

Bedienungsstandards und Qualitätskriterien

Entsprechend des Nahverkehrsplanes des ZVON, der Nahverkehrspläne der ehemaligen Landkreise Löbau-Zittau und NOL und der durch die Landkreise abgeschlossenen Verkehrsverträge sind bei der Vergabe künftiger Leistungen und Genehmigungen im ÖPNV des Landkreises Görlitz mindestens folgende Bedienungsstandards und Qualitätskriterien einzuhalten:

Kriterium	Merkmal	Anforderungen
Verfügbarkeit	Raumstrukturen und Entwicklungsachsen	Überregional bedeutsame Entwicklungsachsen sind Achsen zwischen Ober- und Mittelzentren oder Mittel- und Mittelzentren die mit Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oder bei fehlendem, regelmäßigem SPNV alternativ im Busgrundnetz je nach Größe und Potential der zentralen Orte mit Plus- oder TaktBussen zu verbinden sind. Diese Verbindungen können teilweise auch durch Umstieg an einer geeigneten Verknüpfungsstelle in den SPNV erreicht werden. Regional bedeutsame Entwicklungsachsen sind Achsen zwischen Ober- oder Mittelzentren einerseits sowie andererseits Grundzentren, Gemeinden mit der besonderen Gemeindefunktion „Fremdenverkehr“ bzw. in Tschechien oder Polen mikroregionalen Siedlungszentren und ohne regelmäßigen SPNV die im Busgrundnetz je nach Größe und Potential der zentralen Orte durch Plus- oder TaktBusse zu verbinden sind. Diese Verbindungen können teilweise auch durch Umstieg an einer geeigneten Verknüpfungsstelle in den SPNV bzw. untereinander erreicht werden. Lokal bedeutsame (Erschließungs)Achsen sind Achsen zwischen zentralen Orten oder Gemeinden mit einer besonderen Gemeindefunktion einerseits sowie andererseits Städten und Gemeinden bzw. Orten mit mehr als 2.000 Einwohnern und ohne regelmäßigen SPNV bzw. Anschluss an das Busgrundnetz die je nach Größe und Potential der Orte durch Takt- oder LandBusse im lokalen Hauptnetz zu erschließen bzw. zu verbinden sind. Dies kann teilweise auch durch Umstieg an einer geeigneten Verknüpfungsstelle in den SPNV bzw. das Busgrundnetz erreicht werden. Alle übrigen Orte ab einer Größe von 200 Einwohnern werden, wenn ohne regelmäßigen SPNV bzw. Anschluss an das Busgrund- oder das lokale Hauptnetz, durch FlexBusse oder im Rahmen der Grundversorgung durch SchulBusse im Ergänzungsnetz erschlossen.

	Angebots- und Netzelemente / Mindestbedienungsstandards	Im Busgrundnetz verbinden PlusBusse dabei nur (unabhängig ob überregionale oder regionale) Entwicklungsachsen bzw. mindestens zwei Orte oder einen grundzentralen Verbund (bzw. bis zur Verknüpfungsstelle) mit jeweils mehr als 10.000 Einwohnern, jedoch nur, wenn es alternativ nicht schon eine andere (direktere / parallele) Entwicklungsachse mit einem PlusBus oder SPNV-Angebote gibt. Alle übrigen Entwicklungsachsen werden mit TaktBussen bedient. Städte (bzw. geschlossene / kompakte Ortschaften!) mit mehr als 10.000 Einwohnern werden unter Berücksichtigung und Einbindung vorhandener Angebote im Busgrund- und regionalen Hauptnetz zusätzlich durch StadtBusse erschlossen. Im lokalen Hauptnetz verbinden TaktBusse dabei nur lokale (Erschließungs)Achsen bzw. mindestens zwei Orte mit jeweils mehr als 5.000 (oder alle Orte saldiert mit mehr als 10.000) Einwohnern, jedoch nur, wenn es alternativ nicht schon eine andere (direktere / parallele) Entwicklungsachse mit einem Angebot im Busgrundnetz oder SPNV-Angebote gibt. Alle übrigen (Erschließungs)Achsen werden mit LandBussen bedient. Im Ergänzungsnetz verbinden und erschließen LandBusse dabei nur zwei Orte mit mindestens jeweils mehr als 2.000 (oder alle Orte saldiert mit mehr als 4.000) Einwohnern oder FlexBusse dabei nur zwei Orte mit mindestens jeweils mehr als 1.000 (oder alle Orte saldiert mit mehr als 2.000) Einwohnern, jedoch nur, wenn es alternativ nicht schon eine andere (direktere / parallele) Entwicklungsachse mit einem Angebot im lokalen Hauptnetz, Busgrundnetz oder SPNV-Angebote gibt. Alle übrigen Orte werden im Rahmen der Grundversorgung durch SchulBusse bedient. Die bloße vormalige Existenz einer Eisenbahnstrecke, die frühere Bedeutung eines Ortes und/oder die aktuelle Bedienung rechtfertigen unter Anerkennung der o.g. Kriterien sowie im Interesse der Gleichbehandlung aller Städte und Gemeinden des Landkreises demnach noch nicht die Aufnahme oder Verlängerung einer Entwicklungs- bzw. Erschließungsachse. Auch die Bedienung im Busgrundnetz, lokalem Hauptnetz oder im Ergänzungsnetz erfolgt in Abhängigkeit von der Entwicklungs- bzw. Erschließungsachse und von der definierten Größe (dem Potential) der verbundenen (zentralen) Orte. Fahrten, bei denen regelmäßig weniger als 9 Fahrgäste mitfahren, können auch mit Klein- und/ oder Rufbussen (nach vorheriger Anmeldung) bedient werden.
--	---	---

