Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVGMK) und Hanauer Straßenbahn GmbH (HSB)

Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung über öffentliche Personenverkehrsdienste im Linienbedarfsverkehr (On-Demand-Verkehr) im Main-Kinzig-Kreis und in der Stadt Hanau

Hanau, 10.11.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation 2
   1.1 Betriebsgebiet und Betriebszeiten 3
      1.1.1 Carlos KVG Main-Kinzig (Los 1 – KVGMK) 3
      1.1.1.2 Beschreibung der Verkehrsgebiete 4
      1.1.2 mainer Hanau (Los 2 – HSB) 6
   1.2 Laufzeit 9
   1.3 Ausschreibungsgegenstand und Leistungsabgrenzung 9
   1.4 Technische Voraussetzungen und Gegebenheiten 11
      1.4.1 Routenplanung und Datenverwaltung 12
      1.4.2 Buchung der Fahraufträge und Auftragsabwicklung 12
      1.4.3 Disposition 13
      1.4.4 Schulung 14
      1.4.5 Weitere Vorgaben zur Software 14
   1.5 Autonomer On-Demand-Verkehr 14
2. Anforderungen an den Betrieb 14
   2.1 Betriebskonzept, Verkehrsleistungsstruktur und Fahrzeugeinsatzplan 15
   2.2 Anforderungen an die Betriebsleitung und das Fahrpersonal 17
   2.3 Anforderungen an die Dispositions- und Auftragsabwicklung 19
   2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge 20
   2.5 Fahrzeugzubehör 23
   2.6 Infrastruktur und Standortkonzept 23
   2.7 Nachweise über Mietverträge 24
3. Leistungsänderungen 24
   3.1 Form und Frist 24
   3.2 Reduzierung der Fahrzeugbetriebsstunden 25
   3.3 Erhöhung der Fahrzeugbetriebsstunden 25
4. Kommunikation, Datenverfügbarkeit und Berichtswesen 26
5. Tarif und Beförderungsbedingungen, Vertrieb 26
6. Sonstiges 27
7. Abrechnungsstruktur 27
   7.1 Variable Kosten der Betriebsleistungserstellung 28
   7.2 Laufende Fixkosten 29

1. Ausgangssituation

Der Main-Kinzig-Kreis umfasst 28 Städte und Gemeinden mit rund 323.000 Einwohnern. Der Landkreis grenzt unmittelbar an die Städte Frankfurt am Main, Offenbach am Main, Hanau sowie die Landkreise Offenbach, Wetteraukreis, Vogelsberg, Fulda und Aschaffenburg.

Die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVGMK) ist die Aufgabenträgerorganisation des Main-Kinzig-Kreises und damit für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis zuständig. Zudem ist die KVGMK ein lokaler Partner im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Der Öffentlichen Personennahverkehr im Main-Kinzig-Kreis bietet insgesamt ein dichtes Netz an regionalen Linien des Schienenpersonennahverkehrs, an überörtlichen Buslinien, an Stadtbuslinien und Anruf-Sammel-Taxi-Verkehren (AST). Die Verantwortung für die S-Bahnen, Regionalbahnen und regional definierte überörtliche Buslinien liegt beim RMV, für die übrigen Buslinien und AST-Verkehre bei der KVGMK und den betroffenen Kommunen.

Die Stadt Hanau liegt im östlichen Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes und grenzt an den Main-Kinzig-Kreis sowie dem Kreis Offenbach an. Hanau ist seit dem 01.01.2026 eine kreisfreie Stadt und hat ca. 100.000 Einwohner.

Die Hanauer Straßenbahn GmbH (HSB) ist das kommunale Verkehrsunternehmen der Stadt Hanau. Die HSB betreibt den ÖPNV in der Stadt Hanau mit überwiegend eigenen Bussen und hält die Konzessionen für den Stadtbuslinienverkehr und On-Demand-Verkehr mainer. Sie verfügt über einen Betriebshof und eine eigene Bus-Werkstatt. Die HSB arbeitet in allen Fragestellungen des ÖPNV eng mit der stadteigenen Aufgabenträgerorganisation Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH sowie mit dem RMV zusammen. Letzterer verantwortet ebenso wie im Kreis Offenbach die S-Bahnen, Regionalbahnen und überörtlichen Buslinien.

In Ergänzung der planmäßigen Linienverkehrsleistungen sollen durch einen automatisierten **On-Demand-Verkehr** verstärkt individualisierte Ergänzungsangebote angeboten werden. Die wesentlichen Bestandteile dieser Quartierserschließung bzw. dieses Zubringersystems ist durch die folgenden Merkmale für den Kunden geprägt:

1. **Kein fester vorgegebener Fahrplan** - Bedienzeitraum mit Echtzeitrouting auf Abruf
2. **Kein fester Linienweg** - Flächenbedienung gemäß Nachfrage in Echtzeit
3. **Keine ‚typischen' Haltestellen** - Zu- und Ausstieg an bestehenden Haltestellen, Points-of-Interest (POIs) und festgelegten virtuellen Haltepunkten
4. **Keine Linienbusse -** Beförderung in Großraum-PKW oder Vans
5. **Kein Verkauf von Fahrkarten im Fahrzeug** - Fahrtberechtigung wird über Fahrgast-App, Internet und Callcenter vermittelt. Der Fahrpreis wird bargeldlos erhoben.
6. **Vermeidung von Parallelverkehr zum bestehenden Linien-ÖPNV-Angebot**
7. **Beförderung innerhalb der definierten Bedienungsgebiete und innerhalb der definierten Angebotszeiträume**

8. **Lokale Erschließungsfunktion innerhalb der jeweiligen Bedienungsgebietes**

9. **Keine „klassische“ Leitzentrale – Buchung und Disposition erfolgen über digitale Komponenten**

10. **Abholung bei Spontanbuchung innerhalb von 30 Minuten**

11. **Möglichkeit zur Vor- und Dauerbuchung**

Der On-Demand-Verkehr (ODV) soll im jeweils festgelegten Betriebsgebiet die Feinerschließung übernehmen und den regulären (Linien-)ÖPNV ergänzen oder in bestimmten Zeiträumen ersetzen. Wohnsiedlungen und abgelegene Örtlichkeiten werden in geeigneter Weise (Raster im Abstand von rund 200 m) mit virtuellen Haltepunkten versehen. Daneben sollen alle Bahnstationen, Bushaltestellen und andere Ziele von allgemeinem Interesse (POIs) als Haltepunkte im jeweiligen Betriebsgebiet vom On-Demand-Verkehr bedient werden. Die aktuellen Haltepunkte im Los 1 (Carlos) ergeben sich aus dem **Anhang 1**. Hierzu zählen wichtige Einrichtungen des täglichen Lebens für alle Altersgruppen (Rathaus und Bürgerämter, Schwimmbäder, Ärztezentren und Krankenhäuser, Einkaufszentren und Märkte, Veranstaltungsräume etc.).

Gegenstand dieser Leistungsbeschreibung sind Betriebsleistungen der On-Demand Verkehre ab dem 15.03.2027 bis zum 31.12.2030 mit jeweils gesonderten Verlängerungsoptionen für die Kalenderjahre 2031 und 2032.

Die Ausschreibung erfolgt in zwei getrennten Gebietslosen:

- **Los 1** umfasst die On-Demand-Verkehre der KVGMK unter der Marke „Carlos“ im Main-Kinzig-Kreis einschließlich der beschriebenen Bedienung von Albstadt sowie der diesem Los zugeordneten optionalen Leistungen.

- **Los 2** umfasst die On-Demand-Verkehre der HSB unter der Marke „mainer“ in der Stadt Hanau einschließlich der beschriebenen Stufen und optionalen Leistungen. Angebote können für ein Los oder für beide Lose abgegeben werden.

Jedes Los wird gesondert bezuschlagt. Eine Verpflichtung zur gemeinsamen Übernahme beider Lose besteht nicht. Für jedes Los wird ein eigener Verkehrs-Service-Vertrag mit dem jeweiligen Auftraggeber geschlossen, auch wenn derselbe Bieter beide Lose erhält. „Auftraggeber“ bezeichnet nachfolgend für Los 1 die KVGMK und für Los 2 die HSB. „Auftragnehmer“ bezeichnet das jeweils für das betreffende Los beauftragte Unternehmen. Allgemeine Anforderungen dieser Leistungsbeschreibung gelten für jedes Los gesondert. Gebiets- und auftraggeberspezifische Anforderungen gelten ausschließlich für das jeweils zugeordnete Los.

1.1 Betriebsgebiet und Betriebszeiten

1.1.1 Carlos KVG Main-Kinzig (Los 1 – KVGMK)

„Carlos“ ist die lokale Marke, unter dieser vollflexible On-Demand-Verkehre seit Ende 2023 im Main-Kinzig-Kreis in den Kommunen Bad Orb, Freigericht, Rodenbach und Wächtersbach angeboten werden. Seit April 2025 wird auch Albstadt als Stadtteil der im Landkreis Aschaffenburg liegenden Stadt Alzenau mit einer Haltestelle bedient. Weitere kreisangehörige Kommunen haben ein Interesse für die Einführung eines On-Demand-Verkehrs auf ihrem Gemeindegebiet geäußert.

In Los 1 sind die ausdrücklich beschriebenen Kommunaloptionen gesondert anzubieten. Je Kommune sind eine Vollangebotsvariante mit den Bedienzeiten des Grundauftrags und eine reduzierte Variante vorgesehen. Ein Abruf erfolgt ausschließlich durch die KVGMK nach den abschließend festgelegten Optionsbedingungen. Finanzierungsabhängige Optionen begründen vor Abruf keine Pflicht zur Durchführung des Optionsverkehrs.

Der Bestandsverkehr wir im Rahmen dieser Ausschreibung als Pflichtleistung definiert und umfasst hierbei das Teilbediengebiet 1 mit den Städten Bad Orb und Wächtersbach sowie das Teilbediengebiet 2 mit den Kommunen Rodenbach, Freigericht und Albstadt.



1.1.1.2 Beschreibung der Verkehrsgebiete

Pflicht 1: Freigericht/Rodenbach/Albstadt

Das Verkehrsgebiet Pflicht 1 erstreckt sich über die hessischen Gemeinden Freigericht (mit Ortsteilen Altenmittlau, Bernbach, Horbach und Neuses) und Rodenbach (Niederrodenbach, Oberrodenbach) sowie ein Zugangspunkt in Albstadt, einem Stadtteil der im bayerischen Landkreis Aschaffenburg gelegenen Stadt Alzenau.

Zusätzlich erfolgt eine Bedienung des Bahnhofs Langenselbold, der gegenüber dem in Niederrodenbach befindlichen Bahnhof auch von Regionalexpresszügen bedient wird. Die Haltestelle für den „Carlos“ befindet sich auf der Südseite (P+R Parkplatz).

Es sind ausschließlich Fahrten innerhalb des als Pflicht 1 definierten Verkehrsgebietes zulässig.

Pflicht 2: Bad Orb/Wächtersbach

Das Verkehrsgebiet Pflicht 2 erstreckt sich über die hessischen Städte Bad Orb und Wächtersbach (mit Ortsteilen Aufenau, Hesseldorf, Neudorf, Leisenwald, Waldenberg, Weilers und Wittgenborn)

Es sind ausschließlich Fahrten innerhalb des als Pflicht 2 definierten Verkehrsgebietes zulässig.

Option 1: Gründau

Als optionale Kommune ist ein weiteres Verkehrsgebiet vorgesehen, dass sich auf die hessische Gemeinde Gründau mit seinen Teilorten Breitenborn, Gettenbach, Hain-Gründau, Lieblos, Mittel-Gründau und Rothenbergen erstreckt.

Die Gemeinde verfügt in Mittel-Gründau und Lieblos über zwei Bahnhofe, die jedoch ausschließlich von den Zügen der Strecke von/nach Büdingen/Nidda bzw. Gelnhausen bedient wird. Zur Erreichbarkeit der Regionalbahnzüge auf der Kinzigtalbahn soll zusätzlich der Bahnhof Nieder-Mittlau (Gemeinde Hasselroth) mitbedient werden.

