

Ergänzendes Dokument zur Vorinformation über den beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag

Ausreichende Verkehrsbedienung im Linienbündel H

Zuständig:
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9 - 17
60313 Frankfurt am Main
nachfolgend ATO (Aufgabenträgerorganisation) genannt

Inhalt

Vorbemerkungen	1
Ergänzende Angaben	1
1. Allgemeine Beschreibung des Auftrags	1
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)	2
3. Geplanter Beginn und geplante Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungs- auftrags (Angabe gemäß Art. 7 Abs. 2 Unterabs. 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007)	2
4. Fahrplan (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)	2
5. Beförderungsentgelt (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)	3
6. Standards (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG)	4
7. Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt (Angabe gemäß § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG)	9
Hinweis gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 PBefG	9

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 voraussichtlich eine Klausel enthalten soll, die eine Reduzierung oder Erhöhung der Gesamtleistung um bis zu 50 % 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 H:

Dieses umfasst zum Fahrplanwechsel Dezember 2028 voraussichtlich:

Linie	Linienweg
25	Nieder-Erlenbach Im Fuchsloch – Harheim – Berkersheim Bahnhof
57	Siedlung Taunusblick – Zeilsheim Bahnhof – Industriepark Höchst Tor West
81	Oberrad Buchrainplatz – Oberrad Goldbergweg – Oberrad Buchrainplatz
82	Oberrad Buchrainplatz – Oberrad Wiener Straße – Oberrad Buchrainplatz
83	Friedberger Warte – Lohrberg
„85“	<i>Neue Linie im Testbetrieb: Niederrad Bahnhof – Niederrad Poloplastz</i>

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 Zuschlag: 30.09.2027

Geplante Laufzeit: Der Vertrag und der Betrieb endet in Anlehnung an den international vereinbarten Fahrplanwechsel spätestens im Dezember 2036.

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

Die Betriebsaufnahme hat in Anlehnung an den international vereinbarten Fahrplanwechsel am 10.12.2028 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 Linienbündel H (Linien gem. Ziffer 2) 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 2025 gültigen Fahrplan und den folgenden Fortschreibungen bzw. Maßnahmen zum Fahrplan sowie den jeweils gültigen NVP-Vorgaben zu erbringen.

Dies entspricht einer Leistung von ca. 320.000 Kilometern bzw. 18.500 Stunden im Jahr.

Insbesondere ist für die Umsetzung bereits vor der Betriebsaufnahme im Dezember 2028 nachstehende Angebotsanpassung geplant

- Zur besseren Erschließung des in Niederrad gelegenen Gebiets um den Poloplatz ist die Einführung der Quartierbuslinie „85“ (Arbeitstitel) im 30-Minuten-Takt mit einem Kleinbus geplant. Diese Buslinie soll zwischen dem Poloplatz und dem Bahnhof Niederrad verkehren. Die Einrichtung der Linie erfolgt zunächst im Testbetrieb. Der Testbetrieb beginnt bereits vor Beginn der Bündellaufzeit in einem anderen Bündel. Falls der Testbetrieb nicht erfolgreich ist, kann die Linie zu jedem Fahrplanwechsel eingestellt werden. Es ist auch möglich, dass die Linie bereits zu Beginn der Bündellaufzeit nicht mehr verkehrt.

Dies entspricht einer neuen Gesamtleistung von ca. 374.000 Kilometern bzw. 21.900 Stunden im Jahr.

Während der Bündellaufzeit ist eine Änderung des Bündelzuschnitts möglich. Für die Niddabücke Harheim-Berkersheim, welche derzeit aufgrund ihrer Gewichtsbeschränkung nur mit Kleinbussen befahren werden kann, wurde die Planung eines Ersatzneubaus angestoßen. Im Fall der Inbetriebnahme dieses Ersatzneubaus erfolgt die Umstellung des Fahrzeugeinsatzes der Linie 25 von Kleinbussen auf Solobusse. Die Umstellung des Fahrzeugeinsatzes geht mit dem Herauslösen der Linie 25 aus dem Bündel H einher. Die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von der Fertigstellung des Ersatzneubaus, deren Zeitpunkt bei Erstellung der Vorabkennzeichnung nicht bekannt ist. Eine Herausnahme der Linie ist zu jedem Fahrplanwechsel ab dem Fahrplanwechsel 2029 möglich. Ein Verbleib der Linie 25 im Bündel H bis zum Ende der Vertragslaufzeit in 2036 ist ebenfalls möglich.

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) Fahrzeuganforderungen Kleinbusse

Fahrzeuggröße:

Länge (ohne Außenspiegel): max. 8,00 m

- In Abhängigkeit von der Entwicklung des zu befahrenden Straßennetzes, kann eine Anhebung der max. Länge auf 8,50 m erfolgen.

Breite (ohne Außenspiegel): max. 2,15 m

Höhe: nicht definiert

Gewicht: max. 7,5 t

Antriebsart:

Es sind ausschließlich 100% (lokal) emissionsfreie Fahrzeuge (batterieelektrisch oder Wasserstoff) zulässig.