	Erschließung und räumliches Beförderungsangebot	Im Busgrundnetz sowie im lokalen Hauptnetz ist es für die Fahrpläne der Plus-, Takt- und LandBusse das Ziel: • leicht merkbare Abfahrtszeiten durch regelmäßige Taktfahrpläne mit Hilfe einer Vereinheitlichung der Linienwege und einer Verregelmäßigung der Fahrpläne, • regelmäßige und zuverlässige Anschlüsse durch spürbare Verbesserungen beim Umsteigen zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus sowie dadurch • regelmäßig wiederkehrende Reiseketten und Verbindungen zu erreichen. Allgemeine Anbindung Regionalverkehr Das Regionalverkehrsnetz wird als Grund- und Ergänzungsnetz definiert. Das Grundnetz (Verbindung entlang der Hauptachsen lt. Regionalplan) sichert prinzipiell die direkte Verbindung zwischen den Aufkommensschwerpunkten und soll durch Vertaktung sinnfällige Wegeketten bereitstellen. Zum Grundnetz soll an definierten Schnittstellen die Zubringung durch das Ergänzungsnetz des Regionalverkehrs bzw. durch alternative ÖPNV-Angebote erfolgen. Die Bindung eines größtmöglichen Teils der Leistungen im höherwertigen Netz (Grundnetz) ist anzustreben. Das Ergänzungsnetz (Erschließung der Fläche) hat Zubringerfunktionen, erbringt bedarfsorientierte Leistungen und ist räumlich an den Schulstandorten und an den Standorten und Angeboten des Tourismus zu orientieren. Stadtverkehr In den Großen Kreisstädten Löbau, Weißwasser und Zittau ist ein Stadtverkehr vorzuhalten, der mindestens das bestehende Angebot sichert. Die Stadtverkehre sind an definierten Schnittstellen an den SPNV und das Grundnetz des Regionalverkehrs anzubinden. Die Einführung eines Stadtbusses in Ebersbach-Neugersdorf zu einem noch zu bestimmenden Termin innerhalb der neuen Vertragslaufzeit ist vorzusehen; die Möglichkeit zu etwaigen Leistungsumschichtungen zu diesem Zweck ist offenzuhalten. Bedarfsverkehre Ergänzend zum Linienverkehr mit Omnibussen kann der Einsatz von Bedarfsverkehren (Rufbussen, Anruf-Sammel-Taxi oder Anrufbussen) dort erfolgen, wo der Linienverkehr aus Gründen der Siedlungsstruktur keine ausreichende
--	---	--

