

# **Ausreichende Verkehrsbedienung im ZOV-Verbandsgebiet**

**Friedberg/Hessen, den 1. Januar 2024**

## 1 Gegenstand

Im Folgenden werden die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung (AVB) im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) in Ergänzung und Konkretisierung des aktuell gültigen Nahverkehrsplans für den ZOV (NVP) festgelegt.

## 2 Geltung

Die nachfolgenden Festlegungen gelten ab 1. Januar 2024 bis auf Weiteres für neu zu vergebende Liniengenehmigungen.

## 3 Anforderungen

### 3.1 Betriebsprogramm

#### 3.1.1 Linienbündel-Steckbriefe und Rahmenfahrpläne

Die vom ZOV mit dem NVP verfolgten Ziele und Mindestanforderungen an die Fahrpläne werden in Anlage 1 in einem Linienbündel-Steckbrief im Regelfall 25 Monate vor Genehmigungsablauf (s. Hessischer Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen) festgelegt. Dieser dient der Abdeckung der Daseinsvorsorge und beinhaltet die vom NVP vorgegebenen Zwangspunkte. Die beigefügten Fahrpläne erfüllen die Vorgaben des NVP.

#### 3.1.2 Leistungsänderungen im Fahrplanangebot

- (1) Bis zur Betriebsaufnahme sowie während der Genehmigungsdauer können Änderungen der betrieblichen und sonstigen Rahmenbedingungen eintreten. Insbesondere sind Änderungen hinsichtlich der Anschlüsse oder aufgrund veränderter Schulanfangs- oder -endzeiten, der Fahrgastzuwächse bzw. -verlagerungen sowie der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete oder Straßenbaumaßnahmen zu erwarten. Das Verkehrsunternehmen (VU) passt bei Bedarf die Fahrpläne den sich verändernden Rahmenbedingungen an.
- (2) Leistungsänderungen im Fahrplanangebot sind nur in dem Umfang möglich, wie diese nicht zu einer Einschränkung der ausreichenden Verkehrsbedienung führen. Beabsichtigt das Verkehrsunternehmen Fahrplanänderungen, bedarf es vor Antragstellung bei der Genehmigungsbehörde der Zustimmung des ZOV.
- (3) Vorübergehende, durch Baumaßnahmen im Straßenraum oder unmittelbar angrenzend mit Einfluss auf den Verkehr bedingte Leistungsanpassungen sind dem ZOV zur Kenntnis zu geben.
- (4) Das Verkehrsunternehmen hat zu gewährleisten, dass an allen Haltestellen eine Anschlusssicherung nach Vorgaben des ZOV durchgeführt wird. Hierfür sind die mit dem ZOV abzustimmenden Wartezeiten mit den aktuellen Daten zum Betriebsablauf gemäß Kapitel 3.1.4 Absatz 1 abzugleichen, die im Internetportal des RMV oder direkt über die RMV-Verbunddatendrehscheibe abzurufen sind (vgl. Kapitel 3.2 Absatz 3).

### 3.1.3 Einrichtung und Bewirtschaftung der Haltestellen

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist gemäß § 40 PBefG bzw. § 32 Abs. 2 BOKraft für die Haltestellen verantwortlich. Die Einrichtung und Bewirtschaftung der Haltestellen erfolgt in enger Abstimmung mit dem ZOV.
- (2) Die anzudienenden Haltestellen sind bereits mit je einem Haltestellenschild und Aushangkästen für die Fahrpläne versehen sowie zum Teil mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Überwiegend sind auch Mülleimer vorhanden. Die Haltestellen sowie deren Ausstattung befinden sich im Eigentum der jeweiligen Kommune bzw. des Straßenbaulastträgers, auf deren bzw. dessen Gebiet sich die jeweilige Haltestelle befindet. Die Haltestellenschilder und zum Teil die Mülleimer befinden sich innerhalb des ZOV-Verbandsgebietes im Eigentum der VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH (VGO). Das Verkehrsunternehmen hat sich der bestehenden Haltestelleninfrastruktur zu bedienen und sich über deren Nutzung mit dem Eigentümer vertraglich zu verständigen (siehe auch Kapitel 5 Absatz 2).
- (3) Für die Herstellung der Fahrplanaushänge ist das Verkehrsunternehmen zuständig. Auf den Aushangfahrplänen müssen mindestens
  - die Abfahrtszeiten,
  - der Linienverlauf,
  - die Endhaltestellen und
  - der Name / das Logo des Verkehrsunternehmenserkennbar sein.

