

**rüsselsheim
am main**



**Vorinformation für den beabsichtigten öffentlichen
Dienstleistungsauftrag der Stadt Rüsselsheim am Main über
Verkehrsleistungen**

**Ergänzendes Dokument mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der
Vorinformation**

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim am Main
III/66.3 Tiefbauamt/Mobilität
Lokale Nahverkehrsorganisation
Marktplatz 4
65428 Rüsselsheim am Main

Rechtliche Grundlagen und allgemeine Hinweise

Die Stadt Rüsselsheim am Main (Stadt) ist als Sonderstatus-Stadt gemäß § 5 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) i.V.m. § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und i.V.m. § 4a Abs. 2 Hessische Gemeindeordnung (HGO) Aufgabenträgerin für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie gemäß § 5 Abs. 4 ÖPNVG zuständige Behörde i.S.d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) auf ihrem Gebiet (Aufgabenträgerorganisation – ATO).

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen hatte die Stadt Rüsselsheim am Main der Stadtwerke Rüsselsheim GmbH (SWR), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft, im Jahr 2015 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) zur Erbringung des Stadtverkehrs nach Maßgabe der VO 1370 für den Zeitraum vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2025 erteilt.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.12.2023 (Drucksache: DS-507/21-26) hat die Stadt beschlossen, einen internen Betreiber gemäß § 108 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und unter Beachtung der weiteren Voraussetzungen der VO 1370 im Rahmen einer Inhousevergabe mit der Erbringung der Verkehrsleistungen des lokalen Busverkehrs ab dem 01.01.2026 zu beauftragen und zu betrauen. Vor diesem Hintergrund wurden die lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt (LNO) sowie die SWR ermächtigt, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und Schritte einzuleiten, um die Voraussetzung zur Umsetzung einer entsprechenden Inhousevergabe fristgerecht her- und sicherzustellen.

Dieses ergänzende Dokument ist Teil der Vorinformation. Die im EU-Amtsblatt gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370 sowie § 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG bekanntgemachte Direktvergabeabsicht definiert die mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbundenen (Mindest-)Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelte und Standards. Die Vorinformation verweist diesbezüglich gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG auf dieses Dokument und seine Anlagen. Die hierin beschriebenen qualitativen und quantitativen Standards bilden für die direkt zu vergebenden Verkehrsleistungen den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gem. Art. 2 lit. e), Art. 2a und Art. 4 Abs. 1 lit. a) VO 1370. Sie sind genehmigungsrechtlich relevante Anforderungen gem. § 13 Abs. 2a Satz 2 und 3 PBefG. Es wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Genehmigungsfähigkeit eines eigenwirtschaftlichen Antrags die verbindliche Zusicherung derjenigen Standards nach § 12 Abs. 1a PBefG voraussetzt, die in diesem Dokument einschließlich der in Bezug genommenen Dokumente beschrieben und dargestellt sind.

Maßgeblich für die Entscheidung der Stadt für eine erneute Direkt-/Inhousevergabe der Verkehrsleistungen und gegen eine wettbewerbliche Vergabe war die Sicherstellung der im künftigen Nahverkehrsplan niedergelegten Ziele und Ansprüche an eine bedarfsgerechte und auf die Zukunft ausgerichtete, nachhaltige Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.

Die nachstehenden Vorgaben und Anforderungen an die hier gegenständlichen Verkehrsleistungen sind wesentliche Anforderungen gem. § 13 Abs. 2a PBefG. Es gelten die Vorgaben des aktuell gültigen NVP der Stadt (insbesondere Kapitel 4:

Anforderungsprofil), vorbehaltlich der sich aus diesem ergänzenden Dokument ergebenden Änderungen bzw. Ergänzungen.

Die beabsichtigte Direktvergabe erfolgt als Gesamtleistung gem. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Dem Betreiber wird für das vorstehend beschriebene Bediengebiet auf bestimmten Linien ein ausschließliches Recht im Sinne von Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 2 lit. f) der VO 1370 in den Grenzen des § 8a Abs. 8 PBefG erteilt.

Eigenwirtschaftliche Anträge, die die Anforderung der Vorinformation nicht erfüllen oder sich nur auf Teilleistungen – einzelne Linien oder dergleichen - beziehen, sind durch die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG zu versagen. Alle nachfolgend genannten sowie den in den Anlagen beschriebenen Mindeststandards gelten folglich auch für eigenwirtschaftliche Anträge.

Inhaltsverzeichnis

Rechtliche Grundlagen und allgemeine Hinweise	2
1. Anforderungen an das Fahrplanangebot	6
1.1 Leistungsumfang	6
1.2 Fahrzeugeinsatz, Beförderungskapazitäten	7
1.3 Linien- und Leistungsangebot	8
1.4 Veränderungen im Linien- und Leistungsangebot über die Laufzeit der geplanten Direktvergabe	10
2. Betrieb und Zusammenarbeit mit der Aufgabenträgerorganisation	11
2.1 Betriebsaufnahme	11
2.2 Rechtsstellung, Liniengenehmigung und Tarifierung	11
2.3 Zusammenarbeit	11
3. Qualitätsstandards	12
3.1 Fahrzeuge	12
3.2 Fahrgastbetreuung	13
3.2.1 Fahrpersonal	13
3.2.2 Mobilitätszentrale und Kundenzentrum	14
3.2.3 Fahrausweisprüfungen durch Fahr- und Prüfpersonal	14
3.3 Haltestellen	15
3.3.1 Unterhaltung der Haltestellen	15
3.3.2 Bereitstellung und Beauskunftung von Fahrplandaten an Haltestellen	15
3.4 Busbeschleunigung	16
3.5 Fahrplanänderungen/Betriebsunterbrechungen	17
3.6 Bedienungszeitraum/Taktzeiten/Verkehrsleitzentrale	17
3.7 Pünktlichkeitsüberwachung	18
3.8 Außenkommunikation und Beschwerdemanagement	18
4. Umstellung der Flotte auf emissionsfreie Antriebe	19
5. Qualifizierung des Fahrpersonals	20
5.1 Mindestanzahl an RMV-Fachtrainern	20
5.2 Ausbildungs- und Prüfungsumfang	20
5.3 Gültigkeit der Fachtrainerausbildung	21
6. Anlagen	22