Es sind ausschließlich Fahrten innerhalb des als Option 1 definierten Verkehrsgebiet zulässig.

In Kombination mit Option 2 „Gelnhausen“ erfolgt eine gesonderte Prüfung über eine Zusammenlegung beider Verkehrsgebiete mit der Möglichkeit für kommunenübergreifende Fahrten.

Das On-Demand-Verkehrsangebot der Option 1 in Gründau soll die innerörtliche Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen und den einzelnen Ortseilen mit dem Verwaltungssitz Lieblos verbessern und das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Zur Reduzierung von Konkurrenzsituationen mit dem ÖPNV sind entsprechende Einschränkungen bei der Buchbarkeit des Service notwendig.

Option 2: Gelnhausen

Als optionale Kommune ist die Kreisstadt Gelnhausen mit seinen Stadtteilen Hailer, Haitz, Höchst, Meerholz und Roth vorgesehen. Gelnhausen verfügt im montags bis freitags im Tagesverkehr über ein Stadtbussystem.

Es sind ausschließlich Fahrten innerhalb des als Option 2 definierten Verkehrsgebiet zulässig.

In Kombination mit Option 2 „Gründau“ erfolgt eine gesonderte Prüfung über eine Zusammenlegung beider Verkehrsgebiete mit der Möglichkeit für kommunenübergreifende Fahrten.

Das On-Demand-Verkehrsangebot der Option 2 in Gelnhausen soll die innerörtliche Erreichbarkeit zwischen den Stadtteilen und den einzelnen Stadtteilen mit der Kernstadt verbessern und das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Insbesondere Siedlungsbereiche, die aus topografischer Sicht nur schwer oder gar nicht mit dem ÖPNV angeschlossen werden können, sollen im Rahmen eines On-Demand-Angebots besser angeschlossen werden. Zur Reduzierung von Konkurrenzsituationen mit dem ÖPNV sind entsprechende Einschränkungen bei der Buchbarkeit des Service notwendig.

Option 3 Linsengericht

Als optionale Kommune ist die Gemeinde Linsengericht mit ihren Ortsteilen Altenhaßlau, Eidengesäß, Großenhausen, Lützelhausen und Waldrode vorgesehen. Linsengericht ist mit der Haltestelle Altenhaßlau Lagerhausstraßedirekt an den Bahnhof Gelnhausen angebunden. Die Haltestelle befindet sich auf der Südseite des Bahnhofs. Zusätzlich ist ein Halt am Kreiskrankenhaus in Gelnhausen vorzusehen.

Es sind ausschließlich Fahrten innerhalb des als Option 3 definierten Verkehrsgebiet zulässig.

In Kombination mit Option 2 „Gelnhausen“ erfolgt eine gesonderte Prüfung über eine Zusammenlegung beider Verkehrsgebiete mit der Möglichkeit für kommunenübergreifende Fahrten.

Das On-Demand-Verkehrsangebot der Option 3 in Linsengericht soll die innerörtliche Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen und den einzelnen Ortseilen mit dem Verwaltungssitz Altenhaßlau verbessern

und das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Zur Reduzierung von Konkurrenzsituationen mit dem ÖPNV sind entsprechende Einschränkungen bei der Buchbarkeit des Service notwendig.

Option 4 Hasselroth

Als optionale Kommune ist die Gemeinde Hasselroth mit ihren Ortsteilen Gondsroth, Neuenhaßlau, und Nieder-Mittlau vorgesehen. Hasselroth verfügt über einen Bahnhof in Nieder-Mittlau, der jedoch nur von Regionalbahnzügen bedient wird. Daher ist für diese Option als weiterer Zugangspunkt der Bahnhof Langenselbold vorgesehen, der auch von Regionalexpresszügen bedient wird.

In Kombination mit Pflicht 1 „Rodenbach/Freigericht/Albstadt“ soll eine Zusammenlegung beider Verkehrsgebiete mit der Möglichkeit für kommunenübergreifende Fahrten geschaffen werden.

Das On-Demand-Verkehrsangebot der Option 4 in Hasselroth soll die innerörtliche Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen und den einzelnen Ortseilen mit dem Verwaltungssitz Neuenhaßlau verbessern und das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Zur Reduzierung von Konkurrenzsituationen mit dem ÖPNV sind entsprechende Einschränkungen bei der Buchbarkeit des Service notwendig.

1.1.1.2 Beschreibung Servicezeiten

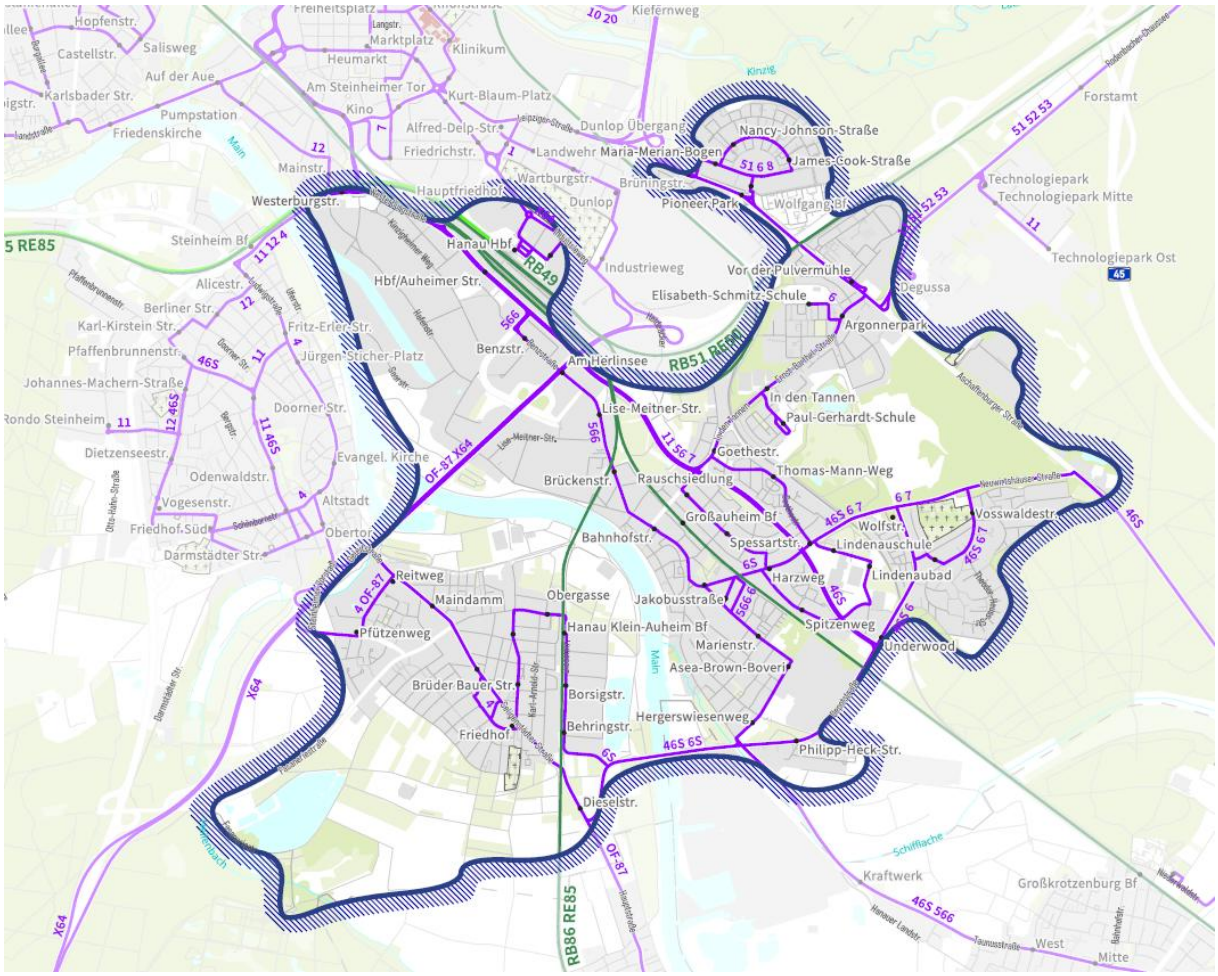
Für die beiden Pflichtbedientgebiete P1 und P2 werden aus Kundensicht einheitliche Servicezeiten festgelegt. Das Angebot soll Sonntag bis Donnerstag 6 bis 24 Uhr; Freitag, Samstag und Tage vor Wochenfeiertagen 6-2 Uhr bestehen.

Für die Angebotskalkulation der Optionen sind für die Variante „Vollangebot“ jeweils die Servicezeiten wie in den Pflichtbediengebieten P1 und P2 zu verwenden. Für die Variante „Schwachlastzeit“ sind Sonntag bis Donnerstag 20 bis 24 Uhr; Freitag, Samstag und Tage vor Wochenfeiertagen 20-2 Uhr zu verwenden.

1.1.2 mainer Hanau (Los 2 – HSB)

Im Rahmen der Mobilitätsentwicklung hat die HSB ab Sommer 2022 einen On-Demand-Verkehr - den „**mainer**“ - als Teil des ÖPNV im östlichen Stadtgebiet von Hanau eingeführt und in den Folgejahren in weitere Bereiche ausgebaut.

In der folgenden Abbildung ist das aktuelle Betriebsgebiet „Südost“ in Hanau Großauheim, Klein-Auheim, Wolfgang und Hauptbahnhof abgebildet:



Im Jahr 2026 gibt es ein zusammenhängendes Bediengebiet. Im Folgenden wird das Bediengebiet im Status Quo als „Stufe 0“ bezeichnet. Bis zur Erweiterung des mainer in Stufe 1 gilt für die Betriebsleistung die Stufe 0.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Hanau 2025-2029 sieht für die kommenden Jahre 2 Erweiterungsstufen vor:

Stufe 1A Zeitliche Erweiterung Linie 6 Anruf-Sammel-Taxi und Linie 8 abends

Der On-Demand-Verkehr ersetzt im Gebiet „Südost“ in den Abendstunden das Anruf-Sammel-Taxi der Linie 6 sowie die Linie 8. Hierfür werden die Bedienzeiten montags bis donnerstags sowie sonntags bis 1 Uhr des darauffolgenden Tages und am Freitag und Samstag bis 2 Uhr verlängert.

Stufe 1B On-Demand-Verkehr Mittelbuchen/ Hohe Tanne

Der Stadtteil Mittelbuchen soll ein On-Demand-Angebot für Fahrten innerhalb des Stadtteils sowie nach Hohe Tanne und zum Freiheitsplatz erhalten. Dieses wird in den SVZ angeboten: montags bis freitags von 20:00 bis 01:00 Uhr, samstags von 06:00 bis 08:00 Uhr sowie von 20:00 bis 01:00 Uhr, und an Sonn- und Feiertagen ganztägig. Durch den Einsatz des On-Demand-Verkehrs wird Mittelbuchen zukünftig flächendeckend in Randzeitlagen bedient. Damit wird die Anbindung deutlich flexibler und der gesamte Stadtteil deutlich besser in das städtische ÖPNV-Angebot integriert. In diesen Zeiträumen ersetzt das On-Demand-Angebot die regulären Fahrten der Linie 9 sowie das bisherige AST.



Insgesamt gibt es die zwei Teilgebiete „Ost“ und „Mittelbuchen“. Es sind keine Fahrten zwischen den einzelnen Teilgebieten zulässig. Eine Änderung ist nur nach Kapitel 3 zulässig.

Für Los 2 ist vom 15.03.2027 bis zum 26.06.2027 die Bedienung des aktuellen Bediengebietes in Großauheim und Wolfgang vorgesehen (Stufe 0 = Status quo). Verbindliche Bedienzeiten und die je Schicht gleichzeitig vorzuhaltenden Fahrzeugkapazitäten ergeben sich aus dem losbezogenen Fahrzeugeinsatzplan (**Anhang 4**).