		Erschließbarkeit gewährleistet. Der Landkreis ist berechtigt, für Linienverkehre, für die er einen finanziellen Ausgleich gewährt, Bedarfsverkehre als Alternativangebot in nachfrageschwachen Zeiten oder dort zu verlangen, wo dies aus Gründen der Wirtschaftlichkeit geboten scheint. Schülerverkehr (redaktionelle Änderung in der Neufassung) Die für die Schülerbeförderung geltenden Anforderungen richten sich nach der jeweils gültigen Schülerbeförderungssatzung des Landkreises und sind zwingend umzusetzen. Grundlage für die Satzung ist § 23 (3) Schulgesetz für den Freistaat Sachsen. Eingebunden in die Schülerbeförderung sind die Ganztagsangebote der Schulen. Die Organisation der Schülerbeförderung erfolgt grundsätzlich im Öffentlichen Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann die Beförderung mit entsprechenden Fahrzeugen im sogenannten freigestellten Schülerverkehr geregelt werden.
	Haltestellen	Die Haltestellen sind so einzurichten und zu bedienen, dass in den Zentren eine Entfernung von 500 m und im ländlichen Raum von 600 m vom Startpunkt oder zum Zielpunkt eingehalten werden kann. In begründeten Einzelfällen kann diese Entfernung bis 1.000 m betragen. Ein Ortsteil gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohner innerhalb der o.g. Grenzwerte wohnen. Bei Haltestellen, die für den Schülerverkehr relevant sind, ist die Zielhaltestelle „Schule“ in der unmittelbaren Nähe der jeweiligen Schule einzurichten und zu bedienen. Bei Umsteigebeziehungen ist dies an einer bzw. an zwei unmittelbar benachbarten Haltestellen zu realisieren.

	Zeitliches Beförderungsangebot Verkehrszeiten Bedienungshäufigkeit Fahrzeiten	Regionalverkehr Das Grundnetz des Regionalverkehrs ist zeitlich differenziert als vertaktetes werktags (Mo-Fr) und Wochenendangebot zu realisieren. Die Ausgestaltung hat sich dabei sowohl an den zu notwendigen Anschlüssen als auch an den zu realisierenden Potentialen zu orientieren. Das Ergänzungsnetz ist werktags (Mo-Fr), für touristische Orte (Zittauer Gebirge, Bärwalder – und Berzdorfer See, Quitzdorf) auch am Wochenende anzubieten. Es erfüllt im Wesentlichen Zubringerfunktionen. Die Ausgestaltung orientiert sich dabei hauptsächlich an den Erfordernissen des Schülerverkehrs und den touristischen Hauptreisezeiten. Als Hauptverkehrszeit für den Regionalverkehr gilt montags bis freitags von 6.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Dieser Zeit soll entsprechend des Bedarfs ein Angebot vor- und/oder nachgelagert werden. Die Fahrpläne der einzelnen Linien sind hinsichtlich der Fahrwege so zu optimieren, dass eine Ausgewogenheit zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens und dem Kundenwunsch nach möglichst direkten Verbindungen und ansprechenden Fahrzeiten erreicht wird. Die Verkehrszeiten für Bedarfsverkehre sind nach den Regionalverkehren auszurichten. Für die Stadtverkehre gelten als Hauptverkehrszeiten: Mo-Fr 5.30 Uhr bis 19.00 Uhr Während der Hauptverkehrszeiten soll der Stadtverkehr im Halbstundentakt (Linien A, B SV Zittau und SV Weißwasser) bzw. stündlich (SV Löbau, Linie C SV Zittau) betrieben werden. Das Angebot kann vor 7.00 bzw. nach 17.00 variieren. Am Wochenende ist ein nachfrageorientiertes Angebot vorzuhalten.
--	---	--