Abkürzungsverzeichnis

AN	Auftragnehmer
ATO	Aufgabenträgerorganisation
AVB	Ausreichende Verkehrsbedienung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr
BPNV	Buspersonennahverkehr
DL	Dienstleister
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EFM	Elektronisches Fahrgeldmanagement
EFS	Elektronische Fahrtberechtigung / Elektronischer Fahrschein
eTRM	eTicket Rhein-Main
Fpl.Std.	Fahrplanstunde
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
KOM	Kraftomnibus
KVP	Kundenvertragspartner
LSA	Lichtsignalanlage
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
MA	Mitarbeiter
NVZ	Nebenverkehrszeit
Nwkm	Nutzwagenkilometer
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBZugV	Berufszugangs-Verordnung für den Straßenpersonenverkehr
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SAM	Secure Application Module
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
StVZO	Straßenverkehrszulassungsverordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TMS	Terminalmanagementsystem
TN	Teilnehmer
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VDV-KA	VDV Kernapplikation ((eTicket Deutschland
vHGS	Verbundweites Hintergrundsystem
VMS	Verkehrsmanagementsystem
VU	Verkehrsunternehmen
QSV	Qualitätssicherungsvereinbarung

1. Anforderungen an das Fahrplanangebot

Die ÖPNV-Leistungen im Stadtgebiet Rüsselsheim werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig gesteigert werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entwickeln. Es ist deshalb von besonderer Bedeutung Qualitäts- und Umweltstandards festzulegen, die vom Verkehrsunternehmen verbindlich umzusetzen sind.

Die Anforderungen an das Fahrplanangebot beschreiben die erforderlichen verkehrlichen Mindeststandards zur ausreichenden Verkehrsbedienung im Buspersonennahverkehr (BPNV) im Stadtgebiet Rüsselsheim.

Die Inhalte dieser Leistungsbeschreibung werden Gegenstand des im Wege der Inhousevergabe zu vergebenden öDA (ggf. in Form einer ergänzenden Qualitätssicherungsvereinbarung).

Die Verkehrsdienstleistungen erstrecken sich - auf die lokalen Linien 1, 6, 11, 31, 32, 41, 42, 51, 52, 70, 71. Eine Leistungszusammenfassung für 2024 ist unter Punkt 1.3 aufgeführt. Die aktuelle Genehmigungsurkunde (III 33.1 – 66 f 02/07 – St – (2)-10) wurde am 25.11.2015 für den Zeitraum 01.01.2016 bis 31.12.2025 ausgestellt.

Darüber hinaus soll der interne Betreiber auch planerische Aufgaben des ÖPNV für die Stadt Rüsselsheim wahrnehmen sowie folgende Vorgaben beachten:

- Planung und Abstimmung des Verkehrsangebotes für die Stadt Rüsselsheim am Main mit der LNO und der Stadt.
- Beantragung und Pflege von Liniengenehmigungen nach dem PBefG
- Mitwirkung und Unterstützung der Stadt bei strategischen (Verkehrsplanungs-) Projekten in der Stadt Rüsselsheim
- Die Projektkoordination und Verantwortung technischer und innovativer Projekte die zur Attraktivität des ÖPNV beitragen z.B.:
 - Mitwirkung bei der Planung und Umsetzung von „Beschleunigungsmaßnahmen“ (z. B. Lichtsignalanlagen) zur Förderung der ÖPNV-Attraktivität im Rahmen des Projektes DikoVers
- Mitwirkung bei der Planung und Durchführung von Messungen und Erhebungen
- Entwicklung und Kooperationen im Hinblick auf mögliche Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität), das betrifft insbesondere
 - Bahnverkehr
 - On-Demand
 - Fahrradverleih
 - Carsharing
 - RidePooling

1.1 Leistungsumfang

Der Stadtbusverkehr besteht derzeit aus 11 Linien mit ca. 160 Haltestellen, auf denen mit 25 Niederflurbussen eine jährliche Verkehrsleistung von ca. 1,1 Mill. Nutzwagenkilometer erbracht wird. Mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs sind

derzeit die Stadtwerke Rüsselsheim GmbH im für den Zeitraum vom 01.01.2015 bis 31.12.2025 durch einen öDA betraut.

Das Fahrgastaufkommen hat in den vergangenen Jahren sehr stark zugenommen: 2017 wurden noch 4,5 Millionen Fahrgäste (täglich 12328) befördert, 2021 waren es 6,5 Millionen (täglich 17800), die auf dem 158,2 langen Streckennetz unterwegs waren. Dabei stehen in den 25 Bussen (davon 18 Gelenkbusse) insgesamt 3419 Sitz- und Stehplätze zur Verfügung.

1.2 Fahrzeugeinsatz, Beförderungskapazitäten

Bei der Angebotsplanung ist auf den einzelnen Linien ein ausreichendes Platzangebot sicherzustellen. Dabei sind die Fahrzeuggrößen bzw. die Anzahl der einzusetzenden Fahrzeuge so festzulegen, dass die auftretende Fahrgastnachfrage befördert werden kann.

Das Platzangebot einer Linie in einer Verkehrszeit gilt als ausreichend, wenn im Mittel aller Fahrten in der Spitzenstunde dieser Verkehrszeit die Zahl der Fahrgäste am Querschnitt mit dem größten Fahrgastaufkommen die Kapazität der jeweils eingesetzten Fahrzeuge nicht übersteigt.

Die Vorgaben zur Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren und E-Scootern als Behindertenfahrzeug im Rahmen der angebotenen Kapazitäten nach den Beförderungsbestimmungen des RMV sind zu beachten.

1.3 Linien- und Leistungsangebot

Die nachfolgenden Liniensteckbriefe entsprechen dem aktuellen Fahrplanangebot.

Linie 1

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Flörsheim Bahnhof - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 05:09 Uhr – 22:32 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 05:55 Uhr – 22:32 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: 08:38 Uhr – 22:55 Uhr – Takt: 60 Minuten

Linie 6

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Böllenseesiedlung - Bauschheim - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 04:35 Uhr – 23:08 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 5:52 Uhr – 23:08 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: 07:50 Uhr – 23:09 Uhr – Takt: 60 Minuten

Linie 11

Verlauf:

Rüsselsheim Bf. - Hochschule Rhein Main - Klinikum - Im Hasengrund - Klinikum -

Rüsselsheim Bf.