Stufe 1 ist in Los 2 ab dem 27.06.2027 als Pflichtleistung zu erbringen; ein einseitiges Optionsrecht besteht hierfür nicht.

Stufe 2 Ausweitung im Abend- und Spätverkehr auf die gesamte Stadt Hanau

Zur weiteren Verbesserung der Mobilitätsangebote in Hanau ist die Einführung eines gesamtstädtischen On-Demand-Verkehrs mit besonderem Schwerpunkt auf die Nacht- und Schwachverkehrszeiten denkbar. Ziel ist es, ein flexibles und bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen, das insbesondere in den Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden eine verlässliche Erreichbarkeit aller Stadtteile sicherstellt. Langfristig könnte so eine flächendeckende Grundversorgung gewährleistet und die Nutzung des ÖPNV auch außerhalb der HVZ deutlich attraktiver gestaltet werden. Das AST-Angebot wird vollständig durch den On-Demand-Verkehr ersetzt.

Stufe 2 betrifft ausschließlich Los 2. Als frühester Beginn ist der 01.01.2028 vorgesehen. Leistungsumfang und Fahrzeugbedarf sind anhand des Nahverkehrsplans in den losbezogenen Leistungsanlagen abschließend zu bestimmen.

Änderungen der Teilgebiete, Betriebsgebiete und Betriebszeiten sind nur nach Kapitel 3 und innerhalb des betreffenden Loses zulässig. Die Einbeziehung weiterer Bedienpunkte außerhalb des beschriebenen Betriebsgebiets ist nicht von einem allgemeinen Anpassungsrecht erfasst.

Option Pfaffenbrunnenstraße

Optional wird das bestehende Gebiet „Ost“ um den Bereich Pfaffenbrunnenstraße in Steinheim erweitert. Für den Bereich Pfaffenbrunnenstraße entsprechen die Bedienzeiten und der Abrufumfang dem Bediengebiet „Ost“. Für die Option Pfaffenbrunnenstraße sind keine zusätzlichen Fahrzeuge und Personalstunden vorgesehen, es handelt sich lediglich um eine räumliche Erweiterung.

1.2 Laufzeit

Die Übernahme des Betriebs ist für Los 1 und Los 2 jeweils zum 15.03.2027 vorgesehen.

Die fest beauftragte Betriebsleistung endet für Los 1 und Los 2 jeweils am 31.12.2030. Die KVGMK für Los 1 und die HSB für Los 2 können den jeweiligen Vertrag durch ausdrückliche Erklärung in Textform um das Kalenderjahr 2031 und anschließend um das Kalenderjahr 2032 verlängern. Die Ausübung ist unabhängig von Fahrplanwechseln. Eine automatische Verlängerung findet nicht statt. Ausübungsfristen regelt der jeweilige Verkehrs-Service-Vertrag.

1.3 Ausschreibungsgegenstand und Leistungsabgrenzung

Der Leistungsumfang des hier ausgeschriebenen On-Demand-Betriebs umfasst insbesondere die Fahrdienstleistung mit eigenem Personal des Auftragnehmers, die Bereitstellung der Fahrzeuge, die betriebliche Steuerung und die entsprechende Disposition des Personal- und Fahrzeugeinsatzes (unter Einhaltung der Vorgaben der On-Demand-Software) sowie die Organisation einer vollständig funktionsfähigen Ladeinfrastruktur und eines Standortkonzepts, dass den Einsatz vollelektrischer Fahrzeuge ermöglicht. Der Auftragnehmer hat für den Verkehr des Los 1 („Carlos“) eine geeignete Ladeinfrastruktur zu errichten und vorzuhalten. Aktuell bestehen Lademöglichkeiten in 63517 Rodenbach Erfurter Straße und 63607 Wächtersbach Main-Kinzig-Straße 10. An beiden Standorten erfolgen die Ladevorgänge mit temporären Baustromverteilern. Beide Standorte sind grundsätzlich geeignet zum Ausbau einer ortsfesten Ladeinfrastruktur. Dem Auftragnehmer steht es frei, andere geeignete Standorte zur Einrichtung einer ortsfesten Ladeinfrastruktur auszuwählen. Die Abstimmung zur Genehmigung und Einrichtung der Ladeinfrastruktur hat der Auftragnehmer eigenverantwortlich mit den jeweiligen Stromnetzbetreiber abzustimmen. Für die als Option aufgeführten Verkehre gibt es nur in Gründau eine Option für die Errichtung bzw. Nutzung einer Ladeinfrastruktur am Rathaus in Gründau-Lieblos Am Bürgerzentrum 1.

Für die Standorte Rodenbach und Wächtersbach liegen Lagepläne aus dem Jahr 2023 vor (**Anhang 8**). Sie weisen jeweils vier für das Projekt „Carlos“ vorgesehene Stellflächen sowie zwei Standorte für Stelen mit jeweils zwei Wallboxen aus. Die Gemeinde Rodenbach und die Stadt Wächtersbach haben die jeweiligen Lagepläne für eine vorübergehende Bereitstellung der gekennzeichneten Flächen freigegeben.

Die Lagepläne dienen der Information über die seinerzeit vorgesehene Flächen- und Ladeinfrastruktur. Aus ihnen lässt sich nicht ableiten, dass die dargestellten Wallboxen bereits errichtet oder betriebsbereit sind. Die Freigaben begründen für den Auftragnehmer kein unmittelbar nutzbares Recht an den Flächen oder Anlagen. Die Nutzung der Standorte ist für den Auftragnehmer freiwillig. Beabsichtigt er, einen dieser Standorte zu nutzen oder auszubauen, hat er die hierfür erforderlichen Nutzungsrechte

und Zustimmungen eigenverantwortlich einzuholen. Dies gilt auch für die Abstimmung des Netzanschlusses und der Ladeinfrastruktur mit dem zuständigen Netzbetreiber. Unabhängig von der Wahl des Standorts hat der Auftragnehmer eine für die vertragsgemäße Leistungserbringung ausreichende Ladeinfrastruktur vorzuhalten. Die hierfür anfallenden Kosten sind nach Maßgabe von Kapitel 7 und des Kalkulationsblatts (**Anhang 2**) in das Angebot einzubeziehen. Die Anforderungen an das Standort- und Infrastrukturkonzept nach Kapitel 2.6 sowie an den Nachweis der Nutzungsrechte nach Kapitel 2.7 bleiben unberührt.

Im Los 2 stellt die HSB die vollständig funktionsfähige Betriebsinfrastruktur am Standort Daimlerstraße zur Verfügung. Für die Elektrofahrzeuge stehen ausreichend Ladekapazitäten an separaten Ladesäulen als auch im Ladepark für Elektrobusse zur Verfügung. Dieselfahrzeuge werden an der Betriebstankstelle am Standort Daimlerstraße getankt. Der Betrieb und die Wartung obliegen der HSB.

Die On-Demand-Beförderungsleistungen werden als Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG erbracht. Für die Dauer der Vertragslaufzeit liegt die Konzession für den im Los 1 durchzuführenden Verkehr beim Auftragnehmer; für den Verkehr im Los 2 beim AG (HSB).

Der Auftragnehmer ist verantwortlicher Unternehmer i.S.d. Personenbeförderungsgesetzes („PBefG“) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr („BOKraft“) und betreibt die On-Demand-Verkehre im eigenen Namen unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung. Der Auftragnehmer wird Vertragspartner der Fahrgäste. Der Auftragnehmer ist verantwortlich für eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung.

Für Los 1 führt der Auftragnehmer den Verkehr unter der ihm erteilten Genehmigung durch. Für Los 2 führt der Auftragnehmer die vereinbarten Betriebsleistungen unter der Genehmigung der HSB durch. Der jeweilige Auftragnehmer ist für die sichere und ordnungsgemäße Durchführung seiner Betriebsleistungen verantwortlich. Genehmigungsrollen, Fahrgastvertrag und Einnahmenfluss richten sich nach dem jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrag.

Der Auftragnehmer ist zur Leistungserbringung nach Maßgabe dieser Leistungsbeschreibung und ihrer Anhänge, des Verkehrs-Service-Vertrages und seiner Anlagen, der Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B), der erteilten Genehmigung nach dem PBefG (einschließlich Bedingungen und Auflagen), der aufsichtsbehördlich genehmigten Tarife und Beförderungsbedingungen sowie seines bezuschlagten Angebots verpflichtet. Es gilt die im Vertrag festgelegte Geltungsreihenfolge für die vorgenannten Unterlagen. Ergänzend dazu ist vom Auftragnehmer auch die Fahrzeugbeschaffung und -pflege sowie die Beschaffung und das Handling der mobilen Geräte zur Auftragsabwicklung in den Fahrzeugen wahrzunehmen.

Die weiteren Grundfunktionen der Verkehrsdienstleistung werden durch die Auftraggeber selbst oder andere Dienstleister erbracht (siehe Abbildung 2).

Funktion	Betriebsleistung durch Auftragnehmer (für Ausschreibung relevant)	Beigestellte Leistung des Auftraggebers	Leistung eines Dritten außerhalb der hier beschriebenen Betriebsleistung
Fahrdienst	**X**		
Personaldisposition	**X**		
Fahrzeugpflege	**X**		

Fahrzeugbereitstellung und -wartung	**X**	**(X HSB übergangs-weise 2 Fzg.)**	
Betriebssoftware			**X**
Betriebliche Steuerung Fahrzeugeinsatz	**X**		
Buchungs- und Zahlungsabwicklung			**X**
Marketing (inkl. Tarif und Vertrieb)		**X**	**X**
Angebotskonzept		**X**	
Infrastruktur KVGMK (Betriebsstandorte, Abstell- und Betriebs-infrastruktur)	**X**		**(X)**
Infrastruktur HSB (Be-triebshof, Abstell- und Betriebsinfrastruktur)		**X**	
Mobile Geräte und Zubehör	**X**		

Abbildung 2 Grundstruktur der Leistungs- und Verantwortungszuordnung

Wie in Abbildung 2 dargestellt wird in Hanau die Abstell- und Betriebsinfrastruktur vom Auftraggeber (HSB) gestellt.

Die Ausschreibung beinhaltet nicht die Software des On-Demand-Verkehrs. Diese wurde separat durch den RMV beschafft und wird dem Auftragnehmer beigestellt (vgl. unten 1.4).

Für Los 1 (KVGMK) beantragt der Auftragnehmer nach Auftragserteilung die Genehmigung bzw. Konzession. Für Los 2 (HSB) beantragt die HSB die Genehmigung. Je Los wird ein gesonderter Verkehrs-Service-Vertrag geschlossen.

Die Betriebsleistung wird für Los 1 (KVGMK) und Los 2 (HSB) jeweils gesondert als Bruttovertrag vergeben. Das Erlösrisiko wird für das jeweilige Los vom jeweiligen Auftraggeber übernommen.

Um einen qualitativ hochwertigen und verlässlichen Betrieb zu gewährleisten, ist ein Vertragsstrafensystem vorgesehen, welches im Rahmen dieser Leistungsbeschreibung spezifiziert wird (siehe **Anhang 5**).

1.4 Technische Voraussetzungen und Gegebenheiten

Der operative Betrieb wird durch eine separate Software gesteuert, welche vom Auftraggeber als Teilnehmer eines sog. ODM-Systems zur On-Demand Mobilität im RMV-Verbundgebiet zur Verfügung gestellt wird und vom Auftragnehmer zu verwenden ist. Näheres bestimmt **Anhang** 9.

Die Vergabe der Software ist von der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH für das (überwiegende) Verkehrsverbundgebiet des RMV bereits erfolgt. Der Software-Anbieter im aktuell laufenden Vertrag bis 2029 ist Via Technologies Europe B.V. . Die Software wird in Los 1 durch die KVGMK und in Los 2 durch die HSB für die gesamte jeweilige Vertragslaufzeit beigestellt, auch nach Ende des derzeitigen Softwarevertrags.