Für das Fahrplanlayout gelten die Vorgaben des ZOV im Sinne einer einheitlichen Gestaltung im ZOV-Verbandsgebiet.

- (4) Das Verkehrsunternehmen ist für die Haltestellen in folgenden Punkten verantwortlich:
  - Das Verkehrsunternehmen meldet eine Beschädigung der Haltestelle (z. B. infolge eines Unfalls oder Vandalismus) unverzüglich der VGO. Bei Beschädigung des Haltestellenschildes sorgt das Verkehrsunternehmen kurzfristig für die Aufstellung eines provisorischen Ersatzes.
  - Das Verkehrsunternehmen hängt die jeweils gültigen Fahrplanaushänge aus (diese können auch Fahrgastinformationen, z. B. über die Sperrung einer Haltestelle, beinhalten). Fehlende oder beschädigte Aushangfahrpläne sind durch das Verkehrsunternehmen zu ersetzen. Fahrpläne mit neuer Gültigkeit sind frühestens drei Tage vor Gültigkeitsbeginn auszuhängen, Ausnahmen hiervon sind mit dem ZOV abzustimmen.

### 3.1.4 Aktuelle Daten zum Betriebsablauf

- (1) Das Verkehrsunternehmen hat gemäß jeweils gültigem RMV-Datenhandbuch für jeden eingesetzten Linienbus kontinuierlich Daten nach den VDV-Spezifikationen 453 und 454 (insbesondere fahrzeitrelevante Ist-Daten, Ausfälle und Teilausfälle von Fahrten) an den ZOV und den RMV zu liefern. Die Positionsbestimmung muss dabei in GPS-Qualität erfolgen.

*Hinweis: Der ZOV und der RMV verwenden diese Daten für elektronische Auskunftssysteme, bspw. zur dynamischen Fahrgastinformation über stationäre Systeme, im Fahrzeug, in Verkehrsstationen / Bahnhöfen, im Internet und über mobile Endgeräte sowie für die Anschlusssicherung. Diese Daten werden auf der verbundweiten RMV-Datendrehscheibe (vDDS) weiterverarbeitet und für die entsprechenden Dienste bereitgestellt. Diese Daten geben zum Zeitpunkt der Abfrage die aktuelle Fahrplanlage der Fahrzeuge wieder. Insbesondere die tatsächlich gehaltene Ankunfts- und Abfahrtszeit eines Fahrzeugs an einer Haltestelle stellt eine fahrgastrelevante Information dar.*

- (2) Der ZOV ist berechtigt, die gelieferten Daten zu speichern, zu Planungszwecken auszuwerten und zu verwenden. Ferner ist das Verkehrsunternehmen dazu verpflichtet, diese Daten mindestens 14 Kalendertage lang zu speichern.

