

Ergänzendes Dokument zur Vorinformation über den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag

Vorbemerkungen

1. Die Stadt Frankfurt am Main ist Aufgabenträger gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG). Der Aufgabenträger ist zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments (folgend: Verordnung bzw. VO 1370/2007) und somit insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben (§ 5 Abs. 4 Sätze 1 und 2 ÖPNVG).

Die Aufgabenträger können Nahverkehrsorganisationen einrichten und die Zuständigkeit nach § 5 Abs. 4 ÖPNVG ganz oder teilweise durch Beleihung auf diese übertragen (§ 6 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG). Von dieser Möglichkeit hat die Stadt Frankfurt am Main Gebrauch gemacht zugunsten der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Aufgaben- übertragungs- und Beleihungsvertrag, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.7.2015, § 6157 (M86)).

2. Die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH beabsichtigt die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die Busverkehrsleistung im Liniensbündel E im Zuständigkeitsbereich der Stadt Frankfurt am Main als Gesamtleistung nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB in Form eines Inhouse-Geschäfts.
3. Dem Betreiber sollen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Ausgleichsleistungen und ein ausschließliches Recht im Sinne des Art. 2 lit. f) VO 1370/2007 zum Schutz der Verkehrsleistungen des beabsichtigten Dienstleistungsauftrages gewährt werden. Das ausschließliche Recht schützt die Verkehrsleistungen, die Gegenstand des Dienstleistungsauftrages sind, während der gesamten Dauer des Dienstleistungsauftrages. Das ausschließliche Recht schützt vor konkurrierenden Verkehren, soweit das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nicht nur unerheblich durch die Konkurrenzverkehre beeinträchtigt wird (§ 8a Abs. 8 PBefG).
4. Die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH hat als Aufgabenträgerorganisation (folgend: ATO) gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung sowie § 8a Abs. 2 Sätze 2 ff. PBefG eine Vorabbekanntmachung (§ 8a Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 1 PBefG) verfasst. Die Vorabbekanntmachung muss gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden, hierfür ist ein eigenes Standardformular zu verwenden. Die Angaben gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 2 ff. PBefG können durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden (§ 8a Abs. 2 Satz 5 Alt. 2 PBefG).

Das vorliegende Dokument ist ein solches „anderes öffentlich zugängliches Dokument“, auf das vorliegende Dokument wird in der betreffenden Vorabbekanntmachung in dem Standardformular im Amtsblatt der Europäischen Union in „Abschnitt VI: Weitere Angaben“ unter „VI.1) Zusätzliche Angaben:“ verwiesen.

5. Hinweis gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 PBefG

Es wird hiermit darauf hingewiesen, dass der **Antrag nach § 12 Abs. 6 PBefG auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung** zu stellen ist. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.

6. Die Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Verkehren ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Abs. 6 PBefG gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung, diesem Dokument und dem Nahverkehrsplan beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen, vgl. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG. Dieses Dokument enthält wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 bis 5 PBefG

Diese Anforderungen sollen in der Vorabbekanntmachung angegeben werden, vgl. § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG. Dem kommt die ATO hiermit nach mit den folgenden ergänzenden Angaben:

A) Anforderungen an den Fahrplan (Angaben gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

1. Allgemeine Beschreibung des Auftrags

Gegenstand des zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen im Stadtgebiet Frankfurt am Main im Linienbündel E. Die Vergabe dieser Verkehrsleistung erfolgt aufgrund der engen Verknüpfung mit anderen Busverkehren und dem ÖPNV-Schiennetz als Gesamtleistung (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

Die konkrete Regelung sämtlicher Details innerhalb dieses Rahmens (z.B. zur Linienführung) kann sich ändern und obliegt während der gesamten Vertragslaufzeit der ATO und erfolgt ohne erneute Direktvergabe beziehungsweise Vorabbekanntmachung; der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird dafür Änderungsmechanismen vorsehen (vgl. im Einzelnen unter D.).

