

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 (folgend: Verordnung) 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 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 (Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.7.2015, § 6157 (M86)).

Auf dieser Grundlage hat die traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH 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 verwiesen in der betreffenden Vorabbekanntmachung in dem Standardformular im Amtsblatt der Europäischen Union wird in „Abschnitt VI: Weitere Angaben“ unter „VI.1) Zusätzliche Angaben:“.

2. Die Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Verkehren ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Abs. 6 PBefG gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung 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.

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

1. Allgemeine Beschreibung des Auftrags

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. Diese Flexibilität ist gerade

Teil der Leistung. Dasselbe gilt für Taktrate und Fahrzeuggefäßgröße jeweils zu den im jeweils gültigen Nahverkehrsplan festgelegten Verkehrszeitfenstern.

Wesentliches Merkmal der Leistung ist ihre regelmäßige Anpassung an technische Neuerungen und auch an neue verkehrliche Anforderungen und Rahmenbedingungen (Bevölkerungsentwicklung im Einzugsgebiet und Inanspruchnahme und Akzeptanz des ÖPNV, verfügbare Haushaltsmittel, verfügbare Fördermittel, immissionsschutzrechtliche Vorgaben etc.). Die ATO rechnet daher mit entsprechenden regelmäßigen fortgesetzten Änderungen und Ergänzungen der Leistung und behält sich diese ausdrücklich vor ohne erneute Direktvergabe beziehungsweise Vorabbekanntmachung.

Es wird darauf hingewiesen, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine Klausel enthalten soll, die eine Reduzierung oder Erhöhung der Gesamtleistung um bis zu 20 % des ursprünglichen Volumens erhalten soll.

2. Von der Vergabe möglicherweise betroffene Dienste und Gebiete (Angabe gemäß Art. 7 Abs. 2 Unterabs. 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007)

Linienbündel D:

Dieses umfasst (Stand Fahrplanwechsel Dezember 2020):

| Linie | Linienweg | Fahrzeugtyp |
|-------|---|-------------|
| 30 | Bad Vilbel Bahnhof<->Sachsenhausen Hainer Weg | Gelenkbus |
| 31 | Zoo<-> Osthafen Kaiserleibrücke<->Hugo-Junkers-Straße | Solobus |
| M36 | Westbahnhof<->Sachsenhausen Hainer Weg | Solobus |
| 38 | Bornheim Panoramabad<->Seckbach Atzelberg | Solobus |
| 41 | Offenbach Hbf<->Seckbach Leonhardsgasse | Solobus |
| 42 | Enkheim Victor-Slotosch-Straße<->Enkheim (U)<->Bergen Ost<->Enkheim (U) <->Victor-Slotosch-Straße | Solobus |
| M43 | Bornheim Mitte <->Bergen Ost | Solobus |
| 44 | Seckbach Leonhardsgasse<->Fechenheim Friedhof | Solobus |
| 75 | Bockenheimer Warte<->Uni Campus Westend<->Bockenheimer Warte | Solobus |
| 83 | Seckback Lohrberg<->Friedberger Warte | Kleinbus |
| N4 | Bockenheimer Warte<->Seckbacher Landstraße | 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: 30.09.2021

Geplante Laufzeit (ohne Optionen): Der Vertrag und der Betrieb endet in Anlehnung an den international vereinbarten Fahrplanwechsel spätestens im Dezember 2031.

Geplante Optionen: keine

4. Fahrplan (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

Die Betriebsaufnahme hat in Anlehnung an den international vereinbarten Fahrplanwechsel am 12.12.2021 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. 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 mbH (folgend: „Zentrale Leitstelle“) sowie der Fahrplanauskunftssysteme des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV), ist eine Pflege und Bereitstellung der Fahrplandaten im Fahrplanprogramm von traffiQ notwendig.

