

**Ergänzendes Dokument zur Vorabbekanntmachung¹
über den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag
der Stadt Frankfurt am Main über Schienenverkehrsleistungen
im lokalen Verkehr (Straßen- und Stadtbahn)**

A. Vorbemerkungen

I. 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 und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (folgend: 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).

II. Die Stadt Frankfurt am Main beabsichtigt die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über die Stadt- und Straßenbahnverkehre 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.

III. 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).

IV. Die Stadt Frankfurt am Main hat eine Vorabbekanntmachung für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Die Vorabbekanntmachung definiert die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen, insbesondere für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards (§ 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG). Zudem legt die Vorabbekanntmachung fest, dass eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in anderen öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorabbekanntmachung verwiesen wird. Die Vorabbekanntmachung verweist auf dieses ergänzende Dokument und auf den Nahverkehrsplan.

V. Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr können nur innerhalb von drei Monaten nach der Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung gestellt

¹ Die Vorabbekanntmachung umfasst neben dem vorliegenden „ergänzenden Dokument“ auch das Standardformular „Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge“ für Bekanntmachungen gemäß Artikel 7.2 der Verordnung 1370/2007.

werden (vgl. § 12 Abs. 6 Satz 1 PBefG). Diese Anträge müssen die in der Vorabbekanntmachung und diesem Dokument beschriebenen Anforderungen erfüllen und sich auf die Gesamtleistung beziehen. Andernfalls ist die Genehmigung zu versagen (§ 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG). Dieses Dokument enthält nachfolgend wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 bis 5 PBefG.

B. Anforderungen an die zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

Gegenstand des zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind öffentliche Personenverkehrsdienste mit Straßenbahnen und Stadtbahnen nach PBefG und den Bestimmungen der BOStrab zur ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Frankfurt am Main einschließlich der abgehenden Linien, insbesondere in die Gebiete der Städte Oberursel und Bad Homburg v.d.H..

I. Leistungsumfang

I.1. Die Verkehrsdienstleistung, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sein wird, beträgt voraussichtlich 8,2 Mio. Fahrplan-Wgkm pro Jahr für die Straßenbahn und 21,8 Mio. Fahrplan-Wgkm pro Jahr für die Stadtbahn (Angaben für das Fahrplanjahr 2023 vom 11.12.2022 bis 10.12.2023). Diese Verkehrsleistung ist vom künftigen Betreiber zu erbringen (Mindestanforderung). Die Vergabe dieser Verkehrsleistung erfolgt aufgrund der engen Verknüpfung der einzelnen Verkehre und der Abstimmung der Verkehre aufeinander als Gesamtleistung (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG).

Schienenersatzverkehre sind bei Betriebsstörungen, Großveranstaltungen, Notfällen/Krisenfällen und vergleichbaren Ausnahmefällen sowie geplanten Maßnahmen (u.a. Baumaßnahmen) zulässig und vom Betreiber zu organisieren.

Die ortsfeste Verkehrsinfrastruktur muss durch den künftigen Betreiber geplant, benutzt, gereinigt, der Winterdienst gewährleistet, instandgehalten, umgebaut bzw. erneuert und nach den Bestimmungen der zuständigen Behörde auf der Grundlage der strategischen ÖPNV-Planung der Stadt Frankfurt am Main (insbesondere Gesamtverkehrsplan (GVP) und Nahverkehrsplan (NVP)) in den jeweils gültigen Fassungen erweitert werden; der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird auch die Möglichkeit vorsehen, dem Betreiber gegebenenfalls Neu- und Umbauprojekte vorzugeben. Zur Verkehrsinfrastruktur gehören insbesondere nachfolgende Bahninfrastrukturanlagen:

- Ober- und unterirdische Fahrwege u.a. bestehend aus
 - Ingenieurbauwerken (ohne Brückenbauwerke), Kunstbauwerken und Einfriedungen,
 - Oberbau, insbesondere Gleisanlagen,
 - Streckenkabeltrassen und -tröge, Schächte sowie sonstigem Zubehör,
 - statisch konstruktiv erforderlicher Unterbau,
- Ober- und unterirdische elektrische Streckenausrüstung u.a.
 - Fahrstromversorgungsanlagen,
 - Fahrleitungsanlagen,

- Signal- und Zugsicherungsanlagen,
 - Weichenheizungsanlagen,
 - Fernsprechanlagen,
 - Funkanlagen,
 - BOS-Funk-Anlagen,
 - elektroakustischen Anlagen, dynamische Fahrgastinformation,
 - Objektschutzanlagen,
 - Bahnsteigkantenüberwachungsanlagen,
 - Aufzugnotrufanlagen,
 - Sicherheit & Service Rufsäulen,
 - Fahrausweisautomaten,
 - Fernmeldekabelanlagen für die betriebliche Nutzung (Vermietung von Überkapazitäten ist zulässig),
 - Streckenkabeltrassen sowie Streckenkabel,
- Oberirdische Haltestellen und oberirdische Stationen (ohne Brückenbauwerke) zusätzlich zu den vorgenannten Punkten u.a. mit
 - Bahnsteiganlagen und -ausstattung,
 - Bahnübergänge
 - Ingenieurbauwerken / Stationsbauwerken,
 - Licht- und Kraftanlagen,
 - Anlagen der Nachrichtentechnik,
 - Entwässerungseinrichtungenanlagen.
 - Ingenieurbauwerke der Tunnel mit den unterirdischen Stadtbahnstationen (konstruktive Bauwerksteile) mit ihren jeweiligen Ebenen einschließlich der sog. B-Ebenen (stationsabhängig; Zwischen- und Verkaufsebenen, die keine Fahrebenen sind), und Ausbaugewerke der Tunnel und Stationen, u.a. mit:
 - Wand-, Decken- und Bodenbeläge,
 - alle zur funktionstechnischen Herstellung notwendigen Gewerke der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) wie u.a.
 - der Licht- und Kraftanlagen,
 - der Be- und Entlüftungsanlagen,
 - der unterirdischen Abwasseranlagen,
 - der Ver- und Entsorgungsleitungen weiterer Medien-
 - Aufzugs- und Fahrtreppenanlagen, soweit sie nicht in den Zuständigkeitsbereich Dritter (z.B. der Deutschen Bahn) fallen.
 - Betriebstechnische Ausstattung der Tunnel und unterirdischen Stadtbahnstationen, bestehend u.a. aus der Bahnsteigausstattung, den Stationskabeltrassen, den Brandmeldeeinrichtungen, der Tunnelüberwachung, Signaltechnik, Licht und Kraft Anlagen, Fahrstrom und - leitungsanlagen sowie den baulichen Vorkehrungen zum Brandschutz (u.a. Rauchschürzen und Brandschutztüren).