2. Beschreibung des Fahrplanangebots

Linienbündel E:

Dieses umfasst (Stand Fahrplanwechsel Dezember 2021):

Linie	Linienweg	Fahrzeugtyp
M32	Ostbahnhof – Westbahnhof	Gelenkbus
M34	Gallus Mönchhofstraße – Bornheim Mitte	Gelenkbus
39	Ginnheim Markus-Krankenhaus – Berkersheim Mitte	Solobus
63	Eschersheim Weißer Stein – Preungesheim Gravensteiner-Platz	Solobus
64	Ginnheim – Hauptbahnhof – Baseler Platz	Solobus
66	Eschersheim Weißer Stein – Berkersheim Am Neuenberg	Solobus
N5	Hauptbahnhof – Preungesheim	Solobus

3. Geplanter Beginn und geplante Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Angabe gemäß Art. 7 Abs. 2 Unterabs. 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007)

Geplantes Datum der Direktvergabe: 09.06.2024

Geplante Laufzeit (ohne Optionen): Der Vertrag und der Betrieb endet in Anlehnung an den international vereinbarten Fahrplanwechsel spätestens im Juni 2034.

Geplante Optionen: keine

4. Einhaltung von Mindestvorgaben

Die Betriebsaufnahme hat in Anlehnung an den international vereinbarten Fahrplanwechsel am 09.06.2024 zu erfolgen.

Der Fahrplan muss unbeschadet des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG zu Beginn des Betriebs im Wesentlichen mindestens dem bisherigen entsprechen, und zwar hinsichtlich Linienweg und Haltestellen, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum jeweils zu den im jeweils gültigen Nahverkehrsplan (NVP) festgelegten Verkehrszeitfenstern.

Die Fahrpläne werden durch die ATO minutengenau vorgegeben und sind vom Verkehrsunternehmen auch minutengenau einzuhalten. Dies ist unabdingbar, da Anschlussbeziehungen zu anderen Verkehrsmitteln zentral geplant und koordiniert werden müssen. Die Fahrpläne enthalten für einige Endhaltestellen Mindestwendezeiten, die zur Einhaltung eines pünktlichen Betriebes erforderlich sind.

Zur Datenversorgung des ITCS (Zentrale Leitstelle der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (folgend: „Zentrale Leitstelle“)) sowie der Fahrplanauskunftssysteme des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) ist eine Pflege und Bereitstellung der Fahrplandaten im Fahrplanprogramm von der ATO notwendig und vom Verkehrsunternehmen vorzunehmen.

Insoweit keine Angaben zur Regelung des Busverkehrs im Linienbündel E gemacht werden, gilt nach im Frankfurter Nahverkehr gebräuchlichen Regelungen zu verfahren, d. h. alle Leistungen und Qualitäten im Busverkehr sind zunächst nach dem Status für den seit Dezember 2021 gültigen Fahrplan und den folgenden Fortschreibungen bzw. Maßnahmen zum Fahrplan sowie den jeweils gültigen NVP-Vorgaben zu erbringen.

Dies entspricht einer Leistung von ca. 3,1 Mio. Fahrplan-Kilometern bzw. 190.000 Fahrplan-Stunden im Jahr.

Schon heute stehen Änderungen am Verkehrsangebot fest, die das Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nachzuvollziehen hat.

Insbesondere werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 nachstehende Angebotsanpassungen umgesetzt:

- Die U-Bahn-Linie U5 wird über den Hauptbahnhof hinaus in das Europaviertel verlängert. Gleichzeitig wird auch die Nachtbuslinie N5 in das Europaviertel geführt, sodass sich ihr Linienweg verlängert. Der Linienweg der Linie M34 wird zur Verknüpfung mit der U-Bahn geringfügig erweitert.

B) Anforderungen an Beförderungsentgelte (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

Der RMV hat gemäß § 7 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG die Zuständigkeit einen Verbundtarif festzulegen und diverse weitere Kompetenzen in diesem Zusammenhang (z.B. herkömmliche und elektronische Fahrscheine und elektronische Fahrscheinsysteme festzulegen, Standards für Vermarktung und Vertrieb etc.). Die ATO legt hiermit fest:

Das Verkehrsunternehmen (VU) ist verpflichtet, den jeweils gültigen RMV-Tarif – bestehend aus den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV inklusive der besonderen Bedingungen, der RMV-Tarifdatenbank mit den darin enthaltenen Sonderregelungen sowie der Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/Kooperationsräumen – auf den bedienten Linien anzuwenden. Zusätzlich sind aktuelle Tarif- und Vertriebsinformationen des RMVs einzuhalten, die dem VU kostenlos während der Ausführungsfrist über einen Zugang zur RMV-Tarif- und Infoplattform und bei Bedarf schriftlich zur Verfügung gestellt werden.

