

Vorabkennzeichnung für die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Stadt Wuppertal über öffentliche Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Wuppertal (Direktvergabe)

Ergänzendes Dokument

mit zusätzlichen Angaben im Rahmen der Vorinformation nach Art. 7 Abs. 2 (VO) EG Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG

Einleitung

Die Stadt Wuppertal ist Mitglied des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (nachfolgend „VRR“). Mit dem Beschluss des Rates der Stadt Wuppertal vom 20.09.2010 (Drs. Nr. VO/0016/10) wurde die Aufgabe zur Finanzierung des ÖPNV auf dem Stadtgebiet auf den Zweckverband VRR übertragen. Dieser Beschluss wurde um den Beschluss des Rates der Stadt Wuppertal vom 10.11.2014, Drs. Nr. VO/0237/14, ergänzt, der die Mandatierung des Zweckverbandes VRR mit weiteren Aufgaben im Zuge einer Direktvergabe im Sinne des Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 und die Bestätigung einer Gruppenbildung im VRR enthält.

Es ist Beschlusslage innerhalb des Zweckverbandes VRR, dass der VRR im Außenverhältnis im eigenen Namen für die Finanzierung und im fremden Namen für die Abwicklung der Betrauung zuständig ist und handelt. Im Übrigen verbleibt es bei der Zuständigkeit der Aufgabenträger für die Betrauung (Festlegung des Verkehrsbedarfs und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen). Näheres zum Verhältnis des Zweckverbandes VRR zu den ihm angehörenden Zweckverbandmitgliedern regeln die Satzungen des Zweckverbandes VRR und der VRR AöR (abrufbar unter: <https://www.vrr.de/de/der-vrr/der-verbund/>).

Dem Zweckverband VRR ist die Aufgabe der Finanzierungssicherstellung betreffend den ÖSPV gemäß § 5 der VRR-Zweckverbandssatzung übertragen. Für die Zulässigkeit, Angemessenheit und Rechtmäßigkeit von Ausgleichsleistungen ist daher das VRR-Finanzierungssystem maßgeblich und führend. Die Höhe des maximal zulässigen Ausgleichs wird auf der Grundlage des VRR-Finanzierungssystems, insbesondere der VRR-Satzungen und der VRR-Finanzierungsrichtlinie in ihren jeweils geltenden Fassungen ermittelt und durch den VRR festgestellt.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, vertreten durch die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, handelnd als Gruppe von Behörden nach Art. 2 lit. b) VO (EG) Nr. 1370/2007, zugleich handelnd für die Stadt Wuppertal sowie für die mitbedienten Gebietskörperschaften - die Stadt Solingen, die Stadt Remscheid, der Ennepe-Ruhr-Kreis und der Kreis Mettmann, hat die Absicht der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) über die zum Stadtverkehr Wuppertal gehörenden öffentlichen Personenverkehrsdienste als Gesamtleistung für den Zeitraum 01.01.2027 bis zum 31.12.2036 gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG im EU-Amtsblatt bekannt gemacht (**Az. XXXXX**).

Die Vorabkennzeichnung beinhaltet gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 und 4 PBefG zugleich die Angabe der mit dem beabsichtigten ÖDA verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards sowie der zur Gesamtleistung gehörenden öffentlichen

Personenverkehrsdienste. Die Vorabbekanntmachung verweist diesbezüglich gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG auf das hiesige ergänzende Dokument.

Alle in diesem Dokument vorgegebenen Leistungs-, Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards sind im Rahmen der Anschlussbetrauung ab 2027 verbindlich umzusetzen. Verweise beziehen sich auf die derzeit aktuellen Fassungen und sind dynamischer Natur. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit der Anforderung verbunden sein, Änderungen des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)-Verbundregelwerks und der im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) geltenden Richtlinien und Standards nachzukommen.

In diesem Dokument werden daher gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 PBefG Anforderungen angegeben, die mit dem ÖDA verbunden sein werden und die nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags führen können. Die nachstehenden Vorgaben enthalten auch Anforderungen, bezüglich derer eine etwaige Abweichung als wesentlich im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3-5 PBefG gilt.

Die Darstellung gliedert sich wie folgt:

- 1 Gesamtleistung
- 2 Anforderungen hinsichtlich der Fahrplan-Standards, Art und Umfang der Bedienung
- 3 Anforderungen hinsichtlich Beförderungsentgelt und Tarif
- 4 Anforderungen hinsichtlich weiterer Standards einschließlich Barrierefreiheit

Während der Laufzeit des ÖDA können Änderungen dieser Anforderungen erforderlich werden, um sich ändernden Verkehrsbedürfnissen, Rahmenbedingungen oder einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal Rechnung zu tragen. Der ÖDA wird daher einen Rahmen festlegen, innerhalb dessen die Stadt Wuppertal Änderungen, insbesondere auch bezüglich der nachstehend beschriebenen Anforderungen, vorgeben kann. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die vom ÖDA umfassten Verkehrsdienste richtet sich nach dem VRR-Finanzierungssystem.

Verweise auf den aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal (NVP), der sich aus drei Bestandteilen (Teilen) zusammensetzt, erfolgen unter Angabe des jeweiligen Teils. Der gesamte Nahverkehrsplan ist unter <https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/nahverkehrsplan/nahverkehrsplan.php> abrufbar. Teil 1 (2021) enthält Regelungen und Anforderungen zum barrierefreien Zugang des ÖPNV-Angebots der Stadt Wuppertal. Teil 2 (2023) enthält Anforderungen an das ÖPNV-Angebot (sog. Szenario 0) und Szenarien zu Ausbau- sowie Gestaltungsmöglichkeiten für die Zukunft (sog. Szenarien 1 und 2). In Teil 3 (2024) werden Vorgaben zu flexiblen Bedienformen und dem Nachtverkehr gemacht.

1 Gesamtleistung, umfasste Verkehrsdienste

Gegenstand der beabsichtigten Vergabe sind sämtliche gegenwärtigen und künftigen Verkehrsdienste, die zum Stadtverkehrsnetz Wuppertal gemäß dem jeweils geltenden Nahverkehrsplan und den darauf beruhenden Vorgaben des Aufgabenträgers Stadt Wuppertal gehören, einschließlich abgehender Linienabschnitte (siehe aktueller Stand Nahverkehrsplan Teil 2,

Kapitel 9.8 (Beschlussfassung vom 18.12.2023) und NVP Teil 3 Kapitel 8.7 (Beschlussfassung vom 29.04.2024)). Das umfasst Verkehrsdienste des ÖPNV i.S.v. § 8 PBefG und § 1 ÖPNVG unabhängig von der personenbeförderungsrechtlichen Verkehrs- bzw. Bedienform. Die Vergabe ist als Gesamtleistung beabsichtigt (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Auf den Versagungsgrund nach § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG wird hingewiesen.

Die zum Inkrafttreten des ÖDA umfassten Verkehrsdienste werden in Kapitel 2 dieses Dokuments im Einzelnen genannt.

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, dieses Verkehrsangebot regelmäßig an geänderte Rahmenbedingungen und Verkehrsbedürfnisse anzupassen, wobei die Vorgaben der VRR-Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) zu beachten sind. Dies wird zum einen die Fahrplan-Fortschreibung unter Einhaltung der Vorgaben umfassen, die sich aus den Liniensteckbriefen gemäß **Anlage 1** sowie aus dem diesbezüglich im ÖDA definierten Anwendungsrahmen ergeben. Der ÖDA wird Zu-, Ab- und Umbestellrechte des Aufgabenträgers Stadt Wuppertal vorsehen. Diese Änderungsoptionen werden Art, Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste betreffen. Dadurch können z.B. Bestand und Verlauf von Linien, Fahrplan und Bedienungsqualität oder sonstige Anforderungen geändert werden (z.B. Betriebszeiten, Takte, Anschlussbeziehungen, Betriebsmittel, Verkehrsmenge, Bedienform, neue Verkehre). Hierdurch können Verkehrsdienste entfallen und neue Verkehrsdienste hinzutreten sowie bestehende Verkehrsdienste verändert werden. Auch diese neuen oder geänderten Verkehrsdienste sind von der Gesamtleistung, deren Vergabe mit der Vorabkennzeichnung angekündigt wird, umfasst.

Das vorzuhaltende Leistungsangebot basiert auf den Vorgaben der Nahverkehrspläne der Stadt Wuppertal, des Ennepe-Ruhr-Kreises, des Kreises Mettmann, der Stadt Solingen sowie der Stadt Remscheid und hat die Vorgaben in die betriebliche Praxis umzusetzen. Die Linienführungen und Takte orientieren sich am Bedarf sowie den örtlichen Verhältnissen. Dies gilt auch für die Anordnung und Lage der Haltestellen.

Das vorzuhaltende Leistungsangebot besteht zu Beginn des ÖDA aus 67 Buslinien und einer Schwebebahnlinie, wobei das Busangebot – je nach Verkehrsaufgabe – aus den Produkten Schnellbus, City-Express, Stadtlinie, und Nacht-Express besteht. Die Tageslinien werden in der Spitzennachfrage von insgesamt 93 Einsatzwagen ergänzt. Alternative Bedienungsformen in Form von Taxi-Bussen, Anruf-Sammel-Taxen und Bürgerbussen runden das Angebot ab.