I.2. Dem künftigen Betreiber obliegt außerdem die Übernahme von nicht hoheitlichen Aufgaben der Stadt Frankfurt am Main im Rahmen der Aufgabenerfüllung der Technischen Aufsicht über den Stadtbahnbau sowie von Aufgaben der Stadt als rechtlicher Eigentümerin der Stadtbahn- und Tunnelbauwerke. Der künftige Betreiber nimmt dabei insbesondere die folgenden Aufgaben wahr:

Neuvergabe öDA Schiene >> Vorabbekanntmachung – Ergänzendes Dokument

- Vorbereitung, Sichtung und Zusammenstellung entscheidungsreifer Unterlagen für die Prüfung von Baumaßnahmen an Stadtbahn- und Tunnelbauwerken durch das Regierungspräsidium Darmstadt als technischer Aufsichtsbehörde (TAB).
Dazu gehören insbesondere
 - Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit und ggfs. erforderliche Ergänzung, Erstellung von notwendigen Gutachten, Beauftragung und Koordination von externen Gutachtern nach Maßgabe der TAB,
 - Mitwirkung bei der Bauüberwachung,
 - Abnahme der Baumaßnahmen.
- Zuarbeit für die TAB für neu zu erstellende und fortzuschreibende Normalien (technische / statisch - planerische Details) für Statik und Konstruktion von Stadtbahn- und Tunnelbauwerken.
- Statische und baukonstruktive Beurteilung von geplanten Baumaßnahmen oder Flächennutzungen der Stadt oder Dritter, die Auswirkungen auf die Stadtbahn- und Tunnelbauwerke haben können:
 - für die Bauaufsichtsbehörden der Stadt in Bauantragsverfahren
 - für das Amt für Straßenbau und Erschließung bei vorübergehenden Nutzungen von Flächen oder Überfahrungen im Bereich bestehender unterirdischer Stadtbahn- oder Tunnelbauwerke.
 - für das Straßenverkehrsamt bei Anhörungen für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten für den Bereich bestehender Stadtbahn- oder Tunnelbauwerke der Stadt.

Der Betreiber übernimmt insbesondere folgende Aufgaben:

- Erstbeurteilung der Auswirkungen auf die unterirdischen Stadtbahn- und Tunnelbauwerke und Definition von erforderlichen Folgemaßnahmen
 - Ggf. erforderliche Aufklärung (Kommunikation) mit Dritten (Antragstellern)
 - Information zu Bestandsunterlagen für unterirdische Stadtbahn- und Tunnelbauwerke gegenüber Dritten
 - Formulierung von Auflagen an Dritte / Antragsteller, u. a. zu dem Erfordernis baukonstruktiver Untersuchungen und daraus resultierender Maßnahmen auf die unterirdischen Stadtbahn- und Tunnelbauwerke
 - Begleitung und Auswertung von statischen Messprogrammen und Folgemessungen über eine längere Zeitspanne sowie Begleitung und Auswertung von teils umfangreichen statischen Prüfungen und Besprechungen mit den Tragwerksplanern und weiteren Bauherrenvertretern
 - Begleitung und Auswertung von Beweissicherungen
 - Begleiten der bauaufsichtlichen Abnahmen.
- Verwaltung und Pflege des Archivs über Genehmigungsunterlagen zu Stadtbahnanlagen inkl. der Bescheide.

Der Betreiber ist berechtigt, die vorgenannten Aufgaben der Stadt Frankfurt am Main zur Erfüllung der Technischen Aufsicht nach freiem Ermessen selbst mit eigenem Personal zu erbringen oder sich hierfür Dritter zu bedienen.

I.3. Der Betreiber muss außerdem Infrastrukturen und Anlagen vorhalten, die zu einer ausreichenden und qualitativ hochwertigen Verkehrsbedienung erforderlich sind. Das umfasst

- eine ausreichende Anzahl (mindestens 4) von Betriebshöfen und ggfs. notwendigen zusätzlichen Abstellanlagen mit einer ausreichenden Stellplatzkapazität, die eine kurzfristige Erreichbarkeit des Bedienungsgebiets sicherstellen sowie den dazugehörigen Einrichtungen für Instandhaltungspersonal und Fahrdienst. Davon sind alle Betriebshöfe an allen Betriebstagen rund um die Uhr (24 Stunden) zu besetzen.
- eine Fahrzeughauptwerkstatt zur schweren Instandhaltung (z.B. Abnahmefahrten, Instandsetzung, umfangreiche Wartungsarbeiten) inklusive einem Testgleis von min. 1 km Länge für Abnahmefahrten und Inbetriebsetzungen als auch 4 Fahrzeugbetriebswerkstätten zur Fahrzeugvorbereitung, Fahrzeugwartung und leichten Instandsetzung (z.B. einfache Wartungsarbeiten und Fahrfertigmachen) verteilt und liniennah im Stadtgebiet; die kurzfristige Erreichbarkeit der Werkstätten ist zur Aufrechterhaltung der Verkehre sicherzustellen.
- Werkstätten inkl. Ausrüstung zur Instandhaltung der betriebsnotwendigen Infrastruktur, mindestens in den Bereichen
 - Fahrweg (inkl. Betriebsfahrzeuge wie Arbeitszug, Schleifzug)
 - Leit- und Sicherungstechnik (inkl. Betriebsfahrzeuge)
 - Fahrstrom und Fahrleitung (inkl. Betriebsfahrzeuge wie Turmwagen)
 - Technische Gebäudeausrüstung
- eine zentrale Verkehrsleitstelle zur Betriebssteuerung und -überwachung des Straßen- und Stadtbahnbetriebs und zur Information der Fahrgäste, von der aus sämtliche Maßnahmen zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufs gesteuert und überwacht werden. Die zentrale Verkehrsleitstelle muss insbesondere folgende Funktionen sicherstellen:
 - Steuerung und Überwachung Straßen- und Stadtbahnbetrieb,
 - Securityleistungen,
 - Technische Überwachung und Steuerung (z.B. Haus- und Betriebstechnik, Fahrstrom, Brandschutztechnik, Disposition bei technischer Störung, Fahrgastinformations- und Funktechnik),
 - Koordination und Einsatzleitung.
- eine Betriebsfahrschule mit min. zwei Betriebsstandorten inklusive Fahrsimulatoren, die eine auf das Frankfurter Netz angepasste Fahrerausbildung ermöglicht
- ein zentrales Kundenzentrum, das folgende Leistungen gewährleistet:
 - Verkauf des kompletten RMV-Fahrausweissortimentes,
 - Mobilitätsberatung,
 - Vertragskundengeschäft (Abonnements inklusive Firmenabonnements),
 - Bearbeitung von Beanstandungsfällen (z. B. erhöhtes Beförderungsentgelt [EBE]),
 - Reklamations- und Beschwerdeannahme,
 - Ansprechstelle für Fundgegenstände/verlorene Gegenstände,