Ein Ausgleich hierfür (im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift im Sinne der VO 1370/2007) ist nicht beabsichtigt.

C) Anforderungen für Standards (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

1. Barrierefreiheit und Anforderungen an die Fahrzeuge

a. Fahrzeuggröße:

Die Gefäßgröße der eingesetzten Fahrzeuge muss die Nachfrage befriedigen können; maßgeblich sind dafür die Anforderungen unter C. 1. c. (Tabelle, 3. Spalte).

b. Antriebsart:

Die Clean-Vehicles-Directive der EU (2009/33/EG) und das deutsche Umsetzungsgesetz (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz) sehen für den Einsatz sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge Mindestziele bzw. Quoten vor, die in bestimmten Zeiträumen zu erreichen sind. Innerhalb der Laufzeit des Linienbündels E arbeitet die ATO mit dem VU zusammen, um diese Zielvorgaben einzuhalten. Ziel der ATO ist es, vollständig und so früh wie möglich auf Zero-Emission-Fahrzeuge (emissionsfreie Fahrzeuge) umzustellen und damit über die gesetzlichen Vorgaben hinauszugehen.

Die vollständige Umstellung der Linie 64 auf Brennstoffzellen-Solobusse ist für das Fahrplanjahr 2024 geplant.

Die vollständige Elektrifizierung der gesamten Flotte im Linienbündel E hat spätestens bis zum Jahr 2030 zu erfolgen und kann stufenweise realisiert werden.

Sollten im Rahmen der stufenweisen Umstellung auf Zero-Emission-Fahrzeuge noch Dieselsebusse zum Einsatz kommen, so müssen diese die Abgasnorm Euro VI bzw. einen nachfolgenden Standard erfüllen.

c. Fahrzeugausstattung:

Das VU hat bei der Bedienung des Linienbündels E. Fahrzeuge einzusetzen, die die nachfolgenden Vorgaben einhalten (Stand Mai 2022):

- Niederflurfahrzeuge mit stufenlosem Mittelgang und ohne Stufen an den Türen
- drei Doppeltüren
- Klimatisierung des Fahrer- und Fahrgastraums
- Kneeling-Funktion (inklusive Zwangskneeling)
- Rollstuhl-Handklapprampe
- Sondernutzungsfläche mit Rollstuhlstellplatz (inkl. Rückenstütze) und geeignet für die Mitnahme von E-Mobilen
- Sondernutzungsfläche ohne Rollstuhlstellplatz rechts von Tür 2 im Solobus (SL)
- Sondernutzungsfläche ohne Rollstuhlstellplatz gegenüber Tür 3 im Gelenkbus (GL)

- Haltestangen (an den Türen taktil)
- Barrierefreie Innenanzeiger (TFT-Monitore), welche durch die ATO bereitgestellte Daten/Inhalte darstellen bzw. anzeigen können (Kleinbus mind. 1 TFT-Monitor, Midi- bzw. Standardbus mind. 3 TFT-Monitore und Gelenkbus mind. 5 TFT-Monitore)
- Hochauflösende SMD-LED Außenanzeigen in weiß (Frontanzeige für Liniennummer und Zieltext, Seitenanzeige rechts (Türseite) für Liniennummer und Zieltext, Seitenanzeige links für Liniennummer, Heckanzeige für Liniennummer und Zieltext)
- Kapazitätsvorgaben je Fahrzeugtyp:

Konventionell angetriebene Fahrzeuge

Fahrzeugtyp	Mindestanzahl Fahrgastplätze	Mindestanzahl Sitzplätze (inkl. Klappsitze)	Mindestanzahl Sitzplätze bei weiterer SNF (inkl. Klappsitze)
Solobus	60	32	30
Gelenkbus	90	47	45
Midibus	45	25	23
Kleinbus	25	10	

Alternativ angetriebene Fahrzeuge

Fahrzeugtyp	Mindestanzahl Fahrgastplätze	Mindestanzahl Sitzplätze (inkl. Klappsitze)	Mindestanzahl Sitzplätze bei weiterer SNF (inkl. Klappsitze)	Mindestanzahl Klappsitze
Solobus	56	28	26	2
Gelenkbus	86	43	41	5
Midibus	41	23	21	2
Kleinbus	23	9		1