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 04:50 Uhr – 19:57 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 5:53 Uhr – 18:27 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - aktuell keine Bedienung

Linie 31

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Eichengrund - Klinikum - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 05:25 Uhr – 22:53 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 04:55 Uhr – 22:53 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - 08:25 Uhr – 22:55 Uhr / Takt: 120 Minuten

Linie 31

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Klinikum - Eichengrund - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 04:45 Uhr – 23:23 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 05:40 Uhr – 21:53 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - 07:25 Uhr – 21:25 Uhr / Takt: 120 Minuten

Linie 31/32 werden auf ihrem Linienverlauf gegenläufig betrieben und sind so taktversetzt, dass sich in der HVZ ein 15 Minuten-Takt, in der NVZ/SVZ ein 30 Minuten-Takt ergibt. An Sonn und Feiertagen wird ein 60 Minuten-Takt angeboten.

Linie 41

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Blauer See - Konrad-Adenauer-Ring - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 05:28 Uhr – 23:13 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 06:25 Uhr – 23:13 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - 08:25 Uhr – 23:13 Uhr / Takt: 120 Minuten

Linie 42

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Konrad-Adenauer-Ring - Blauer See - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 04:31 Uhr – 22:14 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 04:51 Uhr – 22:12 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - 07:43 Uhr – 22:14 Uhr / Takt: 120 Minuten

Linie 41/42 werden auf ihrem Linienerlauf gegenläufig betrieben und sind so taktversetzt, dass sich in der HVZ ein 15 Minuten-Takt, in der NVZ/SVZ ein 30 Minuten-Takt ergibt. An Sonn und Feiertagen wird ein 60 Minuten-Takt angeboten.

Linie 51

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Haßloch Nord - Haßloch - Dicker Busch - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 05:23 Uhr – 23:10 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 05:53 Uhr – 22:31 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - 08:55 Uhr – 23:33 Uhr / Takt: 120 Minuten

Linie 52

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Dicker Busch - Haßloch - Haßloch Nord - Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag: 04:43 Uhr – 23:31 Uhr / Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Samstag: 04:47 Uhr – 23:31 Uhr - Takt: 30/60 Minuten je nach Verkehrszeit

Sonntag-/Feiertag: - 09:55 Uhr – 22:33 Uhr / Takt: 120 Minuten

Linie 51/52 werden auf ihrem Linienerlauf gegenläufig betrieben und sind so taktversetzt, dass sich in der HVZ ein 15 Minuten-Takt, in der NVZ/SVZ ein 30 Minuten-Takt ergibt. An Sonn und Feiertagen wird ein 60 Minuten-Takt angeboten.

Linie 70 - Spätverkehr

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Haßloch Nord - Haßloch - Dicker Busch - Blauer See -

Rüsselsheim Bahnhof

Betriebszeiten:

Montag bis Freitag / Samstag / Sonn- und Feiertag: 23:31 Uhr – 0:24 Uhr

Linie 71 - Spätverkehr

Verlauf:

Rüsselsheim Bahnhof - Klinikum - Böllenseesiedlung - Bauschheim - Böllenseesiedlung - Klinikum - Rüsselsheim Bahnhof

Montag bis Freitag / Samstag / Sonn- und Feiertag: 23:31 Uhr – 0:12 Uhr

1.4 Veränderungen im Linien- und Leistungsangebot über die Laufzeit der geplanten Direktvergabe

Der öDA wird Regelungen enthalten, wonach das Verkehrsangebot innerhalb des im öDA bestimmten Rahmens an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse oder finanzielle Rahmenbedingungen, die Nahverkehrspläne in der jeweils geltenden Fassung und andere veränderte Umstände anzupassen ist (z.B. technische Entwicklungen, Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, Einführung weiterer öffentlicher Verkehrsmittel). Die Änderungsmöglichkeiten werden sich auf Art, Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste und die Beförderungstarife beziehen. Änderungen können sich insb. hinsichtlich des Bestands und des Verlaufs der Linien, des Fahrplan- und Tarifangebots, der Form der Bedienung (regulärer Linienbetrieb oder flexible Bedienungsformen), der Fahrzeug- und weiteren Qualitätsstandards ergeben. Der Umfang der Verkehrsleistungen kann sich hierbei über die Laufzeit des öDA reduzieren oder erweitern.

- Die ATO plant den NVP im Zeitraum zwischen Juni 2024 und November 2025 fortzuschreiben bzw. neu aufzusetzen. Dabei kann es auch zu Veränderungen und Ausweitungen im derzeitigen Linien- und Leistungsangebot kommen. Grundlage für die Verkehrsleistung im zu vergebenden öDA wird dann der fortgeschriebene und aktualisierte NVP sein, dessen Beschlussfassung für Herbst 2025 erwartet wird. Die Stadt behält sich vor die veröffentlichte Vorinformation sowie dieses ergänzende Dokument erforderlichenfalls i.S.d. Art. 7 Abs. 2 UAbs. 3 VO 1370 zu berichtigen.
- Nach dem derzeitigen Planungsstand wird die Entwicklung des Stadtquartiers Eselswiese: <https://www.eselswiese-ruesselsheim.de/#/>, mit voraussichtlichen Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen der Linie 6 und 71 und ggf. einer neuen Buslinie in gegenläufiger Bedienung zu einer Änderung der Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öDA führen.

2. Betrieb und Zusammenarbeit mit der Aufgabenträgerorganisation

2.1 Betriebsaufnahme

Die ordnungsgemäße Betriebsaufnahme hat zum 01.01.2026 zu erfolgen.

2.2 Rechtsstellung, Liniengenehmigung und Tarifierstellung

(1) Das VU bleibt Träger der Rechte und Pflichten, die sich aus den für sie geltenden Rechtsvorschriften ergeben. Die Verpflichtungen des VU nach §§ 21 und 22 PBefG bleiben unberührt. Der Beförderungsvertrag kommt zwischen ihm und dem Fahrgast zustande.