Fahrzeugausstattung:

Erforderlich sind:

- Niederflurfahrzeuge mit stufenlosem Mittelgang und ohne Stufen mindestens an Tür 1, idealerweise auch an Tür 2 (sofern vorhanden) Doppeltür an Tür 1, an Tür 2 (sofern vorhanden) min. Einzeltür
 - In Abstimmung mit der AG ist – in Abhängigkeit der Verteilung der Fahrgastnachfrage – der Verzicht auf Tür 2 möglich.
- Klimatisierung des Fahrer- und Fahrgastraums
- Kneeling-Funktion (inklusive Zwangskneeling)
 - In technisch begründeten Einzelfällen kann bei Kleinbussen in Abstimmung mit der AG auf eine Absenkvorrichtung (Kneeling) verzichtet werden, sofern die Barrierefreiheit (Einstiegshöhe 270 mm) an mindestens einer Tür gegeben ist.
- Zwei ausgewiesene Sitzplätze für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität
- Sondernutzungsfläche (SNF) mit Rollstuhlstellplatz (Mindestgröße: wenn möglich 2.000 mm (Länge) x 750 mm (Breite), inkl. Rückenstütze) – vorzugsweise gegenüber Tür 1 – und geeignet für die Mitnahme von E-Mobilen

- In technisch begründeten Einzelfällen kann bei Kleinbussen in Abstimmung mit der AG eine individuelle Gestaltung der SNF mit Rollstuhlstellplatz erfolgen. Rollstuhl-Handklapprampe (min. 1.000 x 800 mm (B x L), Traglast mind. 350 kg) an der Tür mit barrierefreiem Zugang zur SNF
- Anwendung des neuen Frankfurter Businnendesigns (Farbkonzept, Edelstahlhaltestangen (an den Türen taktil), Bestuhlung, etc.)
- Hochauflösende SMD-LED Außenanzeigen in weiß
- Kombinierte Linien- und Zielanzeige Heck – wenn technisch umsetzbar – ansonsten nur Linienanzeige
- Mindestens ein barrierefreies Farbdisplay (wenn möglich min. 29 Zoll, min. 1.920 x 610 Pixel) in Fahrtrichtung von allen Sitzplätzen gut einsehbar zur Anzeige von durch die ATO bereitgestellten Daten/Inhalten
- Mindestens zwei Klappfenster
- Kapazitätsvorgaben

Mindestanzahl Fahrgastplätze	Mindestanzahl Sitzplätze (ohne Klappsitze)	Mindestanzahl Klappsitze in SNF
25	10	1

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 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 (H 120mm, B 242mm, T 49,6mm, Gewicht 1,25kg), Fahrausweisdrucker (H 219mm, 250mm, 235mm, Gewicht 4 kg), Mobiles E-Ticketing-Terminal (H 301,2mm, 150mm, 117,6mm, Gewicht 2,2kg), Automatisches Fahrgastzählsystem, Funkkassette, 19“ Baugruppenträger Trapeze)
 - e) Zugangsdaten für das von der ATO genutzte Fahrplanerstellungssystem
 - 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 -Abgabefrist-	Einarbeitung Umlaufplanung durch das VU in das Fahrplanerstellungssystem der ATO -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* vor den jeweiligen Fahrplanwechseln
Unterjährige Fahrplananpassungen	Planbar (insbes. zeitliche Verschiebungen von Fahrplananlagen, betriebsbedingte Umlaufänderungen)	15 Arbeitstage* vor Basisversionswechsel ^{*2)} im ITCS (betreffend der Maßnahme)	8 Arbeitstage* vor Inbetriebnahme vor Basisversionswechsel ^{*2)} im ITCS (betreffend der Maßnahme)	2 Arbeitstage* vor Fahrplanwechsel Basisversionswechsel ^{*2)} im ITCS (betreffend der Maßnahme)
	kurzfristig notwendig und nicht planbar (z.B. wg. Hitzefrei an Schulen oder kurzfristigen	kurzfristig	sofort	schnellstmöglich

	Um-leitungen)			
--	---------------	--	--	--

^{*)} Arbeitstage: Montag bis Freitag (ohne Feiertage)

- (1) Das VU meldet die eingesetzten Fahrzeuge (inkl. Reservefahrzeuge) vor Betriebsaufnahme und jeder Änderung im von der ATO vorgegebenen Format.
- (2) 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.
- (3) 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 in den vertragsgegenständlichen Linien ausschließlich Fahrkarten aus dem RMV-Fahrkartensortiment in der jeweils gültigen Fassung in allen Preisstufen inkl. Übergangstarifen über den Fahrscheindrucker Bus (FDB). Das eingeschränkte, davon im Bus erhältliche Fahrkartensortiment wird von der ATO vorgegeben. Zum aktuellen Zeitpunkt umfasst es folgende Tarifprodukte:
 - alle Einzelfahrkarten ohne BahnCard-ermäßigte Einzelfahrkarten, inkl. Einzelzuschläge und Kurzstreckenfahrkarten
 - alle Anschlussfahrkarten
 - alle Tages- und Gruppentageskarten

das Hessenticket Die ATO behält sich vor, Kundenterminals, die den Fahrscheinerwerb in Selbstbedienung ermöglichen, einzuführen. In diesem Fall entfällt die Aufgabe für das Fahrpersonal.

- (3) Das VU muss über den FDB alle Fahrkarten nach dem vom RMV vorgegebenen, verbindlich einheitlichen Fahrkartenlayout verkaufen. Die Vorgaben zur Beschaffung, Bereithaltung und Sicherung des vorgegebenen Fahrscheindruckerpapier sind zu beachten. Sofern der FDB durch ein anderes Verkaufsgerät im Fahrzeug ergänzt oder ersetzt wird, hat das VU für die Verkaufsbereitschaft Sorge zu tragen und sofern benötigt die Ausstattung mit dafür erforderlichem Verbrauchsmaterial (Fahrscheindruckerpapier oder Papierrollen für Quittungsausdruck) zu gewährleisten.
- (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. Mit der Einführung von Kundenterminals kann diese Verpflichtung entfallen.

- (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. März des Folgejahres (Eingang bei der ATO) durch einen Wirtschaftsprüfer testiert zu erbringen. Die ATO behält sich eine Anpassung des Meldeformates und der Fristen 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 ggf 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.