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird sämtliche Tätigkeiten als Unternehmer im Sinne des PBefG umfassen. Er wird auch sämtliche Tätigkeiten für den Bau und die Linienführung i.S.v. § 3 Abs. 3 PBefG sowie sämtliche Tätigkeiten als Verkehrsinfrastrukturunternehmen

i.S.v. § 10 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) beziehungsweise als Schieneninfrastrukturbetreiber (Art. 4 Abs. 8 Satz 3 VO 1370/2007) umfassen.

Die Erbringung der Verkehrsleistung durch den Betreiber umfasst die Verpflichtung, (betriebs-)planerische Aufgaben des ÖPNV wahrzunehmen. Dazu gehören insbesondere die (Betriebs-)Planung und Abstimmung stadtgrenzüberschreitender Verkehre sowie die Mitwirkung und Unterstützung bei strategischen Verkehrsplanungsprojekten. Den Betreiber treffen außerdem gegenüber der Stadt Frankfurt am Main bzw. traffiQ, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main mbH, umfassende und regelmäßige Berichtspflichten. Zu den Berichtspflichten des Betreibers zählen insbesondere

- Bericht über Betriebsabweichungen, Ausfälle usw. (Leitstellenberichte)
- Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge
- Reinigungsplan für Haltestellen und Stationen
- Bericht über die Sicherheitslage
- Bericht über Fahrausweisverkäufe und Vertriebsaktivitäten

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird den Betreiber zu umfangreichen Investitionen in die Schienen- sowie Bauwerksinfrastruktur und in das Rollmaterial verpflichten. Im Sinne des Art. 4 Abs. 4 UAbs. 1 der VO 1370/2007 stellt die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) insofern einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, insgesamt erforderlichen Wirtschaftsgüter bereit. Diese sind vorwiegend an die Personenverkehrsdienste gebunden, die von dem Auftrag erfasst werden. Zur Amortisierung dieser Wirtschaftsgüter wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine Laufzeit von 22,5 Jahren haben.

II. Fahrplan

Die Fahrpläne werden jährlich zum Fahrplanwechsel, nach Bedarf auch unterjährig zum „kleinen Fahrplanwechsel“, durch traffiQ minutengenau vorgegeben; der Betreiber hat diese Vorgaben umzusetzen. Dies ist unabdingbar, da Anschlussbeziehungen zu anderen Verkehrsmitteln zentral geplant und koordiniert werden müssen. Die Fahrpläne enthalten für einige Endhaltestellen / -stationen Mindestwendezeiten, die zur Einhaltung eines pünktlichen Betriebes erforderlich und vom Betreiber einzuhalten sind.

Der Fahrplan ist jeweils entsprechend der Vorgaben des Abs. 1 umzusetzen. Unbeschadet des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 PBefG haben die zu erbringenden Verkehre zu Beginn des Betriebs mindestens dem Fahrplan 2023 zu entsprechen, und zwar hinsichtlich Verkehrsnetz (inkl. Linienweg, Haltestellen, Stationen), Taktfolge / Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, Fahrzeuggefäßgröße und Traktion zu den im jeweils gültigen Nahverkehrsplan festgelegten Verkehrszeitfenstern.

Der Leistungsumfang (Fahrplanangebot) 2023 setzt sich aus folgenden Stadtbahn-Linien (sog. U-Linien) und Straßenbahn-Linien zusammen, die vom künftigen Betreiber zu betreiben sind:

Linien Stadtbahn:

Liniennummer	Linienweg	Linienlänge	Anzahl Stationen	Wagen-km/Jahr	Anzahl Kurse	Anzahl Fahrzeuge
					In der Verkehrsspitze	In der Verkehrsspitze
U1	Südbahnhof – Hauptwache – Heddernheim – Ginnheim	12.395m	20	2.543.865	7	21
U2	Südbahnhof – Hauptwache – Heddernheim – Nieder-Eschbach – Bad Homburg Gonzenheim	16.658m	21	4.030.482	11	35
U3	Südbahnhof – Hauptwache – Heddernheim – Oberursel Bahnhof – Oberursel Hohe Mark	19307m	28	2.409.452	8	24
U4	Bockenheimer Warte – Hauptbahnhof – Konstablerwache – Bornheim – Enkheim	11.126m	15	3.494.214	11	44
U5	Hauptbahnhof – Konstablerwache – Gießener Straße – Preungesheim	7.713m	14	1.800.173	12	24
U6	Hausen – Bockenheimer Warte – Hauptwache – Konstablerwache – Ostbahnhof	7.273m	12	1.633.666	6	18
U7	Praunheim Heerstraße – Bockenheimer Warte – Hauptwache – Konstablerwache – Enkheim	13.023m	23	3.262.876	10	34
U8	Südbahnhof – Hauptwache – Heddernheim – Riedberg (– Nieder-Eschbach)	11.952m	19	2.033.678	7	21
U9	Ginnheim – Riedberg – Nieder-Eschbach	10.184m	12	515.540	4	8
<i>Summe Anzahl Fahrzeuge (Stadtbahn)</i>						229

Linien Straßenbahn:

Liniennummer	Linienweg	Linienlänge	Anzahl Haltestellen	Wagenkm/Jahr	Anzahl Kurse	Anzahl Fahrzeuge
					In der Verkehrsspitze	In der Verkehrsspitze
11	Höchst Zuckerschwertstraße – Nied – Griesheim – Gallus – Hauptbahnhof – Altstadt – Ostbahnhof – Hugo-Junkers-Straße – Fechenheim Schießhüttenstraße	18.325m	41	1.797.057	19	19
12	Schwanheim Rheinlandstraße – Bürostadt Niederrad – Hauptbahnhof – Konstablerwache – Bornheim Mitte – Fechenheim Hugo-Junkers-Straße	18.136m	37	1.380.688	15	15
14	Gallus Mönchhofstraße – Galluspark – Galluswarte – Hauptbahnhof – Altstadt – Zoo – Bornheim Ernst-May-Platz	8.282m	26	687.389	11	11
15	Niederrad Haardt- waldplatz – Universitätsklinikum – Südbahnhof (– Oberrad – Offenbach Stadtgrenze)	9.698m	26	525.920	9	9
16	Ginnheim – Bockenheimer Warte – Hauptbahnhof – Südbahnhof –	12.473m	30	1.008.562	11	11

