

Vorinformation für den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Landkreises Prignitz über Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr



Ergänzendes Dokument mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorinformation

1. Vorbemerkungen

Der Landkreis Prignitz liegt im Nordwesten des Landes Brandenburg und gliedert sich in 26 kreisangehörige Kommunen. Diese sind verwaltungsmäßig in 7 amtsfreie Kommunen und 4 Ämter mit 19 zugehörigen Kommunen gegliedert. Sitz der Kreisverwaltung ist Perleberg.

Mit einer Fläche von ca. 2.139 km² gehört der Landkreis Prignitz zu den flächenmäßig größeren Landkreisen im Land Brandenburg.

Der Landkreis Prignitz ist Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zuständige Behörde nach § 3 Abs. 3, 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) i.V.m. § 8a PBefG und Art. 2 lit. c) VO (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007).

Der Landkreis als zuständige Behörde beabsichtigt die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) über Verkehrsleistungen im Busverkehr und Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) auf dem Gebiet des Landkreises Prignitz und abgehenden Linien 902 und 913 auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB in Form eines Inhouse-Geschäfts.

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

Gemäß § 8a 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 insbesondere zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, für die vom beabsichtigten ÖDA erfassten Verkehrsleistungen, auf dieses ergänzende Dokument und auf den Nahverkehrsplan des Landkreises „Nahverkehrsplan ab 2024 Landkreis Prignitz“ (im Folgenden Nahverkehrsplan).

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 und sich auf die Gesamtleistung beziehen, also auf das gesamte Netz. Andernfalls ist die Genehmigung zu versagen (§ 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG).

Dieses Dokument enthält wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 – 5 PBefG.

In den kommenden Jahren können in Ergänzung zu der derzeitigen Leistungsaufstellung und dem Nahverkehrsplan zur Befriedigung des öffentlichen Verkehrsinteresses Leistungsänderungen erforderlich werden. Der ÖDA wird, um auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können, Regelungen beinhalten, wonach das Verkehrsangebot in Abhängigkeit vom Nahverkehrsplan, von sich verändernden Verkehrsbedürfnissen, von Kundenanforderungen, von strukturellen Rahmenbedingungen oder von ordnungspolitischen Vorgaben sowie zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen anzupassen ist.

2. Verkehrspolitische Zielsetzungen (Art. 2a Abs. 2 VO 1370/2007)

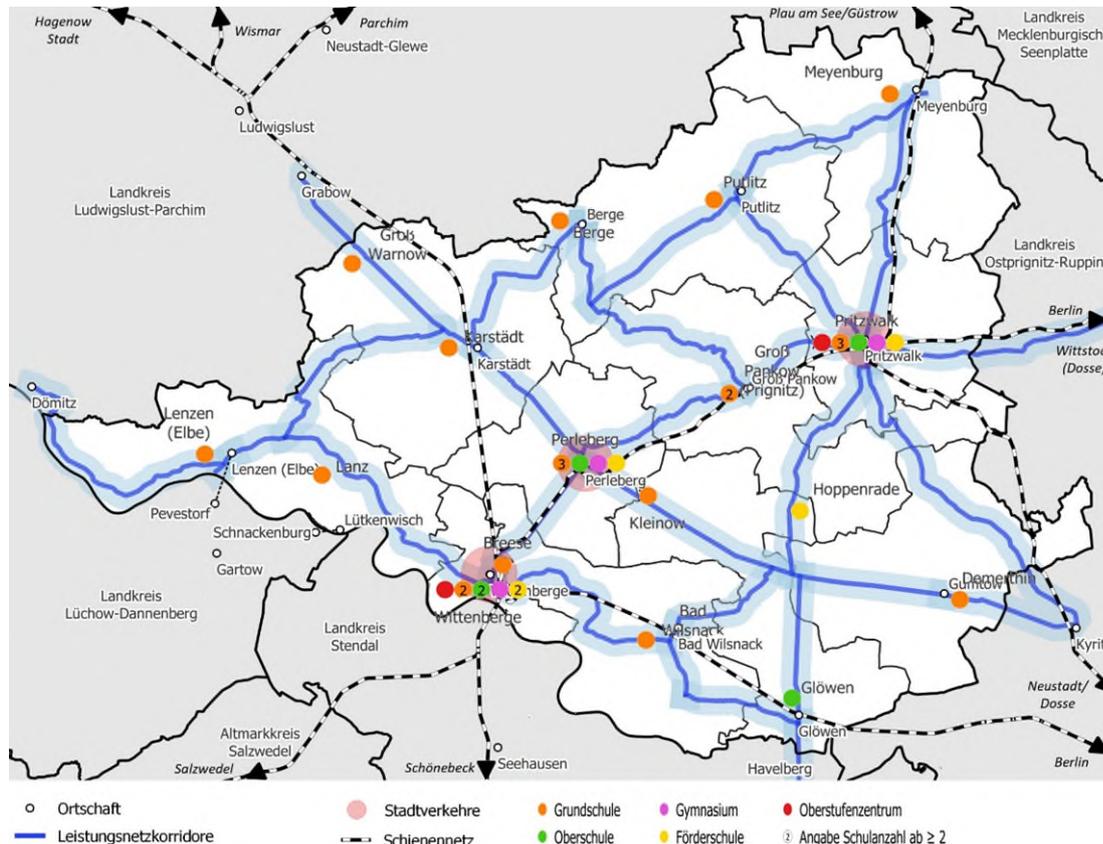
Der Landkreis Prignitz orientiert sich bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV an allen Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG BB, soweit das in einem dünn besiedelten und nicht finanzstarken Flächenlandkreis möglich ist. Priorität hat die Beförderung von Schülern und Auszubildenden und daraus ableitbare Mobilitätsangebote für die gesamte Bevölkerung. Durch diese Beschränkung auf das Mach- und Finanzierbare wird dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aus Art. 2a Abs. 1 S. 2 VO 1370/2007 Rechnung getragen.

