

Ausschreibung 1370/2007

Wettbewerbliche Vergabe des On-Demand-Verkehrs „Links der Iller“ im Landkreis Oberallgäu

Landratsamt Oberallgäu
Oberallgäuer Platz 2
87527 Sonthofen

Inhaltsverzeichnis

Präambel 5
1 Vorgehen und allgemeine Informationen 6
1.1 Grundsätze 6
1.2 Fristen und Termine 6
1.3 Bietergemeinschaften 6
1.4 Hinweis zu wettbewerbswidrigen Absprachen 7
1.5 Einsatz von Subunternehmern 7
1.6 Rückfragen 7
1.7 Nachprüfungsbehörde 7
2 Leistungsbeschreibung 8
2.1 Überblick 8
2.2 Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten 8
2.3 Funktionsweise Disposition und Fahrerapp 10
2.4 Alternativ: Bereitstellung und Nutzung einer eigenen Software 16
2.4.1 Wahl und Einsatz der Software 16
2.4.2 Funktionen 16
2.4.3 Telefonische Buchung und Auskunft 17
2.4.4 Zugriff und Steuerungsmöglichkeiten des Auftraggebers 17
2.4.5 Datenschutz, Datensicherheit und Datenexport 17
2.5 Bediengebiet 18
2.6 Bedienzeitraum und Fahrzeugvorhaltestunden 19
2.7 Fahrzeugstandorte 21
2.8 Fahrzeuganforderungen 21
2.9 Umgang mit Betriebsstörungen, Verspätungen und Verfrühungen 24
2.9.1 Verspätungen 24
2.9.2 Umgang mit verspäteten Fahrgästen 24
2.9.3 Verfrühungen 24
2.9.4 Fahrtausfälle und Betriebsstörungen 24
2.10 Kommunikation mit den Fahrgästen bei absehbaren Betriebsstörungen 25
2.11 Nächtlicher Ausstieg außerhalb festgelegter Haltestellen (ab 20:00 Uhr) 26
2.12 Haltestelleninfrastruktur 27
2.13 Tarif und Vertrieb 27

2.14 Fahr- und Servicepersonal 27
2.14.1 Allgemeine Anforderungen 27
2.14.2 Sprachkenntnisse 28
2.14.3 Schulung des Fahrpersonals 28
2.14.4 Entlohnung des Fahrpersonals 30
2.14.5 Ablauf einer Fahrgastfahrt 30
2.15 Bearbeitung von Kundenbeschwerden 31
2.16 Bereitschaft, Ansprechpartner und projektverantwortliche Personen 31
2.16.1 Kommunikation der Fahrer 31
2.16.2 Ansprechpartner im Störungsfall für das Fahrpersonal 31
2.16.3 Sicherstellung der Leistungserbringung 32
2.16.4 Kontaktmöglichkeiten und Erreichbarkeit für den Auftraggeber 32
2.17 Zusammenarbeit und Informationspflichten 33
2.18 GPS-Ortung und Dokumentation der Fahrzeugbewegungen 35
2.19 Arbeitstreffen zur Betriebsaufnahme 36
2.20 Genehmigungen 36
3 Leistungsänderungen und Laufzeiten 37
3.1 Bedienzeiten und Leistungsumfang – Zu- und Abbestellungen 37
3.2 Bediengebiet 37
3.3 Sonderverkehr bei Veranstaltungen 38
3.4 Vertragsdauer und Verlängerungsoptionen 38
4 Sonstiges 39
4.1 Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur der beteiligten Gemeinden 39
5 Angebotspreise und Angebotsbewertung 40
5.1 Angebotspreise 40
5.2 Bewertungsverfahren 41
5.3 Zahlungs- und Rechnungsmodalitäten 41
6 Preisbasis und Indexierung 44
6.1 Preisbasis 44
6.2 Indexierung 44
7 Vertragsstrafen 47

Anhänge:

- **Anlage_01_Vorhaltekapazitäten**
- **Anlage_02_Preisblatt**
- **Anlage_03_Export_Personalplan**

Rückfragen und Kontakt:

Simon Steuer - Landratsamt Oberallgäu
Sachgebiet ÖPNV
Oberallgäuer Platz 2
87527 Sonthofen
Telefon: 08321 612-1233
simon.steuer@lra-oa.bayern.de

Präambel

Zum 18.06.2026 wurde unter https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/417423-2026 bereits die Vorabbekanntmachung für das On-Demand-Gebiet des Landkreises veröffentlicht (Kennung: 5f26009e-5227-4631-815c-d2f7e7cb1480 - 01).

Mit dem vorliegenden Dokument erfolgt die Ausschreibung der Leistungen. Dabei werden Vorgaben und Anforderungen konkretisiert und die Zuschlagskriterien vorgestellt.