2. Sozialstandards

Das VU hat alle gesetzlichen Anforderungen in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten, insbesondere die Anforderungen gemäß § 8 Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG): Das VU wird sich insofern vor der Erteilung des Auftrags in Textform verpflichten, seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) das bei Angebotsabgabe maßgebliche Entgelt zu zahlen. Das Entgelt muss insgesamt mindestens dem in Hessen für diese Leistungen in einem der einschlägigen und repräsentativen, mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehenen Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Vorschriften entsprechen. Darin eingeschlossen sind Aufwendungen für die Altersversorgung und die für entgeltrelevant erklärten Bestandteile dieser Tarifverträge. Der Betreiber wird sich außerdem vor Erteilung des

Auftrags in Textform verpflichten, während der Ausführung der Leistung Erhöhungen der Entgelte und der entgeltrelevanten Bestandteile entsprechend dem Tarifvertrag vorzunehmen (§ 8 Abs. 1 HVTG). Der für Nahverkehrsbetriebe Hessen repräsentative Tarifvertrag im ÖPNV ist derzeit der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N) oder der Tarifvertrag des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO).

Der Betreiber wird sich darüber hinaus vor der Auftragserteilung in Textform verpflichten, seinen unter das Mindestlohngesetz (MiLoG) fallenden Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung ein Entgelt zu zahlen, das mindestens den Vorgaben des Mindestlohngesetzes entspricht (§ 4 Abs. 2 HVTG).

Die vorgenannten Anforderungen nach dem HVTG sind auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern nach § 12 Abs. 6 PBefG einzuhalten; der Antragsteller hat sich entsprechend bei Stellung seines eigenwirtschaftlichen Antrages in Textform zu verpflichten. Der eigenwirtschaftliche Betreiber ist außerdem verpflichtet, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Erbringung dieser Verkehrsleistung beschäftigt waren, zu übernehmen und ihnen die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang nach § 613a BGB erfolgt wäre. Der bisherige Betreiber ist nach Aufforderung durch die Stadt Frankfurt am Main verpflichtet, alle hierzu erforderlichen Angaben zu machen

Der künftige Betreiber hat außerdem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fahrdienst Sozialeinrichtungen (z.B. Pausen- und Toilettenanlagen) sowie ein Kriseninterventionsmanagement (umfasst auch Notfallseelsorge) zur Verfügung zu stellen und die schon bisher in Frankfurt geltenden Sonderregelungen für Pausen und für Dienstbeginn bzw. Dienstende und bei gleitenden Diensten einzuhalten. Außerdem ist die gesundheitliche Eignung des Fahrpersonals bei Einstellung und infolge regelmäßig alle drei Jahre durch einen betriebsärztlichen Dienst zu überprüfen. Diese Anforderungen sind auch von einem eigenwirtschaftlichen Antragsteller einzuhalten. Weitergehende Informationen zu den in Frankfurt geltenden Sonderregelungen erteilt die unter E. angegebene Kontaktstelle.

3. Störfallkonzept:

Die ATO hat ein „Störfallkonzept für den ÖPNV (Schiene) in Frankfurt am Main“ eingeführt, um für den Fall einer unvorhergesehenen und gleichermaßen zeitlich eng begrenzten Störung bei Straßenbahn oder U-Bahn vorausschauend die begrenzten Ressourcen optimal einzuteilen. Dieses Konzept sieht u.a. bei voraussichtlich länger als 120 Minuten dauernden Störungen vor, dass die Zentrale Leitstelle bedarfsgerecht Busse aus bestehenden Linien abzieht und als Schienenersatzverkehr heranzieht.

- (1) Das Verkehrsunternehmen (VU) hat im Rahmen des „Störfallkonzeptes für den ÖPNV (Schiene) in Frankfurt am Main“ auf Anweisungen durch die Zentrale Leitstelle seine Linienführung anzupassen. Hierzu arbeiten die Zentrale Leitstelle und die Betriebsleitstelle des VUs zusammen und wenden das zwischen Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) und der ATO vereinbarte Regelwerk an.
- (2) Dem VU wird auf Nachfrage ein Leitfaden zum Störfallkonzept zur Verfügung gestellt.
- (3) Die Vergütung der erbrachten Leistung im Rahmen des Störfallkonzeptes wird durch die VGF vertraglich vereinbart.

4. Verweis auf Standards aus Nahverkehrsplan

Im Übrigen wird vollumfänglich auf den jeweils geltenden Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 PBefG) verwiesen; die darin aufgestellten Standards sind vom VU einzuhalten (Mindestanforderungen).