3. Fahrplanangebot

Gegenstand des zu vergebenden ÖDA sind öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen im Linienverkehr einschließlich Linienbedarfsverkehren, auch mit kleineren Gefäßen im Gebiet des Landkreises Prignitz und auf abgehenden Linien. Die Vergabe dieser Verkehrsleistung erfolgt aufgrund der engen Verknüpfung der einzelnen Linien und deren Erschließungs- und Zubringerfunktion als Gesamtleistung (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

Die Verkehrsdienstleistung, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sein wird, beträgt voraussichtlich ca. 3,7 Mio. gefahrene Kilometer pro Jahr. Das setzt sich zusammen aus 3,6 Mio. Fahrplan-Kilometer für den Linienverkehr und 80.000 gefahrene Kilometer Linienbedarfsverkehr pro Jahr. Es kann jedoch während der Laufzeit des ÖDA zu Veränderungen nach oben und unten kommen, bspw. zu einer Ausweitung zur Erfüllung von Klimazielen; der ÖDA wird Mechanismen vorsehen, um Änderungen zu ermöglichen.

Der Betreiber hat zum 01.08.2026 die in der Anlage 1 befindlichen Fahrpläne umzusetzen. Die Linienbedarfsverkehre sind in den Fahrplantabellen in Anlage 1 mit einem „R“ gekennzeichnet. Zum Zeitpunkt der Vorinformation sind Änderungen in Planung; diese sind bei den angegebenen Fahrplan-Kilometern noch nicht enthalten: Das aktuelle Fahrplanangebot wird an die darüberhinausgehenden Vorgaben des Nahverkehrsplans angepasst werden. Die Änderungen sind vom Betreiber umzusetzen.



Im Sinne integrierter Verkehre ist der als ÖPNV ausgestaltete Schülerverkehr im Landkreis Prignitz durch Linienverkehre gemäß § 42 PBefG zu erbringen.

Auf der Grundlage von § 44 PBefG können auf und in Ergänzung zu Linienverkehren nach § 42 PBefG Linienbedarfsverkehre durchgeführt werden. Zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung haben diese Verkehre ein Volumen von ca. 80.000 tatsächlich gefahrenen Kilometern pro Jahr und einem dafür erforderlichen Vorhaltevolumen von rund 1,6 Mio. Jahreskilometern.

Für ein integratives Mobilitätsangebot sind die Angebote im ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (nachfolgend SPNV) untereinander und der ÖPNV mit allen weiteren verfügbaren Verkehrsmitteln im Landkreis Prignitz zu verknüpfen. Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis Prignitz sind anschlussorientiert durchzuführen mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten.

Die Anschlusssicherung zwischen Linien innerhalb des kommunalen ÖPNV sowie zwischen kommunalen ÖPNV und SPNV muss über die Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS Intermodal Transport Control System) erfolgen.

Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (nachfolgend VBB) kompatibel sein. Fahrplanmäßige Anschlüsse von und zum SPNV sind mindestens als limitierte Anschlüsse sicherzustellen.

4. Qualitative Anforderungen an die Verkehrsleistungen

4.1 Anforderungen an die Leistungen

Für die von dem beabsichtigten ÖDA erfassten Verkehrsleistungen gelten qualitative Vorgaben.