### 3.1.5 Automatisches Fahrgastzählsystem

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, in allen Regelfahrzeugen ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) gemäß Ziffer 22 der Anlage 2 zu installieren und zu betreiben. Dies schließt Fahrzeuge von Unterauftragnehmern mit ein, gilt aber nicht für Ersatzfahrzeuge, Anruf-Linien-Taxi (ALT) und Kleinbusse.
- (2) Das Verkehrsunternehmen ist grundsätzlich für die validierte Sendung, Verarbeitung und Speicherung der Zählzeiten auf einen eigenen Server zuständig. Der ZOV behält sich jedoch optional vor, im Laufe der Betriebslaufzeit die Zählzeiten auf direktem Weg von den Fahrzeugen zu erhalten. In diesem Fall liefert das Verkehrsunternehmen dem ZOV nach Aufforderung unentgeltlich die vom AFZS erzeugten Zählzeiten als Rohzählzeiten in Dateiform über Mobilfunknetz direkt an eine noch vom ZOV festzulegende Serveradresse.
- (3) Das Verkehrsunternehmen stellt dem ZOV eine AFZS-Software kostenneutral zur eigenen Auswertung der AFZS-Daten zur Verfügung. Die Software wird dem ZOV ohne Zusatzkosten und Lizenzgebühren zur Nutzung überlassen. Die Rohdaten müssen durch die AFZS-Zentraleinheit auf dem Fahrzeug in einer Form bereitgestellt werden, dass sie durch ein softwarebasiertes Auswertetool hinsichtlich einer vom ZOV gewünschten Form aufbereitet werden können.
- (4) Das Linienbündel Vogelsberger Vulkan Express ist von den in diesem Kapitel genannten Pflichten ausgenommen.

### 3.1.6 Informationspflichten - Betriebsprogramm

- (1) Das Verkehrsunternehmen meldet dem ZOV für die Kapazitäts- und Betriebsleistungsstatistik des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) die Leistungen und Kapazitäten für das abgelaufene Kalenderjahr gemäß den Vorgaben des RMV – versehen mit dem Testat eines Wirtschaftsprüfers – jährlich bis zum 30.04. des nachfolgenden Kalenderjahres. Die Kilometerangaben müssen bei kreisübergreifenden Verkehren zusätzlich zur Aufgliederung nach Linien auch die Verteilung der Leistung auf die bedienten Gebietskörperschaften enthalten.
- (2) Das Verkehrsunternehmen hat dem ZOV und dem RMV die aktuellen Fahrplandaten elektronisch in den Formaten gemäß jeweils gültigem RMV-Datenhandbuch wie folgt zur Verfügung zu stellen:
  - spätestens 10 Wochen vor Betriebsaufnahme sind die Fahrplandaten als sogenannter „Genehmigungsfahrplan zum Betriebsstart“ zu liefern,
  - spätestens 10 Wochen vor dem jährlichen Regelfahrplanwechsel,
  - spätestens 4 Wochen vor unterjährigen Fahrplananpassungen (z.B. zum Schuljahresbeginn),
  - bei planbaren Betriebsstörungen ab einer Dauer von 4 Wochen sind die Fahrplandaten des angepassten Betriebsprogrammes 5 Arbeitstage vor Beginn der Maßnahme zu liefern.Begründete Abweichungen von den vorgenannten Fristen können mit dem ZOV abgestimmt werden.
- (3) Das Verkehrsunternehmen hat dem ZOV und dem RMV die aktuellen Daten zum Betriebsablauf nach Kapitel 3.1.4 kostenlos in Echtzeit (online) gemäß jeweils gültigem RMV-Datenhandbuch zur Verfügung zu stellen.

- (4) Planbare und unvorhergesehene Betriebsstörungen sowie betriebliche Vorfälle mit Auswirkung auf den Betriebsablauf und den Kundendienst sind unmittelbar nach deren Bekanntwerden parallel an den ZOV zu melden.
- (5) Das Verkehrsunternehmen hat dem ZOV die Ergebnisse der Fahrgastzählungen gemäß Kapitel 3.1.5 spätestens bis zum 8. des Folgemonats vorzulegen. Abweichend davon sind nach anlassbezogenen Fahrgastzählungen die Ergebnisse unverzüglich zu übermitteln.