		Als wochentäglicher Bedienungsstandard (Mo-Fr, ohne Schülerverkehr) gilt: <table><tr><th>Einwohner je Ort</th><th>Fahrten je Tag und Richtung</th></tr><tr><td>100 - 200</td><td>1</td></tr><tr><td>200 – 1.000</td><td>3</td></tr><tr><td>1.000 – 3.000</td><td>3-5</td></tr><tr><td>3.000 – 6.000</td><td>5-10</td></tr><tr><td>> 6.000</td><td>12</td></tr></table> Dabei soll die Mindestbedienung nachfrageorientiert erfolgen; Saisonale Schwankungen sind möglich. Von den Gemeinden im Landkreis und den externen Orten der Großen Kreisstädte gelten für die Erreichbarkeit der zentralen Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln folgende Reisezeiten: <table><tr><th>Zentrale Orte</th><th>Max. Reisezeit</th></tr><tr><td>Grund- und Kleinzentren</td><td>30 Minuten</td></tr><tr><td>Mittelzentren</td><td>60 Minuten</td></tr><tr><td>Kreisstadt Görlitz</td><td>120 Minuten</td></tr></table> Im Stadtverkehr soll die maximale Fahrtdauer in der Regel 30 min bis zur nächsten zentralen Haltestelle nicht überschreiten. Die Fahrten im Schülerverkehr (Schülerlinien) richten sich zeitlich nach der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises.	Einwohner je Ort	Fahrten je Tag und Richtung	100 - 200	1	200 – 1.000	3	1.000 – 3.000	3-5	3.000 – 6.000	5-10	> 6.000	12	Zentrale Orte	Max. Reisezeit	Grund- und Kleinzentren	30 Minuten	Mittelzentren	60 Minuten	Kreisstadt Görlitz	120 Minuten
Einwohner je Ort	Fahrten je Tag und Richtung																					
100 - 200	1																					
200 – 1.000	3																					
1.000 – 3.000	3-5																					
3.000 – 6.000	5-10																					
> 6.000	12																					
Zentrale Orte	Max. Reisezeit																					
Grund- und Kleinzentren	30 Minuten																					
Mittelzentren	60 Minuten																					
Kreisstadt Görlitz	120 Minuten																					
Zeit	Angebotskoordination Anschlussicherung	Das Grundnetz des Regionalverkehrs ist als untereinander, mit den Stadtverkehren und mit dem SPNV vertaktetes integriertes ÖPNV-System auszugestalten. Zum Grundnetz erfolgt an definierten Schnittstellen die Zubringung durch das Ergänzungsnetz bzw. durch alternative Verkehrsangebote. Durch geeignete technische Systeme (Rechnergestütztes BetriebsLeitsystem) ist die Anschlussicherung zu gewährleisten. Notwendige Umstiege zwischen Schülerlinien sind grundsätzlich zu sichern.																				

		Taktknoten im ÖPNV-System des Landkreises sind :Zittau, Ebersbach, Löbau, Niesky und Weißwasser. Die Anschlüsse zwischen SPNV, Grundnetz des Regionalverkehrs sowie der Stadtverkehre sind an diesen Schnittstellen grundsätzlich zu sichern. Gleiches trifft zu für die kreisübergreifenden Regionalverkehrsleistungen in Oppach, Löbau, Uhyst, Scheife und Bad Muskau sowie die auf die Verbindungen mit der Großen Kreisstadt Görlitz An Berührungspunkten von Regionalverkehrslinien sollen nach Möglichkeit Verknüpfungen erfolgen (Olbersdorf, Großschönau, Neugersdorf, Hirschfelde, Ostritz, Bernstadt, Horka, Reichenbach, Weißenberg, Mücka)
Zuverlässigkeit	Pünktlichkeit	Die im Fahrplan ausgewiesenen Zeiten müssen mit den tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten übereinstimmen. 95 % aller Beförderungsleistungen sind pünktlich zu erbringen. Verspätungen durch höhere Gewalt werden dem Verkehrsunternehmen nicht angelastet. Nicht angelastet werden Verspätungen, die auf grund einer vereinbarten Wartepflicht zur Anschlusssicherung entstehen. Unpünktlich sind grundsätzlich alle Fahrten, die mit einer Verspätung von 10 min oder mehr an der jeweiligen Haltestelle ankommen.
	Fahrtenausfälle	Durch geeignete Maßnahmen ist zu gewährleisten, dass jegliche betriebsbedingten Fahrtenausfälle vermieden werden. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn - sie nicht durchgeführt wird, - nicht alle vorgegebenen Haltestellen angefahren werden, - die Abfahrt mit mehr als 15 min Verspätung im Stadtverkehr oder mehr als 25 min. Verspätung im Regionalverkehr erfolgt, - die Abfahrt zu früh erfolgt.
	Störungsmanagement	Kurzfristigen Betriebsunterbrechungen auf grund äußerer Einflüsse sind durch betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren. Die Fahrgäste sind bei kurzfristigen Unterbrechungen im Rahmen der jeweils bestehenden Möglichkeiten zu informieren und geeignete Methoden zur schnellstmöglichen Beseitigung der Störungen einzuleiten. Ersatzfahrzeuge sind dementsprechend vorzuhalten.
Sicherheit und Sauberkeit der Fahrzeuge und Anlagen	Sicherheit der Fahrgäste	Die Sicherheit der Fahrgäste ist grundsätzlich ständig zu gewährleisten. Dazu sind die für die Betreibung des Verkehrs notwendigen Fahrzeugkapazitäten mit, einer, je nach Einsatzzweck angepassten Sitz- und Stehplatz Anzahl sowie einer, den sicherheitstechnischen Standards entsprechenden Ausrüstungen einzusetzen. Die Erreichbarkeit von Einsatzpersonal für den Fahrgast ist zu gewährleisten.