Neuvergabe öDA Schiene >> Vorabbekanntmachung – Ergänzendes Dokument

	Oberrad – Offenbach Stadtgrenze					
17	Rebstockbad – City West – Messe – Hauptbahnhof – Stresemannallee – Neu-Isenburg Stadtgrenze	10.300m	18	840.408	11	11
18	Preungesheim Gravensteiner-Platz – Friedberger Warte – Konstablerwache – Südbahnhof – Louisa Bf	9.598m	25	778.514	13	13
19	Schwanheim Rheinlandstraße – Niederrad Bahnhof – Gartenstraße – Schweizer Straße – Sachsenhausen Louisa Bf	11.704m	25	10.052	0*	0*
20	Hauptbahnhof – Stadion Straßenbahn	5.063m	11	34.428	0*	0*
21	Nied Kirche – Griesheim – Gallus – Hauptbahnhof – Universitätsklinikum – Stadion Straßenbahn	12.343m	25	1.125.856	13	13
<i>Summe Anzahl Fahrzeuge (Straßenbahn)</i>						<i>102</i>

* Für die Linien 19 und 20 besteht kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf.

Die konkreten Leistungsvorgaben sind den Anlagen „Fahrpläne Stadtbahn“, „Fahrpläne Straßenbahn“, „Traktionsvorgaben“ und „Mindestwendenzeiten“ zu entnehmen. Diese Leistungsvorgaben sind Mindeststandards und vom Betreiber einzuhalten.

Bei der Leistungserbringung sind die Gefäßgrößen bzw. die Anzahl der einzusetzenden Fahrzeuge (gemäß Anlage „Traktionsvorgaben“) so festzulegen, dass die auftretende Fahrgastnachfrage abgedeckt werden kann (gemäß den Anforderungen des Nahverkehrsplans in der jeweils gültigen Fassung). Der Betreiber hat zum Regelangebot Veranstaltungs- und Sonderverkehre zu erbringen, um eine erhöhte Nachfrage abzudecken. Gemeint sind damit Verstärkerfahrten, Taktverdichtungen und der Einsatz von Fahrzeugen mit höherer Kapazität. Bei Großveranstaltungen, die zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führen, entwickelt der Betreiber außerdem Betriebs- und Einsatzkonzepte, die mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft der

Stadt Frankfurt am Main (traffiQ) abzustimmen sind. Ereignisse mit erhöhtem Fahrgastaufkommen sind insbesondere: Messen, Sportereignisse, Großkonzerte, Großereignisse der Stadt Frankfurt am Main, Advents- und Silvesterverkehre, verkaufsoffene Sonntage.

Zur Datenversorgung des ITCS (Intermodal Transport Control System), angewendet durch die zentrale Betriebsleitstelle, sowie der Fahrplanauskunftssysteme des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV), ist die Pflege und Bereitstellung der Fahrplandaten im Fahrplanprogramm von traffiQ durch den Betreiber zu gewährleisten.

III. Schienenfahrzeuge

Der zukünftige Betreiber hat für die Bereiche Straßen- und Stadtbahn jeweils den Erfordernissen des NVP sowie der technischen Einsatzbedingungen des Frankfurter Schienennetzes entsprechende Schienenfahrzeuge ab dem Tag der Betriebsaufnahme vollumfänglich in der notwendigen Anzahl bereit zu stellen (s. o., Tabellen „Linien Stadtbahn“ und „Linien Straßenbahn“).

Zusätzlich müssen die für die Instandhaltung der Infrastruktur notwendigen Fahrzeuge (Arbeitswagen) und Zweiwegefahrzeuge ebenfalls vom zukünftigen Betreiber gestellt werden.

Für diese Fahrzeuge muss eine vollumfängliche Inbetriebnahmegenehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde gemäß BOStrab § 62 für das Frankfurter Schienennetz vorliegen, die die Kompatibilität zur Bestandsinfrastruktur insbesondere in den folgenden Punkten nachweist:

- Trassierung
- Fahrweg und Spurführung
- Radsatzlasten und Lastenzüge
- Lichtraum und sonstige Abmaße
- Leit- und Sicherungstechnik
- Nachrichtentechnik
- Fahrstrom
- Antrieb und Bremsen
- Schnittstelle zum Bahnsteig
- Barrierefreiheit
- Fahrgastinformation
- Brandschutz, insbesondere in Bezug auf unterirdische Verkehrsanlagen
- Bedienungseinrichtungen im Fahrerstand
- Schnittstelle zu Werkstatteinrichtungen

Die Inbetriebnahmegenehmigung wird nach erfolgreichem Ablauf praktischer Abnahmefahrten im Frankfurter Schienennetz von der Technischen Aufsichtsbehörde erteilt. Weitere Anforderungen der Technischen Aufsichtsbehörde sind möglich.

IV. Schienen- und Bauwerksinfrastruktur

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird den internen Betreiber u.a. zur Planung, den Betrieb, die Reinigung, den Winterdienst und die Instandhaltung sowie Erneuerung der Infrastrukturen für die Stadt- und Straßenbahnen verpflichtet (vgl. unter B.I.). Der künftige Betreiber hat diese Aufgaben zu erfüllen (Mindestanforderungen).

Im Falle einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung muss der eigenwirtschaftliche Betreiber für die Nutzung der Infrastrukturen mit dem jeweiligen Eigentümer und/oder Betreiber der Infrastruktur eine Nutzungsvereinbarung abschließen und hat jeweils für die Infrastrukturnutzung ein marktübliches Entgelt zu entrichten.

Informationen zu Nutzungsvereinbarungen und zu Nutzungsentgelten können bei der zuständigen Stelle erhalten werden (vgl. unter F.).

Der Betreiber hat darüber hinaus mit der Aufgabenträgerin einen Vertrag über die Benutzung der öffentlichen Straßen der Stadt Frankfurt am Main abzuschließen. Die dem Stadt- bzw. Straßenbahnbetrieb dienenden Anlagen befinden sich vor allem auf öffentlichen und tatsächlich-öffentlichen Straßen sowie auf im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main befindlichen Grundstücken, die keine öffentlichen Verkehrswege sind. Hierzu hat der Betreiber mit dem Aufgabenträger einen Straßennutzungsvertrag (§ 31 PBefG) abzuschließen. Hinweise zu den Inhalten werden von der Stadt Frankfurt am Main bzw. traffiQ erteilt (Kontaktstelle, siehe unter F.).

