternehmer sicherzustellen, dass im Falle eines Fahrzeugausfalls bzw. bei erhöhter Verkehrsnachfrage unverzüglich ein Ersatz- bzw. Verstärkerfahrzeug zur Verfügung steht.

#### **Differenzierung nach Fahrzeug-Kategorien**

Es wird zwischen Fahrzeugen der Grundbedienung zur Sicherstellung des nach Anlage 02 geforderten Fahrtenangebots auf den Linien 5800, 5804 und 5811 einerseits (**A-Fahrzeuge**) und sonstigen Fahrzeugen (**B-Fahrzeuge**) andererseits unterschieden. Mit B-Fahrzeugen können bedient werden:

- Fahrten, die nur an Schultagen verkehren und zu mindestens 80 % der Schülerbeförderung dienen;
- Verstärkerfahrten: Verstärkerfahrten sind Fahrten, die zur Bereitstellung hinreichender Kapazitäten, hauptsächlich um starkem Schülerverkehrsaufkommen gerecht zu werden, auf einer Linie,
  - punktuell und hauptsächlich in Zeitlagen der Schülerverkehrsspitzen und

- zu entsprechenden Fahrten der Grundbedienung zeitlich und räumlich parallel oder diesen stark angenähert verkehren;
- Nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger für Fahrten, die ausschließlich während Großveranstaltungen verkehren und ausschließlich dazu dienen, einem durch die Veranstaltung entstehenden besonderen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, die zu einzelnen Fahrten der Grundbedienung zeitlich und räumlich parallel oder diesen stark angenähert oder unabhängig von diesen verkehren;
- zum Zwecke von Ersatzgestaltung auf Grund allfälliger Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zeitgleich maximal 3,00 % der mit A-Fahrzeugen zu erbringenden Fahrten.

In der Anlage 03 sind die Mindestanforderungen an A-Fahrzeuge und B-Fahrzeuge tabellarisch dargestellt.

Auf Fahrten, die mit A-Fahrzeugen durchgeführt werden und deren Abfahrtszeit an der ersten Haltestelle zwischen 09.00 Uhr und 18.00 Uhr liegt, werden durch Fahrradgepäckträger Plätze zur Beförderung von mindestens 4 Fahrrädern vorgehalten.

Im Regelbetrieb des Bedarfsverkehrs können **Kleinbusse** und/oder PKW mit mindestens 7 Fahrgastplätzen eingesetzt werden. In Ausnahmefällen (beispielsweise bei mehreren parallelen Fahrtanforderungen) kann von dieser Regelung abgewichen werden.

Anforderungen an Kleinbusse sind ebenfalls in Anlage 03 tabellarisch dargestellt. Anforderungen an Pkw werden nicht dargestellt.

### **3.2 Anforderungen an die Sauberkeit und Schadensfreiheit**

Das VU hält die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind unverzüglich zu beheben oder zu melden. Als grobe Verunreinigungen gelten insbesondere:

- überfüllte (nicht mehr aufnahmefähige) Abfallbehälter,
- im Fahrzeug herumliegender Grobmüll oder Verschmutzungen des Bodens,
- verschmutzte Sitzflächen und
- üble Gerüche im Fahrzeug.

Die Fahrzeuge sind mindestens alle drei Tage außen und mindestens einmal täglich innen zu reinigen. Darüber hinaus sind alle Fahrzeuge mindestens einmal im Monat im Innenraum chemisch zu reinigen. Dazu gehören der Boden, die Seitenwände, die Decke sowie die Bestuhlung mit Aufhängung und Haltestangen. Scheiben müssen gleichmäßig durchsichtig und frei von Vandalismus-Schäden sein.

Das Rauchen im Fahrzeug und an den Haltestellen ist auch während Pausen oder bei Aufenthalt in der Werkstatt nicht gestattet.