44 der 57 Tageslinien, 8 der 10 Nacht-Express-Linien und die Schwebebahn werden ausschließlich von dem durch den in Rede stehenden ÖDA betrauten Betreiber betrieben. Bei den übrigen 13 Tageslinien und 2 Nacht-Express-Linien handelt es sich um Gemeinschaftslinien mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen. Diese Gemeinschaftslinien werden von den beteiligten Verkehrsunternehmen gemeinsam bedient. Dabei bezieht sich der räumliche Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die der hier in Rede stehenden ÖDA festgelegt wird, auf den gesamten Verlauf der jeweiligen Gemeinschaftslinie. Der ÖDA wird den Betreiber verpflichten, die vom ÖDA umfassten Verkehrsdienste auf der Gemeinschaftslinie in Kooperation mit dem vom jeweiligen Nachbar-Aufgabenträger betrauten Betreiber zu erbringen. Im Liniensteckbrief ist dazu die Gemeinschaftslinie in ihrer Gesamtheit mit allen zugehörigen Fahrten und Abschnitten bis zum Linienende dargestellt. Der hiesige ÖDA wird den Betreiber zur Durchführung nur des im Steckbrief angegebenen Anteils der Leistungen auf der jeweiligen Gemeinschaftslinie sowie dazu verpflichten, durch geeignete Regelungen mit dem

vom Nachbar-Aufgabenträger betrauten Betreiber für einen durchgebundenen grenzüberschreitenden Betrieb der Linie zu sorgen, der insgesamt den Anforderungen des Liniensteckbriefs entspricht. Das betrifft v.a. die Fahrplangestaltung und Durchbindung der Fahrten, wodurch ein abgestimmtes Fahrplanangebot entsprechend dem in den Liniensteckbriefen vorgegebenen Fahrplanrahmen zu erstellen ist.

2 Anforderungen hinsichtlich der Fahrplan-Standards, Art und Umfang der Bedienung

Die nachfolgend beschriebenen Anforderungen für den Fahrplan i.S.v. § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG bestehen in Anforderungen an die Art und den Umfang der Bedienung. Sie beschreiben das Verkehrsangebot so, wie es zum Inkrafttreten des ÖDA zu erbringen ist, sind ihrerseits aber während der Laufzeit des ÖDA veränderbar (siehe zu Änderungsrechten, die der ÖDA definiert werden, oben Kapitel 1):

2.1 Generelle Anforderungen

Der Betrieb der vorstehend (Kapitel 1) genannten Verkehrsdienste erfordert zum Inkrafttreten des ÖDA einen Einsatz von ca. 1,85 Mio. Fahrplankilometern p.a. im Schwebenbahnverkehr und ca. 11,74 Mio. Fahrplankilometern p.a. im regulären Bus-Linienverkehr. Darüber hinaus sind in der Hauptverkehrszeit E-Wagen im Umfang von ca. 240.000 Fahrplankilometern einzusetzen. Zudem sind als Bestandteil der Gesamtleistung Sonderverkehre auf ggf. abweichenden Linienwegen zu erbringen, u.a. Veranstaltungsverkehre (z.B. „Langer Tisch“ alle 5 Jahre ca. 10.000 Fahrplankilometer). Die bedarfsgesteuerten Verkehre umfassen 8 Taxibuslinien und 12 Anrufsammeltaxilinen mit ca. 0,22 Mio. Fahrplankilometern.

Die mit dem ÖDA vorgegebenen Anforderungen an Art und Umfang der Bedienung werden nachfolgend generell sowie unter 2.2 linienspezifisch in sogenannten Liniensteckbriefen **funktional** beschrieben. Es handelt sich hierbei um Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung insbesondere an **Linienwege** und **Haltestellen**, an die **Bedienungshäufigkeit**, an die **Abstimmung der Fahrpläne** und an die **Barrierefreiheit** i.S.v. § 13 Abs. 2a Sätze 3 und 4 PBefG.

Der vom Betreiber aufzustellende **Fahrplan** muss diesen Anforderungen entsprechen.

Der erforderliche **Fahrzeugbedarf** ergibt sich aus der Durchführung des Fahrplans einschließlich einer angemessenen Reserve und den Kapazitätsstandards (siehe unten 4.3).

2.2 Konkrete Anforderungen - Liniensteckbriefe

Der Fahrplan für die nach dem ÖDA zu erbringenden Verkehrsdienste muss zum Inkrafttreten des ÖDA den Anforderungen aus den Liniensteckbriefen gemäß **Anlage 1** genügen. Die Liniensteckbriefe enthalten folgende verbindliche Angaben und Mindestleistungsanforderungen:

- ÖPNV-Aufgabenträger

- Stadtbezirke Wuppertal
- Linienweg
- Angabe Taktung: alle X Minuten
- Änderung mit Szenario 1
- Änderung mit Szenario 2
- Taktachsen¹
- Leistungsvolumen (km/a)
- Fahrzeugtyp
- Anmerkungen

Die einzelnen Liniensteckbriefe sind im **Anlage 1** zu diesem ergänzenden Dokument zu finden. Die Linienverlaufspläne sind im **Anlage 2** zu diesem ergänzenden Dokument zu finden. Die vorliegenden Konzessionen sind in **Anlage 3** zu diesem ergänzenden Dokument zu finden.

Innerhalb des durch die Liniensteckbriefe und die generellen Anforderungen (oben 2.1) gesteckten Rahmens kann das Verkehrsunternehmen die genaue Fahrplangestaltung (v.a. Abfahrtszeiten) im eigenen Ermessen festlegen.

Der Betreiber wird demnach auch mit der Erbringung von nicht lukrativen Fahrten in Schwachverkehrszeiten betraut. Gemäß den Vorgaben des VRR-Finanzierungssystems wird je Tagesart und -zeitschicht ermittelt, ob die kalkulatorischen Kosten die betriebsindividuellen Erlöse übersteigen. Ist dies der Fall, wird diese Tagesart/-zeitschicht als Schwachverkehrszeit angesehen.

3 Anforderungen hinsichtlich der Beförderungsentgelte und Tarif-Standards

Die Anforderungen an das Beförderungsentgelt nach § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG entsprechen den vom Betreiber anzuwendenden Tarifen. Anzuwenden sind die Tarifangebote des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) (abrufbar unter: <https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/ticketuebersicht/>), des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) (abrufbar unter: <https://www.vrs.de/tickets/ticketsortiment>) und des NRW-Tarifs (abrufbar unter: <https://www.mobil.nrw/fahren/tickets-im-nrw-tarif.html>). Es handelt sich dabei um Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen i.S.v. § 13 Abs. 2a Satz 5 PBefG.

Damit verbunden ist die Anforderung zur Teilnahme an der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Abschluss eines Grundvertrages mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

¹ Streckenabschnitte im städtischen Busnetz, auf denen sich Buslinien mit identischen Streckenabschnitten und Haltestellen zu einem dichteren Angebot bis zum 5- bzw. 10-Minuten-Takt überlagern. In den Liniensteckbriefen ist angegeben, von welchen Taktachsen die jeweilige Linie Bestandteil ist.

Die Tarifbestimmungen von VRR und VRS sind abrufbar unter: https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/service/downloads/tarifhandbuch/B_Tarifbestimmungen.pdf bzw. <https://www.vrs.de/tickets/tarifbestimmungen>).

Die Änderung der Tarife und damit zusammenhängender Verbundregelwerke richtet sich nach den Bestimmungen des jeweiligen Verbundregelwerks bzw. NRW-Tarifregelwerks, auf die der ÖDA als verbindliche Vorgaben verweisen wird.

Der Betreiber hat bei der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf den einbezogenen Linien ausschließlich die gültigen Tarife des VRR und des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) nebst den Übergangstarifen und Sondertarifen (z. B. NRW-Tarif) anzuwenden. Hier hat der VRR mit angrenzenden Partnern Übergangsregelungen in Form von sogenannten Kragentarifen eingerichtet; wobei für Wuppertal als angrenzender Partner der VRS relevant ist.

Des Weiteren sind auf dem Gebiet des Stadtverkehrs Wuppertal die jeweils geltenden Allgemeinen Beförderungsbedingungen, Qualitätsstandards, Richtlinien und sonstigen für die Betreiber verbindlichen Vorgaben des VRR zu beachten. Notwendig sind in diesem Zusammenhang eine Unterzeichnung des VRR-Grundvertrags sowie eine Teilnahme an der Einnahmeverteilung im VRR durch den Betreiber.

4 Anforderungen hinsichtlich weiterer Standards und der Barrierefreiheit

Die Anforderungen für weitere Standards nach § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG beziehen sich vor allem auf Aspekte der Qualität, Umweltqualität und Barrierefreiheit. Diesbezüglich wird der beabsichtigte ÖDA zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nach § 13 Abs. 2a Satz 4 PBefG mit der Anforderung verbunden sein, dass die nachfolgend beschriebenen Standards einzuhalten sind. Hierbei sind einige der Anforderungen, u.a. auch die zur Herstellung der Barrierefreiheit, i.S.d. § 13 Abs. 2a Satz 4 PBefG wesentlich. Der ÖDA wird auch in Bezug auf diese Anforderungen Änderungsrechte des Aufgabenträgers definieren (vgl. oben Kapitel 1).

Soweit der Betreiber nach dem ÖDA berechtigt ist, die Durchführung von Verkehrsleistungen an Subunternehmer zu übertragen, steht er für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung der beauftragten Subunternehmer nach Maßgabe des ÖDA ein. Der Betreiber hat sicherzustellen, dass die Einhaltung sämtlicher Betreiberpflichten, insbesondere die ihm gegenüber verbindlichen Anforderungen des Aufgabenträgers in Bezug auf die Erbringung von Personenverkehrsleistungen und die Inhalte des ÖDA, auch gegenüber den Subunternehmern durch den Betreiber durchsetzbar ist.