### 3.2 Fahrzeuge

- (1) Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein sowie den gesetzlichen Vorschriften der BOKraft und StVZO und den dazu erlassenen Unfallverhütungsvorschriften entsprechen.
- (2) Die Ausstattung der eingesetzten Busse unterliegt den verbindlichen Mindestanforderungen gemäß Anlage 2 („Ausstattungskriterien als Mindestanforderung“). Grundsätzlich sind alle Busfahrten mit Fahrzeugen der Kategorie „Regelfahrzeuge“ gemäß Kapitel 4.4.1 NVP durchzuführen. Ersatzfahrzeuge gemäß Kapitel 4.4.1 NVP dürfen nur im Ausnahmefall und nur vorübergehend bei Störungen oder Ausfällen von Regelfahrzeugen eingesetzt werden. Sie dürfen nicht länger eingesetzt werden, als die Ursache und Auswirkung der Störung bzw. die Instandsetzung oder Neubeschaffung der fahrplanmäßig einzusetzenden Regelfahrzeuge dies erforderlich macht.
- (3) Für die Darstellung der aktuellen Daten zum Betriebsablauf (siehe Kapitel 3.1.4 Absatz 1) ist der haltestellenbezogene Abruf erforderlich. Hierfür hat das Verkehrsunternehmen die entsprechende fahrzeugseitige Infrastruktur vorzuhalten und zu nutzen (vgl. Kapitel 3.1.2 Absatz 4).
- (4) Das Grundfahrzeugdesign für Busse ist in Anlage 3 in Verbindung mit Anlage 2, Ziffer 19, festgelegt.
- (5) Auf den Linien VB-90 bis VB-96 (Linienbündel Vogelsberger Vulkan-Express) ist bei jeder Fahrt ein Fahrradtransportanhänger mitzuführen. Dies gilt auch beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen.
- (6) Für die im ALT-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge gelten die Anforderungen an ALT-Fahrzeuge gemäß Kapitel 4.4.2 NVP sowie die verbindlichen Mindestanforderungen gemäß Anlage 2 („Ausstattungskriterien als Mindestanforderung“). Bei jeder Fahrt im Bedarfsverkehr müssen bis zu 8 Fahrgäste befördert werden können, dies darf auch mit 2 Fahrzeugen umgesetzt werden. Für die Beförderung von Gruppen und Fahrgästen mit Rollstühlen im ALT-Verkehr gelten die besonderen Beförderungs- und Tarifbestimmungen für ALT- und Kleinbusfahrten im Landkreis Gießen, im Vogelsbergkreis und im Wetteraukreis <sup>1</sup>.
- (7) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, während der Genehmigungslaufzeit beim vom ZOV gewünschten Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben kooperativ mitzuwirken. Dies kann für das Verkehrsunternehmen den teilweisen oder vollständigen Ersatz seiner eingesetzten Dieselsebusse durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zur Folge haben (z.B. durch Beistellung solcher Fahrzeuge durch den ZOV oder von ihm beauftragten Dritten). Die Umsetzung eines vom ZOV gewünschten Einsatzes dieser Fahrzeuge mit alternativen Antrieben erfolgt in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und ZOV sowie kostenneutral für das Verkehrsunternehmen. Das Verkehrsunternehmen ist zur kooperativen Mitwirkung verpflichtet und darf diese Maßnahme nur aus detailliert zu belegenden gewichtigen Gründen verweigern.

---

<sup>1</sup> Die besonderen Beförderungs- und Tarifbestimmungen stehen auf der Homepage der VGO unter <https://www.rmv.de/c/de/start/vgo/infos-regeln/befoerderungsbestimmungen-fuer-alt-und-kleinbus> als Download zur Verfügung.

- (8) Sofern von Seiten des ZOV während der Genehmigungslaufzeit eine teilweise oder vollständige Einführung von WLAN-Zugangspunkten in den Bussen für die Fahrgäste gewünscht wird, verhält sich das Verkehrsunternehmen aufgeschlossen und kooperativ gegenüber den damit verbundenen Veränderungen und gewährleistet den Einbau und Einsatz entsprechender Geräte in seinen Fahrzeugen. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen sowie kostenneutral für das Verkehrsunternehmen.

### 3.3 Fahrpersonal

Die Anforderungen an das Fahrpersonal sind dem Kapitel 4.5.1 NVP zu entnehmen.