1 Vorgehen und allgemeine Informationen

1.1 Grundsätze

In diesem Dokument werden die, mit dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) verbundenen Anforderungen (u. a. Fahrplan, Tarif und Fahrzeuge), im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG beschrieben.

1.2 Fristen und Termine

In diesem Kapitel wird das weitere Vorgehen des Landkreises beschrieben.

Frist bzw. geplante Veröffentlichung	**Beschreibung**
18.06.2025	Veröffentlichung Vorabbekanntmachung für den On-Demand-Verkehr Links-der-Iller
17.09.2026	Frist zur Einreichung eigenwirtschaftlicher Anträge für On-Demand-Verkehr Links-der-Iller
16.11.2026	Start Vergabeverfahren (durch vorliegende Unterlagen und Veröffentlichung)
15.01.2027	Angebotsfrist
Bis zum 31.02.2027	Auswertung der abgegebenen Angebote Vorabinformation an unterlegene Bieter Einspruchsfrist Verkündung des Zuschlags
31.03.2027	Bindefrist für Angebote für den Fall von Nachprüfungen über den vorgesehenen Verfahrensabschluss hinaus gelten muss.
	Rüstzeit
01.07.2027	**Betriebsstart**
30.06.2031	**Vertragsende – ohne Verlängerungsoptionen**

1.3 Bietergemeinschaften

Angebote von Bietergemeinschaften sind grundsätzlich zulässig, sofern keine wettbewerbswidrigen Absprachen im Sinne des § 1 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) vorliegen.

Darüber hinaus kann insbesondere bei größeren Partnerunternehmen oder solchen mit Konzernanbindung nicht ohne Weiteres ausgeschlossen werden, dass diese auch einzeln zur Leistungserbringung befähigt wären. In solchen Fällen ist nachvollziehbar darzulegen, dass die Bildung der Bietergemeinschaft und die gemeinsame Angebotsabgabe nicht gegen § 1 GWB verstoßen.

1.4 Hinweis zu wettbewerbswidrigen Absprachen

Jegliche Absprachen zwischen Bietern, die geeignet sind, den Wettbewerb unzulässig einzuschränken oder zu verfälschen, sind unzulässig. Sollte ein Bieter im Zusammenhang mit diesem Vergabeverfahren nachweislich an einer solchen Absprache beteiligt gewesen sein, stellt dies einen wichtigen Grund für die sofortige außerordentliche Kündigung des Vertrags dar. Unabhängig vom Stand oder der Erfüllung des Vertrags behält sich der Aufgabenträger vor, Schadensersatzansprüche geltend zu machen.

1.5 Einsatz von Subunternehmern

Der Einsatz von Subunternehmen ist zulässig. Eine weitere Unterbeauftragung (Sub-Subunternehmer) ist jedoch ausdrücklich untersagt. Es wird auf § 36 VgV verwiesen. Der Bieter ist verpflichtet, einen bedeutenden Teil der Leistung selbst zu erbringen (Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007). Dies trifft zu, wenn der Auftragnehmer mindestens 50 % der Leistungen (gemessen an der Anzahl der Fahrzeugvorhaltestunden) selbst erbringt. **Dabei ist sicherzustellen, dass auch sämtliche Subunternehmer alle in diesem Dokument festgelegten Anforderungen vollständig erfüllen.**

Die eingesetzten Subunternehmer sowie die von ihnen erbrachten Leistungen sind dem Auftraggeber min. fünf Werktage vor dem Einsatz mitzuteilen. Der Auftraggeber kann zu jeder Zeit Nachweise zur Einhaltung der im Folgenden gemachten Anforderungen verlangen.

1.6 Rückfragen

Rückfragen sind in Textform und in deutscher Sprache an die angegebenen Kontaktdaten zu richten. Alle Fragen und Antworten werden veröffentlicht. Mündliche Auskünfte werden nicht erteilt. Enthalten die Ausschreibungsunterlagen nach Ansicht des Bewerbers Unklarheiten, hat er den Auftraggeber unverzüglich in Textform darauf hinzuweisen. Frist für Rückfragen ist der 17.12.2026.

1.7 Nachprüfungsbehörde

Für die Erteilung von Anträgen für eigenwirtschaftliche Verkehre und die spätere Vergabe als Nachprüfungsbehörde sind die folgenden Behörden verantwortlich:

Regierung von Oberbayern
Vergabekammer Südbayern
80534 München

Telefon +49 89 2176-2411
Telefax +49 89 2176-2847
E-Mail-Adresse: vergabekammer.suedbayern@reg-ob.bayern.de

Website:
https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/ueber_uns/zentralezustaendigkeiten/vergabekammer-suedbayern/index.html

2 Leistungsbeschreibung

2.1 Überblick

Die Erbringung der Betriebsleistung soll als bedarfsgesteuerter Flächenverkehr erfolgen (sog. On-Demand-Verkehr). Hierbei steuert die Nachfrage die tatsächlich durchgeführten Fahrten. Die Streckenauswahl der Fahrgäste ist hierbei nicht an einen vordefinierten Fahrplan gebunden, sondern erfolgt frei zwischen allen Haltestellen in den jeweilig definierten Gebieten. Die Bedienung erfolgt sowohl an existierenden Regionalbushaltestellen als auch an zusätzlichen virtuellen Haltestellen, welche optional vor Ort durch Schilder markiert werden und dem System als Haltepunkte vorliegen. Insgesamt müssen bis zu fünf Fahrzeuge parallel zur für Buchungen im System verfügbar sein und die Gesamtmenge der Fahrzeugvorhaltestunden beläuft sich auf 22.854,25 pro Jahr.