Der Betreiber hat während der gesamten Laufzeit folgende Qualitätsstandards einzuhalten, die in den nachfolgenden Kapiteln für die einzelnen Leistungsbestandteile beschrieben werden:

4.2 Anforderungen an die Fahrzeuge

Alle in Fahrgastbetrieb eingesetzten Busse müssen den jeweils gültigen Vorschriften der EU und ECE, der StVZO, der BOKraft, den Unfallverhütungsvorschriften (BVG) und der Berufsgenossenschaften entsprechen. Die Förderrichtlinien und Kriterienkataloge des Bundes und des Landes Brandenburg für die Beschaffung von Linienbussen oder eventuellen anderweitigen Förderungen müssen – sofern diese öffentlich gefördert werden – beachtet werden.

4.2.1 Fahrzeugseitige Barrierefreiheit

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

- Ein barrierefreier Einstieg ist mindestens für Tür 2 sicherzustellen.
- 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.

4.2.2 Fahrzeugemissionen und Umsetzung der Clean Vehicles Directive

Bei der Durchführung der Verkehre mit Bussen darf nicht hinter den Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) zurückgeblieben werden. Vorgabe des Auftraggebers ist, dass in der

Fahrzeugklasse M3 mindestens 45 % der Fahrzeuge sauber oder emissionsfrei sind. Davon muss die Hälfte emissionsfrei sein (§ 6 Abs. 2 Nr. 1b, Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG).

4.2.3 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:

- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf 9 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.
- Im Fahrzeug muss ein (fahrerbedienter) Fahrscheindrucker mit elektronischer Kontrollfunktion für das Deutschlandticket nach VDV-KA-Standard für Barcode und Chipkarte im Bus vorhanden sein.
- Es sind Intermodal Transport Control Systeme (ITCS) in den Fahrzeugen vorzuhalten.
- Die Zielschildanzeigen haben zu bestehen aus:
 - Frontanzeige mit zweizeiligem Fahrziel und Liniennummer,
 - Einstiegsseite mit zweizeiligem Fahrziel/Fahrweg und Liniennummer,
 - Heckanzeige mit Liniennummer.
- Manuelle Ausrufanlagen müssen mit Bordmikrofon am Fahrerplatz für betriebsbedingte Durchsagen sowie automatische Haltestellenansage ausgestattet sein.
- Die Fahrzeuge sind mit einer klimatechnischen Einrichtung für Temperaturabsenkung und Heizung des Fahrgastraumes und der Fahrerkabine auszustatten.
- Der Betreiber gewährleistet die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen. Dazu ist ein entsprechendes Reinigungskonzept zu erarbeiten.
 - Die Sauberkeit des inneren Erscheinungsbildes der Fahrzeuge ist durch tägliches Reinigen und Zwischenreinigungen nach Bedarf (ggf. auch auf der Strecke während des Einsatzes) zu gewährleisten.
 - Festgestellte Schäden, Farbschmierereien oder sonstige Mängel sind zeitnah zu beheben.
 - Sicherheitsrelevante Schäden, grobe Verunreinigungen, Graffitis oder verfassungsfeindliche Texte und Symbole sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung zu beseitigen.

- Inneres Erscheinungsbild: Das Fahrzeug ist sauber und ohne Schaden, wenn der Fußboden frei von groben Verschmutzungen (z. B. Dosen, Flaschen, Scherben, Lebensmittelresten, Papier, Kies etc.) ist, die Wände, Scheiben und Deckenflächen frei von Verschmutzungen und Farbschmierereien sind, die Sitze frei von sichtbaren Mängeln (z. B. Beschädigungen, Schmutz, Schmierereien etc. sind, die Fenster unbeschädigt (nicht verkratzt) und sauber sind.
- Äußeres Erscheinungsbild: Das Fahrzeug ist sauber und ohne Schaden, wenn die Außenflächen frei von sichtbaren Verschmutzungen (z. B. Graffiti) sind und keine Rost- oder Lackschäden vorhanden sind.
- Mehrzweckbereich und Fahrzeugkapazitäten für Linienbusse:
 - Der Innenraum muss über Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Gepäck verfügen. Die Mehrzweckbereiche sollen eine konfliktfreie Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen ermöglichen.
 - Die Bestuhlung soll sich an den serienmäßigen Bestuhlungsvarianten der Hersteller für Stadtbusse bzw. Überlandbusse orientieren.