(2) Das VU hat den jeweils gültigen RMV-Tarif - bestehend aus den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV inklusive der besonderen Bedingungen sowie der Tarifdatenbank inklusive der darin enthaltenen Sonderregelungen - anzuwenden (siehe Anhang 2). Zusätzlich hat das VU die Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/Kooperationsräumen anzuwenden. Die aktuellen Anforderungen an den anzuwendenden Tarif und die aktuell geltende Beförderungsbedingungen sind unter den nachfolgenden Links einsehbar:

- Tarifinformationen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ([RMV.DE - Tarifinformationen](#))
- Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ([RMV.DE - Beförderungsbedingungen & Tarifbestimmungen](#))

(3) Die Erstattung von Fahrgeldern unterliegt den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV.

(4) Das VU hat alle Neuerungen im RMV-Tarif umzusetzen (z.B. Deutschlandticket), Das VU verpflichtet sich ebenfalls durch die Stadt angebotene und in Einklang mit dem RMV-Tarif stehende Tickets zu vertreiben (derzeit u.a. Wochen- und Monatskarten (Erwachsene eTicket-Rhein-Main) im Rüsselsheimer Stadtgebiet (Tarifgebiet 3730) für Inhaber des „Rüsselsheim-Passes“, vgl. <https://www.ruesselsheim.de/ruesselsheimpass.html>).

2.3 Zusammenarbeit

(1) Die Einrichtung eines Gesprächstermins, der in einem zweiwöchigen Turnus durchgeführt wird, wird angestrebt.

(2) Es wird angestrebt, dass sich das VU im Bedarfsfall, im Rahmen seiner betrieblichen Möglichkeiten, an übergreifenden Projekten und Aufgabenstellungen der ATO, die für die Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Verbundraum des RMV bzw. im Einzugsbereich der LNO von Interesse sind, beteiligt.

(3) Das VU hat sich insbesondere hinsichtlich der Anschlusssicherung und der Wahrung eines Integralen Taktfahrplanes (ITF) kooperativ gegenüber den anderen Verkehrsanbietern im Gebiet des RMV zu verhalten.

(4) Im Gebiet der ATO ist ein Fahrgastbeirat eingerichtet. Der Fahrgastbeirat besteht aus 10 Vertretern von Verbänden und Vereinen sowie aus drei Fahrgästen. Als Gremium steht der Beirat der ATO und dem VU beratend zur Seite. Der Fahrgastbeirat wird mind. zweimal pro Jahr vom VU einberufen. Der Fahrgastbeirat beschäftigt sich mit folgenden Themen:

- Fahrplanangebote (u.a. Anschlüsse, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit etc.)
- Erscheinungsbild von Anlagen und Fahrzeugen
- Serviceorientierung und Qualität
- Informationsthemen
- Tarife und Verbundthemen
- Fahrgastverhalten

Bei jeder Sitzung sind Vertreter der Geschäftsführung von ATO und VU anwesend. Die Organisation, Durchführung und Protokollierung der Sitzungen des Fahrgastbeirats sowie die Gesamtverwaltung wie z.B. die Organisation von Neuwahlen soll vom VU durchgeführt werden. Für weitere Informationen, vgl.: <https://www.stadtwerke-ruesselsheim.de/fahrgastbeirat>

3. Qualitätsstandards

3.1 Fahrzeuge

(1) Alle für die Durchführung der ÖPNV-Leistungen eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets im verkehrs- und betriebssicheren Zustand befinden. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig sein und den gesetzlichen Bestimmungen der BOKraft und der StVZO und den dazu erlassenen Gesetzen und Vorschriften der Arbeitssicherheit entsprechen.

(2) Die eingesetzten Fahrzeuge haben den RMV-Mindeststandards im Hinblick auf die Vorgaben zum Mindestalter, technischen Merkmalen, Fahrzeugkomfort, Fahrgastinformation, Erscheinungsbild, Vertriebsseinrichtungen und der Fahrgastsicherheit gemäß der **Anlage 1** zu entsprechen. Hinsichtlich des Erscheinungsbildes sind zusätzlich die Vorgaben aus der **Anlage 2** „Außenkennzeichnung von Bussen mit RMV-Designelementen“ zu beachten. Hinsichtlich der Vertriebsseinrichtungen sind zusätzlich die Mindestanforderungen des „Rahmen-Lastenhefts für mobile elektronische Fahrkartenverkaufsgeräte »Busdrucker« im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)“ (**Anlage 3**) zu beachten.

(3) Darüber hinaus sollen die eingesetzten Fahrzeuge zeitnah folgende Vorgaben einhalten:

- Die Fahrzeuge sind mit Bordrechnern auszustatten, die die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - Verkauf von Fahrscheinen (physische Tickets sowie E-Tickets etc.)
 - Übertragung der GPS-Positionsdaten und Datenprotokolle via LTE an den Verkehrsrechner der Stadt Rüsselsheim am Main. Durch diese Technologie werden die Busse im Stadtgebiet durch „grüne Wellen“, bei einer Verspätung von mehr als 3 Minuten, beschleunigt
 - Das Ansteuern der DFI-Anzeiger im Stadtgebiet mittels LTE, wodurch Abfahrtszeiten sekundlich aktualisiert werden
- Einsatz eines Fahrgastzählsystems wodurch das Aufkommen im Busverkehr erhoben sowie Videoaufnahmen im Innenbereich des Busses aufgezeichnet werden können
- Einsatz eines Statistik- und Analysetools, wodurch Fahrgastzahlen an verschiedenen Betriebstagen und Uhrzeiten ausgewertet werden können

3.2 Fahrgastbetreuung

3.2.1 Fahrpersonal

(1) Das eingesetzte Fahrpersonal soll gegenüber den Kunden stets freundlich und serviceorientiert auftreten. Es hat die deutsche Sprache in Wort und Schrift angemessen zu beherrschen.

(2) Das Fahrpersonal hat ein gepflegtes Erscheinungsbild aufzuweisen. Hierzu stellt das VU jedem Fahrer Unternehmensbekleidung zur Verfügung. Die Unternehmensbekleidung ist in der den beruflichen Anforderungen entsprechenden Qualität (z.B. Baumwolle oder für Allergiker geeignetes Material) zu beschaffen. Das Logo des VU muss auf der Kleidung angebracht sein. Die Verwaltung der Kleidergrößen, die Bestellung sowie der Umtausch erfolgt durch das VU. Die Bezahlung der Unternehmensbekleidung erfolgt durch das VU.