Insoweit keine Angaben zur Regelung des Busverkehrs im Linienbündels D gemacht werden, gilt im Frankfurter Nahverkehr gebräuchlichen Regelungen zu verfahren, d. h. alle Leistungen und Qualitäten im Busverkehr zunächst nach dem Status für den seit Dezember 2019 gültigen Fahrplan und den folgenden Fortschreibungen bzw. Maßnahmen zum Fahrplan sowie den jeweils gültigen NVP-Vorgaben zu erbringen.

Dies entspricht einer Leistung von ca. 3,0 Mio. Kilometern bzw. 192.000 Stunden im Jahr.

Änderungen ab Dezember 2020:

Insbesondere werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 nachstehende Angebotsanpassungen umgesetzt:

- Umstellung der Linien 36 und 43 auf die Metrobuslinien M36 und M43 (24/7 Betrieb, durchgehender 10-Minuten-Takt montags bis samstags in HVZ und NVZ, 15-Minuten-Takt täglich bis 0 Uhr)
- Verlängerung der Linie 31 zur Hugo-Junkers-Straße und schließen der Betriebspause
- Schließung der Betriebspause der Linie 41
Neuordnung des Nachtbusnetzes und damit einhergehend Entfall der Linien n5, n62 und n63 sowie Einführung der Linie N4

Dies entspricht ab Dezember 2020 einer Leistung von ca. 3,3 Mio. Kilometern bzw. 210.000 Stunden im Jahr.

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 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 der VGF-Linienführung anzupassen. Hierzu arbeiten die Zentrale Leitstelle und die Betriebsleitstelle des VUs zusammen und wenden das zwischen 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 kann durch die VGF vertraglich vereinbart werden. Ein Anspruch hierauf besteht bei einem eigenwirtschaftlichen Verkehr nicht.

5. Beförderungsentgelt (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 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 zu berücksichtigen, 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 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) ist nicht beabsichtigt.

6. Standards (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

a) Barrierefreiheit, Fahrzeuge

Fahrzeuggröße:

Siehe 2., Tabelle, 3. Spalte.

Antriebsart:

Innerhalb der Laufzeit des Linienbündels D ist dieses vollständig und so früh wie möglich auf Zero-Emission Fahrzeuge umzustellen. Mit Betriebsstart des Linienbündels D muss in Anlehnung an die geplanten Quoten der Clean Vehicles Directive der EU (2009/33/EG) die Flotte mindestens zu 22,5 % aus Zero-Emission Fahrzeugen (emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge im Sinne von Art. 4 Nr. 5 der Richtlinie 2009/33/EG in der (- aktuellen -) Fassung der Richtlinie (EU) 2019/1161) bestehen. Ab 2026 müssen mindestens 32,5 % der Flotte emissionsfrei sein. Die vollständige Umstellung 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 erfüllen.

Fahrzeugausstattung:

Erforderlich sind:

- 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 (Mindestgröße: 2.000 mm (Länge) x 900 mm (Breite), inkl. Rückenstütze) und geeignet für die Mitnahme von E-Mobilen
- Sondernutzungsfläche ohne Rollstuhlstellplatz gegenüber Tür 3 im Gelenkbus (Mindestgröße: 1.400 mm (Länge) x 900 mm (Breite))
- Gelbe Haltestangen (an den Türen taktil)
- Barrierefreie Innenanzeiger (TFT-Monitore), welche durch die ATO bereitgestellte Daten/Inhalte darstellen bzw. anzeigen können
- Hochauflösende SMD-LED Außenanzeigen in weiß
- Kapazitätsvorgaben je Fahrzeugtyp (alt. Antriebe in Klammern)

| Fahrzeugtyp | Mindestanzahl Fahrgastplätze | Basisfahrzeug Mindestanzahl Sitzplätze (inkl. Klappsitze) | verlängerte / weitere SNF Mindestanzahl Sitzplätze (inkl. Klappsitze) |
|-----------------|------------------------------|---|---|
| SL | 60 (56) | 32 (28) | 30 (26) |
| GL | 90 (86) | 47 (43) | 45 (41) |
| Kleinbus | 25 | 10 | - |