2.2 Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten

Zwischen Auftragnehmern und Aufgabenträger gibt es verschiedene Schnittstellen, die vor Vertragsschluss definiert werden. Die folgende Tabelle zeigt die Aufgabenteilung.

Aufgabe	**Verantwortlichkeit Auftraggeber** [AT] (= Landkreis)	**Verantwortlichkeit Auftragnehmer** [AN] (= Bieter)
1. Software		
1.1 Kunden App	**X Regelfall**	**OPTIONAL freiwillig**
1.2 Bereitstellung Fahrer App	**X Regelfall**	**OPTIONAL freiwillig**
1.3 Einrichtung und Pflege Fahrer App		**X**
1.4 Einstellung der Parameter in der Disposition	**X**	
1.5 Auswertung der monatlichen Fahrten		**X**
1.6 Bereitstellung der notwendigen Tablets/Smartphones für Software		**X**
2. Fahrzeuge		
2.1 Bereitstellung Fahrzeuge		**X**
2.2 Wartung und Pflege der Fahrzeuge		**X**
2.3 Bereitstellung und Bezahlung des Fahrstroms		**X**

2.4 Beklebung des Fahrzeugs	**Gibt Design vor**	**X**
3. Betrieb		
3.1 Bereitstellung von Betriebsflächen, ggf. Nutzung öffentlicher Abstell- und Ladeinfrastruktur		**X**
3.2 Disposition und Vorhaltung von Fahrzeugen und Personal		**X**
3.3 Sonstige betriebliche Prozesse (Schulung, Unfall- und Störungsmanagement etc.)		**X**
3.4 Leistungsanpassungen	**AT löst Anpassung aus**	**AN setzt Anpassung um**
3.5 Telefonische Buchungshotline	**X**	
3.6. Beschwerdemanagement		**X**
3.7 Pflege und Einrichtung der Haltestelleninfrastruktur	**X**	
3.8 Kundenkontakt im akuten Störungsfall		**X**
3.9 Langfristige Angebotsplanung bezüglich Bediengebiet & Haltestellen	**X**	
3.10 Kurzfristige Angebotsanpassung wie das Deaktivieren von Haltestellen aufgrund Baumaßnahmen		**X**
4. Vertrieb		
4.1 Marketing	**X**	**Unterstützung**
4.2 Verbuchung Fahrgeldeinnahmen (inkl. Dokumentation und Verwahrung)		**X**
4.3 Bereitstellung von Blockfahrscheinen	**X**	
4.4 Vertrag mit Zahlungsdienstleister		**X**
4.5 Kundekommunikation für absehbare Störungen (Baustellen etc.)		**X**

Im Folgenden werden die Pflichten des Auftragnehmers beschrieben.

2.3 Funktionsweise Disposition und Fahrerapp

Der On-Demand-Verkehr wird als bedarfsgesteuerter Flächenverkehr erbracht. Hierbei steuert die Nachfrage die tatsächlich durchgeführten Fahrten. Die Streckenauswahl der Fahrgäste ist nicht an einen vordefinierten Fahrplan gebunden, sondern erfolgt frei zwischen allen Haltestellen in den jeweilig definierten Gebieten. Die Bedienung beinhaltet existierende Regionalbushaltestellen und virtuelle Haltestellen.

Die Erbringung der Verkehrsleistung erfolgt über eine automatisierte Dispositionssoftware. Die Fahrzeuge und das Fahrpersonal sind grundsätzlich an ausgewiesenen Standplätzen positioniert. Ein eingehender Fahrtauftrag wird dem Fahrer, inkl. Routenvorschlag, direkt auf dem im Fahrzeug verfügbaren mobilen Endgerät (Fahrer-App) angezeigt. Sollten weitere Fahrtwünsche hinzukommen, erfolgt ein Pooling passender Fahrtwünsche sowie die damit verbundene Disposition und Routenbildung automatisiert. Die Dispositionssoftware wird seitens der MVV GmbH bereitgestellt und ist verpflichtend zu verwenden.

2.3.1.1 Auftragsannahme und -vermittlung

Als eine Fahrtbuchung ist ein einzelner Fahrtwunsch eines bzw. mehrerer Kunden zu verstehen. Mehrere Fahrtbuchungen können zu einer Fahrt zusammengefasst werden, wenn dies mit den Rahmenbedingungen vereinbar und mit der vorhandenen Fahrzeugkapazität möglich ist. Die Bündelung geschieht über die Dispositionssoftware.