4.1 Standards Barrierefreiheit

Das ÖPNV-Angebot muss den besonderen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Bürger entsprechen. Hierzu gehören gemäß dem aktuellen Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers Stadt Wuppertal Teil 1:

- das Handlungsfeld „Haltestellen“,

- das Handlungsfeld „Fahrzeuge“,
- Anforderungen „Fahrgastinformation/ Vertrieb“,
- Anforderungen „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“,
- Anforderungen „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“ und
- Anforderungen „Service/ Trainingsangebote“.

Alle Fahrzeuge sind Niederflrbusse mit Kneeling-Technik zur Absenkung an den Haltestellen für einen leichteren Einstieg sowie einer Rampe für Rollstuhlfahrer. Im Übrigen wird auf den vorgenannten Nahverkehrsplan Teil 1, dort das Kapitel 3, 4 und 7, verwiesen; die dort beschriebenen Mindeststandards sind einzuhalten.

4.2 Fahrzeugqualität/Umweltqualität

Der Betreiber wird mit der Vorhaltung von Fahrzeugen mit aufgabenträger- bzw. verbundbedingten Qualitätsstandards betraut. Für die Dauer der Betrauung gehen diese Qualitätsstandards deutlich über die gesetzlich vorgegebenen Fahrzeugqualitäten hinaus.

Für die von dem Betreiber vorzuhaltenden Fahrzeuge werden im Einzelnen folgende Vorgaben gemacht:

Schwebebahnfahrzeuge

Die Fahrzeuge der Schwebebahn können systembedingt ausschließlich bei der Schwebebahn in Wuppertal eingesetzt werden. Der elektrische Antrieb genügt einerseits den modernen Anforderungen an einen sparsamen Stromverbrauch und ist andererseits in der Lage, vollbesetzte Züge vom tiefsten Punkt am Sonnborner Kreuz (142 m ü. NN) bis zum höchsten Punkt in Vohwinkel (180 m ü. NN) anzutreiben.

Die Innenausstattung entspricht den heutigen Anforderungen an die Bedürfnisse der Kunden, d. h. weitgehender barrierefreier Zugang durch Dämpfung der Pendelbewegungen, gleichmäßig blendfreie Beleuchtung, kontrastreiche Farbgestaltung insbesondere im Türbereich, ausreichende und bequeme Sitzplätze, Heizungs-/ Lüftungsanlage, automatische Haltestellenanzeigen und optische Haltestellenanzeige sowie Videoschutzanlage und fahrzeugseitige Klapprampe.

Kaiserwagen

Eine Besonderheit der Wuppertaler Schwebebahn stellt der so genannte "Kaiserwagen" dar, ein historisches Fahrzeug aus der allerersten Baureihe von 1900. Dieses Fahrzeug wird überwiegend touristisch genutzt. Der Erhalt des Fahrzeugs und die regelmäßige Instandhaltung mit zum Teil sehr aufwändigen handgefertigten Ersatzteilen, die dem besonderen Charakter des Fahrzeugs entsprechen, sind sehr kostenintensiv und durch Fahrgelderlöse nicht zu decken. Aus der Sicht des Aufgabenträgers und des Stadtmarketings ist der Erhalt des Fahrzeugs aber unumgänglich, da viele auswärtige Besucher aus dem In- und Ausland die Stadt Wuppertal hauptsächlich wegen dieser weltweit einmaligen Attraktion besuchen.

Busse

Bei der Busbeschaffung gelten die im Nahverkehrsplan Teil 1 Kapitel 4.2.2.1 und Teil 2 Kapitel 7.2.5 genannten Anforderungen:

- Niederflertechnik mit Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste,
- Fahrzeugalter: Durchschnittsalter 6,5 Jahre, Höchstalter 16 Jahre,
- Fahrer-Klimaanlage, Klimatisierung Fahrgastraum,
- Videoschutzanlagen,
- Abgasnorm Euro 6,
- überdurchschnittlich hoher Anteil von Großraumfahrzeugen entsprechend dem Fahrgastaufkommen sowie
- umfassende Fahrgastinformationseinrichtungen.

Gemäß der Ziffer 2.2 der Richtlinie zur Finanzierung von Anreizen zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge im ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Sinne des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird im Rahmen des lokalen Anhörungsgesprächs festgelegt, welche Anforderungen an die zu beschaffenden Fahrzeuge oder die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge einzuhalten sind.

Im Übrigen wird der ÖDA den zukünftigen Betreiber verpflichten, bei Neuanschaffungen grundsätzlich die geltenden Schadstoffklassen der EU-Abgasnormen einzuhalten. Weiter müssen die Vorgaben gemäß Luftreinhalteplan der Stadt Wuppertal vom 30.10.2020 (abrufbar unter: <https://www.brd.nrw.de/themen/umwelt-natur/immissionsschutz/luftreinhaltung/zum-aktuellen-stand-der-luftreinhaltplanung>) für das Befahren von Umweltzonen beachtet werden; hier die Maßnahme M5/59: Einsatz von abgasarmen Fahrzeugen in den Umweltzonen. Im Übrigen sind die Luftreinhaltepläne der betroffenen Aufgabenträger in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

In dem Projekt „H2-W - Wasserstoffmobilität für Wuppertal“ ist in den vergangenen Jahren die Implementierung von Wasserstofftechnologien im Rahmen von „Power-to-Mobility“ in verschiedenen Maßnahmen mit öffentlichen Zuwendungen umgesetzt worden. Hierzu gehört insbesondere die Beschaffung von insgesamt 52 Brennstoffzellenbussen (20 Brennstoffzellenbusse sind in Betrieb, weitere 32 Brennstoffzellenbusse werden bis Ende 2024/ Anfang 2025 ausgeliefert) nebst Infrastruktur.

Der ÖDA wird festlegen, dass der zukünftige Betreiber die Beschaffungsstrategie der Stadt Wuppertal einzuhalten hat, wonach zur Erfüllung der Mindestziele aus dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) zunächst bis zum Jahr 2030, regelmäßig vollständig emissionsfreie Fahrzeuge mit Brennstoffzellentechnologie sowie - technikoffen - auch Fahrzeuge mit Batterietechnologie jeweils mit der entsprechend erforderlichen Infrastruktur zu beschaffen sind (NVP Teil 2 Kap. 9.4 in Verbindung mit Kap. 2.1.3 sowie NVP Teil 3 Kap. 8.4).

Bei der Gestaltung der Fahrzeuge sind die Kundenbelange wie beispielsweise

- Anordnung der Sitze,

- Ausrüstung der Stehplätze mit ausreichenden Haltemöglichkeiten,
- Heizung und Belüftung,
- ausreichende Beleuchtung sowie
- große, und überwiegend werbefreie Scheiben

zu beachten.

Als kundenorientierte Informationselemente im und am Fahrzeug sind eine Anzeige der Liniennummer an allen Fahrzeugseiten, die Fahrtrichtungsanzeige an der Front und die Linienverlaufsanzeige an der Einstiegsseite vorzuhalten. Zur Innenausstattung der Fahrzeuge gehören außerdem standardmäßig

- TFT-Monitore mit Anzeige der nächsten Haltestelle sowie der folgenden drei Haltestellen und der Zielhaltestelle,
- automatische Haltestellenansage und
- Videoüberwachung zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste.

Sonstige Funktionen

Um die vorgegebenen Qualitätsziele, eine geringe Ausfallquote und die Einhaltung der Anschlusssicherung zu gewährleisten, wird der Betreiber verpflichtet sein, Fahrzeugwerkstätten mit qualifiziertem Personal in angemessenem Umfang zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie die hierfür erforderliche technische Ausstattung vorzuhalten. Zur Einhaltung eines ansprechenden Erscheinungsbildes der Fahrzeuge sind diese regelmäßig innen und außen zu reinigen. Die Reinigung erfolgt in festgelegten Intervallen und bei Bedarf. Eine Liste aller vorhandenen Fahrzeuge hat der zukünftige Betreiber der Stadt Wuppertal einmal jährlich zur Verfügung zu stellen.

Zu den unterstützenden Funktionen gehört die Vorhaltung einer Betriebshofadministration zur Disposition von Fahrpersonal und Fahrzeugen. Durch den Einsatz von Subunternehmen entsprechend der vorgegebenen Quote, kommt der Disposition aus Sicht der Stadt Wuppertal eine wichtige Funktion zur Steuerung des ordnungsgemäßen Betriebsablaufs und zur Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsziele zu.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind die o. a. Zielvorgaben zu berücksichtigen. Der Fahrzeugbestand ist so zu bemessen, dass die Erbringung der betrauten Verkehrsdienstleistungen ohne Einschränkungen erfolgen kann.

Die Bewertung der Fahrzeugmehrqualitäten ergibt sich aus Anlage 2/3-3 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR.

4.3 Fahrzeugkapazität

Der Fuhrpark der Schwebbahn besteht aus 31 Schwebbahnfahrzeugen und einem Kaiserwagen, diese sind auch zukünftig für den fahrplanmäßigen Betrieb erforderlich.

Weiter sind zum Betrieb zu Beginn des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ca. 300 Omnibusse, darunter ca. 205 Gelenkfahrzeuge, ca. 80 Solobusse und ca. 15 Midibusse erforderlich.