5. Nachhaltigkeit und Innovation

Das VU hat sich im Sinne der Vorgaben an die Nachhaltigkeit und Innovation zu engagieren, die durch die Gesetzgebung sowie durch städtische Beschlüsse an die ATO herangetragen werden. Dies betrifft insbesondere auch die Ziele der Stadt Frankfurt am Main zum Klimaschutz, zum Umweltschutz und konkrete Vorgaben zur Nachhaltigkeit. Maßnahmen von der ATO sollen z. B. mit zu Energie- und Klimaschutzprogrammen der Stadt Frankfurt am Main, zum Luftreinhalteplan und zum Lärmaktionsplan beitragen.

Das VU hat die ATO bei dem Einsatz alternativer Antriebe sowie der Entwicklung von Mobilitätsformen und von Zukunftstechnologien (z.B. Digitalisierung, Automatisierung, eTicketing, ePayment, Qualitätskontrolle) zu unterstützen und diese ggf. zu erproben.

6. Sonstige Anforderungen

Das VU hat darüber hinaus folgende Anforderungen einzuhalten:

a. Infrastruktur:

Das VU stellt in Absprache mit der ATO bestimmte Infrastrukturkomponenten zur Verfügung. Diese umfassen u.a.:

- Linienanzeige und Linienverlaufsanzeigen (LAWO oder gleichwertig)
- Die Betriebshöfe sind via Standleitung datentechnisch an das ITCS anzubinden.
- Die Abrechnungsarbeitsplätze (Verwaltung) und die Cash-Deponier-Systeme (Betriebshöfe) müssen mit einer DSL-Anbindung ausgestattet sein.

Im integrierten Frankfurter Verkehrssystem können Busverkehrsleistungen nur unter Inanspruchnahme einer umfangreichen Infrastruktur erbracht werden. Diese wird dem VU **entgeltlich** von der ATO zur Verfügung gestellt und erstreckt sich auf folgende Schritte bzw. Komponenten:

- Planung, Einrichtung und Betrieb von Businfrastruktur am Linienweg (inkl. Fahrertoiletten, der Bereitstellung von Infomedien sowie der Bewirtschaftung von Haltestellen)
- Zentrale Leitstelle / Zentrales Störfallmanagement
- Technische ITCS-Ausstattungen (WLAN-Accesspoints und ITCS-Arbeitsplatz)
- Fahrzeugausrüstung (ITCS-Bordrechner, Fahrausweisdrucker, Mobiles E-Ticketing-Terminal, Automatisches Fahrgastzählsystem, Funkkassette)
- Zugang zum Fahrplanungssystem
- Zugangssysteme / Schließsysteme (Toilettenanlagen und Schrankenanlagen)

Hinweise und Informationen zum Entgelt und den Rahmenbedingungen erteilt die **unter E.** angegebene Stelle.

b. Technische Datenversorgung:

Das VU stellt die technische Datenversorgung der Fahrzeuge sicher, um die Integration ins Leit- und Informationssystem sowie die Teilnahme am ÖPNV-Verkehrsmanagement der Zentralen Leitstelle zu ermöglichen.

- (1) Die zur Erstellung und Anpassung der Fahrgastinformation notwendigen Stammdaten, die bspw. Veränderungen im Busnetz oder Änderungen von Ansagetexten umfassen, werden per W-LAN auf die Fahrzeuge übertragen.
- (2) Die Aktualisierung der Daten erfolgt über W-LAN-Accesspoints auf den Betriebshöfen. Dazu ist es erforderlich, dass die Fahrzeuge regelmäßig, mindestens jedoch alle 48 Stunden, auf die Betriebshöfe kommen.

- (3) Eine wesentliche Bedingung für die Teilnahme am zentralen Leit- und Informationssystem und für die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Funktion der Fahrzeugkommunikations- und -informationstechnik ist die Fahrplandatenversorgung. Diese ist durch das VU in Abstimmung mit der ATO zu gewährleisten.