Die Buchung durch den Kunden kann über die MVV-App, die MoBY-App der BEG, die MVV-Fahrplanauskunft für Desktop-Computer oder Telefon erfolgen. Die Fahrtanfrage kann vom Kunden für die gesamte Wegstrecke (On-Demand + Umstieg + Fußweg) über die bestehenden MVV-Auskunftskanäle platziert werden. Wird eine zur Nutzereingabe passende On-Demand-(Teil-)Fahrt gefunden, werden vom System alle benötigten Informationen zur Verfügung gestellt, um in den bestehenden Kundenfrontends den voraussichtlichen Abholzeitpunkt, Abholort, voraussichtlichen Ankunftszeitpunkt und den Ankunftsort anzeigen zu können.

Das System unterstützt Vorausbuchungen, Ad-hoc-Buchungen und Dauerbuchungen. Vorausbuchungen sind Buchungen, die mit einem zeitlichen Vorlauf getätigt werden. Ad-hoc-Buchen ermöglicht das unmittelbare Buchen einer zum aktuellen Zeitpunkt nächstmöglichen Verbindung ("Abfahrt jetzt"). Mit Hilfe von Dauerbuchungen kann eine Verbindung wiederkehrend (an verschiedenen Tagen/Tagestypen) für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden. Neben der Personenzahl können vom Fahrgast bei der Buchung weitere Angaben gemacht werden, die vom Dispositionssystem (entsprechend der Fahrzeugausstattung) verarbeitet werden müssen: Benötigte Kindersitze, benötigte Rollstuhlplätze/barrierefreies Fahrzeug, Möglichkeit zur Angabe eines erhöhten Gepäckbedarfs. Der Kunde kann über seinen Zugang in der MVV-App bzw. auf der MVV-Website seine gebuchten Fahrten einsehen und bis zu einer gewissen Vorlaufzeit stornieren.

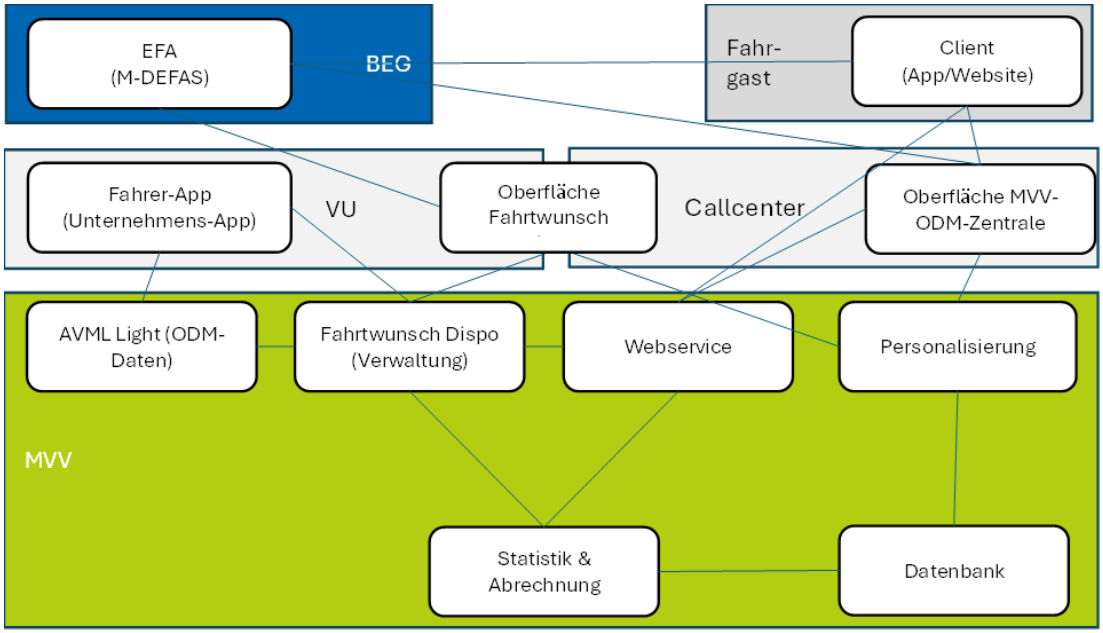
Alle Anfragen/Buchungen laufen in einem Buchungs- und Dispositionssystem zusammen. Das Dispositionssystem kann vom Verkehrsunternehmer rechtebezogen eingesehen werden. Das System weist die gebuchten Fahrten in der Disposition direkt den einzelnen Fahrzeugen zu. Die aktuelle Position der Fahrzeuge (in Echtzeit) wird als Parameter in den Dispositionsalgorithmus mit einbezogen. Vom Dispositionssystem aus werden die für die Fahrtdurchführung relevanten Daten an die Fahrer-App ins Fahrzeug übergeben.