V. Betrieb

Der zukünftige Betreiber hat für die Bereiche Straßen- und Stadtbahn ab dem Tag der Betriebsaufnahme ein vollumfängliches Regelwerk gemäß BOStrab in Kraft zu setzen, dass alle für den Schienenbahnbetrieb auf dem Frankfurter Schienennetz notwendigen Regelungen und Vorgaben beinhaltet. Besonders relevant sind dabei:

- Fahrordnung (DF Strab)
- Zusätzliche Dienstanweisungen nach Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde, mindestens jedoch für die Bereiche:
 - Spurführung (Quermaßstabelle)
 - Notfallmanagement
 - Brandschutz
 - Instandhaltung Fahrzeuge und Infrastruktur
 - Ausbildung Fahrbedienstete und Leitstellenpersonal
 - ggfs. sonstige notwendige Regelungen zu Arbeitsfahrzeugen, Baustellenabwicklung o.ä.

Zur Betriebsdurchführung ist ein Betriebsleiter und min. ein Vertreter zu bestellen, der mit dem Frankfurter Schienennetz vertraut ist.

Zusätzlich ist ab dem Tag der Betriebsaufnahme sicher zu stellen, dass eine ausreichende und auf die Besonderheiten des Frankfurter Schienennetzes ausgebildete Anzahl von Personen im Fahrdienst als auch in der Betriebslenkung und -überwachung (Leitstelle) zur Verfügung stehen.

Zur Ausbildung von Schienenbahnfahrern und Leitstellenpersonal sind eigene Schulungseinrichtungen mit qualifizierten und mit den Frankfurter Gegebenheiten vertraute Ausbilder vorzuhalten. Für beide Schwerpunkte muss eine Teilausbildung am Simulator durchgeführt werden können, um die Ausbildungseinflüsse auf den laufenden Betrieb gering zu halten.

Die Instandhaltung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen hat der zukünftige Betreiber mit eigenen, qualifizierten Fachkräften durchzuführen.

VI. Nachhaltigkeit und Innovation

Der Betreiber hat sich Leitlinien zur Nachhaltigkeit zu geben und berichtet regelmäßig zu Nachhaltigkeitsindikatoren. Darüber hinaus hat er sich im Sinne der Vorgaben zu engagieren, die durch die Gesetzgebung sowie städtische Beschlüsse an den Betreiber herangetragen werden. Dies betrifft insbesondere auch die Ziele der Stadt Frankfurt am Main zum Klimaschutz, zum Umweltschutz und konkrete Vorgaben zur Nachhaltigkeit. Maßnahmen des Betreibers sollen z. B. mit zu Energie- und Klimaschutzprogrammen der Stadt Frankfurt am Main, zum Luftreinhalteplan und zum Lärmaktionsplan beitragen.

Der Betreiber hat die Entwicklung alternativer Antriebe sowie Mobilitätsformen und den Einsatz von Zukunftstechnologien (z.B. Digitalisierung, Automatisierung, eTicketing, ePayment, Qualitätskontrolle) in Abstimmung mit der Stadt Frankfurt am Main und traffiQ zu unterstützen, ggf. mit zu entwickeln und ggf. zu erproben. Das gilt unabhängig von der Bindung an die Schiene.

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

Der künftige Betreiber hat den jeweils gültigen Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) – bestehend aus den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV in ihrer jeweils gültigen Fassung, der RMV-Tarifdatenbank mit den darin enthaltenen Sonderregelungen sowie der Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/ Kooperationsräumen – auf den bedienten Linien anzuwenden. Die zuständige Behörde beabsichtigt nicht, von Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 Buchstabe g VO 1370/2007 Gebrauch zu machen und Ausgleichsleistungen für die Einhaltung des Tarifs zu gewähren.

D. Weitere Anforderungen und Standards (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)

I. Barrierefreiheit

Der barrierefreie Zugang mittels Aufzügen zu Stationen und Zwischenebenen sowie weitere Ausstattungselemente für u.a. ein barrierefreies Ein- und Aussteigen gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans (in der jeweils aktuell gültigen Fassung) ist vom Betreiber sicherzustellen. Hierzu zählen geringe Spalt- und Stufenmaße in Verbindung mit einem angepassten Bahnsteig- und Haltestellen- bzw. Stationsausbau (unter Berücksichtigung der Toleranzen von Fahrzeug und Bahnsteig), bei Straßenbahnfahrzeugen mechanische Klapprampe, Bedarfsan-

sagen und Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, die Erreichbarkeit von Tastern und Notrufeinrichtungen auch für Rollstuhlfahrer und Kinder und die Durchgängigkeit der Fahrzeuge.

II. Sozialstandards

Der Betreiber hat alle gesetzlichen Anforderungen in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten, insbesondere die Anforderungen gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 4 Ziffer 1 und 2 HVTG (Hessisches Vergabe- und Tarifreuegesetz): Der Betreiber 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 (§ 4 Abs. 4 HVTG). Der für Nahverkehrsbetriebe Hessen repräsentative Tarifvertrag im ÖPNV ist derzeit der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N).

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 Fahrerassistenzsysteme (Straßenbahn), 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 F. angegebene Kontaktstelle.

III. Vertrieb und Fahrausweisverkauf

Der Vertrieb und der Verkauf von Fahrkarten orientiert sich an den im RMV geltenden Rahmenbedingungen und sind vom Betreiber vollumfänglich zu gewährleisten. Dabei ist auch sicherzustellen, dass tarifliche Änderungen (insbesondere zum Fahrplanwechsel) zeitgerecht umgesetzt werden.

Bei Sonderveranstaltungen (insbesondere ohne KombiTicket), die erhebliche vertriebliche Herausforderungen aufgrund besonders hoher Fahrgastnachfrage erwarten lassen, ist über zusätzliches Personal des Betreibers vor Ort die Abwicklung mit manuellem Verkauf bzw. Hilfestellung an Verkaufsautomaten zu gewährleisten.