	Art der Leistungsänderung	Bereitstellung Fahrplandaten durch die ATO -Abgabefrist-	Einarbeitung Umlaufplanung durch das VU selbst oder seitens VU beauftragten Dritten -Abgabefrist-	Lieferung Fahrzeugversorgungsdaten durch die ATO bzw. beauftragten Dritten
Fahrplanwechsel	Planbar	bis zum ersten Arbeitstag im März bzw. September eines Jahres	Bis zum 15.4. bzw. 15.10. eines Jahres	5 Arbeitstage* ¹⁾ vor den jeweiligen Fahrplanwechseln
unterjährige Fahrplananpassungen bzw. Umlaufänderungen	Planbar (z.B. zeitliche Verschiebungen von Fahrplanelagen, betriebsbedingte Umlaufänderungen)	25 Arbeitstage* ¹⁾ vor Basisversionswechsel * ²⁾ im ITCS (betreffend der Maßnahme)	10 Arbeitstage* ¹⁾ vor Basisversionswechsel * ²⁾ im ITCS (betreffend der Maßnahme)	5 Arbeitstage* ¹⁾ vor dem jeweiligen Basisversionswechsel
	Kurzfristig notwendig und nicht frühzeitig planbar (z.B. wg. Veranstaltungen, Umleitungen)	10 Arbeitstage* ¹⁾ vor Basisversionswechsel * ²⁾ im ITCS (betreffend der Maßnahme)	8 Arbeitstage* ¹⁾ vor Basisversionswechsel * ²⁾ im ITCS (betreffend der Maßnahme)	5 Arbeitstage* ¹⁾ vor dem jeweiligen Basisversionswechsel
	Umgehend notwendig und nicht planbar (z.B. wg. Hitze frei an Schulen oder kurzfristigen Umleitungen)	2 Arbeitstage* ¹⁾ vor Fahrplananpassung	sofort	schnellstmöglich

Tab. XY: Datenübertragungsfristen und -versorgungsfristen Fahrplan (bezogen auf das derzeit eingesetzte Fahrplanungssystem DIVA3 von MENTZ GmbH; Anpassungen ggf. möglich)

*¹⁾ Arbeitstage: Montag bis Freitag (ohne Feiertage)

*²⁾ Basisversionswechsel: die Datenpakete (=Basisversion), die alle für den Betrieb der Busse notwendigen Daten enthalten, werden überspielt und somit für den nächsten gültigen Zeitraum aktualisiert. Basisversionswechsel erfolgen i.d.R. zu festen Terminen (aktuell alle 14 Tage), diese werden im Vorfeld bekanntgegeben

- (4) Das VU meldet die eingesetzten Fahrzeuge (inkl. Reservefahrzeuge) vor Betriebsaufnahme und bei jeder Änderung im von der ATO vorgegebenen Format.
- (5) Der ATO ist für die Abstimmung von Maßnahmen bei nicht planbaren Betriebsstörungen spätestens zu Betriebsaufnahme ein Ansprechpartner, eine während der Betriebszeiten besetzte Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse zu benennen.
- (6) Planbare und unvorhergesehene Betriebsstörungen sowie betriebliche Vorfälle mit Auswirkung auf den Betriebsablauf und die Fahrgäste werden unmittelbar nach deren Bekanntwerden an die Zentrale Leitstelle gemeldet.

c. Vertrieb:

- (1) Das VU überträgt das Recht zum Fahrkartenverkauf an die ATO.
- (2) Das VU verkauft ausschließlich das folgende RMV-Fahrkartensortiment (auch für Fahrkarten der Übergangstarife) in der jeweils gültigen Fassung über den Fahrscheindrucker Bus (FDB) in den vertragsgegenständlichen Linien:

- alle Einzelfahrkarten in allen Preisstufen (ohne BahnCard-ermäßigte Einzelfahrkarten), inkl. Einzelzuschlägen und Kurzstreckenfahrkarten,
- alle Anschlussfahrkarten in allen Preisstufen,
- alle Tages- und Gruppentageskarten in allen Preisstufen,
- das Hessenticket.

Sortimentänderungen bzw. –erweiterungen während der Vertragslaufzeit sind zu berücksichtigen.