(3) Das Fahrpersonal hat in den Fahrzeugen das Fahrkartensortiment des RMV – mit Ausnahme von Jahreskarten sowie Fahrkarten die ausschließlich als eTicket Rhein-Main ausgegeben werden – zu verkaufen. Das gilt auch für Fahrkarten in die entsprechenden Übergangstarifgebiete des RNN und VRN

Dies sind:

- a) alle Einzelfahrkarten in allen Preisstufen
- b) alle Tages- und Gruppentageskarten in allen Preisstufen
- c) Hessenticket
- d) Wochen und Monatskarten in Papierform in allen Preisstufen

Das VU hat Busdrucker als Reserve vorzuhalten, um bei Störungen des Busdruckers diese innerhalb von einer Stunde beheben zu können. Vom Fahrpersonal sind stets RMV-Notfahrscheine mitzuführen, um diese ggf. zur Überbrückung eines Busdruckerausfalls von Hand ordnungsgemäß auszustellen und an die Kunden auszugeben.

Für den Verkauf der Fahrkarten müssen als Zahlungsmittel Euro-Münzgeld und Euro-Banknoten gemäß RMV-Beförderungsbedingungen akzeptiert werden. Aus diesem Grund hat das Fahrpersonal eine Wechselkasse zu führen.

(4) Das Fahrpersonal muss die gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV kennen. Zu diesem Zweck hat das Fahrpersonal der aktuellen Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen mit sich zu führen. Fahrplanauskünfte haben online mit Echtzeitdaten unter Verwendung der RMV-Apps zu erfolgen. Sollte das Fahrpersonal eine Frage nicht beantworten können, so ist die Verkehrsleitzentrale zu befragen.

(5) Falls erforderlich, muss von Seiten des Fahrpersonals mobilitätseingeschränkten Kunden Hilfe beim Ein- und Aussteigen geleistet werden. Das Fahrpersonal hat auf Bitten von behinderten Fahrgästen das Recht diese Plätze zuzuweisen.

(6) Das Fahrpersonal hat Kenntnisse in Erster Hilfe nachzuweisen.

(7) Das Fahrpersonal ist gemäß dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz jährlich weiterzubilden. Diese Unterweisung ist von qualifiziertem Personal vorzunehmen. Die Qualifikation ist zu dokumentieren.

(8) Für die Erbringung der ÖPNV-Leistungen ist eine ausreichende Personalreserve vorzusehen, um die geforderte Verkehrsleistung ohne Ausfälle erstellen zu können.

3.2.2 Mobilitätszentrale und Kundenzentrum

(1) Das VU betreibt eine Mobilitätszentrale mit Fachpersonal am Bahnhof Rüsselsheim sowie eine weitere im Stadtgebiet, in dem das gesamte Fahrkartensortiment des RMV und Fahrpläne vertrieben werden. Das Fachpersonal muss auch in der Lage sein, Beschwerden und Hinweise der Kunden entgegenzunehmen und an die Kundenbetreuung weiterzuleiten, sofern nicht vor Ort Abhilfe geschaffen werden kann. Die Mobilitätszentralen sollen der Nachfrage angemessene Öffnungszeiten haben. Darüber hinaus ist im Rahmen der Erschließung des Stadtquartiers Eselswiese (<https://www.eselswiese-ruesselsheim.de/#/>) die Einrichtung einer zweiten Mobilitätszentrale geplant.

(2) Bei der Einführung neuer RMV-Regelangebote sowie bei Änderungen bestehender Angebote hat das VU diese gemäß den RMV-Vorgaben zu verkaufen.

3.2.3 Fahrausweisprüfungen durch Fahr- und Prüfpersonal

(1) Eine Beförderung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis ist nicht zulässig. Das Fahrpersonal hat das Fahrgastflussprinzip (Einstieg nur vorne) anzuwenden und die Gültigkeit der Fahrkarten beim Einstieg der Kunden in Form einer Sichtkontrolle zu prüfen. Dies geschieht zu folgenden Zeiten:

- a) Montag bis Samstag 04:00 Uhr bis 06:00 Uhr und ab 20:00 Uhr
- b) an Sonn- und Feiertagen

(2) Zusätzlich zu den Sichtkontrollen des Fahrpersonals führt das VU Fahrausweisprüfungen mit geeignetem Personal durch.

(3) Diese Prüfungen sollen so durchgeführt werden, dass diese alle Angebotszeiten und Angebotstage der ÖPNV-Leistungen mit Ausnahme der oben genannten Zeiträume

erfassen. Kunden, die ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden, sind entsprechend der Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) aufzufordern. Die Höhe des erhöhten Beförderungsentgeltes ergibt sich aus den jeweils gültigen Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV. Dem Kunden ist ein Beleg auszustellen, der zur Weiterfahrt berechtigt. Kann der Fahrgast sich nicht ausweisen, kann zur Personalienfeststellung die Polizei gerufen werden. Für den Fall, dass eine Bareinnahme nicht erreicht werden kann, ist das gesetzliche Mahnwesen bzw. anschließend ein Inkassoverfahren einzuleiten. Das gesamte EBE-Management und die Datenverwaltung obliegt dem VU. Die ATO wird regelmäßig und auf Anfrage über die Schwarzfahrerquoten informiert.

3.3 Haltestellen

3.3.1 Unterhaltung der Haltestellen

(1) Der Auftragnehmer bleibt gemäß § 40 PBefG bzw. § 32 Absatz 2 BOKraft für die Haltestellen verantwortlich. Soweit einschlägig, sind die Vorgaben aus den Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet (**Anlage 4**) zu beachten.

Das bedeutet insbesondere, dass der Unternehmer bei Beschädigung der Haltestelle (z.B. infolge eines Unfalls oder Vandalismus) dies den Aufgabenträgern unverzüglich meldet, sofern nichts anderes vereinbart wird. Bei Beschädigung des Haltestellenschildes sorgt der Unternehmer kurzfristig für einen provisorischen Ersatz; dies gilt auch bei Einrichtung einer neuen Haltestelle bis zur Installation eines dauerhaften Haltestellenschildes. Der Unternehmer verpflichtet sich die jeweils gültigen Fahrpläne zu erstellen und diese auszuhängen. Die Fahrplanaushänge sind üblicherweise im Format DIN A3 (quer) anzufertigen und es ist das RMV-Shellfolder-Papier zu verwenden. Alternativ ist auch ein zentrales Aushangmanagement durch den Aufgabenträger mit Kostenbeteiligung der Unternehmer möglich.