Eine Migration wird durch den RMV organisiert. Änderungen mit Auswirkungen auf Leistungen oder Kosten des Auftragnehmers unterliegen Kapitel 3. Die laufende Bedienung der beigestellten Software ist Bestandteil der Betriebsleistung. Zusätzliche Migrationen, Datenüberführungen, Schnittstellenanpassungen und migrationsbedingte Schulungen sind nur im ausdrücklich beschriebenen Umfang eingepreist. Darüber hinausgehende Leistungen bedürfen einer gesonderten Beauftragung und Vergütungsregelung nach Kapitel 3. Die Software wird über ein Backend, eine Fahrbetriebskomponente für die Disposition und Regelung der betrieblichen Abläufe, eine Fahrpersonalsoftware, die auf mobilen Endgeräten in den Fahrzeugen läuft, und mindestens eine auf Android- und iOS-Smartphones lauffähige Fahrgast-App, über die Fahrgäste Fahrten buchen und bezahlen können, verfügen.

Nachfolgende Funktionen werden durch die Software abgebildet:

1.4.1 Routenplanung und Datenverwaltung

Die separate Software übernimmt oder ermöglicht die im Folgenden beschriebenen zentralen betrieblichen Prozesse:

- Ein Routing-Algorithmus stellt einen möglichst effizienten, produktiven und wirtschaftlichen Betrieb des On-Demand-Systems unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage sicher. Der Routing-Algorithmus ist dabei in der Lage, über Liveschnittstellen Daten aus externen Systemen zu verarbeiten und Informationen in externe Systeme zu übergeben. Der Algorithmus fasst ähnliche Fahrtwünsche optimal zu gemeinsamen Fahrten zusammen (Pooling).
- Die Software ermittelt situationsangepasst den jeweiligen Fahrpreis unter Beachtung vorhandener ÖPNV-Tickets und stellt diesen den On-Demand-Buchenden transparent dar.
- Die Software ermöglicht das Management des Fahrzeugpools sowie der Fahrpersonalplanung.
- Die Software ermöglicht die Kommunikation zwischen den On-Demand-Nutzenden, der Leitstelle und dem Fahrpersonal. Die Vermittlung von Fahrtanfragen über das System erfolgt automatisch.
- Weitere Anwendungen, wie Betriebsdatenverwaltung, Kundenservice, Abrechnung und Zahlungsabwicklung, Betriebsüberwachung, Ressourcenplanung und telefonische Buchbarkeit werden über das Hintergrundsystem ermöglicht.

1.4.2 Buchung der Fahraufträge und Auftragsabwicklung

Der Fahrgast bucht seine gewünschte Fahrt über die Fahrgast-App und bezahlt mit dem hinterlegten Zahlungsmittel direkt in der App. Die Fahrgast-App sendet die gebuchte Fahrt unmittelbar an die Fahrer-App. Die Fahrpersonal-App wird dem Fahrpersonal zur Verfügung gestellt und unterstützt softwareseitig folgende Aufgaben:

- Navigation des Fahrpersonals gemäß den vorgegebenen Routen und Aufträge
- Anzeige aller relevanten Informationen über die durch die On-Demand-Nutzenden gebuchten Fahrten inkl. vertrieblicher Informationen und Informationen zu den Fahrgästen

- Kommunikationsmöglichkeit mit Fahrgästen

Die Anmeldung erfolgt über den Startbildschirm der Fahrpersonal-App. Die App stellt eine Übersicht mit allen wichtigen Parametern bereit, die den Fahrer, das Fahrzeug und die Schicht betreffen, einschließlich der Dienstzeiten. Details wie Start-, End- und Pausenzeiten sowie Informationen zum Fahrzeug werden ebenfalls über die App angezeigt. Nach der Anmeldung wird der Fahrer automatisch dem zugewiesenen Fahrzeug zugeordnet. Am Ende der Schicht muss sich der Fahrer abmelden.

1.4.3 Disposition

Für die betriebliche Steuerung erhält die Disposition bzw. Leitstelle des Auftragnehmers geschützten Zugriff auf eine webbrowser-basierte Anwendung. Das System besitzt u.a. die folgenden Funktionen:

- Karte mit den Echtzeitstandorten der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge
- Übersicht der virtuellen Haltestellen und Bediengebiete
- Fahrzeuginformationen: Fahrzeug-ID, Status (z. B. wartet auf Aufträge, Pause, auf Weg zum Einsatzort, belegt)
- Buchungsinformationen der aktuellen Fahrt und Buchungsvorausschau
- Fahrzeug- und Fahrpersonaleinsatzplanung
- Informationen zum Fahrgast (Name, Status, Link zum Anrufen, Fahrtziel, Mobilitätseinschränkungen o.a.)
- Eingabe von betrieblichen Vorkommissen und wichtiger Informationen zur Betriebslenkung
- Hinterlegung der beim Auftragnehmer eingegangenen telefonischen Buchungen und ggf. weiterer Informationen, die per Telefon eingegangen sind

Der Auftraggeber bzw. die von ihm beauftragte Stelle betreibt das Callcenter und verantwortet die Annahme sowie die Erfassung telefonischer Buchungen. Dies umfasst insbesondere die vollständige und zutreffende Übermittlung der Buchungsdaten an das System bzw. an den Auftragnehmer.

Buchungsfehler, die auf einer fehlerhaften, unvollständigen oder verspäteten Erfassung beziehungsweise Übermittlung durch das Callcenter beruhen, fallen in den Verantwortungsbereich des Auftraggebers bzw. der von ihm beauftragten Callcenter-Stelle. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, erkennbare Unstimmigkeiten unverzüglich anzuzeigen und im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten an der Klärung mitzuwirken.

Die Bearbeitung von Fahrgastreklamationen erfolgt grundsätzlich durch den Auftraggeber bzw. die von ihm beauftragte Stelle. Soweit eine Reklamation die Leistungserbringung des Auftragnehmers, insbesondere den Fahrzeugeinsatz oder das Fahrpersonal, betrifft, stellt der Auftragnehmer die zur Aufklärung erforderlichen Informationen unverzüglich zur Verfügung und wirkt an der Bearbeitung angemessen mit. Das Callcenter wird von der rms GmbH betrieben. Eingaben und Reklamationen werden über das ELMA-System der rms den jeweils zuständigen Stellen zur Bearbeitung zugeordnet. Der AN erhält einen kostenfreien Zugang zum ELMA-System und beantwortet die ihm zugeordneten Anfragen und Reklamationen.

1.4.4 Schulung

Für die Anwendung der Software werden einmalig vor Betriebsbeginn kostenlose Schulungen für den Auftragnehmer von der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH durchgeführt. Es handelts sich hierbei um eine sogenannte „Train-the-Trainer-Schulung“. Diese findet grundsätzlich Vor-Ort am Betriebssitz des Auftragnehmers statt. Im Anschluss erhält der Auftragnehmer ein Schulungs- bzw. Anwender-Handbuch in digitaler Form. Darüber hinaus werden im Bedarfsfall Folgeschulungen (ebenfalls im Train-the-Trainer Format), insb. bei neuen komplexen Funktionen, technischen Änderungen etc. von der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft angeboten.

1.4.5 Weitere Vorgaben zur Software

Es ist es erklärtes Ziel der lokalen Projektpartner und des RMV, die Software kontinuierlich und systematisch weiterzuentwickeln und somit zu verbessern. Es wird deshalb vom Auftragnehmer verlangt, dass er kontinuierlich und systematisch die Auswirkungen einzelner Parameter auf den Fahrbetrieb beobachtet und analysiert. Zudem ist ein regelmäßiger Austausch mit den Auftraggebern zu leisten und der Person des Auftraggebers, die am Betriebssitz einen Arbeitsplatz haben wird, einen ausreichenden Einblick in die betrieblichen Abläufe in Verbindung mit der Software zu geben.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Fehler, Fehlfunktionen, Sicherheitslücken der Software unverzüglich an den Auftraggeber und/oder von diesem benannte Dritte zu melden. Der Auftraggeber gibt hierfür einen oder mehrere Kommunikationskanäle (z. B. telefonisch, E-Mail, Ticketsystem o. ä.) vor.

1.5 Autonomer On-Demand-Verkehr

Ein späterer Einsatz autonomer Fahrzeuge bedarf einer gesonderten Leistungs- und Vergütungsregelung sowie einer Prüfung seiner vergaberechtlichen Zulässigkeit.

Die Entwicklung, Genehmigung und Durchführung eines autonomen On-Demand-Verkehrs sowie zusätzliche Unterstützungsleistungen hierfür sind nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Betriebsleistung.

2. Anforderungen an den Betrieb

Die nachfolgenden Anforderungen gelten für den Betrieb des On-Demand-Verkehrs mit Betriebsbeginn 15.03.jeweils gesondert in Los 1 (KVGMK) und Los 2 (HSB).

Der Auftragnehmer hat die tägliche Abwicklung des On-Demand-Verkehrs zu organisieren und anhand der definierten Leistungsvorgaben auszuführen. Auftraggeber und Auftragnehmer stimmen sich bezüglich notwendiger Anpassungen der Leistungsstruktur regelmäßig ab.

Ziel der Kooperation und der möglichst flexiblen Ausgestaltung des Angebots ist es, die Betriebsleistung zur besseren Kundenbedienung (in Abhängigkeit der Nachfrage) und/ oder für einen effizienteren Betrieb laufend zu optimieren.

2.1 Betriebskonzept, Verkehrsleistungsstruktur und Fahrzeugeinsatzplan

In den Betriebsgebieten der KVGMK und HSB ist der On-Demand-Verkehr während der gesamten Betriebszeiten zu erbringen. Die Betriebsgebiete sind in einzelne voneinander abgegrenzte Teilgebiete unterteilt. Jedes Teilgebiet kann unterschiedliche Betriebszeiten haben, welche vom Auftraggeber vorgegeben werden (vgl. Kapitel 1.1).

Die Angebotszeiten (Betriebszeiten) sowie die Vorgaben des Fahrzeugeinsatzplans können im Projektverlauf ausgedehnt oder eingekürzt werden. Näheres regelt Kapitel 3. Bezüglich einer Anpassung der Betriebszeiten kann der Auftragnehmer auch eigene Vorschläge einbringen, um eine optimierte Kundenbedienung bzw. eine effizientere Leistungserstellung zu erreichen.

Der Auftraggeber legt für jedes Teilgebiet die je Schicht gleichzeitig einzusetzende Mindestanzahl an Fahrzeugen, Fahrzeugtypen und Einsatzstunden im losbezogenen Fahrzeugeinsatzplan fest. Der Auftragnehmer plant und beschafft die hierfür erforderliche Gesamtflotte einschließlich einer ausreichend dimensionierten Reserve. Eine zusätzliche feste Gesamtflottenzahl wird nicht vorgegeben.

Die jeweils im Tagesverlauf einzusetzende Anzahl der Fahrzeuge ergibt sich aus dem Fahrzeugeinsatzplan (**Anhang 4**), der ggf. vom Auftraggeber angepasst werden kann (vgl. unten Kapitel 3). Die Vorgaben des Fahrzeugeinsatzplans sind vom Auftragnehmer umzusetzen. Die in **Anhang 4** je Teilgebiet, Zeitfenster und Betriebsstufe festgelegten Mindestbesetzungen sind gleichzeitig zu erfüllen. Über die gesamte Angebotszeit ist eine Beförderungsmöglichkeit mit rollstuhlgerechten Kapazitäten sicherzustellen. Die erforderliche Gesamtflotte einschließlich Reserve dimensioniert der Auftragnehmer.

Fahrtaufträge, die eine Beförderung im Rollstuhl erfordern, sind mit einem hierfür zugelassenen und betriebsbereiten Fahrzeug auszuführen. Die Mindestverfügbarkeit rollstuhlgerechter Fahrzeuge ergibt sich aus **Anhang 4**. Bereits bestätigte Rollstuhlbeförderungen haben bei der Disposition und Ausführung Vorrang. Ein anderweitiger Einsatz dieser Fahrzeuge oder die Annahme anderweitiger Fahrtaufträge darf nicht zu Lasten der bestätigten Rollstuhlbeförderungen erfolgen.