### 3.4 Tarif, Marketing und Vertrieb

#### 3.4.1 Allgemeines

- (1) Die Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb ergeben sich aus Kapitel 4.7 NVP sowie aus den jeweils gültigen Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV inklusive der besonderen Bedingungen <sup>2</sup>, der RMV-Tarifdatenbank (inklusive der darin enthaltenen Sonderregelungen sowie der Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/Kooperationsräumen und der lokal subventionierten Tarife) und den jeweils gültigen besonderen Beförderungs- und Tarifbestimmungen für ALT- und Kleinbusfahrten im Landkreis Gießen, im Vogelsbergkreis und im Wetteraukreis <sup>3</sup>.
- (2) Das Verkehrsunternehmen überträgt das Recht der Tarifgestaltung auf den RMV. Die Tarifanzeige nach § 39 PBefG erfolgt durch den RMV.
- (3) Der Fahrkartenvertrieb erfolgt im Bus über ein vom Fahrpersonal zu bedienendes Fahrkartenverkaufsgerät. Im ALT-Verkehr ist alternativ der alleinige Fahrkartenvertrieb mittels RMV-Notfahrkarten gestattet, solange hierfür kein Verkaufsgerät zur Verfügung steht oder vom ZOV gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird. Im Kleinbus-Verkehr stellt der ZOV dem VU Smartphones sowie mobile Drucker zum Fahrkartenverkauf und zur eTicket-Kontrolle gegen Entgelt zur Verfügung, sofern vom VU kein Fahrkartenverkaufsgerät eingesetzt wird. Vom ZOV zur Verfügung gestellte Geräte sind vom Fahrpersonal des VU zu nutzen. Das VU verhält sich bei Einführung eines Buchungs- und Dispositionssystems im ALT-Verkehr durch den ZOV kooperativ.
- (4) Das Verkehrsunternehmen stellt dem RMV im Eingangs- und Ausstiegsbereich der Busse kostenfrei Flächen einschließlich einer Stromversorgung für die Montage von jeweils bis zu zwei Datenübertragungs-Modulen (NFC-, BLE- oder WLAN-Technologie) zur Verfügung. Näheres ist in Ziffer 16 der Anlage 2 geregelt.
- (5) Konkrete Meldepflichten, wie sie im RMV üblich sind, werden in der Qualitätssicherungsvereinbarung (QSV) festgelegt.

---

<sup>2</sup> Die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen inklusive der besonderen Bedingungen stehen als pdf-Datei auf der Homepage des RMV unter [www.rmv.de](http://www.rmv.de) als Download zur Verfügung.

<sup>3</sup> Die besonderen Beförderungs- und Tarifbestimmungen stehen auf der Homepage der VGO unter <https://www.rmv.de/c/de/start/vgo/infos-regeln/befoerderungsbestimmungen-fuer-alt-und-kleinbus> als Download zur Verfügung.

### 3.4.2 Elektronisches Fahrgeldmanagement

- (1) Der RMV hat seit dem Jahr 2011 ein Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) auf Basis der VDV-Kernapplikation (VDV-KA) eingeführt. Das EFM trägt im RMV den Namen „eTicket RheinMain“. Im Rahmen des EFM werden elektronische Fahrtberechtigungen/Fahrscheine (EFS) auf kontaktlose Chipkarten über verschiedene Vertriebskanäle (Vertriebsstellen, Automaten, Internet, ...) ausgegeben und akzeptiert. Alternativ können mobile Endgeräte Trägermedium dieser Fahrtberechtigungen sein.

Die VDV-KA hat verschiedene Ausbauvarianten. In der Ausbauvariante 1 können Kunden ihren Fahrschein bargeldlos kaufen und erhalten hierfür auf ihrer Chipkarte eine sogenannte „Bezahlberechtigung“. Der Fahrschein wird dann über den Busdrucker als Papierfahrschein ausgegeben. Innerhalb der Variante 2 wird unterschieden in die Ausbauvarianten 2a und 2b. Bei der Ausbauvariante 2a wird auf der Chipkarte des Kunden ein eTicket gespeichert, dessen Gültigkeit beim Bus-einstieg über ein ((eTicket-Deutschland Akzeptanzterminal (kurz: Terminal) kontrolliert wird. Die Ausbauvariante 2b beinhaltet zusätzlich auch die Ausgabe von Bezahlberechtigungen gemäß Ausbauvariante 1. Im RMV kommt derzeit die Ausbauvariante 2a der VDV-KA in der Ausprägung gemäß Anlage 24 der RMV-Mustervergabeunterlagen zur Anwendung. Perspektivisch plant der RMV die Einführung des EFM in der Ausbauvariante 3 der VDV-KA, die eine automatische Fahrterfassung und Fahrpreisermittlung ohne aktive Handlung des Fahrgastes leistet. Hierzu hat das Verkehrsunternehmen die Vorrüstung der Fahrzeuge für die Realisierung eines Raumerfassungssystems gemäß Anlage 2 Ziffer 20 sicherzustellen.