Das o.g. Verfahren zur Kundenauftragsannahme und Fahrtwunschdisponierung ist somit nicht Aufgabe bzw. Bestandteil der vom Bieter bzw. vom späteren Auftragnehmer zu erbringende Leistung. Der Fahrer soll also nicht die Disposition selbst vornehmen, sondern nach Vorgabe des Fahrtbuchungssystems die Fahrtwünsche abarbeiten.

Während der Betriebszeiten muss jedoch beim Bieter ein kompetenter Ansprechpartner des Auftragnehmers zur Verfügung stehen, der bei technischen Problemen in Zeiten außerhalb der Erreichbarkeit der MVV GmbH Kontakt mit dem Notfallkontakt des technischen Dienstleisters aufnimmt. Dieser wird vor Betriebsaufnahme durch die MVV GmbH zur Verfügung gestellt.

2.3.1.2 Aufgaben und Funktionen des Buchungstools

Die Auftragsannahme (MVV-App, elektronische Fahrplanauskunft, Telefonzentrale), die Vermittlung der eingegangenen Fahrtwünsche, die Fahrzeugdisposition sowie das Routing erfolgen über das vom MVV zur Verfügung gestellte Buchungs- und Dispositionstool. Die Nutzung der Fahrer-App und Dispositionssoftware sind für den Auftragnehmer kostenfrei und verpflichtend.



2.3.1.3 Disposition

Die vorzuhalten Fahrzeuge müssen für die angegebene Bedienungszeit der Bediengebiet zur Verfügung stehen. Des Weiteren müssen die Fahrzeuge spätestens zu Einsatzbeginn an dem jeweils vorgesehenen Einsatzpunkt in der Fahrer-App eingeloggt sein.

Die Buchungs- und Dispositionssoftware ist die zentrale Komponente für die Entgegennahme der Fahrtwünsche und das Zusammenfassen dieser. Um diese Aufgabe zu bewerkstelligen, verfügt sie über Informationen zu den Fahrzeugverfügbarkeiten und -kapazitäten. Die eingegangenen Fahrtwünsche werden automatisch zu Fahrten gebündelt. Hierbei wird die Reihenfolge der anzufahrenden Haltestellen optimiert. Der Fahrer erhält über die Fahrer-App die nötigen Informationen zu seiner Fahrt (siehe folgendes Kapitel 2.3.1.4 Endgeräte und Fahrer-App).

Das System weist die gebuchten Fahrten in der Disposition direkt den einzelnen Fahrzeugen zu. Die aktuelle Position der Fahrzeuge wird als Parameter in den Dispositionsalgorithmus mit einbezogen. Vom Dispositionssystem aus werden die für Fahrtdurchführung relevanten Daten an die Fahrer-App im Fahrzeug übergeben.

Das Dispositionssystem kann vom Auftragnehmer rechtebezogen eingesehen werden.

2.3.1.4 Endgeräte und Fahrer-App

Vom Auftragnehmer ist jeweils ein Endgerät (Tablet) für jedes eingesetzte Fahrzeug zu beschaffen und dort einzusetzen. Zusätzlich sind zwei Reserve-Endgeräte für den Fall des Ausfalls von Endgeräten zu beschaffen. Für die Durchführung aller Fahrten wird ausschließlich das unten beschriebene Endgerät mit der darauf zu installierenden Fahrer-App (ggf. in Kombination mit weiteren Navigationsapps) genutzt. Eine Nutzung privater Endgeräte für die Disposition ist nicht zulässig.

U.a. folgende Funktionen gewährleistet die Fahrer-App:

- Übermittlung fahrtbezogener Aufträge mit Datum, Abhol- und Ankunftszeit, Abhol- und Ankunftsort, Anzahl Fahrgäste und Sonderspezifikationen der Fahrgäste (Kindersitze, Barrierefreiheit, Gepäck) an Fahrpersonal
- Interaktion mit dem Fahrpersonal (z.B. audiovisuelle Hinweise u.a. zum Fahrtantritt)
- Bedienung durch das Fahrpersonal (z.B. Bestätigung zum Fahrtantritt, Ein- und Ausstieg von Fahrgästen, Fahrtende) ist verpflichtend
- Darstellung des Fahrtwegs auf der Karte und Übergabe der Zielpunkte in andere Navigationsapps (z.B. GoogleMaps)
- GPS-Ortung (Koordinaten, Datum, Zeit)

Die Endgeräte müssen folgende technische Voraussetzungen erfüllen, um die Fahrer-App nutzen zu können:

- Mobiles Endgerät mit einer Bildschirmdiagonale von mindestens 10 Zoll
- Aktuelles Android Betriebssystem, mindestens in Version 14 mit vorinstalliertem Navigationssystem (z.B. Google Maps)
- SIM-Kartenvertrag (Multi-SIM-Karte) für alle deutschen Mobilfunknetze mit einem Datenvolumen von mindestens 10 GB/Monat.