Der Fahrausweisvertrieb in Frankfurt ist über die folgenden, aufeinander abgestimmten Vertriebswege (derzeitiges Angebot) kundenorientiert vom Betreiber zu gestalten:

- Automaten an Haltestellen und Stationen (insbesondere für Einzelfahrkarten und Tageskarten)
- Eigene Verkaufsstellen des Betreibers (Zeitkarten aller Art, Anträge für Jahreskarten und, etc., ÖPNV-Information und -beratung)
- Private Verkaufsstellen (durch den Betreiber zu betreuen; Zeitkarten aller Art.)
- Jahreskartenservice (Abo-Center)
- Verkauf an Groß-/Sonderkunden (Job-Ticket, Semester-Ticket) und Vertrieb von weiteren Sondertickets, z.B. Kombitickets
- Onlinevertrieb und Verkauf über digitale Medien
- Fahrscheinverkauf bei geplanten Baumaßnahmen mit Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs (SEV)

Der Vertriebswegemix ist unter Berücksichtigung der fortlaufenden Realisierung des Systems zum EFM (Elektronisches Fahrgeldmanagement) weiter zu entwickeln und den Bedürfnissen der Fahrgäste und der Betreiber anzupassen. Insofern ist der heutige Vertriebswegemix nicht auf Dauer festgelegt. Gleichzeitig ist zu beachten, dass Investitionen in die Vertriebsinfrastruktur immer unter dem Aspekt eines möglichen zukünftigen EFM-Systems zu tätigen sind.

Der Betrieb von Verkaufsautomaten für Fahrausweise (insbesondere für Einzelfahrausweise) ist an allen schienengebundenen Haltestellen und Stationen in ausreichender Anzahl und kundenorientierter Ausrichtung durch den Betreiber sicherzustellen. Die volle Funktionsfähigkeit (neben der technischen bzw. mechanischen Funktionsfähigkeit u. a. auch die Sauberkeit des Gerätes im Ganzen sowie Lesbarkeit der Kommunikationselemente) und Verfügbarkeit aller vorhandenen Verkaufsautomaten ist durch den Betreiber zu gewährleisten. Insbesondere an allen Haltestellen und Stationen, die pro Abfahrtsrichtung nur über einen Verkaufsautomaten verfügen, ist die Funktionsfähigkeit im Schadensfall unverzüglich wiederherzustellen.

Änderungen und Weiterentwicklungen gegenüber der heutigen bzw. geltenden Praxis des Fahrausweisvertriebs erfolgen durch den Betreiber im Einvernehmen mit der Stadt Frankfurt am Main bzw. traffiQ. Vor dem Hintergrund hoher Kundenorientierung und unter Effizienzgesichtspunkten sind innovative Lösungen unter Einbezug elektronischer Medien weiterzuentwickeln. Der Betreiber entwickelt die bestehenden Vertriebsarten im Sinne der rapide fortschreitenden Digitalisierung weiter. Das beinhaltet die Digitalisierung von Fahrausweisen und deren Ausreichung an die Kunden wie auch die Transformation klassischer Bezahlverfahren auf digitale Kanäle (kontaktloses Bezahlen, Pay-per-Mobile etc.).

IV. Fahrausweisprüfung

Die Sicherung der Fahrgeldeinnahmen (auch durch Fahrausweisprüfungen) ist durch den Betreiber zu gewährleisten und im Einvernehmen mit der Stadt Frankfurt am Main bzw. traffiQ weiterzuentwickeln

V. Fahrgastinformation und Beschwerdemanagement

Fahrgastinformationen unterstützen die Fahrgäste bei der Orientierung im ÖPNV. Dazu gehören - unabhängig vom Medium - alle Informationen zu Tarif und Vertrieb, zum Fahrtenangebot und zur Reisekette, zur Barrierefreiheit, Informationen im Rahmen des Störfall- und Maßnahmenmanagements sowie Wegeleitung. traffiQ und der Betreiber arbeiten gemeinsam an Standards und Inhalten für diese Fahrgastinformation und stimmen diese ab. traffiQ entwickelt einheitliche Medien zur Fahrgastinformation für den lokalen ÖPNV und erstellt ein jeweils für die Fahrplanperiode gültiges Basissortiment an gedruckten Informationsmedien (Flyer/Broschüren/Fahrpläne) sowie Medien für langfristig geltende Änderungen. traffiQ stellt dem Betreiber dieses Basissortiment kostenfrei zur Verfügung. Der Betreiber unterstützt traffiQ bei der Fahrgastinformation z.B. durch Bestellung, Verteilung und Präsentation der Medien in der jeweils geeigneten Form. traffiQ unterstützt den Betreiber bei der Umsetzung dieser Fahrgastinformation. Zur Umsetzung gehören auch die Verteilung und Präsentation der Fahrgastinformation in geeigneter Form. Der Betreiber stellt die Aktualität der Fahrgastinformation im und am Fahrzeug sowie an Haltestellen und in Stationen sicher.

Für ein einheitliches Beschwerdemanagement im lokalen ÖPNV ist traffiQ zuständig. Dazu stellt die Stadt Frankfurt bzw. traffiQ dem Betreiber ein webbasiertes System zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung. traffiQ leitet den lokalen Schienenverkehr betreffende Kundenanliegen bei Bedarf an den Betreiber zur Stellungnahme weiter. Der Betreiber leitet alle den lokalen Schienenverkehr betreffenden Kundenanliegen zur Aufnahme in das System an traffiQ weiter. Angeforderte Stellungnahmen sind der Stadt Frankfurt am Main bzw. traffiQ in der Regel innerhalb von fünf Arbeitstagen zuzuleiten.

VI. Vermarktung / Erscheinungsbild des ÖPNV

Für ein einheitliches Erscheinungsbild und einen ganzheitlichen Auftritt des lokalen Nahverkehrs in Frankfurt am Main ist traffiQ zuständig. Die Vermarktung des lokalen Nahverkehrs in Frankfurt am Main als Ganzes obliegt ebenfalls traffiQ. Maßnahmen zur Eigenwerbung für das Unternehmen (wie z.B. Stellenangebote, Tage der offenen Tür etc.) und die werbliche Vermarktung von eigenen Flächen stehen dem Betreiber offen. Sofern Inhalte des lokalen ÖPNV davon betroffen sind, ist eine Abstimmung mit traffiQ erforderlich.

Bei Promotion- oder anderen Aktionen für den ÖPNV unterstützen sich traffiQ und der Betreiber gegenseitig. Der Betreiber ermöglicht die Durchführung von Promotionsaktionen für den ÖPNV durch traffiQ auf dafür geeigneten Flächen in den vom Betreiber betriebenen ÖPNV-Einrichtungen und Bauwerken, sofern die Flächen zum gewünschten Zeitpunkt zur Verfügung stehen, keine zwingenden betrieblichen Anforderungen oder vertragliche Regelungen mit Dritten entgegenstehen und insbesondere durch traffiQ sichergestellt wird, dass alle betrieblichen und sicherheitsrelevanten Vorgaben der VGF sowie der zuständigen Aufsichtsbehörden (z.B. Branddirektion, technische Aufsichtsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt) eingehalten werden.