Der Auftragnehmer muss mindestens halbjährlich auf Basis der Daten und Erkenntnisse aus dem laufenden Betrieb, verfügbarer sozio-demografischer Daten und Erfahrungen aus anderen vom Auftragnehmer betriebenen Verkehren einen Vorschlag für einen angepassten Fahrzeugeinsatzplan machen. Der Vorschlag ist so zu gestalten, dass unter Berücksichtigung der Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge und unter Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit ein möglichst effizienter und den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechender Betrieb mit einer möglichst nachfrageangemessenen Verfügbarkeit des On-Demand-Verkehrs gewährleistet ist. Der Vorschlag ist nachvollziehbar zu begründen.

Der Auftraggeber schreibt den Fahrzeugeinsatzplan während der Vertragslaufzeit nach Maßgabe des Kapitels 3 fort. Dabei berücksichtigt er insbesondere die Daten und Erkenntnisse aus dem laufenden Betrieb, die Anforderungen des öffentlichen Verkehrsinteresses, das verfügbare Budget und den Vorschlag des Auftragnehmers.

Für Änderungen des Fahrzeugeinsatzplans gelten ausschließlich die Fristen und Voraussetzungen nach Kapitel 3.1; für Optionsabrufe gelten die jeweiligen Optionsbedingungen.

Das Nähere regelt der Verkehrsservicevertrag.

In besonderen Fällen (z. B. Veranstaltungen, Ausfall von Fahrzeugen oder Fahrpersonal, Fahrplanänderungen im übrigen ÖPNV o. ä.) ist der Auftragnehmer verpflichtet, soweit erforderlich umgehend Vorschläge für eine vorübergehende Abweichung des Fahrzeugeinsatzplans zu unterbreiten. Ob und

in welchem Zeitraum diese vorübergehende Abweichung umgesetzt wird, entscheiden der Auftragnehmer und der Auftraggeber einvernehmlich.

Die im Fahrzeugeinsatzplan vorgegebenen Fahrzeuge sind ununterbrochen für die Erfüllung von Fahrtaufträgen einzusetzen. Ausnahmen hiervon sind lediglich zulässig

1. soweit dies zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten des Fahrpersonals zwingend erforderlich ist;

2. soweit dies ausnahmsweise aufgrund unerwarteter Umstände zwingend erforderlich ist, um Fahrzeuge zu laden.

Soweit der Auftragnehmer die Ausnahme zu 1. (gesetzlich vorgeschriebene Pause) in Anspruch nimmt oder die laut Fahrzeugeinsatzplan vorgegebene Anzahl einzusetzender Fahrzeuge aus anderen Gründen nicht erreicht wird, erhält er für die jeweils fehlenden Fahrzeugbetriebsstunden keine zeitabhängige Vergütung.

Soweit der Auftragnehmer die Ausnahme zu 2. (Zwischenladung oder Zwischenbetankung der Fahrzeuge aufgrund unvorhergesehener Umstände) in Anspruch nimmt, erhält er trotzdem die zeitabhängige Vergütung, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Die Zwischenladung oder Zwischenbetankung wird während der gesetzlichen Pausenzeit durchgeführt, es sei denn, dies ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich.

2. Bei batterieelektrischen Fahrzeugen fällt der Ladestand während der Schicht unter 15 %; bei Fahrzeugen mit anderer Antriebsart ist die Zwischenbetankung aufgrund unvorhergesehener Umstände zur Fortsetzung des Betriebs erforderlich.

3. Die Zeit zwischen Abmeldung aus dem Betrieb bis zum Starten des Lade- oder Betankungsvorgangs beträgt max. 15 Minuten.

4. Die erneute Betriebsaufnahme (Anmeldung in der Fahrer-App für Buchbarkeit) erfolgt unmittelbar nach Beendigung des Lade- oder Betankungsvorgangs.

Der Auftragnehmer hat die Inanspruchnahme der Ausnahmen zu dokumentieren und dem Auftraggeber die Dokumentation zur Verfügung zu stellen.

Die Ausnahmen sind so zu planen, dass zu keinem Zeitpunkt mehr als 50 % (abgerundet) der Fahrzeuge eine entsprechende Ausnahme in Anspruch nehmen.

Die Fahrfertigmachung des Personals und der Fahrzeuge sowie die Abrüstarbeiten sind außerhalb der Bedienzeiten vorzunehmen und werden nicht gesondert vergütet.

Kurze, erforderliche Toilettenpausen dürfen während der Bedienzeiten durchgeführt werden, solange hierdurch der Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und ausgeschlossen ist, dass sich Fahrgäste belästigt oder unwohl fühlen können.

2.2 Anforderungen an die Betriebsleitung und das Fahrpersonal

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Fahrdienstleistung gemäß gesetzlichen Vorschriften und unter der Wahrung qualitativ hochwertiger Standards durchzuführen. Die folgenden Personalanforderungen sind verbindliche Ausführungsbedingungen, keine zusätzlichen unternehmensbezogenen Eignungskriterien. Qualitätsmehrleistungen werden nur nach den veröffentlichten Zuschlagskriterien bewertet.

Für die Verkehre des jeweiligen Loses ist vom jeweiligen Auftragnehmer ein Betriebsleiter im Sinne der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zu benennen. Dieser Betriebsleiter hat spätestens mit der Betriebsaufnahme diese Anforderung zu erfüllen und an mindestens vier Tagen innerhalb der Arbeitswoche jeweils sechs Stunden am Betriebssitz anwesend zu sein. Der Betriebsleiter ist Hauptansprechpartner für den Auftraggeber. Darüber hinaus sind folgende Anforderungen zu gewährleisten:

Es wird ausschließlich zuverlässiges Fahrpersonal mit gültigem Führerschein entsprechend der Fahrzeugklassen eingesetzt.

Es werden die gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeiten und Sozialvorschriften eingehalten.

Das Fahrpersonal hat ausreichende Kenntnisse

- der deutschen Sprache, um mit den Fahrgästen zu kommunizieren (Sprachniveau Deutsch analog Zertifikat B1, welches im begründeten Einzelfall auf Anforderung des Auftraggebers durch den Auftragnehmer nachzuweisen ist),
- über die notwendigen und aktuellen Tarifstrukturen sowie die Beförderungsbedingungen,
- über die Bedienung der Kunden insbesondere zu den vorgesehenen Zahlungsweisen,
- über den Umgang mit den entsprechenden Bediengeräten.

Das Fahrpersonal ist direkt zur Betriebsaufnahme geschult und erhält anschließend regelmäßig Unterweisungen und Schulungen bezüglich

- des täglichen Betriebs und des reibungslosen Betriebsablaufs,
- der aktuellen Tarif-, Angebots- und Softwareanforderungen,
- möglicher Änderungen des Angebots- und Betriebskonzeptes,
- einer wirtschaftlichen Fahrweise,
- der Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen,
- des freundlichen Auftretens gegenüber den Fahrgästen sowie
- Erste-Hilfe-Leistungen (max. ein Jahr zurückliegend).

Die erfolgreiche Teilnahme an den Schulungen ist gegenüber dem Auftraggeber und den Teilnehmern zu dokumentieren.

Die allgemeinen Verhaltensregeln (u.a. kein Rauchen, kein Alkohol und keine Drogen, kein Telefonieren außerhalb der betrieblichen Anforderungen) insbesondere gemäß der BOKraft sind zu beachten.

Der Auftragnehmer gewährleistet

- die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften (UVV) für das Unternehmen und die Mitarbeiter bezüglich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz,
- die betriebsärztliche Betreuung und die Betreuung durch eine Fachkraft für Arbeitssicherheit sowie

- die Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und hier definierten Anforderungen werden vom Auftragnehmer überwacht und dokumentiert.

Entsprechende Informationen, insbesondere zu den Schulungsinhalten, die in der Verantwortung des Auftraggebers liegen – insbesondere zum Softwaresystem -, werden die KVGMK und HSB entsprechend zur Verfügung stellen. Der Auftraggeber behält sich vor, an einzelnen Schulungen ganz oder teilweise teilzunehmen. Die Kosten für Schulungen sind vom Auftragnehmer in den Allgemeinen Overheadleistungen (Kostenbestandteil A lt. Kalkulationsblatt, **Anhang 2**) zu berücksichtigen.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich,

1. seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) das bei Angebotsabgabe maßgebliche Entgelt zu zahlen, das insgesamt mindestens dem in Hessen für diese Leistungen in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehenen Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Vorschriften, einschließlich der Aufwendungen für die Altersversorgung und der für entgeltrelevant erklärten Bestandteile dieser Tarifverträge zu zahlen und
2. während der Ausführung der Leistung Erhöhungen der Entgelte und der entgeltrelevanten Bestandteile entsprechend dem Tarifvertrag nach Nr. 1 vorzunehmen sowie
3. den Beschäftigten – sofern sie nicht von dem unter 1. genannten Tarifvertrag erfasst werden oder dieser ein niedrigeres Entgelt vorsieht – jeweils mindestens ein Arbeitnehmerbruttoentgelt in Höhe des gesetzlichen Mindestlohns (§ 1 MiLoG) zuzüglich eines Aufschlags (in Anbetracht der erhöhten Lebenshaltungskosten in der Region) von 2,00 EUR/Zeitstunde zu zahlen.

Eine „Trinkgeldfunktion“ zur Zahlung einer freiwilligen Zusatzzahlung durch die Fahrgäste an das Fahrpersonal ist derzeit nicht vorgesehen, sodass die Gesamtkalkulation des Auftragnehmers auch kein Trinkgeld an das Fahrpersonal berücksichtigen sollte.

Der Auftraggeber erwartet vom eingesetzten Fahrpersonal ferner ein gepflegtes Erscheinungsbild und gegenüber Fahrgästen ausschließlich Auftritt in einer vom Auftragnehmer in ausreichender Anzahl zu beschaffender Dienstkleidung:

- Weißes Hemd (mindestens lange Ärmel) oder Polohemd (1/2-Ärmel) und
- Dunkle Steppweste (ärmellos).

Komplettiert wird die Erscheinung durch eine (ggf. privat beschaffte) lange, dunkle Hose (Trainings-/ Jogginghosen etc. nicht erlaubt) sowie geschlossene Schuhe in gedeckten Farben, welche das sichere Führen eines Fahrzeugs erwarten lassen. Das Tragen von (zusätzlichen) Jacken durch das Fahrpersonal im Fahrzeug ist nicht gestattet. Hemden und Steppweste müssen mindestens das Produktlogo des On-Demand-Verkehrs auf Brust und Rücken deutlich wahrnehmbar erkennen lassen. Dieses muss zudem größer als ggf. weitere vorhandene Logos dargestellt sein.

Weitere Anforderungen an das Fahrpersonal

Das Fahrpersonal übernimmt das Check-in der Fahrgäste im Fahrzeug. Dazu gehört die Kontrolle des im System hinterlegten Buchungscodes, der angegebenen Fahrgastanzahl und eventuelle Ermäßigungsgründe für die Fahrt. Diese Informationen kann das Fahrpersonal in der Fahrer-App einsehen. Das Fahrpersonal wird im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult und ist mit der Bedienung und Anwendung der zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen vorhandenen Technik in den barrierefreien Fahrzeugen vertraut zu machen. Im Betrieb sind diese Kenntnisse bei

Bedarf und Notwendigkeit anzuwenden. Das Fahrpersonal hat Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere auch Rollstuhlfahrende, beim Ein- und Ausstieg zu unterstützen.

Im Fahrzeug gilt ein striktes Rauchverbot. Während der Fahrt dürfen keine Telefonate geführt werden (mit Ausnahme dienstlicher Gespräche über eine Freisprechanlage).