(2) Der Aufgabenträger behält sich vor, die Fahrplanaushänge an den Haltestellen zu überprüfen. Fehlende, beschädigte (nicht lesbare), unvollständige oder falsche Fahrplanaushänge sind innerhalb eines Tages nach Bekanntwerden durch das Unternehmen zu ersetzen.

(3) Die Regelungen nach (1) und (2) gelten bis zum Inkrafttreten eines umfassenden Haltestellenmanagements, das alle haltestellenbezogenen Prozesse und Leistungen umfasst.

3.3.2 Bereitstellung und Beauskunftung von Fahrplandaten an Haltestellen

(1) Gemäß § 40 Abs. 4 des PBefG wird bestimmt, dass Fahrpläne und Fahrplanänderungen vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen sind. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung

der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.

(2) Das VU hat an den Haltestellen die Fahrpläne gut sicht- und lesbar auszuhängen. Fehlende oder verlorene Fahrpläne sind umgehend zu ersetzen. Bei generellen Fahrplanänderungen oder betrieblich bedingten kurzzeitigen Fahrplanänderungen (z.B. im Rahmen von Umleitungen) hat das VU entsprechende Fahrplanaushänge und ggf. ergänzende Informationen an den Haltestellen anzubringen.

(3) Das VU wechselt an allen Haltestellen zum jährlichen Fahrplanwechsel alle Aushangfahrpläne. Der Austausch der Aushangfahrpläne erfolgt am Tag des Fahrplanwechsels.

(4) Das VU hat am ZOB sowie am Marktplatz in Rüsselsheim DFI-Anlagen zu unterhalten. Insbesondere ist das VU verpflichtet die Anlagen entsprechend zu warten und den Datenaustausch mit der Datendrehscheibe des RMV sicherzustellen. Im Rahmen des NVP können weitere Haltestellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden. Auch diese werden dann in Zuständigkeit des VUs betrieben.

3.4 Busbeschleunigung

(1) Die Stadt Rüsselsheim hat im Rahmen des Projektes Dikovers ein neues LSA-Beschleunigungssystem der Firma GEVAS Software GmbH eingeführt. Über dieses Verkehrsmanagementsystem (VMS) wurde u.a. die ÖPNV-Beschleunigung verändert. Die bevorzugt berechtigten Fahrzeuge (Linienomnibusse, Feuerwehrfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge, etc.) erhalten ihre Vorzugsberechtigung nicht mehr über einen analogen Funkkanal mit dem R.09x Protokoll über einen Funkempfänger, der an den einzelnen Ampeln installiert ist. Stattdessen werden in sehr kurzen Abständen zeitnah aktuelle Positionsdaten und Fahrtdaten (Linie, Kurs, Route) an das C-CALL-Modul des VMS der Fa. GEVAS gesendet.

Zur Umsetzung dieser Anforderungen muss ein existierende ITCS-System verfügbar sein und an das C-CALL-Modul des VMS angebunden sein. Die GPS-Positionsdaten aus den Bordrechnern der Omnibusse müssen an das ITCS des VU und von dort an das VMS der Stadt übertragen werden. Die hierzu erforderlichen Umrüstungen in den Fahrzeugen und die Konfiguration an dem Router des Netzwerkes, in dem der ITCS-Server installiert ist, werden von den Stadtwerken Rüsselsheim durchgeführt.

(2) Alle Fahrzeuge, die für ÖPNV-Leistungen eingesetzt werden, sind mit einem technischen System auszurüsten, um das Busbeschleunigungssystem steuern zu können.

(3) Mit dem Projekt Dikovers „Fahrzeug- und serverbasiertes IT-System zur ÖPNV-Beschleunigung für die Ampelanlagen der Stadt Rüsselsheim“ ist das seit 2019 im Einsatz befindliche Echtzeitfahrgastinformationssystem um die Funktionalitäten zur ÖPNV-Beschleunigung erweitert werden. Das VU hat dazu die notwendige Ausrüstung in den Fahrzeugen und eigenen IT vorzuhalten und gemeinsam mit der Stadt und der ATO weiterzuentwickeln.

3.5 Fahrplanänderungen/Betriebsunterbrechungen

(1) Vorhersehbare Fahrplanänderungen sind nur mit Zustimmung der ATO möglich. Dies gilt insbesondere bei solchen Fahrplanänderungen, die zu einer Ausdünnung des Verkehrsangebotes führen.

(2) Unvorhergesehene Fahrplanänderungen können vom VU durchgeführt werden, wenn diese der Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Betriebsablaufes unter Berücksichtigung der geringsten Auswirkungen auf den ÖPNV-Kunden dienen. Diese Änderungen sind unverzüglich der ATO schriftlich bekannt zu geben.

(3) Bei Fahrplanänderungen und Betriebsunterbrechungen sind die Fahrgäste unverzüglich in geeigneter Form zu informieren. Bei länger andauernden Unterbrechungen, z.B. durch Streik oder höhere Gewalt, sind unverzüglich die ATO, die lokale Presse und die regionalen Radiostationen zu unterrichten.

(4) Änderungen im Regelfahrplan werden zwischen dem VU und der ATO abgestimmt. Dabei ist der Planungskalender des RMV in seiner aktuellen Fassung zu beachten.

(5) Das VU stellt sicher das die RMV-Datendrehscheibe mit aktuellen Sollfahrplänen versorgt ist. Pünktlichkeitsdaten sowie die Auslastung der Fahrzeuge liefert das VU über standardisierte Schnittstellen gemäß VDV zwischen dem zu betreibenden ITCS-Server und der Datendrehscheibe des RMV.

3.6 Bedienungszeitraum/Taktzeiten/Verkehrsleitzentrale

(1) Der Bedienungszeitraum ist wie folgt geregelt:

a) Montag bis Freitag 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Ausnahme ist die Linie 11, die bis 19:00 Uhr bedient wird.

b) Samstag 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Ausnahme ist die Linie 11, die bis 19:00 Uhr bedient wird.

c) Sonn- und Feiertage 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Ausnahme ist die Linie 11, die an Sonn- und Feiertagen nicht bedient wird.