4.3 Haltestellenausstattung

Alle Haltestellen müssen funktionstüchtig gehalten werden und je Haltestellenkategorie gemäß VBB-Standard über Grund und Zusatzausstattungen verfügen. Nähere Informationen erteilt der VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Geschäftsführung, Stralauer Platz 29, 10243 Berlin). Sollte der VBB die derzeit geltenden Standards ersetzen, ist das vom Betreiber nachzuvollziehen und die neuen Standards sind einzuhalten.

Für Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht sind die Verkehrsunternehmen zuständig.

Bei der Ausstattung der Haltestellen muss der Betreiber die Fördervoraussetzungen gemäß der Förderrichtlinie des Landkreises Prignitz für Investitionen nach dem ÖPNVG BB (https://www.landkreis-prignitz.de/globalcontent/documents/landkreisverwaltung/kreisrecht/2021_12_20_Foerderrichtlinie_oepnv_komplett.pdf) einhalten und entsprechende Förderanträge stellen. Die Förderrichtlinie gibt Mindeststandards vor, die vom Betreiber einzuhalten sind.

4.4 Betriebsablauf und Qualitätsmanagement

4.4.1 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.

Für den Landkreis Prignitz 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.

Der Betreiber hat darüber hinaus folgende Verpflichtungen:

- Bei Fahrtausfällen oder Verspätungen bzw. anderen Abweichungen vom Fahrplanangebot: Der Betreiber hat den Aufgabenträger, die Fahrgäste und den VBB über Abweichungen so schnell wie möglich zu informieren bzw. alternative Verbindungen anzugeben.
- Bei geplanten oder absehbaren Abweichungen (z.B. Baustellen oder Großveranstaltungen) ist der Aufgabenträger und der VBB mindestens 14 Tage vorher zu informieren; in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ist ein alternatives Leistungsprogramm für den Abweichungszeitraum festzulegen.
- Der Betreiber ist verpflichtet, dem Aufgabenträger zur Erfüllung seiner Informationspflichten dem Land, dem Bund oder sonstigen Dritten gegenüber die erforderlichen Informationen zu liefern.
- Es sind ITCS-Systeme in den Fahrzeugen vorzuhalten und dem Aufgabenträger die generierten Daten zur Verfügung zu stellen.
- Vorfälle im Sinne von § 6 BOKraft sind vom Verkehrsunternehmen unverzüglich auch dem Aufgabenträger mitzuteilen.

4.4.2 Beschwerdemanagement

Im Rahmen der Qualitätssicherung führt das Unternehmen ein Beschwerdemanagement, in dem der Fahrgast oder Dritte Beschwerden zu mangelnder Leistung (Abweichung von diesem ergänzenden Dokument) vorbringen können. Über dieses ist sicherzustellen, dass der Beschwerdeführer in der Regel innerhalb von 7 Werktagen eine abschließende Antwort erhält und der Mangel binnen eines Monats abgestellt wird. Erfordert die Bearbeitung Arbeitskontakte zu anderen Unternehmen oder Einrichtungen oder Behörden, ist innerhalb der 7 Werktage ein Zwischenbericht zu erstellen und der weitere Bearbeitungsgang aufzuzeigen. Der

Aufgabenträger erhält monatlich einen Bericht über eingehende Beschwerden und deren Abhilfe.

5. Tarif und Vertrieb

5.1 Anwendung des VBB-Tarifes

Das Verkehrsunternehmen hat den Beförderungstarif (einschließlich Deutschlandticket und vergleichbaren Angeboten) sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt. Der Betreiber ist verpflichtet, einen entsprechenden Kooperationsvertrag mit dem VBB abzuschließen. Der jeweils aktuelle Kooperationsvertrag kann vom VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Geschäftsführung, Stralauer Platz 29, 10243 Berlin) erhalten werden. Auch bzgl. Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifes gelten die jeweiligen Verbundvorgaben.

5.2 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. Nähere Informationen erteilt der VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Geschäftsführung, Stralauer Platz 29, 10243 Berlin).

5.3 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. Das jeweils aktuelle Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation kann beim VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Geschäftsführung, Stralauer Platz 29, 10243 Berlin) eingesehen werden.

5.4 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 Verkehrsunternehmen Fahrausweiskontrollen durchzuführen. Anzahl und Turnus finden in Abstimmung mit dem Aufgabenträger statt.

6. 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 (TV-N BRB) 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 Brandenburgisches Gesetz über Mindestanforderungen für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen).

7. Personal

Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Das Personal mit Kundenkontakt hat ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufzuweisen. Es soll über Ortskenntnisse und spezifisches Fachwissen (VBB-Tarif u.ä.) verfügen. 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.