Das Fahrpersonal hat Fundsachen sicherzustellen und spätestens nach Dienstschluss der zuständigen Stelle des Auftragnehmers mit einer schriftlichen Fundmeldung auszuhändigen. Die zuständige Stelle des Auftragnehmers verwaltet sämtliche Fundsachen, die im Zuständigkeitsbereich des Auftragnehmers sichergestellt werden, und unterstützt die Suche nach verlorenen Gegenständen und ggf. erforderlichen Nachforschungen.

Die Auftraggeber fördern die berufliche Gleichstellung von Frauen und Männern. Bei der Personalgewinnung sollte vom Auftragnehmer eine Besetzung der Stellen zu gleichen Teilen mit weiblichen und männlichen Kandidaten/-innen angestrebt werden. Darüber hinaus hat der Auftraggeber den Anspruch, dass der Auftragnehmer unabhängig von der sozialen oder ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, des Alters oder der sexuellen Identität und Orientierung allen Kandidatinnen und Kandidaten die gleichen Möglichkeiten des Berufseinstieges und der Aus- und Weiterbildung bietet. Die Auftraggeber begrüßen ein vielfältiges Miteinander.

2.3 Anforderungen an die Dispositions- und Auftragsabwicklung

Für die Disposition und Auftragsabwicklung wird dem Auftragnehmer das in Kapitel 1.4 beschriebene Softwaretool zur Verfügung gestellt. Der Auftragnehmer erhält geschützten Zugang zu der Software und muss die erforderlichen betrieblichen Schnittstellenkomponenten bedienen.

Hierzu sind insbesondere die folgenden Aufgaben – unter Einhaltung der Vorgaben des Auftraggebers, der Vergabeunterlagen und der eingesetzten Software – wahrzunehmen:

- Überwachung des Betriebs und der Schichtbelegung. Dazu gehört es, Schichten bei Ausfall nachzubesetzen bzw. gebuchte Fahrten manuell auf andere Schichten umzubuchen.
- Hinterlegung der Grunddaten für das Fahrpersonal
- An- und Abmeldung des Fahrpersonals
- Fahrzeugplanung
- Eingabe von betrieblichen Vorkommnissen und wichtiger Informationen zur Betriebslenkung
- Kontinuierliche Überprüfung der von der Software generierten Fahrplanungen und Berichte aus dem Analyse- und Reportingsystem
- Anpassung der Standorte von virtuellen Haltestellen auf Grundlage der betrieblichen Erfahrungen in Absprache mit dem Auftraggeber
- Erfassung und Pflege von Baustellensperrungen und Umleitungen im System

Der Auftragnehmer hat (technische) Probleme mit den (beigestellten) Komponenten und Schnittstellen unverzüglich in Textform gegenüber dem Auftraggeber anzuzeigen, damit eine umgehende Fehlerbehebung stattfinden kann. Es wird vom Auftragnehmer erwartet, dass er darüber hinaus gehende Vorschläge für Verbesserungen im Gesamtsystem macht, die der weiteren Verbesserung des Kundenkomforts dienen und zu effizienterem Fahrzeug- und Personaleinsatz führen.

Der Auftragnehmer hat für die Erfüllung der hier dargestellten Anforderungen der Dispositions- und Auftragsabwicklung ausreichend personelle Ressourcen am Betriebssitz vorzusehen. Vom Betriebssitz darf die Reaktionszeit in alle Bediengebiete des jeweils übernommenen Loses 60 Minuten nicht überschreiten. Die Disposition ist am Betriebssitz an jedem Betriebstag zu den Betriebszeiten mit mindestens einem Mitarbeiter zu besetzen. Außerhalb der Bedienzeiten gilt eine Rufbereitschaft.

Die Auftragsabwicklung von anderen als den hier beschriebenen On-Demand-Verkehren für die KVGMK und HSB ist gestattet. Von der Disposition müssen die im Leistungsumfang dieser Ausschreibung definierten Aufgaben bearbeitet werden. Darüber hinaus muss die Disposition im oben genannten Zeitraum jederzeit für den Auftraggeber erreichbar sein.

Die Fahrplanung wird vom Auftragnehmer auf Basis der Angebots- und Leistungsplanung (siehe Kapitel 2.1) und der automatisch generierten Fahrtverläufe der On-Demand-Software vorgenommen. Die Software, mit Hilfe derer die Buchungen gesteuert und die Fahrzeuge/ Fahrten disponiert werden, wird ebenfalls vom Auftraggeber beigestellt. Über Abweichungen oder Probleme im Betriebsablauf ist der Auftraggeber umgehend in Kenntnis zu setzen.

Zum Erfahrungsaustausch wird sich der Auftraggeber regelmäßig mit dem Auftragnehmer besprechen. Hierfür ist ein vierwöchentlicher Austausch zwischen dem jeweiligen Auftraggeber und dem Auftragnehmer des betreffenden Loses vorgesehen; anlassbezogen können weitere Austauschtermine vorgesehen werden.

Für die Bedienung der Fahrbetriebs-Software hat der Auftragnehmer entsprechende IT-Hardware für diejenigen Personen bereitzustellen, welche mit der Betriebssteuerung beauftragt sind.

Auftragsabwicklung im Fahrzeug und benötigte Geräte

Im Fahrzeug können keine Fahrten bezahlt werden. Das Fahrpersonal hat die Fahrtberechtigung aus der Buchung in der App und möglicher Ermäßigungen zu prüfen.

Die Geräte zur Nutzung durch das Fahrpersonal im operativen Betrieb (Smartphones) zur digitalen Fahrtvermittlung und Navigation, inklusive entsprechender verkehrssicheren Halterungen zur Befestigung im Fahrzeug und weiterer notwendigen Hardwarekomponenten (z.B. Ladekabel), werden ebenfalls durch den Auftragnehmer bereitgestellt. Die Smartphones müssen die Funktionalität der Fahrer-App gewährleisten. Die Smartphones müssen über eine Datenverbindung, eine NFC-Lesefunktion und eine eigene Rufnummer verfügen. Entsprechende Mobilfunkverträge mit SIM-Karten werden ebenfalls vom Auftragnehmer bereitgestellt.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

Die für den Betrieb zu nutzenden Fahrzeuge werden durch den Auftragnehmer beigestellt. Dabei handelt es sich um:

- **E-Vans** entsprechend den Anforderungen des Lastenhefts E-Van (**Anhang 3a**): Vollelektrische Fahrzeuge mit bis zu neun Sitzplätzen (inkl. Fahrer- und Beifahrersitz die nicht für Fahrgäste genutzt werden dürfen). Davon ist je Einsatzstunde im Los 1 für die KVGMK mind. 1 Fahrzeug rollstuhlgerecht je Pflichtbediengebiet ausgebaut, d. h. es können im Rollstuhl sitzenden Personen befördert und z. B. Rollatoren, Kinderwagen oder größere Gepäckstücke transportiert

werden. Bei der Betrachtung der Optionen bemisst sich die Zahl der rollstuhlgeeigneten Fahrzeuge im Verhältnis zu der Bediengebietsgröße der Pflichtbediengebiete, d.h. es dürfen je Optionskommune auch anteilige Fahrzeugmengen berücksichtigt werden.

- **D-Minibus** entsprechend den Anforderungen des Lastenhefts D-Minibus (**Anhang 3b**): Kleinbusse mit mindestens 9 Sitzplätzen (inkl. Fahrer- und Beifahrersitz die nicht für Fahr-gäste genutzt werden dürfen). Die Fahrzeuge sind rollstuhlgerecht ausgebaut, d. h. es können im Rollstuhl sitzenden Personen befördert und z. B. Rollatoren, Kinderwagen oder größere Gepäckstücke transportiert werden.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, für die gesamte Dauer der Vertragslaufzeit die zur vertragsgemäßen Erbringung der ausgeschriebenen Verkehrsleistung erforderlichen Fahrzeuge entsprechend dem Anhang 4 bereitzustellen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Auftragnehmer die Gesamtflottenstärke unter Berücksichtigung von etwaigen Reservefahrzeuge verantwortet.

Los 1 – KVGMK (Carlos): Im Hinblick auf die Betriebsaufnahme können sich bei der Beschaffung der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur Lieferverzögerungen ergeben. Der Bieter weist die rechtzeitige Bestellung/Beauftragung unmittelbar nach Zuschlagserteilung nach. Für die Dauer von maximal drei Monaten ab Betriebsaufnahme gelten für die Verkehre des „Carlos“ im Main-Kinzig-Kreis folgende Anforderungen:

Fahrzeuge:

- Anstelle vollelektrisch ist der teilweise oder komplette Einsatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen zulässig.
- Es können Gebrauchtfahrzeuge mit einem Maximalalter von 6 Jahren oder 90.000 km Gesamtlaufleistung eingesetzt werden.
- Übergangsfahrzeuge sollten in einer neutralen Farbe (z.B. weiß) gehalten sein und mit einfachen Mitteln als Carlos-Fahrzeuge identifizierbar sein (einfache Folierung oder Magnetschilder o.ä.)

Ladeinfrastruktur:

- Bis zur Fertigstellung der ortsfesten Ladeinfrastruktur ist das Laden auch an externen Ladesäulen zulässig. Es entfällt die Vorgabe „100% Ökostrombezug“.

Los 2 – HSB (mainer): Für den Übergangsbetrieb ist die Beistellung von zwei Vans (davon kein Van mit barrierefreier Ausstattung zur Beförderung von Rollstuhlfahrern) durch die HSB für bis zu 6 Monate möglich. Die Fahrzeugkosten (Abschnitt B im Kalkulationsblatt, (**Anhang 2**) werden in diesem Fall nicht vergütet für die Dauer der Beistellung durch die HSB. Für die beigestellten Fahrzeuge gelten die Fahrzeugnutzungsbedingungen (**Anhang 7**).

Fahrzeuge (insbesondere Reserve oder barrierefreies Fahrzeug):

- Anstelle vollelektrisch ist der teilweise oder komplette Einsatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen zulässig.
- Es können Gebrauchtfahrzeuge mit einem Maximalalter von 6 Jahren oder 90.000 km Gesamtlaufleistung eingesetzt werden.
- Übergangsfahrzeuge sollten in einer neutralen Farbe (z.B. weiß) gehalten sein und mit einfachen Mitteln als mainer-Fahrzeuge identifizierbar sein (einfache Folierung oder Magnetschilder o.ä.)
- Für das barrierefreie Fahrzeug kann auch ein E- oder D-Van zum Einsatz kommen.

Der Auftragnehmer weist spätestens vor Betriebsaufnahme nach, dass ihm die für die Leistungserbringung vorgesehenen Fahrzeuge uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Als geeignete Nachweise gelten insbesondere Kaufverträge, Leasingverträge, Mietverträge, verbindliche Liefer- oder Bestellverträge für Neufahrzeuge oder sonstige rechtsverbindliche Vereinbarungen, aus denen sich die Verfügungsberechtigung über die Fahrzeuge ergibt. Die Auftraggeber sind berechtigt, die Vorlage entsprechender Vertragsunterlagen oder weiterer geeigneter Nachweise zu verlangen.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen während der gesamten Vertragslaufzeit den gesetzlichen Vorschriften sowie den geltenden Sicherheits- und Zulassungsbestimmungen entsprechen, ordnungsgemäß zugelassen und haftpflichtversichert sein, sich in einem technisch einwandfreien, verkehrssicheren und gepflegten Zustand befinden sowie die in den Vergabeunterlagen festgelegten Qualitäts-, Umwelt- und Ausstattungsanforderungen erfüllen.

Der Auftragnehmer trägt die alleinige Verantwortung für die Wartung, Instandhaltung und Reparatur der Fahrzeuge. Er stellt sicher, dass die Durchführung dieser Maßnahmen die vertragsgemäße Erbringung der Verkehrsleistung nicht beeinträchtigt. Erforderliche Ersatzfahrzeuge sind unverzüglich bereitzustellen.