Für die Befestigung der Endgeräte am Fahrerarbeitsplatz mittels Halterung (z.B. am Armaturenbrett) ist der Auftragnehmer verantwortlich. Das Gerät ist im Bereich des Fahrerarbeitsplatzes so zu positionieren und sicher zu befestigen, dass eine unbedenkliche Bedienung sichergestellt ist. Das Sichtfeld des Fahrers sollte dabei nicht eingeschränkt werden.

Im Folgenden wird die Funktionsweise der Fahrer-App dargestellt.

Die Anmeldung an der Fahrer-App hat mit Eintreffen am definierten Fahrzeugstandplatz zu erfolgen, die Abmeldung an der Fahrer-App entsprechend am Ende der Betriebszeit am definierten Fahrzeugstandplatz.

Wird gemäß Anlage A 02 definiert, dass eine Fahrzeug-ID innerhalb eines Einsatztags an verschiedenen Fahrzeugstandplätzen bereitzustellen ist, hat mit jedem Wechsel des Fahrzeugstandplatzes auch ein Wechsel des Accounts stattzufinden, mit dem man in der Fahrer-App angemeldet ist. Die Abmeldung an der Fahrer-App hat entsprechend am Ende der Betriebszeit am vorigen definierten Fahrzeugstandplatz zu erfolgen und die Anmeldung an der Fahrer-App auf einem weiteren abweichenden Account hat mit Eintreffen am neuen Fahrzeugstandplatz zu erfolgen. Es wird angestrebt, dass im Zuge einer Aktualisierung der Fahrer-App die Notwendigkeit zukünftig entfallen kann, den Account bei einem Stellplatzwechsel innerhalb eines Betriebstages wechseln zu müssen. Die vorstehende Zielsetzung hinsichtlich einer zukünftigen Aktualisierung der Fahrer-App stellt keine verbindliche Zusage dar, sondern entspricht ausschließlich dem derzeitigen Planungsstand.

In der Fahrer-App werden die für das Fahrzeug während der Betriebszeit durchzuführenden Fahrten dargestellt. Dem Fahrpersonal werden der Fahrweg, die Abfahrts- und Ankunftszeiten, sowie die zu bedienenden Haltestellen und zu befördernden Fahrgäste angezeigt. Dies inklusive aller betrieblich notwendigen Überführungsfahrten (ohne Fahrgast). Die folgenden Abbildungen geben beispielhaft einzelne Bildschirmanzeigen der Fahrer-App wieder.