Die Kapazitäten (ca.-Werte) der einzelnen Fahrzeugtypen:

Schwebefahrfahrzeuge			Gesamt
GTW 2014	42 Sitzplätze	86 Stehplätze	128 Personen
Kaiserwagen	61 Sitzplätze	-	61 Personen
Busse			Gesamt
Midibus (Baujahr 2015)	29 Sitzplätze	57 Stehplätze	86 Personen
Solobus (Baujahr 2023)	39 Sitzplätze	64 Stehplätze	103 Personen
Gelenkbus (Baujahr 2023)	46 Sitzplätze	108 Stehplätze	154 Personen

4.4 Haltestellenausstattung

Der ÖDA wird den zukünftigen Betreiber verpflichten, bedingt durch die genehmigten Fahrpläne, die vorgesehenen Haltestellen vorzuhalten.

Von dem Betreiber werden 20 Schwebefahrschaltstellen und ca. 1336 Bushaltstellen vorgehalten. Von diesen Bushaltstellen sind ca. 641 mit Wartehallen ausgestattet, wovon sich ca. 317 im Eigentum des derzeitigen Betreibers und ca. 324 im Eigentum der Ströer Deutsche Städte Medien (DSM) befinden. Vorzuhalten sind zudem Grundstücke inkl. Verkehrswegebaustruktur, die für einen wirtschaftlichen Betrieb zwingend erforderlich sind. Der ÖDA wird mit den Anforderungen verbunden sein, die Haltestellen nach der Richtlinie zur „ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR“ einzurichten.

Haltestellen Schwebefahrschalt

Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 26.05.1997 beschlossen, Anlagenteile der Schwebefahrschalt gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz NRW in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal einzutragen. Der zukünftige Betreiber wird daher mit dem ÖDA verpflichtet sein, die Vorgaben des Denkmalschutzes bzgl. der Haltestellen der Schwebefahrschalt einzuhalten. Die Unterschutzstellung erstreckt sich unter Einschluss aller ersetzten und neu gebauten Teile auf die gesamte Streckenanlage mit allen im Zuge des Schwebefahrschaltbaus gestalteten Wupperuferbereichen (Fundamentierungen, Stützmauern, Ufermauern), auf sämtliche Stationen, auf die Wagenhalle Oberbarmen, das Wagendepot Vohwinkel sowie auf den "Kaiserwagen", als letztes erhaltenes Beispiel eines erbaungszeitlichen Waggontyps (<https://www.wuppertal.de/denkmalliste-online/Detail/Show/11819>).

Die oberhalb des Straßenniveaus liegenden Zugangsebenen der Haltestellen sind durch den Einbau von Aufzügen in allen Haltestellen barrierefrei gestaltet. Die Haltestellen selbst entsprechen modernen Anforderungen zur Beseitigung von Angsträumen, d. h. sie sind in transparenter Bauweise mit viel Glasflächen und guter Beleuchtung gestaltet.

Die Haltestellen Landgericht, Völklinger Straße und Werther Brücke stehen unter Denkmalschutz, so dass bei der Instandhaltung die Auflagen der Denkmalschutzbehörden zu beachten sind.

Da die Schwebbahn sehr stark touristisch genutzt wird und somit ein wichtiger Bestandteil des Stadtmarketings ist, ist neben einer übersichtlichen Wegweisung für Ortsfremde auch für die permanente Sauberkeit der Haltestellen zu sorgen.

Haltestellen Busse

Je nach Funktion, Frequentierung und Platz wird der ÖDA verschiedene Anforderungen an die Ausstattungselemente der Haltestellen enthalten. Zur Grundausstattung für Haltestellen zählen gemäß dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Wuppertal Teil 1 Kap. 4.1.2 und NVP Teil 2 Kap. 7.2.4:

- Kennzeichnung mit Haltestellenzeichen (STVO 224),
- Verkehrssicheres Warten,
- Beseitigung von Angsträumen auch im Kontext von Beleuchtung,
- Barrierefreiheit,
- Sitzhöhe im Mittel 55 cm,
- Abfallbehälter,
- Tarifaushang und
- Fahrpläne der die Haltestelle anfahrenen Linien.

Darüber hinaus werden an stark frequentierten Haltestellen, z.B. an Verkehrsknotenpunkten, zusätzlich

- Dynamische Fahrgastanzeigen (DFI) und
- Wind- und Wetterschutzeinrichtungen

vorgehalten.

Die besonderen Anforderungen unterschiedlicher Kundengruppen

- Bewegungsfreiheit für Kinder,
- transparente, gut einsehbare und hell beleuchtete Gestaltung,
- blendfreie und gut lesbare Schrift für Sehbehinderte und
- Sitzgelegenheiten für Gehbehinderte und ältere Menschen

sind bei der Errichtung und Wartung bzw. Instandhaltung zu berücksichtigen.

Die Haltestellen und Wartehallen sind grundsätzlich alle fünf Monate zu inspizieren. Schäden, die die Sicherheit gefährden sowie grobe Verunreinigungen sind umgehend zu beseitigen. Für kleinere Schäden erfolgt die Instandhaltung nach einer Prioritätenliste der zuständigen Fachabteilung bei dem Betreiber. Bei den verglasten Wartehallen erfolgt die Reinigung der Glasflächen zweimal monatlich, die übrigen Teile der Wartehalle werden einmal pro Quartal gereinigt.

Einfache Wartehallen ohne Verglasung werden in einem vierteljährlichen Rhythmus gereinigt. Im Winter sind Beeinträchtigungen durch Schnee und Eis entsprechend einer Prioritätenliste schnellstmöglich zu beseitigen. Der Betreiber unterhält eine Datenbank aller Haltestellen mit allen notwendigen Informationen zu Ausstattung, Reinigungsintervallen und Instandhaltungsmaßnahmen. Diese Daten sind der Stadt Wuppertal auf Verlangen in geeigneter Form vorzulegen.

4.5 Betriebsdurchführung und Störfallmanagement

Die Betriebsabwicklung ist verschiedenen Einflüssen unterworfen, insbesondere Unregelmäßigkeiten in der Betriebsdurchführung durch

- Infrastruktureinschränkungen,
- Störungen am Fahrweg und an der Leit- und Sicherungstechnik,
- Technische Störungen an den Schwebefahrfahrzeugen oder Bussen oder
- Einwirkungen von außen, wie z. B. Reisendenverhalten.

Der ÖDA wird den Betreiber daher verpflichten, Aufgaben des Störfallmanagements (NVP Teil 1 Kap. 4.4 „Anforderungen Betrieb/Unterhaltung/Störfallmanagement“), insbesondere in der

- Stabilisierung der Betriebsqualität (z. B. Ersatzfahrzeug) und
- Minimierung der Einflüsse auf den Fahrgast (z. B. Fahrgastinformation) zu erbringen.

4.6 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit

Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen

Der ÖDA wird vorsehen, dass zur Überwachung des Betriebsablaufs der Schwebefahrbahn und der Busse der Betreiber eine rechnergesteuerte Betriebsleitzentrale (BLZ) unterhält. Von dort wird das gesamte Busnetz kontinuierlich überwacht. Im Störfall entscheiden die Disponenten über geeignete Maßnahmen, um die Nachteile für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Kernstück der BLZ ist das rechnergesteuerte Betriebs-Leitsystem (Intermodal Transport Control System, ITCS). Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, alle eingesetzten Busse mit der technischen Ausstattung des ITCS auszustatten, damit diese jederzeit ihre Position an den Zentralrechner melden können. Beim Einsatz von Subunternehmern ist sicherzustellen, dass diese ebenfalls in geeigneter Weise mit der Leitstelle kommunizieren können. Die Disponenten entscheiden auch in Fragen der Anschlusssicherung.

Das ITCS liefert ferner Basisdaten für die Angebots- und Fahrplanung (Fahrzeiten, Anschlüsse, Fahrgastzahlen) sowie Qualitätskontrollen (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung).

Bei kurzfristigen Betriebsstörungen der Schwebbahn sind die Fahrgäste akustisch und optisch auf die alternativ nutzbaren ÖPNV-Angebote hinzuweisen. Bei planbaren Sperrpausen der Schwebbahn ist der Betreiber verpflichtet, einen Ersatzverkehr, nach einem vorher kommunizierten Fahrplan, einzurichten.

Neben der stationären Betriebslenkung wird der Betreiber verpflichtet, auch eine mobile Betriebslenkung vorzuhalten, die im Störfall vor Ort in das Verkehrsgeschehen eingreifen kann und auch im Rahmen der Unfallaufnahme tätig wird. Bei Bedarf muss ein Reservefahrzeug eingesetzt werden, um Störungen zu überbrücken und die Einhaltung der Fahrpläne zu gewährleisten.

Im Rahmen der Qualitätssicherung überwacht die BLZ insbesondere

- die Einhaltung des Fahrplans,
- die Anschlusssicherung sowie
- die Einhaltung der vorgegebenen maximalen Ausfallquote.

4.7 Ticketvertrieb

Der derzeitige Betreiber vertreibt die Tickets über ein eigenes MobiCenter sowie über verschiedene private Vertriebsstellen (Agenturen) in den jeweiligen Stadtteilen. Die aktuelle Liste der Vertriebsstellen ist auf der Internetseite des derzeitigen Betreibers einsehbar (abrufbar unter: <https://www.wsw-online.de/mobilitaet/services/verkauf-und-information/verkaufsstellen/>).