VII. Personal

Grundsätzliche Anforderungen

Die ausreichende Qualifikation sowie die erforderlichen Kompetenzen des gesamten, zur Erbringung der Leistungen in den öffentlichen Personenverkehrsdiensten mit Straßenbahnen und Stadtbahnen erforderlichen Personals sind sicherzustellen.

Das Personal muss die deutsche Sprache sprechen, das heißt, alle an die deutsche Sprache gebundenen Anforderungen an seine Aufgaben erfüllen können.

Spezielle Anforderungen

Personale mit Kundenkontakt (Fahrbetrieb, Verkauf/Vertrieb, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement, Fahrausweisprüfungen, Ordnungsdienst, Fahrgastbegleitservice), müssen darüber hinaus eine besonders ausgeprägte Kundenorientierung sowie Kenntnisse über das Streckennetz aufweisen. Dazu gehört „mitdenkendes Verständnis“ für die Anliegen der Fahrgäste und die Anwendung/Auslegung von Regeln/Vorschriften möglichst im Sinne der Kunden und mit Augenmaß.

Folgende zusätzliche spezielle Anforderungen sind vom Betreiber sicherzustellen:

- Das Verhalten des Personals muss den Anforderungen der allgemeinen Sicherheit gerecht werden (Bewältigung von Konfliktsituationen, Kompetenzen im Bereich der Stressbewältigung und Konfliktbehandlung).
- Das Personal verhält sich den Fahrgästen gegenüber kundenorientiert, also höflich, freundlich und hilfsbereit sowie - insbesondere bei Beschwerden, Konflikten, Störungen und Zwischenfällen - ruhig und besonnen.
- Gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (z.B. Rollstuhlfahrer, Menschen mit Kinderwagen, Seh- oder Gehörgeschädigten) ist eine besondere Rücksichtnahme und Unterstützung durch das Personal zu erbringen.
- Das Erscheinungsbild des Personals im Kundenkontakt ist durch ein gepflegtes Äußeres und i.d.R. durch das Tragen sauberer sowie einwandfreier Kleidung sicherzustellen.

Das im Schienenbereich einzusetzende Fahrpersonal muss über eine erfolgreiche betriebsinterne Ausbildung nach § 12 BOSTrab „Ausbildung und Prüfung der Fahrbediensteten“ und einen gültigen Führerschein der Klasse B verfügen. Für die Ausbildung der Triebfahrzeugführer soll neben der Ausbildung auf der Schiene ein Schienenfahrzeugsimulator benutzt werden. Darüber hinaus benötigt das Fahrpersonal zur Ausübung seiner Tätigkeit eine Ausbildung und Prüfung für das Schienennetz sowie die erforderlichen Strecken- und Fahrzeugberechtigungen. Das Fahrpersonal muss die für sich jeweils geltenden einschlägigen Vorschriften in ihrer aktuellen Fassung während der gesamten Laufzeit der Leistungserbringung kennen und beherrschen. Bei Betriebsstörungen oder Ausfall von Informationsmedien im Fahrzeug (Ansa-gen/Anzeigen) ist das Fahrpersonal dazu verpflichtet, durch persönliche Ansa-gen die korrekte und hilfreiche Information der Fahrgäste sicherzustellen. (Beispiele: Haltestellen- / Stationsansage, Ursache und voraussichtliche Dauer der Störung, Fahrtalternativen). Das Fahrpersonal muss Grundkenntnisse des jeweils gültigen Tarifs und Fahrausweissortiments haben. Das Verhalten des Fahrpersonals unterliegt grundsätzlich den Anforderungen der allgemeinen Verkehrssicherheit. Weiterhin sind allgemeine Anforderungen des Umweltschutzes zu berücksichtigen (z.B. energiesparende Fahrweise).

Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, sich anhand sicherer deutscher Sprachkenntnisse spontan, flüssig und verständlich auszudrücken, eine eindeutige betriebsinterne Kommunikation z. B. mit der Leitstelle zu gewährleisten und den Fahrgästen korrekt und verständlich Auskunft zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen, Beförderungsbedingungen und Umgebung (Ortskenntnisse) zu erteilen. Personale in der Instandhaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur müssen fachlich qualifiziert und mit den Besonderheiten und Anforderungen des Frankfurter Schienennetzes vertraut sein.

Personale, die in den Bereichen Verkauf/Vertrieb, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement oder Fahrausweisprüfungen eingesetzt werden, müssen Kenntnisse in folgenden Bereichen haben:

- gültiger Tarif und Fahrkartensortiment
- Systematik der Tarifgebiete
- Regeln zur Fahrpreisermittlung
- Verhalten bei Störungen der Verkaufsgeräte
- verschiedene Serviceangebote (z.B. 10-Minuten-Garantie, besondere Tarifangebote)

Es sind Sicherheits- und Ordnungsdienstpersonale vom Betreiber einzusetzen, um die Sicherheit und Ordnung in den Fahrzeugen und Verkehrsanlagen zu gewährleisten. Wesentliche Sicherheitsaufgaben sind die Verbesserung des individuellen Sicherheits- und Wohlbefindens der Fahrgäste, die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls des Fahr- und sonstigen Betriebspersonals sowie der Schutz der Infrastruktur. Diese Mitarbeiter müssen außerdem als Sicherheits- und Ordnungsdienstpersonal eindeutig zu erkennen sein.

Das gesamte Fahrpersonal, sowie Sicherheits-, Ordnungs- und Servicepersonal muss an regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen teilnehmen, z. B. zum Tarifsysteem, zur Verbesserung der Sozialkompetenzen sowie zum Verhalten in Notfallsituationen.

VIII. Erhebungen und Qualitätstests

Die Qualität der vom Betreiber erbrachten Stadtbahn- und Straßenbahnleistungen ist kontinuierlich anhand der im Qualitätssicherungssystem definierten Qualitätskriterien zu überprüfen. Dazu führt traffiQ oder ein von ihr beauftragter Dritter auf eigene Kosten Fahrgastbefragungen oder -zählungen sowie Qualitätstests durch. Der Betreiber kann darüber hinaus eigene Befragungen durchführen oder Dritte beauftragen.