Ein Austausch der vorgesehenen Fahrzeuge ist zulässig, sofern die Ersatzfahrzeuge hinsichtlich Kapazität, Ausstattung, Umweltstandard und technischer Eigenschaften mindestens gleichwertig sind. Der Auftragnehmer informiert den Auftraggeber vor dem Austausch schriftlich. Soweit dies in den Vergabeunterlagen vorgesehen ist, bedarf der Austausch der vorherigen Zustimmung des Auftraggebers.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, dem Auftraggeber auf Verlangen jederzeit aktuelle Nachweise über die Zulassung, den Versicherungsschutz, die Durchführung gesetzlich vorgeschriebener Prüfungen sowie die Verfügungsberechtigung über die eingesetzten Fahrzeuge vorzulegen. Änderungen, die den Fahrzeugeinsatz wesentlich betreffen, sind dem Auftraggeber unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

Kann der Auftragnehmer die vertragsgemäße Bereitstellung der erforderlichen Fahrzeuge nicht nachweisen oder stehen die Fahrzeuge nicht vertragsgemäß zur Verfügung, ist der Auftraggeber berechtigt, angemessene Fristen zur Abhilfe zu setzen. Nach fruchtlosem Ablauf der Frist kann der Auftraggeber die vertraglich vorgesehenen Sanktionen, insbesondere Vertragsstrafen, Schadensersatzansprüche oder eine außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund, geltend machen, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

Die Gewährleistung einer kontinuierlichen Betriebsbereitschaft sowie die Zuführung und Abstellung der Fahrzeuge zu bzw. an die Betriebsstandorte obliegt dem Auftragnehmer. Er ist ferner zuständig für die tägliche Pflege der Fahrzeuge. Ziel ist es dabei, den Fahrgästen stets ein von innen und außen sauberes Fahrzeug anzubieten.

Erscheinungsbild: Das Design sowie das imageprägende Gesamt-Erscheinungsbild der Fahrzeuge obliegen allein den Auftraggebern. Über die gesetzlichen Erfordernisse (BOKraft, PBefG) hinausgehende

Beschriftungen oder Aufkleber des Auftragnehmers sind nicht zulässig. Änderungen der vereinbarten Fahrzeugausstattung können ausschließlich nach Maßgabe von Kapitel 3 beauftragt werden. Erforderliche Beschaffungs- und Umrüstzeiten sowie Mehr- und Minderkosten sind dabei zu berücksichtigen.

Der Auftraggeber behält sich ferner vor, die Fahrgäste mittels vom Auftragnehmer auszulegenden Flyern oder aufgebrachten Aufklebern zu informieren. Der Auftragnehmer fördert und unterstützt diese und ähnliche Maßnahmen aktiv.

2.5 Fahrzeugzubehör

In jedem der jeweils eingesetzten Fahrzeuge ist eine Sitzerhöhung für Kinder mitzuführen und bei Bedarf einzusetzen.

In jedem eingesetzten Fahrzeug ist ein Kindersitz mitzuführen und bei Bedarf einzusetzen. Hierzu muss ein Modell eingesetzt werden, dass gemäß aktueller Testergebnisse keine sicherheitsrelevanten Mängel aufweist.

Die Sitzerhöhungen und Kindersitze werden vom Auftragnehmer bereitgestellt. Für Schäden oder Verlust der Sitze, welche vom Auftragnehmer durch Außerachtlassen der erforderlichen Sorgfalt (z.B. durch nicht ausreichende Sicherung im Fahrzeug) oder willentlich verursacht werden, haftet der Auftragnehmer in voller Höhe.

2.6 Infrastruktur und Standortkonzept

Die für den Betrieb notwendige Infrastruktur ist durch den Auftragnehmer im Main-Kinzig-Kreis für die gesamte Vertragszeit beginnend mit dem Starttermin betriebsbereit zu halten. Dies umfasst insbesondere die Wartung, Instandsetzung, Anpassung und Pflege der Betriebsinfrastruktur, sowie den Bau und ggf. Erweiterung der Betriebsanlagen bei Bedarf. Soweit der Auftragnehmer batterieelektrische Fahrzeuge einsetzt, umfasst dies auch die erforderliche Ladeinfrastruktur. In Hanau wird die Infrastruktur von der HSB (Betriebshof Daimlerstraße 5, Hanau) zur Verfügung gestellt.

Der Betrieb der Infrastruktur muss den geltenden gesetzlichen Anforderungen und technischen Standards und künftig dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Der Betreiber hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Anlage 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 Verwaltungsverfahren einzuhalten.

Es ist mit dem Angebot ein Standort- und Infrastrukturkonzept nach **Anhang 6** vorzulegen. Es beschreibt Flächensicherung, Betriebs- und Abstellinfrastruktur, Schichtplanung, Reserve, Genehmigungsweg und Realisierungsmeilensteine. Soweit batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt werden, umfasst es zusätzlich Anschlussleistung, Ladepunkte und Ladeplanung. Für Los 2 beschreibt das Ange-

bot die Nutzung der von der HSB beigestellten Infrastruktur und die betriebliche Einbindung der Fahrzeuge. Das Standort- und Infrastrukturkonzept dient dem Nachweis der Einhaltung der verbindlichen Anforderungen nach **Anhang 6**. Eine eigenständige qualitative Bewertung dieses Konzepts findet nicht statt. Die Qualitätswertung richtet sich ausschließlich nach Ziffer 12.3 der Angebotsbedingungen. Die Einhaltung verbindlicher Mindestanforderungen bleibt hiervon unberührt. Die mit Zuschlag übernommenen Leistungszusagen sind umzusetzen.

Der Auftragnehmer plant die Schichtanfangs- und -endstandorte so, dass Bereitstellungs- und Leerfahrten wirtschaftlich begrenzt werden und alle Mindestbesetzungen eingehalten werden. Er dimensioniert und kalkuliert die erforderliche Betriebsreserve eigenverantwortlich. In Los 1 organisiert er hierfür die erforderliche Abstell- und Betriebsinfrastruktur. Soweit er batterieelektrische Fahrzeuge einsetzt, organisiert er auch die erforderliche Ladeinfrastruktur. In Los 2 nutzt er die beigestellte HSB-Infrastruktur innerhalb der dokumentierten Kapazitäten. Eine generelle Beistellung von Reservefahrzeugen durch den Auftraggeber erfolgt nicht.

Soweit batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt werden, ist sowohl am Betriebssitz als auch an den dezentralen Standorten im Main-Kinzig-Kreis für das Laden der Fahrzeuge Öko-Strom (Strom aus 100% erneuerbaren Energien) zu beziehen. In Hanau wird der Öko-Strom von der HSB bezogen.

2.7 Nachweise über Mietverträge

Für Los 1 sind die Nutzungsrechte an Betriebssitz und dezentralen Standorten spätestens vier Wochen vor Betriebsaufnahme durch Miet-/Pachtvertrag, Eigentumsnachweis oder gleichwertigen rechtsverbindlichen Nutzungsnachweis zu belegen. Die Flächennutzung muss die vereinbarte Betriebsdauer einschließlich ausübbarer Verlängerungen ermöglichen. Mit Angebotsabgabe wird keine bereits bestehende Ortsansässigkeit verlangt. Für Los 2 richtet sich die Nutzung der beigestellten HSB-Flächen nach dem Verkehrs-Service-Vertrag.

3. Leistungsänderungen

Leistungsänderungen sind für Los 1 und Los 2 gesondert zu behandeln. Der jeweilige Auftraggeber darf Änderungen nur innerhalb des beschriebenen Leistungsgegenstands und der festgelegten Grenzen beauftragen. Optionen sind hiervon getrennt und ausschließlich nach ihren eigenen Abrufbedingungen auszuüben. Eine Verlagerung von Leistungen zwischen den Losen ist ausgeschlossen. Gebiets-, Software-, Fahrzeug- und Infrastrukturänderungen sind durch die Prozentgrenzen für Fahrzeugbetriebsstunden allein nicht abgedeckt. Vor Umsetzung sind Anlass, Leistungsumfang, Vorlauf, Auswirkungen auf Personal, Fahrzeuge und Infrastruktur sowie Vergütung in Textform festzuhalten. Zusätzliche Leistungen sind anhand einschlägiger angebotener Preispositionen abzurechnen; fehlen solche, ist vor Beauftragung eine nachvollziehbare Preisregelung auf Grundlage der Angebotskalkulation zu vereinbaren. Eine einseitige Leistungsbestimmung durch den Auftragnehmer ist ausgeschlossen. Jede Änderung bedarf der Prüfung ihrer vergaberechtlichen Zulässigkeit.

3.1 Form und Frist

Änderungsaufträge erfolgen in Textform. Für Änderungen ohne zusätzlichen Beschaffungs-, Genehmigungs- oder Infrastrukturbedarf gilt: Zugang bis zum 15. eines Monats, Umsetzung zum Beginn des

Folgemonats; bei späterem Zugang Umsetzung zum Beginn des darauffolgenden Monats. Bei zusätzlichem Realisierungsbedarf sind dessen Umfang und eine angemessene Mobilisierungsfrist vor Beauftragung festzulegen. Für Optionsabrufe gelten ausschließlich die vorab veröffentlichten Optionsfristen. Kürzere Fristen können einvernehmlich vereinbart werden.

3.2 Reduzierung der Fahrzeugbetriebsstunden

Durch Zu-, Ab- oder Umbestellungen darf sich die Anzahl der je Los wöchentlich (ohne Feiertage) zu erbringenden Fahrzeugbetriebsstunden nicht

1. um mehr als 35 % (aufgerundet) gegenüber den in den Vergabeunterlagen für den Betriebsbeginn festgelegten Zahlen und

2. ab dem zweiten Betriebsmonat um mehr als 15 % (aufgerundet) gegenüber den für den jeweiligen Vormonat (im ersten Betriebsmonat: gegenüber den in den Vergabeunterlagen für den Betriebsbeginn) festgelegten Zahlen

verringern. Die Anzahl der Fahrzeugbetriebsstunden ergibt sich aus dem Fahrzeugeinsatzplan.

Bezugsgröße der Gesamtgrenzen ist die in **Anhang 4** für die jeweils geltende Pflichtleistungsstufe festgelegte wöchentliche Fahrzeugbetriebsstundenzahl. Für Los 2 ist dies vom 15. März 2027 bis zum 30. Juni 2027 Stufe 0 und ab dem 1. Juli 2027 Stufe 1. Der planmäßige Stufenwechsel ist keine Zu- oder Umbestellung im Sinne dieses Kapitels. Optionsleistungen werden bei diesen Bezugsgrößen nicht berücksichtigt; ihre Veränderbarkeit richtet sich ausschließlich nach den jeweiligen Optionsbedingungen.

3.3 Erhöhung der Fahrzeugbetriebsstunden

Durch Zu- oder Umbestellungen darf sich die Anzahl der insgesamt im gesamten Bedienungsgebiet je Los wöchentlich (ohne Feiertage) zu erbringenden Fahrzeugbetriebsstunden nicht

1. um mehr als 70 % (aufgerundet) gegenüber den in den Vergabeunterlagen für den Betriebsbeginn festgelegten Zahlen und

2. um mehr als 15 % (aufgerundet) gegenüber den für den jeweiligen Vormonat (im ersten Betriebsmonat: gegenüber den in den Vergabeunterlagen für den Betriebsbeginn) festgelegten Zahlen

erhöhen. Die Anzahl der Fahrzeugbetriebsstunden ergibt sich aus dem Fahrzeugeinsatzplan.

Eine einvernehmliche Abweichung von der monatlichen Grenze ersetzt weder die Einhaltung der Gesamtgrenze noch die Prüfung der vergaberechtlichen Zulässigkeit.