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, dass der zukünftige Betreiber ein entsprechendes Vertriebssystem einrichtet. Darüber hinaus hat der Verkauf von Fahrausweisen des Bartarifs auch durch das Fahrpersonal der Busse zu erfolgen. An den Bahnhöfen der Schwebbahn und an den Busbahnhöfen sind zusätzlich Fahrausweisautomaten vorzuhalten. Handytickets und Internettickets haben das Vertriebsangebot zu ergänzen. Telefonische Anfragen sind rund um die Uhr bei dem Betreiber möglich.

Der Betreiber wird verpflichtet ein Abrechnungssystem einzusetzen, das sicherstellt, dass bei Systemupdates oder -wechseln sowohl die Belange des VRR als auch der Kunden berücksichtigt sind.

Da die Einnahmen aus den Ticketverkäufen bei dem Betreiber verbleiben und somit den notwendigen Ausgleichsbetrag zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verringern, wird seitens der Stadt Wuppertal der Einnahmensicherung und einer intensiven ÖPNV-Nutzung ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt.

Außerdem dient der ÖPNV der Verringerung des Individualverkehrs, was bei den beengten Straßenverhältnissen in Wuppertal und im Hinblick auf die Einrichtung von Umweltzonen zur Verbesserung der Luftreinhaltung ebenfalls von hohem Allgemeininteresse ist. Der Betreiber hat deshalb alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Erreichung dieser Ziele zu unterstützen.

Deshalb wird der ÖDA mit der Anforderung verbunden sein, dass der Betreiber zusätzlich Mobilitätsberater einzusetzen hat, um durch die gezielte Ansprache von Bürgern, beispielsweise auf zentralen Stadtplätzen, bei Stadtfesten, in Unternehmen, Behörden und Schulen, neue und

zusätzliche Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Der ÖDA wird zudem mit der Anforderung verbunden sein, begleitende Servicemaßnahmen, insbesondere

- kostenlose Herausgabe des digitalen Fahrplanbuches,
 - Erstellung von Stadtteil- und Produktfahrplänen,
 - Verteilung standortbezogener Fahrpläne (z. B. an Schulen, Universität usw.),
 - Fahrplanauskunft per Internet zusammen mit den VRR-Partnerunternehmen,
 - Flexible Bedienungsformen (Anruf-Sammel-Taxi, TaxiBus),
 - Taxi-Ruf-Service (Bestellung über den Busfahrer),
 - Ausstieg zwischen den Haltestellen in den Abendstunden,
 - Betreuung sowie Unterstützung von vier Bürgerbusvereinen sowie
 - Einsatz von Sicherheits- und Servicekräften insbesondere abends und nachts,
- zu erbringen.

Der Erfolg dieser Maßnahmen wird durch die monatlich zu erstellende Verkaufsstatistik sowie durch die regelmäßige Teilnahme an einem durch ein externes und unabhängiges Institut bundesweit durchgeführten Kundenbarometer überprüft. Die Ergebnisse sind dem Aufgabenträger Stadt Wuppertal in geeigneter Form vorzulegen.

Externe Regie- und Vertriebsleistungen

Der Betreiber wird verpflichtet, durch die Mitarbeit in den Gremien des VRR für Verbundverkehrsunternehmen die Verbundintegration sicherzustellen. Dabei werden insbesondere Aufgaben in den folgenden Themengebieten erfüllt:

- Tarif: Weiterentwicklung und Abstimmung des gemeinsamen Verbundtarifs.
- Vertrieb: Sicherstellung des Vertriebs von Fahrausweisen des VRR sowie bestimmter Angebote aus dem NRW-Tarif und der Deutschen Bahn (DB). Derzeit basiert der Vertrieb neben zwei eigenen Verkaufsstellen auf dem Verkauf in den Bussen durch die Fahrer, bei privaten Vertriebspartnern, dem Verkauf über Automaten und elektronischen Verkaufswegen, z.B. über das Internet oder über das Smartphone sowie im Abonnement.
- Vertrieb: Der Betreiber wirkt an einer Weiterentwicklung des Vertriebs im Einklang mit den VRR-Richtlinien sowie einer Ausweitung des Vertriebs auf neue Nutzermedien mit.

Im Rahmen des „Verbundprojektes Vertriebsstrategie - bargeldloses Zahlen“ soll der Verkauf von Fahrausweisen in den Fahrzeugen beim Fahrer sowie den Automaten im Fahrzeug perspektivisch nur noch bargeldlos über digitale Apps bzw. mittels E-Payment (Wallet, NFC-Technologie etc.) und Kartenzahlung (gängige Giro-/Debit-/Kreditkarten etc.) zugelassen werden. Ein Fahrscheinerwerb mit Bargeld und bargeldloser Zahlungsmittel soll im Übrigen weiterhin unverändert in den Vertriebsstellen der Verkehrsunternehmen, den von den Verkehrsunternehmen zusätzlich eingesetzten lokalen Verkaufsstellen

und privaten Vertriebsstellen (wie z. B. an einem Kiosk oder in einer Lotto-Aufnahmestelle) sowie den VRR-Ticketautomaten möglich sein.

Die rechtliche Zulässigkeit der Umsetzung eines ausschließlich bargeldlosen Verkaufs von Fahrausweisen in den Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen im VRR - eine entsprechende Anpassung der Beförderungsbedingungen Nordrhein-Westfalen (NRW) vorausgesetzt - wird derzeit noch geprüft.

- Produktstandards: Der Betreiber wirkt an der Erstellung und Weiterentwicklung der Produktstandards und an einer Harmonisierung innerhalb des Verbundes mit.
- Kundeninformation: Durch Mitarbeit in den VRR-Gremien trägt der Betreiber zur Festlegung und Weiterentwicklung einer einheitlichen Kundeninformation bei.
- Einnahmesicherung und -aufteilung: Der Betreiber übernimmt für den eigenen oder in seinem Auftrag erbrachten Verkehr sowie die übrigen Vertriebswege die Abrechnung und Koordination der durchgeführten Fahrausweisverkäufe, die Kontrolle aller Fahrgeldeinnahmen und die Meldung an den VRR. Darüber hinaus werden durch das Fahr- und Prüfpersonal Fahrausweisprüfungen durchgeführt und in Abstimmung mit dem VRR die Sicherheits- und Prüfmerkmale der Fahrtberechtigungen festgelegt und weiterentwickelt. Der Betreiber betreibt in seinen Bussen ein elektronisches Kontrollsystem gemäß den Vorgaben des VRR.

Im Rahmen der Einnahmearbeitung beteiligt sich der Betreiber an der Entwicklung des Aufteilungssystems, der Durchführung der notwendigen Erhebungen zu Fremdnutzern und Schwerbehinderten sowie an der Überprüfung der von anderen Unternehmen und dem Verbund vorgelegten Daten.

Die getroffenen Feststellungen und Ergebnisse werden dem Aufgabenträger Stadt Wuppertal im Rahmen der VRR-Ergebnisrechnung, derzeit wird diese jährlich im Dezember zur Verfügung gestellt, mitgeteilt.

Die im VRR-Handbuch Tarif und Vertrieb (https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/service/downloads/tarifhandbuch/VRR-Handbuch_T_u_V_HP.pdf) geregelten Bestimmungen stellen hierbei den qualitativen Mindeststandard für das Unternehmen-den zukünftigen Betreiber dar.

4.8 Kundenservice

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, einen Kundenservice vorzuhalten mit insbesondere folgenden Leistungen:

- Kundencenter
- Servicetelefon – ‚Schlaue Nummer‘
- App

Darüber hinaus hat der Betreiber zusätzlich ein zentrales Beschwerdemanagement zur Bearbeitung der Kundenreklamationen (telefonisch, schriftlich und per E-Mail) vorzuhalten. Die

Kunden erhalten, so schnell es die betrieblichen Abläufe gestatten, eine entsprechende Antwort. Über die Zahl und die Art der Kundenresonanzen wird eine regelmäßige Statistik erstellt.

Zur direkten Kommunikation finden bedarfsgerecht Kundenforen statt.

Im Rahmen der Fahrausweisprüfung erbringt der derzeitige Betreiber eine jährliche Prüfleistung von derzeit rd. 26.000 reinen Prüfstunden. Die Höhe der Prüfleistung beträgt für den Betriebsbereich Schwebbahn 2,1 % und für den Betriebsbereich Bus 0,8 % in Relation zur monatlich ausgewiesenen Bruttofahrgastzahl und werden nach Berechnung der jeweilig festgelegten Jahresfahrgastzahlen jährlich überprüft. Grundlage für die Prüfleistung sind die Bruttofahrgastzahlen des Betreibers (im Jahr 2022 – 76,2 Mio. Fahrgäste).

Die Prüfungen haben im gesamten Stadtgebiet Wuppertal auf allen Linien, auch in den Randgebieten, zu erfolgen. Sie finden während der gesamten Betriebszeit statt.

Ticketprüfer werden von dem Betreiber geschult und müssen mindestens die folgenden Qualifikationen aufweisen:

fachlich

- fundierte Tarifkenntnisse,
- fundierte Orts- und Linienkenntnisse in Wuppertal und Umgebung (abgehende Verkehre);

persönlich

- Kundenorientierung,
- Bereitschaft zur erfolgsorientierten Konfliktlösung,
- gutes Ausdrucksvermögen in deutscher Sprache in Wort und Schrift,
- neutrales und vorurteilsfreies Auftreten und
- gepflegtes Erscheinungsbild.

Der ÖDA wird den Betreiber verpflichten, eine monatliche Statistik über die erfolgten Ticketprüfungen, jeweils bis zum Ende der zweiten Woche im Folgemonat, zu erstellen, die beinhaltet:

- geprüfte Fahrgäste,
- geprüfte Fahrgäste ohne oder ohne gültiges Ticket sowie
- Brutto-/Netto-Prüfstunden/Monat.