	Technische Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den gültigen Vorschriften für die Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehr entsprechen, nach den vorgeschriebenen Intervallen gewartet werden und dem Stand der Technik bezüglich Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit, und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Anschaffung entsprechen. Bei Neuanschaffungen wird die jeweils höchste Abgasnorm gefordert. Das maximal zulässige Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf - im Stadtverkehr nicht älter als 8 Jahre - im Grundnetz des Regionalverkehrs bei ganztägig eingesetzten Fahrzeugen nicht älter als 8 Jahre - im übrigen nicht älter als 12 Jahre sein. An schulfreien Tagen sollen jeweils die neuesten Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
	Sauberkeit	Verschmutzte Fahrzeuge sind grundsätzlich nicht einzusetzen. Zu gewährleisten ist - die Möglichkeit der uneingeschränkten und bedenkenlosen Nutzung der Fahrzeuge und Anlagen, - keine offensichtlichen und störenden Verschmutzungen - die Vorhaltung von Maßnahmen und Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Sauberkeit - die Reinigung der Fahrzeuge und Halterstellen in einem festgelegten Reinigungssturnus.
Komfort	Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)	Einzusetzen sind optisch ansprechende Fahrzeuge, die mit den notwendigen Informationen ausgestattet und für den Fahrgast bequem sind. Das beinhaltet auch den notwendigen Platz für die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen. Der Anteil der eingesetzten barrierefreien bzw. –armen Fahrzeuge (mindestens Low-Entry) soll 60 % nicht unterschreiten. Dazu ist der Fahrzeugpark ständig zu modernisieren, eine unternehmensspezifische, einheitliche Farbgebung zu gewährleisten und auf die Mitgliedschaft im Verkehrsverbund ZVON hinzuweisen. Liniennummer und Fahrtziel sind anzuzeigen, die jeweils nächste Haltestelle ist anzusagen und/oder anzuzeigen, die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sind stets mitzuführen und, wenn es die Platzverhältnisse zulassen, zumindest auszugsweise im Fahrzeug auszuhängen.

		Elektronische Fahrscheindrucker und Ausstattung mit betriebsinternem Funk sind Bedingung. Ebenso sollten die Fahrzeuge als technische Grundlage für eine dynamische Fahrgastinformation jederzeit in der Lage sein, ihren jeweils aktuellen Standort (GPS-Koordinaten) per Mobilfunk an einen zentralen Rechner zu übertragen.
--	--	--

	Barrierefreiheit	Die Angebote des ÖPNV müssen für alle Fahrgäste erreichbar sein. Daher sind die eingesetzten Fahrzeuge nach ihrer Bauart so auszuwählen, dass sie Fahrgästen die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den Zugang ermöglichen. Der Anteil des Einsatzes solcher Fahrzeuge soll im Kreisgebiet nicht unter dem gegenwärtig erreichten Niveau von durchschnittlich 60 % liegen. Dafür gilt im Regionalverkehr innerhalb des genannten Prozentsatzes das Vorhandensein einer vom Fahrer manuell zu bedienenden Rampe als Mindestanforderung; die Stadtverkehrslinien sind vollständig mit kneeling-fähigen Fahrzeugen zu bedienen. Im Regionalverkehr eingesetzte Fahrzeuge, die bei Beginn der neuen Verkehrsverträge nicht älter als 4 Jahre sind und außerhalb des Schülerverkehrs zum Einsatz kommen, müssen in den Eingangsbereichen barrierefreien Zugang gewährleisten und über Stellplätze für mehrere Rollstühle bzw. Kinderwagen verfügen; Neufahrzeuge des Regionalverkehrs in Grundnetz, die außerhalb des Schülerverkehrs eingesetzt werden, müssen Low-Entry-Standard aufweisen. Die Zugänge zu Haltestellen und Wartebereichen sind ebenfalls barrierefrei zu gestalten. Alle neu anzuschaffenden Fahrzeuge sind hinsichtlich Ihrer barrierefreien Benutzung für alle Personengruppen (inkl. akustischer und optischer Fahrgastinformation innen und außen am Fahrzeug) nach dem neuesten Ausstattungsstand einzusetzen.
	Haltestellenausstattung	An den Haltestellen sind die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien auszuhängen und ständig auf dem aktuellsten Stand zu halten. Bei Beschädigung oder Verlust der Aushangfahrpläne ist umgehend für Ersatz zu sorgen. Die Gestaltung hat in einer, den Fahrgast ansprechenden, ohne Probleme lesbaren Schriftgröße und sauberen Weise zu erfolgen. An geeigneter Stelle ist das Logo des Verkehrsverbundes ZVON sichtbar anzubringen. Die Fahrpläne sollen alle Abfahrten in chronologischer Reihenfolge mit Linie, Fahrtziel, Laufweg und etwaigen Anschlüssen umfassen. Bedienen mehrere Unternehmen eine Haltestelle, so sollen diese sich auf ein einheitliches Erscheinungsbild verständigen. Sind optische und akustische Fahrgastinformationssysteme vorhanden, ist dafür zu sorgen, dass diese stets funktionsfähig sind.