- (2) Das Verkehrsunternehmen verhält sich gegenüber Veränderungen und Innovationen beim EFM, insbesondere der Einführung der VDV-Ausbauvariante 3, aufgeschlossen und kooperativ. Derartige vertriebliche Entwicklungen werden in gegenseitigem Einvernehmen und in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen umgesetzt.
- (3) Das Verkehrsunternehmen hat (((eTicket-Deutschland-Akzeptanzterminals (kurz: Terminals) für die Kontrolle von elektronischen Fahrtberechtigungen (vgl. Absatz 1) - inklusive Aktionsmanagement - einzusetzen. Die Anforderungen an die Terminals sind in Anlage 24 der RMV-Mustervergabeunterlagen definiert und vom Verkehrsunternehmen umzusetzen. Die Anforderungen gelten für Terminals in folgenden Geräten: Busdrucker, Handterminals sowie autarke Geräte. Zur Umsetzung der Anforderungen an die Terminals hat das Verkehrsunternehmen rechtzeitig vor Betriebsaufnahme den vHGS-Vertrag <sup>4</sup> (vgl. Anlage 26 der RMV-Mustervergabeunterlagen) mit mindestens dem Aufgabenbereich „Kontrolle“ und den (((eTicket-Teilnahmevertrag <sup>5</sup> (vgl. Anlage 27 der RMV-Mustervergabeunterlagen) mit mindestens der Rolle „Dienstleister (DL)“ abzuschließen. Der Abschluss der Verträge ist nur dann erforderlich, wenn noch keine entsprechenden gültigen Verträge mit dem Verkehrsunternehmen bestehen.

Das Verkehrsunternehmen erhält vom RMV einen kostenlosen Zugang zur webbasierten Informationsplattform üfB-vHGS <sup>6</sup> auf der sich allgemeine Informationen zum technischen System des eTicket RheinMain sowie zur technischen Integration und zum Betrieb der Terminals befinden.

- (4) Die vom Verkehrsunternehmen eingesetzten Terminals sowie Terminalmanagementsysteme müssen einen Integrationstest für den Bereich „DL Kontrolle“ gemäß Anlage 25 der RMV-Mustervergabeunterlagen bis zur Betriebsaufnahme mindestens in der Kategorie „P“ (Erstanbindung an das

---

<sup>4</sup> „vHGS-Vertrag über die Nutzung, Teilnahme und Zusammenarbeit am verbundweiten mandantenfähigen Hintergrundsystem (vHGS) des eTicket RheinMain“

<sup>5</sup> „(((eTicket-Teilnahmevertrag über die Teilnahme am (((eTicket-Deutschland“

<sup>6</sup> Anmeldung erfolgt über die fachliche Betriebsführung des vHGS

vHGS-Produkktivsystem) und spätestens ein Jahr nach Betriebsaufnahme in der Kategorie „Abn“ (Abnahme) fehlerfrei absolviert haben. Terminals sowie deren Terminalmanagementsysteme, die die Integrationstests nicht fehlerfrei absolviert haben oder die vom Verkehrsunternehmen nicht täglich morgens vor Betriebsbeginn mit aktuellen Sperr- / Aktionslisten versorgt werden oder deren Transaktionsnachweise vom Verkehrsunternehmen nicht täglich abends ins vHGS entsorgt werden (vgl. Anlage 24, Kapitel 4, der RMV-Mustervergabeunterlagen), gelten als unbrauchbar.

- (5) Konkrete Meldepflichten zum EFM, wie sie im RMV üblich sind, werden im QSV festgelegt.