### **3.3 Anforderungen an das Fahrpersonal**

Im zu vergebenden ÖDA werden den Beschäftigten des VU sowie möglicher Subunternehmer ein tarifliches Mindestentgelt entsprechend der unter der Nummer 1 der Anlage zur Landesverordnung zur Feststellung der repräsentativen Tarifverträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene (ReprTVVO) genannten repräsentativen Tarifverträge sowie entsprechende tarifliche Modalitäten gewährt. Betriebe des privaten Omnibusgewerbes, die nicht

mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di einen Firmentarifvertrag abgeschlossen haben, müssen den allgemein verbindlich erklärten Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Schleswig-Holstein vom 25. November 2015, abgeschlossen zwischen dem Omnibus Verband Nord (OVN) e. V. und der ver.di, Landesbezirk Nord, beachten (BAnz AT 03.11.2016 B8). Zusätzlich wird für den zu vergebenden ÖDA eine verpflichtende Personalübernahme durch den Aufgabenträger vorgesehen.

Das VU stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird.

Das Fahrpersonal hat deshalb insbesondere nachstehende Anforderungen zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend, hilfsbereit und in Stress- und Konfliktsituationen, insb. gegenüber Kindern und Jugendlichen, angemessen zu verhalten. Dies gilt insbesondere gegenüber Fahrgästen, die eine körperliche oder geistige Beeinträchtigung haben. Das Fahrpersonal hat im Bedarfsfall eine im Fahrzeug befindliche Klapprampe als Einstiegshilfe zu bedienen und auch im Übrigen gegenüber hilfebedürftigen Personen Einstiegs- und Ausstiegshilfe zu gewährleisten.
- Das Fahrpersonal verfügt über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan der einzelnen Linien, SH- und weiteren relevanten Tarifen, sowie über ausreichende Netz- und Ortskenntnisse.
- Das Fahrpersonal hat eine rücksichtsvolle Fahrweise zu gewährleisten.
- Das Fahrpersonal muss die deutsche Sprache fließend beherrschen und in der Lage sein, neben dem Fahrscheinverkauf und den Haltestellendurchsagen den Fahrgästen auf Wunsch auch Informationen und Auskünfte zu erteilen sowie mit der Betriebsleitung kommunizieren zu können.
- Das Fahrpersonal ist regelmäßig über das Verhalten in Stress- und Konfliktsituationen zu schulen. Der Unternehmer veranlasst entsprechende Weiterbildungen seines Personals entsprechend den gesetzlichen Anforderungen.

### **3.4 Anforderungen an einen Ansprechpartner**

Das VU hält eine Betriebsleitzentrale vor. 30 Minuten vor der ersten bis 30 Minuten nach der letzten Abfahrt ist die Erreichbarkeit dieser Betriebsleitzentrale sicherzustellen. In allen anderen Zeiten ist ein Bereitschaftsdienst zu gewährleisten, der über eine zentrale Notrufnummer erreichbar sein muss.

Ein Verkehrsleiter nach VO (EG) Nr. 1071/2009 ist zu benennen. Eine Leitstelle oder ein verantwortlicher Disponent muss in der Lage sein, bei Bedarf im ständigen Kontakt mit dem Fahrpersonal per Funk oder Mobiltelefon zu stehen. Die Leitstelle oder der verantwortliche Disponent überwacht während der gesamten Betriebszeit die Anschlusssicherung Bus/Bahn und der geplanten Busanschlüsse untereinander und stellt eine angemessene Wartezeit für Verspätungsfälle sicher.

### **3.5 Anforderungen an das Beschwerdemanagement**

Beschwerden werden grundsätzlich vom betroffenen VU beantwortet. Für die Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden, die beim Aufgabenträger oder bei der NAH.SH eingegangen sind, wird das VU dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft auf Anforderung alle notwendigen Auskünfte erteilen und Unterlagen zur Verfügung stellen oder Einsicht in die vorhandene Dokumentation gewähren.

Schriftlich eingegangene Anliegen sollen innerhalb von einer Woche final beantwortet werden. Soweit absehbar ist, dass dies in der vorgegebenen Zeit nicht möglich sein wird, erhält der Kunde eine Zwischennachricht, in der mitgeteilt wird, bis wann die Antwort erfolgen wird. Eine Bearbeitungszeit von mehr als zwei Wochen sollte nicht überschritten werden. Wurde das Anliegen zur Beantwortung von der Verbundgesellschaft oder dem Aufgabenträger an das VU gesandt, ist zeitgleich mit dem Versand der Antwort an den Kunden eine Antwortkopie an die Verbundgesellschaft und den Aufgabenträger zu senden.