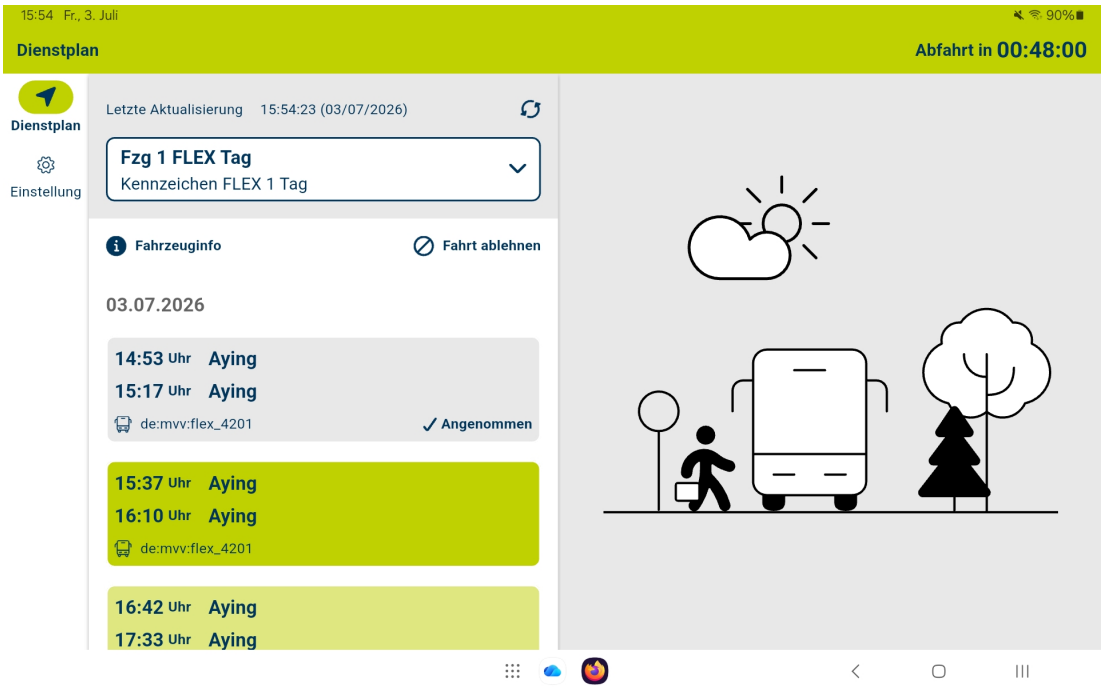
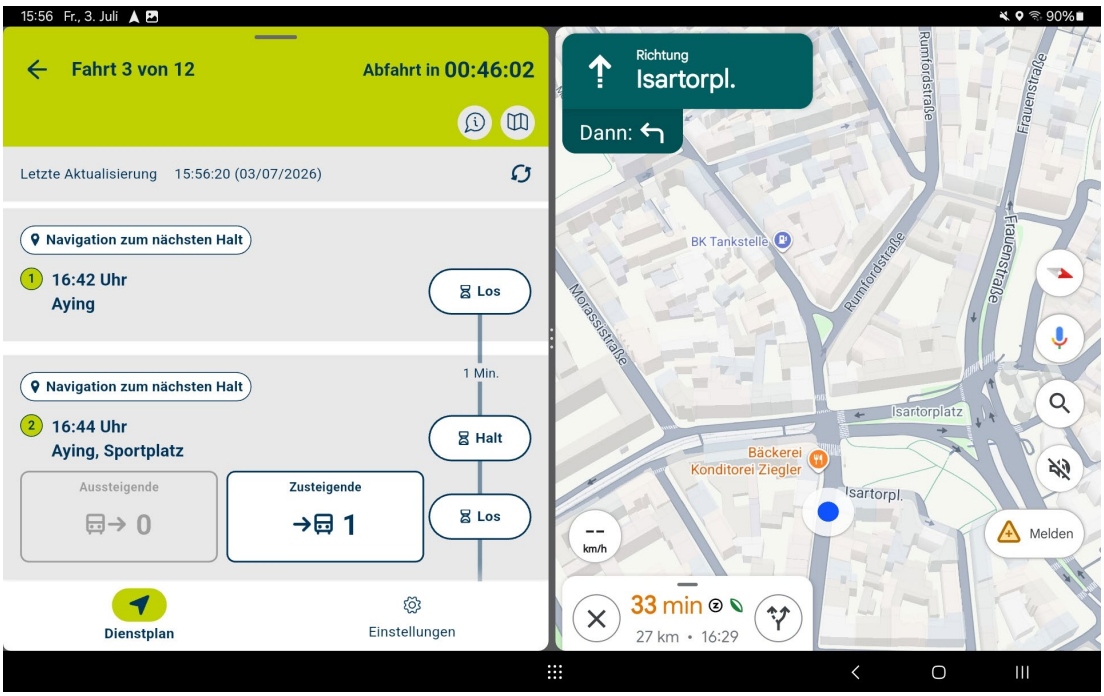