### 3.4.3 Fahrgeldsicherung

- (1) Das Fahrpersonal hat das Fahrgastflussprinzip (Einstieg nur zur vorderen Tür) anzuwenden und bei Einstieg der Fahrgäste in das Fahrzeug die Gültigkeit der Fahrtberechtigungen zu prüfen, sofern hierdurch der Betriebsablauf nicht gestört wird. Die Prüfung hat als Sichtkontrolle (Papierfahrkarten und RMV-HandyTicket) bzw. als elektronische Kontrolle des eTicket RheinMain (vgl. Kapitel 3.4.2) zu erfolgen.
- (2) Bei zusätzlichen Fahrausweisprüfungen durch Prüfpersonal muss die Kontrolle des eTicket RheinMain und die Prüfung von Fahrtberechtigungen mit 2-D-Barcode nach VDV-Spezifikation (VDV-Barcode und VDV-Barcode mobile+) bzw. UIC-918 und UIC-918-9 (FCB) Spezifikation <sup>7</sup> mittels marktüblicher, mobiler Kontrollgeräte (Handterminals) erfolgen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen an die Handterminals sind gemäß Kapitel 3.4.2 Absatz 3 vom Verkehrsunternehmen umzusetzen.
- (3) Kunden, die ohne bzw. ohne gültige Fahrkarte angetroffen werden, sind zur Zahlung eines „erhöhten Beförderungsentgeltes“ (EBE) aufzufordern. Die Höhe des EBE richtet sich nach den jeweils gültigen Gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV (vgl. Kapitel 3.4.1 Absatz 1). Dem Fahrgast ist eine Zahlungsaufforderung/Quittung auszuhändigen, die zur Weiterfahrt zum gewünschten Fahrtziel (innerhalb des RMV, inkl. Übergangstarifgebiete) berechtigt. Hierzu sind Handterminals zu verwenden, die eine Einhaltung der Fahrkartenbewertungskriterien des RMV gewährleisten (vgl. Anlage 9 Vertrieb der RMV-Mustervergabeunterlagen).
- (4) Alle berechtigten und erfolgversprechenden Forderungen auf das EBE sind vom Verkehrsunternehmen mindestens bis zum gerichtlichen Mahnverfahren zu verfolgen. Im Übrigen ist immer auch das Vorliegen einer strafbaren Beförderungerschleichung nach § 265a StGB zu prüfen und, wo dies angezeigt ist, die Tat zur Anzeige zu bringen und Strafantrag zu stellen.
- (5) Konkrete Meldepflichten, wie sie im RMV üblich sind, werden im QSV festgelegt.

## 4 Verfahren der Einnahmenaufteilung

- (1) Der RMV ist für die verbundweite Einnahmenaufteilung (EA) auf die Aufgabenträgerorganisationen (§ 7 Absatz 8 ÖPNVG) und hinsichtlich der regionalen Verkehrsdienstleistungen für die Zusage der auf diese entfallenden Einnahmen zuständig. Die der Aufgabenträgerorganisation ZOV landkreisbezogen zugeschiedenen Fahrgeldeinnahmen werden über die lokale Einnahmenaufteilung nach einem sachgerechten, ZOV-weit einheitlichen Verfahren auf alle Linien(bündel) im ZOV-Liniennetz verteilt.

---

<sup>7</sup> z.B. DB-Online-Ticket, DB-HandyTicket, RMV-HandyTicket oder im RMV-Tarif ausgegebene Online-Tickets



(2) **Einnahmen im Sinne der EA sind:**

- Bruttofahrgeldeinnahmen aus den nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrkarten
- Bruttofahrgeldeinnahmen aus Sonderangeboten
- Bruttofahrgeldeinnahmen, die aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen sowie sonstigen Vereinbarungen erzielt werden, die mit Verkehrsverbünden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifgemeinschaften, dem Verkehrsverbund nicht angehörenden Verkehrsunternehmen und Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören, vereinbart sind.