### **3.6 Anforderungen an die Haltestellen**

Das VU hat sicherzustellen, dass an den Haltestellen jeweils ein Haltestellenmast, -schild und -kasten (inkl. Fahrplanaushang) vorhanden ist. Bei Fahrplanänderungen, die länger als 24 Stunden andauern, sind die Aushangfahrpläne anzupassen bzw. zu ergänzen. Bei einem Fahrplanwechsel müssen die Aushänge am Tag des Fahrplanwechsels zum Betriebsstart vom VU angebracht werden.

An den wichtigen Haltestellen, an denen Anschluss an den SPNV oder überregionale Buslinien besteht, sind zusätzliche Informationen zum Tarif oder ggf. zu touristischen Zielen auszuhängen.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit für Unterhalt und Reinigung und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten VU und dem Aufgabenträger festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet der Aufgabenträger entsprechend der Nutzungsanteile.

Folgende Anforderungen bzgl. der Fahrgastinformation an Haltestellen sind einzuhalten:

- Mindestens Fahrplan mit Angabe einer Rufnummer für Verhalten in Notfällen und Sondersituationen, z.B. Bus kommt nicht, (vgl. 5.2)
- Höhe des Aushangs: mittlere Lesehöhe bei ca. 1,40 m über Bodenniveau,
- gute Lesbarkeit (Schriftgröße, Kontraste, Deutlichkeit) in Anlehnung an die DIN-Norm 32975.

Das VU hat alle Haltestellenmasten, -stelen und -schilder sowie die Fahrplankästen in einem sauberen, einwandfreien und ansprechenden Zustand zu halten. Schäden an der genannten Ausstattung sind spätestens nach zwei Werktagen durch das VU zu beseitigen. Hierunter fallen auch die Werbevitriolen. Fehlende, beschädigte oder unleserliche Aushangfahrpläne sind am Tag der Kenntnisnahme, spätestens bis zum nächsten Werktag um 10:00 Uhr, zu ersetzen.

Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und deren Umfeld sowie das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter obliegt den Straßenbaulastträgern.

## **4. . Tarif und Vertrieb**

### **4.1 Tarifbestimmungen, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen**

Vom VU ist über die gesamte Konzessionslaufzeit der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) in seiner jeweils gültigen Form anzuerkennen und anzuwenden. Das VU beteiligt sich an der bestehenden Anerkennung der Ostseecard. Der Kreis Ostholstein unterstützt zudem das von Seiten des Landes und des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. geplante Projekt zur Anerkennung der Ostseecard als Fahrschein. Der Unternehmer beteiligt sich auch hier an der Umsetzung.

Sämtliche Informationen zum SH-Tarif sind auf der Internetseite [www.nah.sh](http://www.nah.sh) zu finden. Informationen zur geplanten Weiterentwicklung des SH-Tarifs (SH-Tarif 2.0) können bei der NAH.SH eingeholt werden. Der Unternehmer beteiligt sich am Einnahmeaufteilungsverfahren der NSH GmbH im SH-Tarif.

## **4.2 Vertrieb**

Der Verkauf aller SH-Tarif-Produkte ist sicherzustellen. Dabei muss in allen Fahrzeugen zu jeder Zeit das Fahrkartensortiment zu allen Zielen des SH-Tarifgebiets verkauft werden können.

Die Verkaufsdaten sind halbjährlich (Format: MS Excel) an den Aufgabenträger oder auf dessen Wunsch an die Verbundgesellschaft zu übermitteln. Auf Verlangen des Kreises liefert das VU diese Daten soweit möglich auch relationsbezogen. Der Kreis kann darüber hinaus unterjährig zusätzliche Auswertungen verlangen und ist dazu berechtigt, sämtliche Daten zu veröffentlichen.

## **5. . Kommunikation und Fahrgastinformation**

### **5.1 Homepage, E-Mail und Postadresse**

Zur Fahrgastinformation ist vom VU eine Homepage einzurichten, welche Informationen über das Liniennetz, Fahrpläne und Beförderungsbedingungen sowie Tarif und Verkauf enthält. Dort ist auch auf die eigene Telefonauskunft (siehe 5.2) hinzuweisen. Weiterhin ist an gut sichtbarer Stelle auf die Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes (siehe 7.1) zu verlinken.

Das VU veröffentlicht zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das VU wenden können.