(2) Auf allen unter Abschnitt 1.3 genannten Linien wird in einem bei Bedarf wechselnden Takt gefahren. Alle Stadtgebiete sind Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten sowie am Samstagvormittag mindestens einmal je halbe Stunde anzudienen. In den Neben- und Spätverkehrszeiten ist ein Stundentakt einzuhalten. Der aktuelle Fahrplan sowie ein Liniennetzplan sind im Anlage 5 dargestellt.

(3) Ausnahmen beim Bedienungszeitraum bzw. den Taktzeiten sind in Absprache zwischen ATO und VU nur bei nachfrageschwachen Linien möglich. Als Grundlage dient hierzu die Fahrgastzählung des RMV. Zurzeit betrifft dies nur die Linie 11).

(4) Das VU richtet zur Organisation der ÖPNV-Leistungen eine durch Fachpersonal geführte Verkehrsleitzentrale ein.

Die Besetztzeiten der Verkehrsleitzentrale decken die Dauer der Betriebszeit vollständig ab. Die Betriebszeiten der Verkehrsleitzentrale sind:

- a) Montag bis Samstag: 04:00 Uhr bis 01:00 (Folgetag)
- b) Sonn- und Feiertag: 08:00 Uhr bis 01:00 (Folgetag)

Die Aufgabe der Verkehrsleitzentrale ist es, den ordnungsgemäßen Ablauf der Verkehrsleistung zu überwachen und ggf. korrigierend einzugreifen.

(5) Das Fachpersonal muss auch in der Lage sein, Beschwerden und Hinweise der Kunden entgegenzunehmen und an die Kundenbetreuung weiterzuleiten, sofern nicht vor Ort Abhilfe geschaffen werden kann.

(6) In der Verkehrsleitzentrale werden im Bus gefundene Gegenstände registriert und zwei Wochen vorgehalten. Sofern die Gegenstände nicht vom Besitzer abgeholt werden, werden die Gegenstände an das zuständige Fundbüro übergeben.

(7) Neben der Verkehrsleitzentrale hat das VU die Fahrdienstleitung zu folgenden Zeiten zu besetzen:

- a) Montag bis Donnerstag 07:00 Uhr bis 16:00 Uhr
- b) Freitag 07:00 Uhr bis 12:30 Uhr

Der Fahrdienstleitung obliegt die Organisation und Disposition des Fahrbetriebs.

3.7 Pünktlichkeitsüberwachung

(1) Es erfolgt eine ständige Pünktlichkeitsüberwachung durch das auf allen eingesetzten Fahrzeugen installierte Verkehrsmanagementsystem (VMS). In Abstimmung zwischen dem VU und der ATO werden für jedes Linienbündel Messpunkte zur Bewertung des erreichten Pünktlichkeitsgrades definiert.

(2) Abfahrten an den genannten Messpunkten gelten ab einer Verspätung von mehr als 3 Minuten als unpünktlich.

(3) Sollte sich während der Konzessionslaufzeit herausstellen, dass aufgrund vom Unternehmer nicht verschuldeter Ereignisse oder Begebenheiten die vorgegebenen Fahrplanzeiten regelmäßig nicht einzuhalten sind, hat der Unternehmer dies den Aufgabenträgern unverzüglich schriftlich zu melden. Ggf. erfolgt dann eine Anpassung des Fahrplans.

(4) Der Unternehmer gewährleistet im Jahresmittel einen Anteil von „pünktlichen Abfahrten“ an den Messpunkten von mind. 90,0%.

3.8 Außenkommunikation und Beschwerdemanagement

(1) Pressemitteilungen zu aktuellen verkehrlichen Geschehnissen der Stadt Rüsselsheim am Main, welchen Einfluss auf den städtischen Busverkehr haben, liegen in der Aufgabe des VU (insbes. baustellen- oder unfallbedingte Linien- und Fahrplanänderungen). Die Inhalte der Pressemeldungen sind nach Absprache mit der LNO über Medieneigenekanäle (z.B. Facebook, Instagramm, eigener Website etc.) zu veröffentlichen. Über die Art und Weise des Marketings entscheidet der Aufgabenträger.

(2) Das VU hat ein Beschwerdemanagement einzurichten. Der Anschluss an das verbundweite, elektronische Management von Kundenanliegen des RMV im Rahmen des vorzuhaltenden Beschwerdemanagements soll zeitnah umgesetzt werden. Die Kommunikation mit dem Kunden hat schriftlich, telefonisch und per Mail zu erfolgen. Eingehende Beschwerden sind grds. innerhalb von einer Woche direkt an den Kunden zu beantworten. Der Aufgabenträger erhält eine Kopie des Schriftverkehrs.

(3) Beschwerden zu grundsätzlichen Fragen und zur Planung werden erst nach Absprache zwischen dem VU und Aufgabenträger vom Aufgabenträger beantwortet.

(4) Beschwerden, die bei der ATO z.B. über das RMV-Beschwerdemanagement eingehen, werden, soweit diese nicht von der ATO selbst beantwortet werden, zu Beantwortung an das VU weitergeleitet.

(5) Beschwerden, die beim VU über das Kundenzentrum bzw. die Mobilitätszentrale eingehen, sind durch die Fahrdienstleitung intern zu prüfen. Nach Prüfung erhält der Kunde eine Stellungnahme direkt über das Kundenzentrum bzw. die Mobilitätszentrale. Die Fahrdienstleitung hat eine Liste über eingegangene Beschwerden zu führen und auf Verlangen der ATO Einsicht zu ermöglichen.

(6) Der Umgang mit Fundsachen erfolgt nach den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV unter Beachtung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen.

4. Umstellung der Flotte auf emissionsfreie Antriebe

Das am 09.06.2021 vom Bundestag beschlossene Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge.

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand sowie für einzelne Dienstleitungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z.B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder frei sein muss.

Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen gemäß SaubFahrzeugBeschG für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte der neu zu beschaffenden Busse im ÖPNV muss mit emissionsfreie Fahrzeugen erfolgen. Die Stadt ist an die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG gebunden und der interne Betreiber wird zum Start der Betriebsaufnahme am 01.01.2026 voraussichtlich 4 batteriebetriebene Busse im Einsatz haben.