Die Betrauung erstreckt sich auch auf die Vorhaltung der zur Aufgabenerledigung nötigen Personal- und Betriebsmittel.

Zur Erbringung der Vertriebsleistung hält der derzeitige Betreiber 2 eigene Verkaufsstellen sowie 32 private Verkaufsstellen vor (Stand 14.05.2024). Darüber hinaus werden insgesamt 33 stationäre Fahrausweisautomaten vorgehalten. Der ÖDA wird den Betreiber verpflichten,

eine entsprechende Anzahl an Verkaufsstellen und stationären Fahrausweisautomaten vorzuhalten.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in ausreichendem Umfang und in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

4.9 Fahrgastinformation

Der ÖDA wird den Betreiber verpflichten, Fahrgastinformationen zur Verfügung zu stellen. Die Fahrgastinformation hat über folgende Tools zu erfolgen:

- Fahrplanaushänge an allen Haltestellen von Bus und Schwebbahn
- mehrzeilige digitale Anzeiger ZOB und Verknüpfungshaltestellen
- digitale Anzeigen am (Laufbänder) und im Fahrzeug (TFT-Monitore) bei Bus und Schwebbahn
- ein digitales Fahrplanbuch
- eine App.

Im Übrigen wird auf den Nahverkehrsplan Teil 2 Kap. 9.2.4(.3) „DFI“ und NVP Teil 1 Kap. 4.3 „Fahrgastinformation/Vertrieb“ verwiesen; die dort beschriebenen Mindeststandards sind ebenfalls einzuhalten.

4.10 Sicherheit

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, das Sicherheitsversprechen zu erfüllen. Das Sicherheitsversprechen für die Fahrgäste und das Personal steht im öffentlichen Personenverkehr an erster Stelle. Dies betrifft zum einen die Betriebssicherheit (safety) – also insbesondere den Schutz der Fahrgäste und des Personals vor Unfällen und technischen Gefahren. Zum anderen aber auch die Abwehr äußerer Gefahren, wie beispielsweise den Schutz vor Personen, die sich belästigend, bedrohlich oder sogar gewalttätig verhalten (security).

Sicherheit ist ein wesentliches Produktversprechen an die Fahrgäste. Dabei spielt es für die Fahrgäste – wie für das Personal – eine untergeordnete Rolle, ob Einflussfaktoren zu einer Einschränkung der Sicherheit führen (objektive Sicherheit) oder eine Unsicherheit empfunden wird (subjektive Sicherheit).

Die Ziele der Branche, dass

- die Fahrgäste in den Fahrzeugen und Anlagen sicher vor Angriffen, Bedrohungen und Belästigungen sind und sich auch entsprechend sicher fühlen,
- die Beschäftigten (z. B. Fahr- und Zugbegleitpersonal, Fahrausweisprüfpersonal, Service- und Sicherheitspersonal) vor Übergriffen geschützt werden und sich auch entsprechend sicher fühlen,

kann die Branche nicht vollständig aus sich selbst heraus und aus eigener Kraft erreichen. Dazu bedarf es einer abgestimmten Zusammenarbeit mit den Polizei- und Ordnungsbehörden. Der Betreiber wird daher verpflichtet, mit den Polizei- und Ordnungsbehörden zusammenzuarbeiten.

Der Betreiber stellt 3-S-Kräfte insbesondere im Rahmen von Großveranstaltungen (u.a. Fußballspiele, Stadtfeste) bereit und ist Mitglied in der Ordnungspartnerschaft. Ferner erstellt der Betreiber ein jährliches Sicherheitslagebild.

4.11 Fahr- und Servicepersonal

Allgemeine Anforderungen an das Fahrpersonal Bus und Schwebbahn:

Der ÖDA wird mit den folgenden Anforderungen (NVP Teil 1 Kap. 4.5) an das Fahrpersonal verbunden sein:

Das Fahrpersonal muss über deutsche Sprachkenntnisse in Wort und Schrift (NVP Teil 2 Kap. 7.2.7: „Die Kommunikation mit den Fahrgästen ist im Abgleich mit dem Tätigkeitsbereich (Fahrpersonal, Kundenzentrum, usw.) auf Deutsch möglich. In den Kundenzentren ist zudem eine Basiskommunikation auf Englisch anzustreben.“) sowie die zur Erfüllung der Serviceaufgaben notwendigen Tarif-, Netz- und Ortskenntnisse verfügen. Der Besitz einer gültigen Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist Pflicht. Die Einhaltung der Dienstanweisungen des Betreibers, der BOKraft bzw. der BOStrab und die Fahrerüberwachung im Rahmen der Qualitätssicherung sind zu dokumentieren. Der Betreiber wird dafür ein Qualitätssicherungsteam vorhalten, das alle Überwachungen durchführt und Fehlverhalten umgehend sanktioniert. Durch regelmäßige Fahrerschulungen ist sicherzustellen, dass sowohl die betrieblichen Aspekte wie Kenntnis der Fahrzeug- und Vertriebstechnik (nur Bus) bzw. Fahrzeug- und Betriebsanlagen-technik (nur Schwebbahn), Sicherheitsfragen, Ortskenntnisse und allgemeines Verhalten im Straßenverkehr (nur Bus), aber auch die Belange der Kundeninformation und das Verhalten insbesondere gegenüber hilfsbedürftigen Fahrgästen wie z. B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen usw. ständig geübt und bewusst gemacht wird. Der Betreiber wird verpflichtet, für Schwebbahn und Bus eine eigene Fahrschule bereitzuhalten. Die Schulungsräume und ihre technische Ausstattung müssen den jeweils geltenden Anforderungen an Aus- und Weiterbildungseinrichtungen Genüge tragen.

Eine weitere Anforderung an den Betreiber ist die arbeitsmedizinische Betreuung des Fahrpersonals durch eine vorgehaltene Betriebsarztpraxis. Angesichts der steigenden Verkehrsdichte und der Verlängerung der Lebensarbeitszeit ist es unumgänglich, seitens des Betreibers für eine umfassende arbeitsmedizinische Vorsorge zu sorgen. Aus Sicherheitsgründen legt die Stadt Wuppertal großen Wert darauf, dass nur gesundes Fahrpersonal zum Einsatz kommt. Hierzu gehört auch die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten.

Besondere Anforderungen an das Fahrpersonal Bus

- Kenntnisse des aktuellen Liniennetzes und Leistungsangebotes,
- fachliche Kenntnisse der Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie der Fahrpreise, Fahrausweisarten, deren Gültigkeit und Entwertungsmerkmale; kompetenter Verkauf der richtigen Tickets,
- eine umsichtige und vorausschauende Fahrweise,

- kundenorientiertes Verhalten, welches sich durch freundliches, kompetentes und hilfsbereites Auftreten sowie durch richtige und zielgerichtete Auskünfte gegenüber dem Kunden bemerkbar macht,
- Durchsage von Sonderinformationen im Fahrzeug (z. B. Betriebsstörungen),
- Förderung eines geordneten Betriebsablaufes durch pünktlichen Dienstbeginn und pünktliche Ausfahrten sowie
- Tragen von Dienstkleidung und ein damit verbundenes gepflegtes Erscheinungsbild,
- Beachtung des vorgegebenen Zuglaufplans: verfrühte Abfahrten von im Zuglaufplan angegebenen Haltestellen sind unzulässig; Anschlüsse an definierten Anschlusspunkten sind einzuhalten, wobei die Mitteilung des ITCS und die Anweisungen der Betriebsleitzentrale (BLZ) zu berücksichtigen sind,
- die unverzügliche Weiterleitung von zur Kenntnis genommenen Störungen im Fahrbetrieb und an Betriebsanlagen des Betreibers an die BLZ sowie die unverzügliche Mitteilung an die BLZ, wenn aufgrund von Kapazitätsengpässen an der Haltestelle Kunden nicht befördert werden können,
- die Mithilfe bei der Erfassung von Fahrgastzahlen,
- die Unterstützung der Arbeit des Zählpersonals, der Fahrausweisprüfer sowie des Service- und Sicherheitspersonals,
- die Unterstützung sämtlicher Angebote und Aktivitäten des Betreibers (wie z. B. Taxiruf, Geldkarteneinsatz etc.),
- die Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen sowie
- eine umweltfreundliche Fahrweise gemäß Luftreinhalteplan der Stadt Wuppertal vom 30.10.2020, hier die Maßnahme M1/21: Schulung des Fahrpersonals des ÖPNV hinsichtlich einer umweltfreundlichen Fahrweise.

Fahrer der zum Einsatz kommenden Auftragsunternehmen unterliegen den gleichen Pflichten wie das eigene Personal des Betreibers.

Besondere Anforderungen an das Fahrpersonal Schwebbahn:

- eine umsichtige und vorausschauende Fahrweise,
- Förderung des geordneten Betriebsablaufs durch pünktlichen Dienstbeginn und pünktliche Ausfahrt,
- Kundenorientiertes Verhalten, welches sich durch höfliches, sachliches, rücksichtsvolles und besonnenes Auftreten sowie durch zielgerichtete Auskünfte gegenüber den Kunden auszeichnet,
- Durchsage von Sonderinformationen (z. B. Betriebsstörungen),
- das Tragen von Dienstkleidung und ein damit verbundenes gepflegtes Erscheinungsbild,

- die unverzügliche Weiterleitung von zur Kenntnis genommenen Störungen im Fahrbetrieb und an Betriebsanlagen des Betreibers an die Betriebsleitzentrale sowie die unverzügliche Mitteilung an die Betriebsleitzentrale, wenn aufgrund von Kapazitätsengpässen an der Haltestelle Kunden nicht befördert werden können,
- die Mithilfe bei der Erfassung von Fahrgastzahlen und
- die Unterstützung der Arbeit des Zählpersonals, der Fahrausweisprüfer sowie des Service- und Sicherheitspersonals.