Die Messwerte werden für definierte Qualitätskriterien systematisch durch Messverfahren ermittelt und aufbereitet - basierend auf objektiven Erhebungen oder subjektiven Erhebungen (Kundenbefragungen), die mit Zielvorgaben hinterlegt sind. Für das Qualitätssicherungssystem werden Leistungsmerkmale des ÖPNV-Angebots für die Straßenbahn- und Stadtbahnverkehrsleistung, die der Betreiber selbst beeinflussen kann, ausgewählt. Zwecks Durchführung der Erhebungen gewährt der Betreiber traffiQ freien Zugang zu allen dem Fahrgast zugänglichen Bereichen.

IX. Verweis auf weitere Standards (vor allem aus dem Nahverkehrsplan)

Im Übrigen wird vollumfänglich auf den jeweils geltenden Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 PBefG) verwiesen. Die im jeweiligen Nahverkehrsplan definierten Standards sind Mindeststandards, die vom Betreiber einzuhalten sind und nicht unterschritten werden dürfen. Hierzu zählen insbesondere Standards zu/zur/zum

- Qualitätssystem
- Bedienung
- Fahrzeugtypen und -ausstattung
- Haltestellen- und Stationsausstattung
- Pünktlichkeit
- Störfallmanagement
- Reinigung und Winterdienst

E. 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 etc.) 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.

Änderungen können sich hinsichtlich des Inhalts sowie des Umfangs des Verkehrsangebots, der definierten Qualität (insb. Taktfolge, 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 Straßenbahn- und Stadtbahnlinien sind diesbezüglich auch Taktverdichtungen auf vorhandenen Straßenbahn- und Stadtbahnlinien möglich. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird auch die Möglichkeit vorsehen, Verkehre außerhalb der Stadtgrenze (z.B. Verlängerung bestehender Linien oder neue Linien) einzubeziehen, wenn zum Zeitpunkt der Einbeziehung die Zuständigkeit der Stadt Frankfurt am Main gegeben ist.

Zum jetzigen Zeitpunkt steht bereits folgende beschlossene Änderung des Verkehrsangebotes fest:

- 2021 bis 2030: längere Züge mit zusätzlichen Wagen auf den Linien U2, U5 und U7
- 2025: Verlängerung der Linie U5 ins Europaviertel (im Bau)
- 2025: Verlängerung der Linie U5 zum Frankfurter Berg

Im Hinblick auf ausbrechende Linien bzw. gemeinde- oder aufgabenträgerübergreifende Verkehrsangebote richten sich die Aufgaben und Verpflichtungen des Betreibers nach den dafür zugrunde zu legenden interkommunalen Vereinbarungen. Weitergehende Informationen zu den Inhalten der Vereinbarungen gibt die unter F. genannte Stelle.

Weitere Änderungen des Verkehrsangebotes sind im Nahverkehrsplan oder Gesamtverkehrsplan enthalten bzw. geplant und betreffen u.a. folgende Linien

- Verlängerung der Linie U2 nach Bad Homburg Bahnhof
- Verlängerung der Linie U7 zur Gemeinschaftsstation mit der RTW
- Verlängerung der Linie U5 zum Römerhof
- Neuordnung des Frankfurter Straßenbahnnetzes inklusive drei neuer Straßenbahnlinien und der Wiederinbetriebnahme zweier Betriebsstrecken
- Ringstraßenbahn, Lückenschluss des Straßenbahnangebotes über Wilhelm-Epstein-Straße und Marbachweg
- Verlängerung der Straßenbahn von Zuckschwerdtstraße zum Bahnhof Höchst
- Stadtbahnlückenschluss zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim
- Verlängerung der Straßenbahn von Neu-Isenburg Stadtgrenze über Neu-Isenburg und Dreieich bis Langen
- Straßen- oder Stadtbahnverlängerung zum Sachsenhäuser Berg
- Straßenbahnverlängerung in der Gutleutstraße

Die vorgenannten und ggf. weiteren Änderungen des Verkehrsangebotes sind vom Betreiber 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.

Es ist beabsichtigt, das wirtschaftliche Eigentum an den Ingenieurbauwerken der Tunnel mit den unterirdischen Stadtbahnstationen (konstruktive Bauwerksteile) mit ihren jeweiligen Ebenen einschließlich der sog. B-Ebenen (stationsabhängig; Zwischen- und Verkaufsebenen, die keine Fahrebenen sind), und Ausbaugewerke der Tunnel und Stationen (vgl. Kapitel B. I.1) der VGF zu übertragen; der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird für diesen Fall gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiberin VGF vorsehen. Der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag wird die Möglichkeit eröffnen, gegebenenfalls auch die ÖPNV-Brückenbauwerke (d.h. Brücken, die ausschließlich vom ÖPNV genutzt werden) in die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrags aufzunehmen und unter dem Vorbehalt der Abstimmung mit den Finanzbehörden das Eigentum an den ÖPNV-Brückenbauwerken sowie den oberirdischen konstruktiven Stationsbauwerken der VGF zu übertragen und dazu entsprechende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorzusehen.

Der beabsichtigte öffentliche Dienstleistungsauftrag räumt außerdem die Möglichkeit ein, abweichende technische Lösungen und Antriebstechniken zum Einsatz zu bringen, wenn diese mindestens die Anforderungen bzw. die sonstigen Bedienungsvorgaben erfüllen und diese im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger stehen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird neben laufenden Wartungsmaßnahmen auch außerordentliche Instandhaltungsarbeiten beim Betrieb der Schieneninfrastrukturen vorsehen, die erforderlich werden können, um die Kontinuität der öffentlichen Verkehrsdienstleistung zu gewährleisten.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird auch die Möglichkeit vorsehen, dass die Finanzierungsmechanismen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an geänderte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

Haben sich Umstände, die zur Grundlage dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags geworden sind, nachträglich schwerwiegend verändert und wäre er nicht oder mit anderem Inhalt

erteilt worden, wenn die Beteiligten (also der Betreiber, die zivilrechtliche Eigentümerin des Verkehrsunternehmens und die zuständige Behörde) 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 Gesellschafterbeschluss gemäß § 48 GmbHG.

F. Allgemeine Auskünfte und Informationen

Allgemeine Auskünfte und Informationen ausschließlich in Schriftform erteilt die Stadt Frankfurt am Main als Aufgabenträger durch ihre lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ: Thomas Ringe [Stiftstr. 9-17, 60313 Frankfurt am Main, t.ringe@traffiQ.de].