4. Kommunikation, Datenverfügbarkeit und Berichtswesen

Zum allgemeinen Austausch von Informationen muss der Auftragnehmer einen verantwortlichen Ansprechpartner mit Telefonnummer und E-Mail-Adresse nennen. Darüber hinaus ist ein operativer Ansprechpartner mit Telefonnummer und E-Mail-Adresse anzugeben, der für betriebliche Belange während der Angebotszeiten für den Auftraggeber entsprechend erreichbar ist. Hierbei ist auch eine Ersatzregelung bei Urlaub, Krankheit u. ä. vorzusehen.

Der Auftragnehmer muss den Auftraggeber über alle besonderen Vorkommnisse informieren und folgende Grundinformationen/ Bericht zur Verfügung stellen:

- Wöchentliche Ereignisprotokolle nach Bediengebiet (Ausfälle, Besonderheiten etc.)
- Monatliche Übersicht der Leistungsstunden bis zum 5. Kalendertag des Nachmonats für das jeweilige Bediengebiet.
- Meldung von eingehenden Beschwerden bis zum nächsten Kalendertag.

Betriebsstörungen wie Unfälle und Fahrzeugausfälle sind unverzüglich per Mail oder softwaretechnisch an den Auftraggeber zu melden. Technische Probleme mit der Software sind ebenfalls unverzüglich an den Softwarebetreiber und den Auftraggeber mitzuteilen. Darüber hinaus sind Baustellen zu melden, die die Haltestellenstruktur betreffen.

Der Auftragnehmer hat darüber hinaus stets eine angemessene Reaktionszeit für Anfragen des Auftraggebers sicherzustellen, muss jedoch spätestens binnen 24 Stunden antworten. Betriebliche Anweisungen des Auftraggebers sind durch den Auftragnehmer intern an die entsprechende Stelle weiterzuleiten.

Das Marketing, die Kommunikation und die Kundenschnittstelle werden überwiegend vom Auftraggeber wahrgenommen, um das On-Demand im Rahmen des gesamthaften öffentlichen Verkehrs zu vermarkten. Der AN unterstützt den AG bei Marketingmaßnahmen. Um den direkten Kontakt des Auftragnehmers mit den Fahrgästen bestmöglich zu nutzen, sind einzelne Aufgaben im Marketing durch den Auftragnehmer auszuführen, wie z.B. das Verteilen von Flyern über das Fahrpersonal an Fahrgäste in Fahrzeugen oder das gezielte Ansprechen von Kunden durch das Fahrpersonal. Planung und Konzeption der Maßnahmen ist Sache des AG.

5. Tarif und Beförderungsbedingungen, Vertrieb

Anzuwenden sind die jeweils aktuellen Tarifbestimmungen für On-Demand-Verkehre im Rhein-Main-Verkehrsverbund (s. https://www.rmv.de/c/de/tickets/regeln/befoerderungsbedingungen-tarifbestimmungen/on-demand-verkehre-befoerderung-und-tarif). Soweit innerhalb dieser Tarifbestimmungen Entscheidungs- oder Ermessensspielräume bestehen, hat der Auftragnehmer den Weisungen des Auftraggebers zu folgen.

Die Änderung von Tarifen und Verbundregelwerken richtet sich nach den im jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrag verbindlich in Bezug genommenen Regelungen.

Die Tarif- und Beförderungsbedingungen können im Verlaufe des Leistungszeitraums vom Auftraggeber angepasst werden.

Der Auftragnehmer vertreibt keine eigenen Fahrkarten – weder in den Fahrzeugen noch auf andere Weise. Dies wird vom Auftraggeber oder einem von ihm benannten Dritten übernommen. Dabei plant

der Auftraggeber derzeit, dass keine Fahrkarten im Namen und auf Rechnung des Auftragnehmers vertrieben werden, sondern lediglich Verbundfahrkarten im Namen und auf Rechnung eines dritten, vom Auftraggeber zu bestimmenden Unternehmens, die vom Auftragnehmer auf den vertragsgegenständlichen Verkehren anzuerkennen sind.

Soweit erforderlich erteilt der Auftragnehmer dem Auftraggeber für die Laufzeit des jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrags die unwiderrufliche Vollmacht, Vertriebsdienstleistungen zu den von ihm erbrachten On-Demand-Verkehren zu erbringen. Die Erbringung der Vertriebsdienstleistungen kann durch den Auftraggeber selbst oder einen von ihm (unter-) bevollmächtigten Dritten, insbesondere der rms GmbH erfolgen. Änderungen mit Auswirkungen auf die Leistungspflichten des Auftragnehmers unterliegen Kapitel 3.

In Los 1 und Los 2 findet keine Zahlung im Fahrzeug statt. Der Auftragnehmer stellt hierfür weder Kartenzahlungsterminals noch Fahrscheindrucker bereit.

Soweit der Auftragnehmer selbst Fahrgelder vereinnahmt (was zu Vertragsbeginn nicht geplant ist), hat er dem Auftraggeber etwaig erzielte Einnahmen und Erträge nach dem aktuellen Standard des RMV vollständig und fehlerfrei zu melden. Die Meldung muss monatlich spätestens zum 30. des Folgemonats sowie jährlich für das vergangene Jahr mit einem Testat des Wirtschaftsprüfers zum 28.2. des nachfolgenden Kalenderjahres erfolgen.

6. Sonstiges

Die Vertragssprache ist deutsch. Alle mündlichen und schriftlichen Abstimmungen müssen in deutscher Sprache in einer für die sichere Betriebsführung und eindeutige Verständigung ausreichenden Qualität stattfinden. Alle Dokumente müssen in deutscher Sprache verfasst werden. Fremdsprachliche Fachbegriffe sind zu vermeiden oder jedenfalls in deutscher Übersetzung zu liefern.

Bei dem Betrieb des On-Demand-Verkehrs sind alle aktuellen gesetzlichen Vorschriften – insbesondere des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zu berücksichtigen. Dies betrifft auch Änderungen von Regelungen und Vorschriften, die während der Vertragslaufzeit wirksam werden.

7. Abrechnungsstruktur

Die Abrechnung umfasst den einmaligen und den laufenden Aufwand. Der einmalige Aufwand (Kostenbestandteil E laut Kalkulationsblatt, (**Anhang 2**) beinhaltet die Betriebsvorbereitung, die durch den Auftragnehmer zu kalkulieren ist und vom Auftraggeber mit Betriebsaufnahme zu Beginn entsprechend vergütet wird.

Laufende Kosten sind im losbezogenen Preisblatt überschneidungsfrei in Overhead-/Infrastrukturkosten, Fahrzeugfixkosten und leistungsabhängige Betriebskosten aufzuteilen. Maßgeblich sind die abschließend beschriebenen Preispositionen und Vergütungsregeln des jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrags.

Eine Preisfortschreibung ist ausschließlich für die ausdrücklich abgegrenzten Personal- und Kraftstoffkosten nach dem jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrag vorgesehen. Fahrzeuge, Infrastruktur sowie Gewinn und Risiko werden nicht indexiert.

Das Nähere regelt der Verkehrsservicevertrag.

7.1 Variable Kosten der Betriebsleistungserstellung

Die Abrechnung erfolgt je Los anhand der angebotenen Sätze und der tatsächlich erbrachten vergütungsfähigen Fahrzeugbetriebsstunden. Zeitfenster und Kostenpositionen sind im Preisblatt eindeutig voneinander abzugrenzen.

Differenzierte Vergütungssätze pro Betriebsstunde für operative Fahrdienstleistungen:

a) Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 22 Uhr (Kostensatz C1)

b) Montag bis Freitag vor 06 Uhr oder nach 22 Uhr (Kostensatz C2)

c) Samstag zwischen 06 Uhr und 22 Uhr (Kostensatz C3)

d) Samstag vor 06 Uhr oder nach 22 Uhr (Kostensatz C4)

e) Sonn- und Feiertags (Kostensatz C5)

Für gesetzliche Feiertage gilt unabhängig vom Wochentag ausschließlich C5. Bei einem Wechsel des Zeitfensters werden die Betriebsstunden zeitanteilig zugeordnet; eine doppelte Abrechnung ist ausgeschlossen.

Die Vergütung der operativen Betriebsleistung ergibt sich demnach wie folgt:

Vergütungsfähige Ist-Fahrzeugbetriebsstunden in den nachstehend genannten fünf Zeitfenstern werden mit den jeweiligen Kostensätzen C1 bis C5 multipliziert. Sonderregeln für vergütungsfähige Zwischenladezeiten nach Kapitel 2.1 bleiben unberührt.

Die Kalkulation und Abrechnung erfolgen für jedes Los gesondert auf Grundlage der für dieses Los angebotenen Preise und der in diesem Los erbrachten Betriebsstunden. Die jeweiligen fixen Kosten sind dem betreffenden Los zuzuordnen. Jedes Los ist unabhängig von einer Beauftragung mit dem anderen Los zu kalkulieren; eine losübergreifende Verlagerung von Kosten ist nicht zulässig. Dies gilt auch, wenn derselbe Auftragnehmer beide Lose übernimmt. Gemeinsam genutzte Ressourcen sind in der Angebotskalkulation unter Ausweisung eines Losrabattes für den Fall, das der Bieter in beiden Losen beauftragt wird, anzubieten. Der Auftragnehmer erstellt für Los 1 eine Rechnung an die KVGMK und für Los 2 eine Rechnung an die HSB, soweit ihm das betreffende Los beauftragt wurde.

Los 1 – KVGMK: Die für die vertragsgemäß eingesetzten Fahrzeuge anfallenden Energie- und Kraftstoffkosten trägt der Auftragnehmer und kalkuliert sie in den hierfür vorgesehenen Preispositionen; eine gesonderte Erstattung durch die KVGMK erfolgt nicht. Los 2 – HSB: Strom-, Kraftstoff- und sonstige Energiekosten trägt die HSB unmittelbar. Diese Energiekosten sind nicht zusätzlich in den Preisen des Auftragnehmers anzusetzen. Messung, Verbrauchszuordnung und Betankung/Ladung regelt der jeweilige Verkehrs-Service-Vertrag.

Die Fortschreibung der abgegrenzten Personal- und Kraftstoffkosten richtet sich ausschließlich nach dem jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrag.

Eine Abrechnung ergänzender betrieblicher Leistungen, z. B. Bereitstellung oder Präsentation von Fahrzeugen, kann nur nach vorheriger Abstimmung mit und Beauftragung durch den jeweiligen Auftraggeber erfolgen.

7.2 Laufende Fixkosten

Die Berechnung der fixen Kosten erfolgt auf Basis der vom Bieter angegebenen Preise. Diese sind durch den Auftragnehmer zu kalkulieren.

Fahrzeugfixkosten einschließlich technischer Ausrüstung, Pflege, Reifen und sonstiger fahrzeugbezogener Fixkosten sind in den vorgesehenen Positionen des Preisblatts zu kalkulieren. Die Vergütung und der Umgang mit Reserve- und HSB-Beistellfahrzeugen richten sich nach dem jeweiligen Verkehrs-Service-Vertrag; eine zusätzliche Zahlung allein wegen einer vom Bieter frei erhöhten Gesamtflotte erfolgt nicht.

Sämtliche laufenden Kosten für die Standorte und die Infrastruktur an den Standorten (vgl. Anforderungen **Anhang 6**) sind im Kostenbestandteil A2 zu kalkulieren.

Im Kostenbestandteil A1 sind alle sonstigen fixen Kosten zu kalkulieren, z. B. Verwaltung, Termine mit den Auftraggebern etc. Dieser Bestandteil wird pauschal pro Monat bezahlt.

Anhänge

Anhang 1:	Haltestellen Carlos mainer
Anhang 2:	Kalkulationsblatt
Anhang 3a:	Lastenheft E-Van
Anhang 3b:	Lastenheft D-Minibus
Anhang 4:	Fahrzeugeinsatzplan
Anhang 5:	Vertragsstrafensystem Betrieb
Anhang 6:	Anforderungen Standort- und Infrastrukturkonzept
Anhang 7:	Fahrzeugnutzungsbedingungen
Anhang 8:	Lagepläne Ladeinfrastruktur
Anhang 9:	Beschreibung der beigestellten Software und Schnittstellen