Kundenbetreuung	Informationsmanagement und Service	Unfassende Fahrgastinformation ist stets zu gewährleisten. Dazu sind alle notwendigen Informationen zur Planung einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereitzustellen, optische und akustische Informationssysteme an den Halte- bzw. Zugangsstellen zu installieren, Informationen bei Störungen oder Verspätungen zu gewährleisten und Alternativen aufzuzeigen, ein funktionierendes, kundenfreundliches Beschwerde- und Fundsachenmanagement vorzuhalten sowie telefonische und elektronische Fahrplanauskünfte und die Möglichkeit des Fahrkartenkaufes sowohl im Vorverkauf als auch im Fahrzeug bzw. am Automaten zu gewährleisten. Während der Betriebszeiten ist die telefonische Erreichbarkeit für die Fahrgäste zu sichern.
	Berücksichtigung bestimmter Fahrgastgruppen	Zugangshemmnisse sind zu vermeiden bzw. zu beseitigen. Das trifft insbesondere für Behinderte und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen zu. Durch stetige und direkte Kundenpflege ist eine Abstimmung und Ausrichtung der Fahrzeiten bei der Beförderung bestimmter Kundengruppen (Schüler, Azubis, Mitarbeiter von Einrichtungen und Unternehmen) zu ermöglichen. Die Fahrpläne bei Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, sind außer mit dem Aufgabenträger auch mit der jeweiligen Schule bzw. dem Schulträger abzustimmen.
	Fahr- und Servicepersonal	Das Personal ist erster Repräsentant des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Fahrgast. Es soll sich daher durch Freundlichkeit, einheitliches Auftreten und fachliche Kompetenz auszeichnen. Es wird vorausgesetzt, dass alle einschlägigen geltenden Gesetze und Verordnungen beachtet, die Fahrgäste verantwortungsbewusst und kundenorientiert behandelt sowie in allen Fragen des Beförderungsvertrages /Tarifes in deutscher Sprache und ortskundig beraten werden. Das Personal soll Dienstkleidung tragen.
Verbundintegration und Marketing	Kooperation	Der Landkreis Görlitz ist Mitglied des Zweckverbands Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON). Die Verkehrsleistungen im Gebiet des Landkreises werden daher in das Verkehrsangebot des ZVON integriert. Die daraus erwachsenden Pflichten, insbesondere hinsichtlich Tarif, Vertrieb und Marketing sowie Kommunikation sind durch den verkehrsdienstleistenden zu erfüllen. Es besteht die Möglichkeit, hierzu Regelungen in eigener Verantwortung mit dem ZVON zu treffen.

	Tarif- und Beförderungsbedingungen	Als Tarif ist zwingend der Tarif des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien , einschließlich der Beförderungsbedingungen anzuwenden.
	Marketing	In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund ist der ÖPNV zu vermarkten. Ziel ist es dabei, den Individualverkehr insbesondere in den Städten des Landkreises zurückzudrängen. Dazu sind alle geeigneten Maßnahmen einzuleiten und durchzuführen, insbesondere sind die Maßnahmen des ZVON zu unterstützen.