4.12 Sozialstandards

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird vorsehen (NVP Teil 2 Kap. 7.2.7: „Die Entlohnung des Personals erfolgt nach einem repräsentativen Tarifvertrag für den ÖPNV (siehe Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs).“), dass der Betreiber die folgenden Tarifverträge anwendet:

Spartentarifvertrag Versorgung (TV-V),

Spartentarifvertrag Nahverkehr NW (TV- N NW), sowie

Tarifvertrag über die zusätzliche Altersvorsorge der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (Altersvorsorge-TV-Kommunal).

Die Berechnung des Ausgleichs für die sozialpolitischen Verpflichtungen ergibt sich aus den jeweils aktuellen Regularien des VRR.

4.13 Vermarktung des Angebots

Finanzmanagement/Marketing

Im Rahmen des Finanzmanagements wird der zukünftige Betreiber verpflichtet, alle im Zusammenhang mit der Betrauung benötigten finanziellen Daten aufzubereiten und, sofern notwendig, von unabhängigen Dritten prüfen und testieren zu lassen. Des Weiteren erfolgt durch den zukünftigen Betreiber die zentrale Bearbeitung der Einnahmenaufteilung im Rahmen des VRR, die Durchführung des Betriebsleistungscontrollings und die Ermittlung von Finanzierungsbeiträgen.

Des Weiteren wird der ÖDA mit Anforderungen an das Marketing verbunden sein. Die Aufgaben des Marketings liegen in den Bereichen Produktpolitik, Serviceleistungen, Kundenbetreuung, Kommunikation, Information sowie Tarifgestaltung. Der Betreiber wird mit dem ÖDA verpflichtet, ergänzende Serviceleistungen, Sonderverkehre (Werk-, Schul- und Veranstaltungsverkehre), Programme für Junioren, Senioren und Mobilitätseingeschränkte, Projekte, neue Medien, Leistungen 3-S (Sicherheit, Service, Sauberkeit), Werbung und Absatzförderung für den ÖPNV, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Erscheinungsbild, Marktforschung (Verkehrsanalysen, Marktsegmentierung, Aufwandsplanung, Absatzplanung, Marktcontrolling, Kundenmonitoring), Imageförderung und Informationsbereitstellung, zu erbringen. Als weitere Bausteine des Marketings sind Mobilitätsberatung und Fahrplanauskunft, Kundeninformation (Print und elektronisch), Haltestelleninformation und Wegeleitsystem anzubieten.

4.14 Erscheinungsbild/Design

Das Produkt ÖPNV in Wuppertal orientiert sich an den grundsätzlichen Richtlinien des VRR. Innerhalb der Stadt Wuppertal hat ein einheitliches, durchgehendes Corporate Design (insbesondere bei den Fahrzeugen, der Haltestellenausstattung und der Kundeninformation) die Wertigkeit des ÖPNV zu unterstreichen.

4.15 Qualitätssteuerung

Die Stadt Wuppertal beabsichtigt die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems auf Basis der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ (s. http://zvis.vrr.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=717). Das Qualitätsmanagementsystem wird Bestandteil des ÖDA.

Das Qualitätsmanagementsystem wird die im Nahverkehrsplan festgelegten Anforderungen umsetzen. In Nahverkehrsplan Teil 2 (Kapitel 9.5.4, S. 100) wurde festgelegt, dass ein Qualitätsmanagement zur Qualitätsmessung etabliert werden soll. Dieses Messsystem wird im Folgenden als Qualitätsmanagementsystem bezeichnet. Ziel des Qualitätsmanagementsystems ist, durch den Vergleich von Messwerten und Grenzwerten Handlungsbedarfe im ÖPNV zu identifizieren.

Zielsetzung

Für den ÖPNV in der Stadt Wuppertal soll ein Qualitätsmanagementsystem durch ein Ingenieurbüro entwickelt werden. Auftraggeber ist die Stadt Wuppertal. Das Qualitätsmanagementsystem soll nicht den SPNV abdecken. Ziel ist es, verschiedene Kennzahlen für den ÖPNV mindestens einmal pro Jahr zu ermitteln. Das genaue Zeitfenster ist festzulegen.

Als Basis für das Qualitätsmanagementsystem sollen DIN EN 13816 sowie die Handreichung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr dienen. Zudem sind die Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal zu beachten.

In dem Qualitätsmanagementsystem sollen unter Beachtung der Wirkung, der Wirtschaftlichkeit sowie der Kosten folgende Aspekte festgelegt werden:

- Zu messende Aspekte
- Zielwerte
- Messhäufigkeit
- Messmethoden
- Auswertungsmethoden und Vergleiche
- Definition von Zuständigkeiten z. B. Messungen, Berichte, Entscheidung über Zielwerte, Kostenübernahme
- Regelungen für Abstimmungsgespräche

- Umgang mit Kundenbeschwerden
- Maßnahmen bei Nicht-Einhaltung der Ziele
- Änderungsmöglichkeiten von Qualitätsanforderungen (nach oben und unten)
- Qualitätsbericht
- Bericht für die Politik

4.16 Weitergabe von Fahrplandaten und Echtzeitinformationen

Strukturplanung

Der Betreiber wird durch den ÖDA verpflichtet, die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

- Lieferung von Nachfragedaten für den Teilbereich ÖPNV an die Aufgabenträger,
- Erarbeitung von Vorschlägen für die ÖPNV-Planung und Weiterentwicklung einschließlich einer wirtschaftlichen Bewertung,
- Nutzung planungsrelevanter Daten, wie z.B. Struktur-, Preis- und Prognosedaten sowie Informationen zur Stadtentwicklungsplanung, die von den Aufgabenträgern bereitgestellt werden,
- Lieferung von Daten der kontinuierlichen Nachfragerhebung mittels automatischer Fahrgastzählgeräte,
- Erarbeitung eigener Ideen und Konzepte zur ÖPNV-Entwicklung, die vom zuständigen Aufgabenträger geprüft werden,
- Lieferung von Daten zur Unterstützung des Aufgabenträgers, die zur Umsetzung in konkrete Vorgaben (z.B. Bedienungszeiten) verwendet werden sowie Mitwirkung an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie
- Beschleunigungssysteme, Haltestellenmanagement für die gesamte Haltestellenausstattung, Bewertung der infrastrukturellen Voraussetzungen für neue Linienwege und Umleitungstrecken, Stellungnahmen zu städtischen, Landes-, Bundes- und Investoren-Planungen, Begutachten und Betreuen von Bauleistungen vom Entwurf bis zur Umsetzung (eigene und fremde), Planung/Umsetzung Kundeninformationssysteme, Administrative Bauunterhaltung, Konzessionierung.

4.17 Verkehrsinfrastruktur

Zu den mit dem ÖDA verbundenen Anforderungen gehört auch die Verpflichtung zum Betrieb der für die Verkehrsdienste erforderlichen Anlagen und Einrichtungen (Verkehrsinfrastruktur), insbesondere auch der Anlagen und Einrichtungen der Schwebbahn.

Die wesentlichen Teile der Verkehrsinfrastruktur der Schwebbahn [ausgenommen ist der Werkstattbereich der Wagenhalle Vohwinkel] befindet sich im Eigentum der Stadt Wuppertal. Das Rollmaterial der Schwebbahn befindet sich im Eigentum des derzeitigen Betreibers.

Die mit dem ÖDA verbundene Betriebspflicht bezieht sich insbesondere auf folgende Anlagen und Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur:

- Schwebbahntragkonstruktion mit
 - Fahrschiene und
 - Stromschiene
- Wagenhallen in
 - Vohwinkel (mit Werkstatt) und
 - Oberbarmen
- Schwebbahnhaltestellen mit betriebstechnischer Ausstattung (insbesondere Aufzugsanlagen, Beleuchtung und Rolltore)
- Schwebbahnfahrzeuge GTW2014
- Kaiserwagen
- Fahrstromversorgungsanlagen
- Zugsicherungstechnik und Fahrsignalanlagen
- Sicherheitseinrichtungen
- Leit-, Kommunikations- und Netzwerktechnik
- Kundeninformationseinrichtungen

Zum Betrieb der Verkehrsinfrastruktur gehören insbesondere die Wartung, Instandsetzung, Anpassung und Pflege der Anlagen sowie der Bau und die Erweiterung der oben aufgeführten Betriebsanlagen nach Bedarf, vgl. § 36 ff. PBefG entsprechend.

Der Betrieb der Infrastruktur muss den geltenden gesetzlichen Anforderungen und technischen Standards und dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Der Betreiber hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Beschaffenheit der betriebsnotwendigen Ausstattungen und Anlagen den besonderen Anforderungen genügt, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Der Betreiber hat hierzu die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem PBefG und der BOKraft, einzuhalten. Der Betreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Betriebsanlagen stets in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden. Bei den hierzu notwendigen Maßnahmen (Instandhalten, Erneuerungen, etc.) sind die einschlägigen Regelwerke zu beachten. Der Betreiber hat im Zusammenhang mit den von ihm durchgeführten Arbeiten die erforderlichen behördlichen oder privaten Genehmigungen einzuholen. Für die Änderung von Anlagen wie z.B. Neubau, Rückbau und / oder Stilllegung, sind die vorgeschriebenen Genehmigungs- und sonstigen Verwaltungsverfahren einzuhalten.