**Keine Einnahmen im Sinne der EA sind:**

- die erhöhten Beförderungsentgelte
- Abgeltungszahlungen nach § 228 ff. Sozialgesetzbuch IX (SGB)

- (3) Bei dem geltenden Einnahmenaufteilungsverfahren verbleiben die kassentechnischen Einnahmen, d.h. die Summe der Erlöse aller verkauften Fahrkarten des VU, **zunächst** bei diesem Unternehmen. Im Rahmen der Einnahmenaufteilung ist dieser Betrag um Erlöse von sogenannten „Fremdnutzern“ zu korrigieren. Fremdnutzer sind Fahrgäste, die ihre Fahrkarte bei einem anderen als dem befördernden VU gekauft haben bzw. Fahrgäste, die mit Fahrkarten des VU Verkehrsmittel anderer Verkehrsunternehmen im RMV benutzen.

Der Jahreserlös des VU umfasst somit

- die kassentechnischen Einnahmen dieses VU
  - erhöht um Erlöse aus Fahrten bzw. Fahrtabschnitten „fremder“ Fahrgäste auf eigenen Linien
  - und vermindert um Erlöse aus Fahrten bzw. Fahrtabschnitten „eigener“ Fahrgäste auf Linien fremder VU
- (4) Der lokalen Einnahmenaufteilung im ZOV werden die aktuellsten verfügbaren Verkehrsnachfragedaten der RMV-Fahrgasterhebung zu Grunde gelegt. Schlüsselgrößen der Verteilungsrechnung sind die Fahrgastzahlen und die Verkehrsleistung differenziert nach Tarifgruppen. Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung bilden jeweils 50% des Gesamtschlüssels. Die lokale Einnahmenaufteilung erfolgt getrennt für die drei Landkreise des ZOV-Gebietes nach denselben Prinzipien. Für jeden Landkreis wird ein eigenständiges Rechenwerk mit den lokalen Nachfrage- und Einnahmendaten aufgebaut.
- (5) Auf Initiative eines oder mehrerer lokaler Verkehrsunternehmen wird unter Vorlage entsprechender Daten und Dokumente (begründete Darlegung des Sachverhaltes) geprüft, ob Fortschreibungsmaßnahmen mit dem Ziel einer Veränderung der Verteilungsgrundlagen in einer LNO <sup>8</sup> erforderlich sind. Der ZOV wird die jeweilige Sachlage aufbereiten und den betroffenen lokalen Verkehrsunternehmen einen Lösungsvorschlag unterbreiten. Sofern der Vorschlag einstimmig angenommen wird, werden die Fortschreibungsmaßnahmen in die lokale EA eingearbeitet. Ansonsten verbleiben die Verteilungsschlüssel unverändert.
- (6) Sofern die lokalen Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Nachfragedatenbasis aus der RMV-Fahrgasterhebung eine zusätzliche Fahrgasterhebung für erforderlich halten, so muss die Fahrgasterhebung über ein unabhängiges Ingenieurbüro oder fachlich geeignetes Dienstleistungsunternehmen durchgeführt werden. Die Erhebung wird vom ZOV beauftragt. Die Kosten werden vollständig auf die Verkehrsunternehmen umgelegt, die die Erhebung beauftragt haben.

---

<sup>8</sup> Lokale Nahverkehrsorganisation

Die lokalen Verkehrsunternehmen bestätigen schriftlich die Kostenübernahme, bevor der Erhebungsauftrag erteilt wird. Die Erhebungsergebnisse werden in die Nachfragedatenbasis der lokalen Einnahmenaufteilung eingearbeitet.

- (7) Konkrete Meldepflichten zur Einnahmenmeldung, wie sie im RMV üblich sind, werden im QSV festgelegt.

### 5 Sonstiges

- (1) Alle vorgenannten Anforderungen können vom ZOV und dem zuständigen Regierungspräsidium stichprobenhaft geprüft werden.
- (2) Entgeltliche Regelungen zur Nutzung der Haltestellen gemäß Kapitel 3.1.3, zu Fahrplanmedien/Fahrplanveröffentlichungen sowie Service und Vertrieb von Schülerjahreskarten sind mit der VGO vertraglich zu vereinbaren.