Es ist das jeweils geltende Corporate Design (CD) des Nahverkehrs Schleswig-Holstein (NAH.SH) in Bezug auf den hier betroffenen Verkehr für sämtliche Publikationen des VU umzusetzen (abrufbar im Downloadbereich unter [www.nah.sh](http://www.nah.sh)).

### **5.2 Telefonauskunft und Störungsrufnummer**

Das VU richtet eine zum Festnetztarif erreichbare Hotline zur Fahrgastinformation ein, die wenigstens Montag bis Samstag von 07.00 – 19.00 Uhr sowie sonntags von 08.00 – 19.00 Uhr für die Fahrgäste erreichbar ist, oder beauftragt dieses bei einem Dritten. Die Rufnummer ist auf dem Internetauftritt des VU zu veröffentlichen und der NAH.SH sowie dem Aufgabenträger zum Zwecke der Kundeninformation und zur weiteren Veröffentlichung in Fahrplanbüchern etc. zur Verfügung zu stellen.

## **6. . Berichtspflichten**

Das VU hat den Aufgabenträger unverzüglich über

- Betriebsvorkommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen,
- Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist,
- Betriebsstörungen, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern,
- Verspätungen von mehr als 30 Minuten und
- weitere gravierende Vorkommnisse, wie Belästigung von Fahrgästen und Übergriffe

zu unterrichten. Soweit es sich um eine Meldung der Verspätungen über 30 Minuten handelt, ist eine gesammelte Benachrichtigung per E-Mail ausreichend.

Der Unternehmer berichtet jeweils mindestens vierteljährlich dem Aufgabenträger vollständig und unter Angaben von Gründen in einem Statusbericht über

- die tatsächlich erbrachten Leistungen im Linienverkehr einschließlich regelmäßiger Verstärkerleistungen
- ausgefallene, verfrühte oder mit mehr als 30 Minuten Verspätung durchgeführte Fahrten,
- nicht realisierte Anschlüsse,
- Fahrten, die mit Fahrzeugen durchgeführt wurden, deren Ausstattungsmerkmale nicht den Vorgaben entsprechen unter Angabe der nicht erfüllten Vorgaben und
- eingegangene Beschwerden nach Anlass.

Das VU stellt dem Aufgabenträger die Daten zur Verfügung, die der Aufgabenträger benötigt, um seiner Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, sowie gegenüber weiteren Dritten vollumfänglich und rechtzeitig nachzukommen.

## **7. . Datenlieferung**

### **7.1 Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes**

Das VU liefert Fahrplan-Solldaten im Format Infopool-ISA. Sobald das Land das noch in der Entwicklung befindliche Format NeTEx für Fahrplan-Solldaten in die produktive Verwendung übernimmt, stellt das VU die Fahrplan-Solldaten in diesem Format bereit. Die Fahrplandaten umfassen mindestens den Jahresfahrplan und Stammdaten, wie Haltestellennummern nach der VDV-Schrift 432 (DHID) und der deutschlandweiten Haltestellenbezeichnung im deutschlandweiten Haltestellenverzeichnis zHV, Kalender, Attribute (z. B. Texthinweis „Niederflurbus“) und Routenverläufe (Realgraphen) zu den Fahrten.

Sollten die Kreise, kreisfreien Städte oder das Land innerhalb des Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein NAH.SH eine gemeinsame Zentrale für die Annahme und Disposition von Fahrtwünschen im Rufbusverkehr einrichten, arbeitet das VU mit dieser zusammen. Das VU implementiert die notwendigen Schnittstellen für den Datenaustausch (z. B. für Fahrtnummer, Buchungsstatus und Fahrzeugposition).

### **7.2 Echtzeitdaten**

Das VU generiert dynamische Reise- und Verkehrsdaten, bzw. Echtzeitdaten und stellt diese Daten kostenfrei für Fahrgastinformationssysteme zur Verfügung. Die Daten umfassen nach VDV-Standard mindestens Verspätungsmeldungen für Fahrplanauskünfte (AUS) und Haltestellenanzeigen (DFI) samt Störungsmeldungen, Anschlusssicherung (ANS).

Hierfür speist das VU die dynamischen Daten entweder über ein eigenes Betriebsleitsystem in die zentrale Datendrehscheibe des Landes Schleswig-Holstein ein oder beteiligt sich am Regio-RBL des Landes Schleswig-Holstein. Das Format der Daten ist VDV 453 und 454.