Der Betreiber wird mit der Vorhaltung, der Wartung und Instandhaltung sowie dem Betrieb von ortsfesten Anlagen (Fahrweganlagen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäuden sowie damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen) betraut.

Der Betreiber hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Anlagen den besonderen Anforderungen genügen muss, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Der Betreiber hat die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) und der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), einzuhalten.

Für die Änderung von Anlagen, wie z.B. Rückbau, Stilllegung sind die vorgesehenen Verwaltungsverfahren einzuhalten.

Änderungen, die Auswirkungen auf die betraute Qualität oder die Erfüllung von Vorgaben der Nahverkehrspläne der Stadt Wuppertal, des Ennepe-Ruhr-Kreises, des Kreises Mettmann, der Stadt Solingen und der Stadt Remscheid haben, bedürfen der Zustimmung des jeweiligen Aufgabenträgers.

Der Betreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Betriebsanlagen stets in ordnungsgemäßem Zustand befinden. Bei den hierzu notwendigen Maßnahmen (Instandhaltungen, Erneuerungen, etc.) ist das einschlägige Regelwerk einzuhalten.

Ferner hat der Betreiber die Einhaltung der Anforderungen, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben, einzuhalten. Hierzu sind folgende Leistungen zu erbringen bzw. vorzuhalten:

- Vorhaltung von Streckeneinrichtungen z. B. ausreichende, den arbeitsrechtlichen Vorgaben entsprechende und ausreichende Fahreraufenthaltsräume und Streckentoiletten,
- angemessene Betriebsleitzentrale (Bus und Schwebbahn),
- weitere, den ordnungsgemäßen Betrieb des Unternehmens unterstützende Gegenstände sowie
- Leistungen betreffend die Erneuerung und Instandhaltung der Ausrüstungsgegenstände.

Zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsablaufs hat der Betreiber Verkehrsmeister für Busse und Schwebbahn in angemessener Anzahl vorzuhalten.

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat der Betreiber Betriebshöfe und Werkstätten in angemessener Anzahl und Größe und mit angemessener Ausstattung vorzuhalten. Die Betriebshöfe müssen mindestens so dimensioniert sein, dass sie eine Fahrzeugreserve von 10% ermöglichen. Bemessen nach dem aktuellen Leistungsangebot von rd. 14,05 Mio. Fahrplankilometer (Plan 2024) hält der derzeitige Betreiber aktuell drei Betriebshöfe mit Werkstätten zur Wartung und Instandhaltung und eine zusätzlichen Abstellhalle sowie weitere Werkstätten bei der Schwebbahn vor.

Der Betreiber ist ferner mit der Vorhaltung von angemessenen Sicherheits- und Navigationssystemen betraut.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

4.18 Investitionen und öffentliche Fördermittel

Schwebebahn

Im Jahr 2014 sind wesentliche Teile der Tragkonstruktion der Schwebebahn vom derzeitigen Betreiber an die Stadt Wuppertal verkauft und wieder zurückgepachtet worden. Der Pachtvertrag ist für eine Laufzeit von 18 Jahren abgeschlossen; er begann am 01.01.2014 und endet am 31.12.2031 (§ 11.1 des Pachtvertrages); es ist eine Verlängerungsklausel um jeweils ein weiteres Jahr vereinbart, wenn der Pachtvertrag nicht mit einer Frist von einem Jahr zum Ende der Laufzeit gekündigt wird. Parallel ist zwischen dem derzeitigen Betreiber und der Stadt Wuppertal ein Dienstleistungsvertrag insbesondere über die Planung und Durchführung von Maßnahmen der Instandhaltung sowie der grundhaften Erneuerung (Grunderneuerung) der Schwebebahninfrastruktur geschlossen worden. Der Dienstleistungsvertrag ist ebenfalls für eine Laufzeit von 18 Jahren abgeschlossen; er begann am 01.01.2014 und endet am 31.12.2031 (§ 6.1 des Dienstleistungsvertrages); auch hier ist eine Verlängerungsklausel um jeweils ein weiteres Jahr vereinbart, wenn der Dienstleistungsvertrag nicht mit einer Frist von einem Jahr zum Ende der Laufzeit gekündigt wird.

Der Ausbau der Wuppertaler Schwebebahn ist mit öffentlichen Mitteln durch den VRR gefördert worden (Az: OM 1992 04 20). Gemäß dem Änderungsbescheid vom 10.04.2024 besteht die Zweckbindung seit dem 11.04.2022. Die Zweckbindungsdauer für betriebstechnische Gewerke ist auf 10 Jahre, die Zweckbindungsdauer für alle anderen Anlagenteile und Fördergegenstände ist auf 20 Jahre festgesetzt worden.

Der derzeitige Betreiber hat beim VRR im Rahmen des Förderprogramms ‚Erneuerung Kommunale Schiene 2020 – 2031‘ (EKS) insgesamt 17 Anträge zur Förderung der grundhaften Erneuerung verschiedener Gewerke der Schwebebahninfrastruktur gestellt. Entsprechende Zuwendungsbescheide liegen noch nicht vor; zudem werden Anträge auf Verkürzung der Zweckbindungsdauer vorbereitet. Wo erforderlich, liegt jeweils die benötigte Zustimmung zur Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns mit Bescheid vor.

Bei der Wagenhalle in Vohwinkel handelt es sich im Wesentlichen um den Zustand der ersten Inbetriebnahme aus dem Jahre 1901. Zwischenzeitlich sind immer wieder Maßnahmen bezüglich der Statik und der Tragfähigkeit der Tragkonstruktion und des sich darum befindlichen Gebäudes durchgeführt worden – aber keine grundhafte Erneuerung. Mit der neuen Fahrzeuggeneration hat sich gezeigt, dass die Bestandshalle für ein zusätzliches Fahrzeugmehrgewicht von ca. 10 % nicht ausgelegt ist und die bereits durchgeführten Verstärkungsmaßnahmen die Restnutzungsdauer nicht dauerhaft verbessern und somit gemäß vorliegendem Gutachten die Nutzungsdauer nur noch bis max. 2032 möglich ist.

Des Weiteren ergeben sich durch die neue Generation von Schwebebahnfahrzeugen geänderte Arbeitsprozesse aufgrund der neuen Technik (u. a. neues Betriebssystem) und der hohen Anzahl von Dachcontainern und sonstigen Aufbauten in der Instandhaltung und Wartung. Die Bestandshalle ist auch hierfür nicht ausgelegt, so dass nunmehr ein Neubau der Wagenhalle erforderlich ist.

Bei den Schwebebahnfahrzeugen der Generation GTW14 wird der Mehrwert von Schienenfahrzeugen der Wuppertaler Schwebebahn gegenüber Stadtbahnwagen mit öffentlichen Mitteln durch den VRR gefördert (insbesondere OM 2011 07 124). Ein Verwendungsnachweis ist aufgrund von Mängeln an den Fahrzeugen noch nicht gestellt worden. Die

Schwebefahrzeuge der Generation GTW14 werden für den Linienverkehr eingesetzt; parallel findet eine Mängelbeseitigung durch den Hersteller statt.

Der so genannte Kaiserwagen wird derzeit aufwändig generalüberholt sowie technisch ertüchtigt und wird voraussichtlich im Jahr 2026 wieder einsatzbereit sein.

Busse

In Planung befindet sich der Neubau des Betriebshofs Varresbeck; dabei werden Belange der Wasserstoff- sowie der Batterietechnologie berücksichtigt.

Auf dem Betriebshof Nächstebreck erfolgt derzeit ein Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur (u. a. OM 2020 06 124 - Beschaffung und Errichtung von Infrastruktur Betankung Brennstoffzellenbussen Betriebshof Nächstebreck).

Derzeit sind 32 neue Brennstoffzellenbusse in der Beschaffung, deren Mehrkosten gegenüber herkömmlichen Dieselfahrzeugen über den VRR mit öffentlichen Mitteln gefördert werden (OM 2021 01 124).

Im Übrigen steht die benötigte Infrastruktur, wie die Straßen und der überwiegende Teil der Haltestelleneinrichtungen, im Eigentum der Stadt Wuppertal.

4.19 Verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehreleistungen

Der Betreiber wird mit der Erbringung von Regie- und Vertriebsmehreleistungen betraut, soweit diese den ordnungsgemäßen Betrieb des Betreibers bedingen und soweit diese verbund- bzw. aufgabenträgerbedingt anfallen.

Die diesbezüglichen Leistungen betreffen Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung der Betreiber aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR und der Nahverkehrspläne der Stadt Wuppertal, des Ennepe-Ruhr-Kreises, des Kreises Mettmann, der Stadt Solingen und der Stadt Remscheid verpflichtet ist.

Im Einzelnen umfassen die verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehreleistungen, die sich aus der Anlage 2/2 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR des VRR ergeben, insbesondere:

- Externe Regie- und Vertriebsleistungen
- Planung/Koordinierung
- Marketing/Finanzmanagement
- Vertrieb
- Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen

Anlage zur Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt am 13.01.2025 unter Aktenzeichen: OJ S 8/2025 (Ergänzendes Dokument)

Anlagen

Anlage 1- Liniensteckbriefe

Anlage 2- Linienverlaufspläne

Anlage 3- Konzessionen