- (3) Das VU muss über den FDB alle vom RMV vorgegebenen Fahrkarten im verbundweit einheitlichen Fahrkartenlayout verkaufen.
- (4) Das VU ist verpflichtet, Fahrausweisprüfung nach Frankfurter Standard durchzuführen.
- (5) Die Verkaufsschichten der eingesetzten FDB werden am Ende einer Schicht automatisch ausgelesen und die Daten im Hintergrundsystem abgelegt. Das VU ist verpflichtet, die darauf basierenden Monatsreports aus dem Hintergrundsystem der FDB zu erfassen und alle entsprechenden Protokolle eines Kalenderjahres bis mindestens zum 31.12. des Folgejahres aufzubewahren.
- (6) Ausgegebene Notfahrkarten sind mit korrektem Verkaufsdatum im Monat der Ausstellung, spätestens bis zur Meldung im Folgemonat, in das Kassensystem einzubuchen. Die anfallenden Belege (z. B. Kopien, Durchschläge, Protokolle der elektronischen Nacherfassung) sind mindestens bis zum 31.12. des Folgejahres aufzubewahren.
- (7) Die Informationspflichten Vertrieb setzen sich aus den monatlichen Einnahmemeldungen bzw. dem jährlichen Einnahmentestat zusammen. Die monatliche Einnahmemeldung erfolgt bis zum 10. des Folgemonats (Eingang bei der ATO) und umfasst alle erlösten Fahrgeldeinnahmen der vertragsgegenständlichen Linien für den Vormonat. Hierbei ist das von der ATO vorgegebene Format zu verwenden. Die Meldung erfolgt über Datenexport aus dem Hintergrundsystem der FDB. Dieser Datenexport wird in digitaler Form an die ATO übergeben. Das jährliche Einnahmentestat ist zum 10.03. des Folgejahres (Eingang bei der ATO) durch einen Wirtschaftsprüfer testiert zu erbringen. Die ATO behält sich eine Anpassung des Meldeformates vor. Das VU wird rechtzeitig über derartige Änderungen informiert.
- (8) Im Rahmen der RMV-Ergebnisrechnung ist jährlich bis zum 10.03. des Folgejahres (Eingang bei der ATO) ein vom Wirtschaftsprüfer testierter Nachweis über den Fahrzeugbestand, die mit den jeweiligen Fahrzeugen erbrachten Fahrplankilometer sowie die Betriebsleistung je Linie auf Frankfurter Stadtgebiet und auf dem Gebiet anderer bedienter Gebietskörperschaften vom VU vorzulegen. Hierbei ist der jährlich von der ATO zur Verfügung gestellte Formularsatz (Excel-Format) zu verwenden.

d. Marketing/Kommunikation

- (1) Im Hinblick auf ein einheitliches Erscheinungsbild und einen ganzheitlichen Auftritt obliegt der ATO auch die Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Fahrgastinformation und Werbung. Beschwerdemanagement und Kundendialog werden zentral und ausschließlich von der ATO durchgeführt, unabhängig vom Medium. Davon ausgenommen sind Informationen der Fahrgäste (z. B. Ansagen) zu rein betrieblichen Angelegenheiten, Notfällen und Betriebsstörungen sowie die interne Kommunikation. Darüber hinaus ist das VU frei, Eigenwerbung für seine unternehmerischen Belange zu betreiben.
- (2) Bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit arbeiten VU und ATO vertrauensvoll zusammen.

- (3) Das VU unterstützt die ATO bei der Werbung für den ÖPNV und bei der Fahrgastinformation, indem zur Verfügung gestellte Informationsmaterialien unentgeltlich erstellt, angebracht bzw. ausgelegt und nach Vorgabe wieder entfernt werden. Stellt die ATO druckfähige Dateien für Informationsmaterial (z.B. Dachvouten-Aufkleber) zur Verfügung, produziert das VU diese. Fristen für die Anbringung und Entfernung werden auch dafür von der ATO gesetzt und mitgeteilt.
- (4) Das webbasierte Beschwerdemanagement-System der ATO ist Grundlage des gesamten Beschwerdemanagements (Erfassung, Bearbeitung, Beantwortung, Analysen) für den lokalen Nahverkehr der Stadt Frankfurt am Main. Das VU ist verpflichtet, sämtliche Kundenhinweise und –beschwerden über dieses System zu bearbeiten, d.h. insbesondere Beschwerdeerfassung über den Kundenzugang auf der Homepage der ATO und Abgabe von Stellungnahmen gegenüber der ATO.

e. Fundsachen:

Der Umgang mit Fundsachen erfolgt nach Maßgabe der gültigen Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV.

f. Qualitätsmanagement:

Die ATO wird die Qualität der Leistungserbringung gemäß dem jeweils für die VU im Frankfurter Nahverkehr angewendeten Qualitäts(mess)system beobachten, bewerten und im Rahmen des jährlichen Qualitätsberichts veröffentlichen. Das VU ermöglicht der ATO oder von ihr beauftragten Dritten für alle mit den Qualitätsmessungen im Zusammenhang stehenden Aufgaben (insbes. Beobachtung, Kundenbefragung und Testkäufe) den freien Zugang zum Fahrzeug im fahrplanmäßigen Betrieb.

D) Änderungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Um während der Laufzeit auf sich ändernde Rahmenbedingungen (z.B. Bevölkerungsentwicklung, Inanspruchnahme und Akzeptanz des ÖPNV, verfügbare Haushaltsmittel, verfügbare Fördermittel, immissionsschutzrechtliche Vorgaben), geänderte verkehrliche Anforderungen und technische Neuerungen reagieren zu können, beinhaltet der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag Regelungen, wonach das Verkehrsangebot in Abhängigkeit vom Nahverkehrsplan, von sich verändernden Verkehrsbedürfnissen, von Kundenanforderungen, von strukturellen Rahmenbedingungen oder von ordnungspolitischen Vorgaben sowie zur Erreichung der Klimaziele anzupassen ist. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird insofern auch die Möglichkeit einräumen, neue technische Lösungen und alternative Antriebstechniken zum Einsatz zu bringen, wenn diese mindestens die Anforderungen bzw. die sonstigen Bedienungsvorgaben erfüllen und dies im Einvernehmen mit der ATO erfolgt.

Änderungen können sich hinsichtlich des Inhalts sowie des Umfangs des Verkehrsangebots, der definierten Qualität (insb. Taktfolge bzw. Taktrate, Fahrzeuggefäßgröße, Verkehrszeitfenster gemäß jeweils gültigem Nahverkehrsplan) und der sonstigen Bedienungsstandards ergeben und sich sowohl auf den Bestand und den Verlauf der Linien als auch hinsichtlich des Fahrplan- und Tarifangebots für diese Linien auswirken. Neben der Verlängerung bestehender oder der Einführung neuer Linien sind diesbezüglich auch Taktverdichtungen auf vorhandenen Linien möglich. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird auch die Möglichkeit vorsehen, dass die Finanzierungsmechanismen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an geänderte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird darüber hinaus detaillierte Regelungen vorsehen, die in Abhängigkeit von bestimmten Parametern im Rahmen eines Qualitäts-Kontrollsystems

(Effizienzmanagementsystem) sowohl Zu- als auch Abbestellungen von Leistungen in einem Umfang von bis zu 50% zulassen. Das Effizienzmanagementsystem soll die Produktivität des VU messen und die Effizienz der Dienstleistung aufzeigen; die Zu- bzw. Abbestellungen erfolgen in Abhängigkeit der Ergebnisse (schlechte Entwicklungen können zu Abbestellungen führen, gute Entwicklungen können zu Zubestellungen führen).

Im Übrigen gilt: Haben sich Umstände, die zur Grundlage des so gestalteten öffentlichen Dienstleistungsauftrages geworden sind, nachträglich schwerwiegend verändert und wäre er nicht oder mit anderem Inhalt erteilt worden, wenn die Beteiligten diese Veränderung vorausgesehen hätten, so kann dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag angepasst werden, soweit einem Beteiligten unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere der vertraglichen oder gesetzlichen Risikoverteilung (insbesondere den Regelungen zur Ausgleichsleistung in Art. 4 und Art. 6 in Verbindung mit dem Anhang der VO 1370/2007), das Festhalten am unveränderten Vertrag nicht zugemutet werden kann. In diesem Fall gilt § 313 BGB analog, auch wenn dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag nicht durch einen Vertrag zustande kommt, sondern durch ein einseitiges Rechtsgeschäft wie ein Gesellschafterabschluss gemäß § 48 GmbHG.

Die vorgenannten und ggf. weiteren Änderungen des Verkehrsangebotes sind vom VU nach den formellen Beschlussfassungen umzusetzen. Die Umsetzung der absehbaren bzw. in Planung befindlichen Verkehre sind für eine ausreichende Verkehrsbedienung wesentlich i.S.d. § 13 Abs. 2a Satz 3 PBefG.

E) Allgemeine Auskünfte und Informationen

Allgemeine Auskünfte und Informationen ausschließlich in Schriftform erteilt die Stadt Frankfurt am Main als Aufgabenträger durch ihre lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ: Frau Schmitt, Stiftstraße 9-17, 60313 Frankfurt am Main; A.Schmitt@traffiQ.de