Bei Störfällen oder Abweichungen vom Regelbetrieb informiert das VU die Fahrgäste über Textmeldungen. Das Absetzen von Störungsmeldungen ist als prioritäre Leitstellenarbeit zu gewichten und darf nicht durch den übrigen Betriebsablauf verzögert werden.

In jedem Fall ist ein Ansprechpartner für die Systeme im VU zu benennen.

### **7.3 Nachfragedaten**

Der VU hat etwaige Fahrgastzählungen und -befragungen durch den Aufgabenträger zu unterstützen. Insbesondere stellt er Fahrzeugeinsatz- und Umlaufpläne unentgeltlich zur Verfügung und gewährt jederzeit entgeltfreien Zugang zu seinen Fahrzeugen für das Erhebungspersonal. Die dabei erhobenen Daten gelten nicht als Betriebsgeheimnis des Unternehmers, sie können für die ständige Verkehrsplanung des Aufgabenträgers oder zur Vorbereitung zukünftiger Vergabeverfahren verwendet werden. Aufgabenträger und VU stellen sich gegenseitig die Ergebnisse von Fahrgastzählungen und -befragungen zur Verfügung. Auf Anforderung durch den Aufgabenträger sind anlassbezogene Ein- und Aussteigerzählungen durch das Fahrpersonal des VU durchzuführen; der Aufgabenträger kündigt dem Unternehmer dies mindestens drei Wochen vorher an.

### **8. . Durchführung, Organisation und Qualitätssicherung**

Das VU muss eigenständig folgende Aufgaben wahrnehmen (die ihm nach dem Gesetz obliegenden Pflichten bleiben unberührt):

- Für das Störungsmanagement (z.B. Ersatz bei Ausfall Fahrzeug) ist ein Betriebshof innerhalb des Bedienungsgebietes oder in einer maximalen Entfernung von 10 km zu diesem zu unterhalten. Der Betriebshof enthält mindestens eine sichere Abstellfläche für Busse und einen Sozialraum. Das VU trägt dafür Sorge, dass dieser auch den Gesichtspunkten des Umwelt- und Emissionsschutzes entspricht.
- Das VU hat weiterhin zur Gewährleistung einer hohen Qualität kooperativ mit anderen Verkehrsunternehmen zusammenzuarbeiten. In Stör- und Konfliktfällen sind in Abstimmung mit den anderen Verkehrsunternehmen sinnvolle Lösungen zur Absicherung der Mobilität und im Interesse der Fahrgäste umzusetzen, d.h. beispielsweise, dass im Verspätungsfalle mit den Leitstellen der anderen Unternehmen Abstimmungen zur Absicherung von Anschlüssen für Umsteiger herbeizuführen sind.
- Planung von Ersatzfahrplänen bei absehbaren, planbaren Betriebsstörungen (z.B. Straßensperrungen, Baumaßnahmen etc.) und entsprechende Information der Fahrgäste an allen Haltestellen der betroffenen Linie (Aushang). Solche Ersatzfahrpläne sind rechtzeitig, bis mindestens eine Woche vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses, an die Fahrgäste in geeigneter Weise zu kommunizieren.

Über vorgenannte Aspekte hat das Unternehmen, das im Falle eines eigenwirtschaftlichen Antrags eine gültige Liniengenehmigung erhält, zur Absicherung der geforderten bzw. angebotenen und zugesicherten Leistungen und Qualitäten eine Qualitätssicherungsvereinbarung abzuschließen. Partner dieser Vereinbarung sind die Genehmigungsbehörde und der gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 PBefG in die Kontrolle einzubindende Aufgabenträger. Das VU erklärt sich ausdrücklich bereit, dass der Aufgabenträger einen vertraglichen Anspruch auf Information und Zustimmungsvorbehalte über Änderungen von Fahrplan, Kapazitäten und sonstige Standards sowie ein Anspruch auf regelmäßige Berichte über die erbrachte Qualität erhält.

Das VU erklärt sich weiterhin damit einverstanden, dass die im Rahmen des Qualitätssicherungsvertrags erhaltenen Informationen zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde umfänglich ausgetauscht werden dürfen.



---

### **Anlagenverzeichnis**

- Anlage 1      Zugehörigkeit der Linien zum Linienbündel Nord
- Anlage 2      Fahrpläne
- Anlage 3      Fahrzeuganforderungen