b) Sozialstandards

Auch Antragssteller nach § 12 Abs. 6 PBefG müssen ihren Beschäftigten (ohne Auszubildende) mindestens das bei Angebotsabgabe maßgebliche Entgelt zahlen, dass die zuständige Behörde aufgrund § 1 Abs. 2 i.V.m. § 4 Abs. 4 des Hessischen Vergabe- und Tarifreuegesetz (HVTG) in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren einfordern müsste und gemäß § 1 Abs. 3 i.V.m. § 4 Abs. 4 Nr. 1 HVTG von der ICB einfordern muss, d.h. entweder den Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N) oder den Tarifvertrag des Landesverbands Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO). Während der Ausführung der Leistung ist er verpflichtet, Erhöhungen der Entgelte und der entgeltrelevanten Bestandteile entsprechend dem Tarifvertrag vorzunehmen, entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 2 HVTG.

c) Verweis Standards aus Nahverkehrsplan

Im Übrigen wird vollumfänglich auf den jeweils geltenden Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 PBefG) verwiesen.

d) Sonstiges

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:

- a) Planung, Einrichtung und Betrieb von Businfrastruktur am Linienweg (inkl. Fahrertoiletten, der Bereitstellung von Infomedien sowie der Bewirtschaftung von Haltestellen)
- b) Zentrale Leitstelle / Zentrales Störfallmanagement
- c) Technische ITCS-Ausstattungen (W-LAN-Accesspoints und ITCS-Arbeitsplatz)
- d) Fahrzeugausrüstung (ITCS-Bordrechner, Fahrausweisdrucker, Mobiles E-Ticketing-Terminal, Automatisches Fahrgastzählsystem, Funkkassette)
- e) Station für die Fahrplanerstellung
- f) Zugangssysteme / Schließsysteme (Toilettenanlagen und Schrankenanlagen)

Technische Datenversorgung:

- (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 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 Frist | Einarbeitung Umlaufplanung durch das VU auf dem Planungsserver der ATO Frist | Lieferung Fahrzeugversorgungsdaten durch die ATO bzw. beauftragten Dritten |
|-----------|----------------------------------|---|---|---|
| Fahrplan- | Planbar | Bis 1.3. bzw. 1.9. | Bis 15.4 bzw. | 5 Arbeitstage* vor |

| wechsel | | des Jahres | 15.10. des Jahres | Fahrplanwechsel |
|--|---|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| Unterjäh- rige Fahr- plan- anpas- sungen | Planbar (inbs. Zeitliche Verschiebungen von Fahrplanlagen) | 15 Arbeitstage* vor Inbetriebnahme | 8 Arbeitstage* vor Inbetriebnahme | 2 Arbeitstage* vor Fahrplanwechsel |
| | Kurzfristig notwendige und nicht planbare (z.B. wg. Hitzefrei an Schulen oder kurz-fristigen Umleitungen) | 2 Arbeitstage* vor Inbetriebnahme | sofort | schnellstmöglich |

- (4) Das VU meldet die eingesetzten Fahrzeuge (inkl. Reservefahrzeuge) vor Betriebsaufnahme und 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.

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.
- (3) Das VU muss über den FDB alle Fahrkarten vom RMV vorgegebenen, 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 Einnahmetestat 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 Einnahmetestat ist zum 10. März 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 (§ 9 und 10 der QSV). Hierbei ist der jährlich von der ATO zur Verfügung gestellte Formularsatz (Excel-Format) zu verwenden.

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 der Fahrgastinformation, indem zur Verfügung gestellte Informationsmaterialien oder druckfähige Dateien unentgeltlich erstellt, angebracht bzw. ausgelegt werden.
- (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.

Fundsachen

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

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 „Qualität im Frankfurter Nahverkehr“ 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.

7. Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG)

Die Vergabe ist als Gesamtleistung beabsichtigt.

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.