Ein wesentliches Thema der zukünftigen Planungen ist daher der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien. Im Rahmen einer Studie ist das gesamte Busliniennetz hinsichtlich einer Umstellung auf alternative Antriebe analysiert worden. Berücksichtigt wurden Batteriebusse (Depotladung und Gelegenheitsladung), Brennstoffzellenhybridbusse und Batteriebus mit Brennstoffzellen-Range Extender. Ziel der Studie war es, geeignete technische Lösungen zu identifizieren und hinsichtlich der resultierenden ökonomischen und ökologischen Auswirkungen zu bewerten. Die Analyse erfolgte auf Basis der konkreten fahrplanerischen Situation und berücksichtigt lokale Besonderheiten sowohl hinsichtlich der Liniencharakteristik als auch bezüglich der Infrastruktur (z.B. Betriebshof und Tank-/Ladeorte). Basierend auf den Ergebnissen der vorangegangenen Arbeitspakete wurde ein Konzept zur Nutzung von Batteriebussen unter Einsatz einer Hybridheizung und Depotladung entworfen, welches auf dem Zuständigkeitsgebiet der Stadt umgesetzt werden soll. Die wesentlichen Erkenntnisse sollen als Vorgaben ebenfalls Eingang in den nächsten Nahverkehrsplan finden.

5. Qualifizierung des Fahrpersonals

Die Durchführung der Fahrerschulungen, -trainings und -weiterbildungen im Unternehmen obliegt dem VU. Sie hat durch zertifizierte RMV-Fachtrainer zu erfolgen. Der RMV-Fachtrainer muss sowohl über das Trainer-Know-how als auch über das notwendig fachliche Wissen zur Qualifizierung des Fahrpersonals verfügen. Hierzu hat das VU Personal zu stellen, das als RMV-Fachtraineranwärter an einer 11-tägigen RMV-Fachtrainerausbildung inkl. eintägiger Prüfung teilnimmt.

Nach erfolgreich abgeschlossener Prüfung wird ein persönliches RMV-Fachtrainer-Zertifikat erstellt und an den Fachtrainer ausgegeben. Die Organisation, Durchführung und Prüfung erfolgt durch den RMV oder ein vom RMV beauftragtes Unternehmen (aktuell ist dies die rms GmbH).

Fahrerschulungen /-trainings, die über die Inhalte der RMV-Fachtrainerausbildung hinausgehen, wie beispielsweise die Bedienung der Verkaufsgeräte, die Aneignung von Ortskenntnissen, etc., sind eigenständig durchzuführen.

5.1 Mindestanzahl an RMV-Fachtrainern

Die ATO legt fest, dass der Betreiber immer über mindestens zwei zertifizierte RMV-Fachtrainer verfügen muss, so dass innerhalb eines Fahrplanjahres regelmäßige Schulungen und Weiterbildungen des Fahrpersonals gesichert sind.

5.2 Ausbildungs- und Prüfungsumfang

Die 11-tägige verpflichtende RMV-Fachtrainerausbildung (inkl. Prüfung) beinhaltet nachfolgende Wissensbereiche:

Wissensbereich: Tarif- und Vertrieb

- Tarifbestimmungen des RMV inkl. Preisermittlungsregeln
- Fahrkartensortiment
- Beförderungsbedingungen und Besondere Bedingungen des RMV
- Kenntnisse über Problemfälle des Fahrpersonals im Alltag
- Übergangstarifgebiete - Regelungen und Tarife

Wissensbereich: Gesetzliche/rechtliche Grundlagen

- PBefG und BOKraft/DF-Bus – Rechte und Pflichten eines Omnibusfahrers im Linienverkehr
- Sicherheit im und mit dem Bus
- Vor Fahrtantritt – die richtige Abfahrtskontrolle
- Während der Fahrt – vorausschauendes Fahren
- Korrektes An- und Abfahren an der Haltestelle
- Sicherheitshinweise für Fahrgäste
- Notfallsituationen richtig meistern
- Jedermanns-Recht
- Gewalt – Sehen - Helfen

Wissensbereich: Soziale Kompetenz – Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität

- Aspekte des Wandels – Kenntnisse über Veränderungen in der Branche, die den Fahrer betreffen
- Vermittlung von Tipps für eine erfolgreiche Kommunikation mit den Fahrgästen
- Durchführung von Rollenspielen
- Kenntnisse über alltägliche Konflikte eines Fahrers / einer Fahrerin
- Vermittlung von Konfliktbewältigungsstrategien
- Methoden zur Erhöhung des Selbstwertgefühls

Wissensbereich: Methodik und Didaktik – Konfliktbewältigung und Deeskalation

- Methoden der Teilnehmersmotivation in einer Zeit zunehmender Anforderungen an das Fahrpersonal
- Methoden im Umgang mit Widerständen
- Durchführung von Rollenspielen
- Bearbeitung von Fallbeispielen
- Methoden zur Stärkung der Zufriedenheit des Fahrpersonals
- Methoden zur Rollenakzeptanz: Repräsentant des Unternehmens und des ÖPNV im RMV
- Stressentstehung und -bewältigung

Für Informationen zur RMV-Fachtrainerausbildung wird auf die Website der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH, einer 100 %-igen Tochter des RMV, verwiesen: <https://www.rms-consult.de/news/qualitaet-multiplizieren-rmv-fachtrainer/>

5.3 Gültigkeit der Fachtrainerausbildung

Die RMV-Fachtrainerausbildung ist eine personenbezogene Ausbildung und gilt acht Jahre, gerechnet ab dem Datum der erfolgreich abgelegten Prüfung.
Der RMV-Fachtrainer erhält nach erfolgreicher Prüfung ein Zertifikat mit dem Titel:

“RMV-Fachtrainer“

6. Anlagen

Nachfolgende Anlagen sind Bestandteil dieses ergänzenden Dokuments:

Anlage 1: Mindeststandards für Busse im Rhein-Main-Verkehrsverbund (2019)

Anlage 2: Außenkennzeichnung von Bussen mit RMV-Designelementen

Anlage 3: Rahmen-Lastenhefts für mobile elektronische Fahrkartenverkaufsgeräte
»Busdrucker« im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Anlage 4: Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet
(2019)

Anlage 5: Aktuelle Fahrplantabellen und Liniennetzplan