Abb. 1: beispielhafte Darstellung Fahrtaufträge des Fahrzeuges



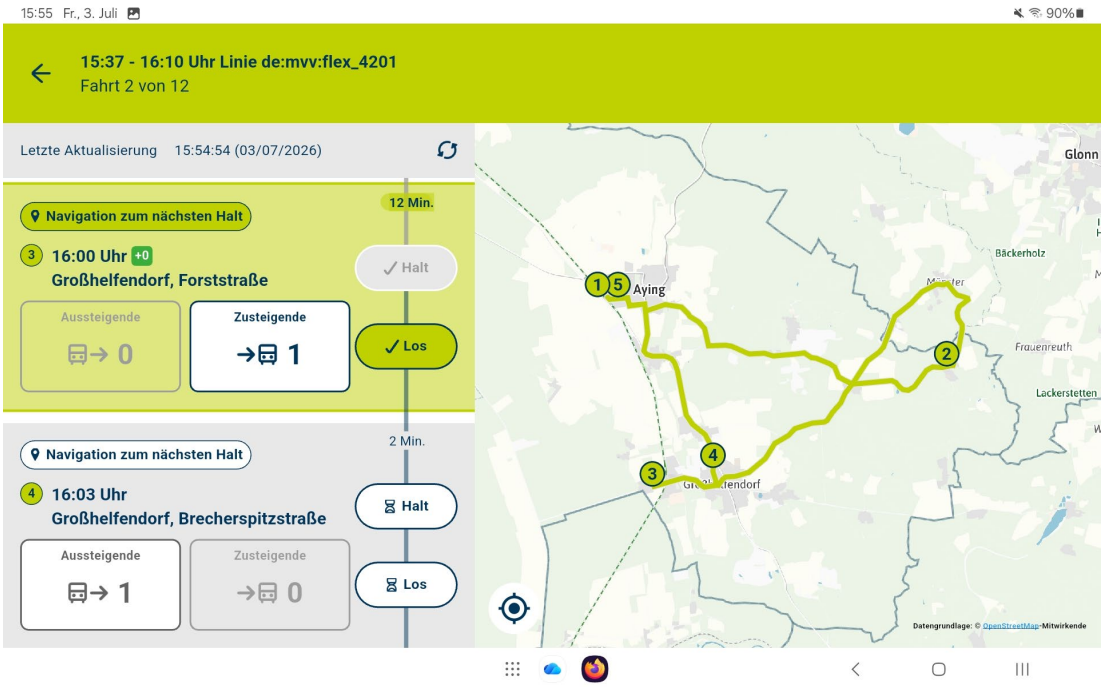


Abb. 2: Aufteilung und Funktionsweise: Links: Anzeige der Route mit Ein- und Ausstieg der Fahrgäste. Rechts: Kartenansicht im geteilten Bildschirmansicht und alternativ mit Google. Oben: Symbol für notierte Hinweistexte.

2.3.1.5 Datenübermittlung zu Abrechnungszwecken

Es werden Statistikdaten über die erfolgten Fahrten als CSV-Datei zur Verfügung gestellt. Die laut dem Dispositionstool gefahrenen Fahrtkilometer und die Personen-Kilometer sind pro Bediengebiet und Monat auswertbar. Darüber hinaus werden die entsprechenden Daten auch für die Einzelaufträge verfügbar sein. Diese Daten werden mit den von der Fahrer-App erfassten GPS-Daten und so ermittelten Fahrwegen abgeglichen.

Zur Abrechnung sind ausschließlich die tatsächlich gefahrenen und mittels GPS-Messung ermittelten Fahrtkilometer (IST-Leistung) pro Bediengebiet und Monat zu nutzen. Diese Daten sind in der Abrechnung gegenüber dem Aufgabenträger maßgebend. Die Fahrtkilometer beinhalten:

- Besetztkilometer = Fahrten mit Fahrgästen (Nutzwangenkilometer im klassischen ÖPNV)
- Leerkilometer = auch die Leerkilometer vom definierten Fahrzeugstandplatz zum Dienstbeginn bis zur ersten Haltestelle bzw. von der letzten Haltestelle zum definierten Fahrzeugstandplatz.

Die GPS-Messung beginnt mit Start der Fahrer-App am definierten Fahrzeugstandplatz zu Dienstbeginn und wird bei Abmeldung zu Dienstende (am definierten Fahrzeugstandplatz) wieder beendet.

Fahrten außerhalb der Bedienzeiten, z.B. Ausrück- und Werkstattfahrten oder Fahrten vom Betriebshof zum definierten Fahrzeugstandplatz bzw. umgekehrt oder

Fahrten für Personal- oder Fahrzeugwechsel sind nicht im IST-Leistungsnachweis anzugeben und werden nicht über den IST-Leistungsnachweis abgerechnet.

Zu Zwecken der Kontrolle und Auswertung (z.B. Nachfrageverhalten, Verkehrsplanung und -forschung etc.) haben die MVV GmbH und der Auftraggeber Zugriff auf sämtliche erhobene Daten.

2.4 Alternativ: Bereitstellung und Nutzung einer eigenen Software

Der folgende Abschnitt kann übersprungen werden, wenn keine eigene Software eingesetzt wird. Dann weiter ab → 2.5 Bediengebiet.

2.4.1 Wahl und Einsatz der Software

Der Auftraggeber ist berechtigt, für die Durchführung des On-Demand-Verkehrs **auf eigene Kosten** eine andere Software einzusetzen oder durch Dritte einsetzen zu lassen. Die Anforderungen dieser Leistungsbeschreibung gelten unabhängig von der eingesetzten Software uneingeschränkt fort.

Die eingesetzte Software muss die nachfolgenden Funktionen und Anforderungen erfüllen. Der Auftragnehmer unterstützt im vertraglich vereinbarten Umfang die erforderliche Anbindung und den Austausch der dafür notwendigen Daten.

2.4.2 Funktionen

Die Software muss mindestens folgende Funktionen bereitstellen:

- **Pooling:** Fahrtanfragen müssen automatisiert zu gemeinsamen Fahrten zusammengeführt und die Routen entsprechend angepasst werden können.
- **Intermodale Verknüpfung:**
    - Die Software muss aktuelle Fahrplan- und Echtzeitdaten des SPNV und ÖPNV berücksichtigen.
    - Die Verbindungsauskunft muss Anschlüsse einschließlich der vom Auftraggeber festgelegten Mindestumsteigezeiten berücksichtigen. Als erreichbar ausgewiesene Umstiege müssen anhand dieser Vorgaben geprüft werden.
    - Parallelfahrten zum Linienverkehr sind nach den Steuerungsparametern des Auftraggebers zu vermeiden. Dabei hat der Linienverkehr Vorrang.
- **Anbindung an Apps:** Die Software muss an die MVV-App oder die Moby-App des Freistaats Bayern angebunden werden können. Dabei muss in der jeweiligen App bereits die entsprechende konkret zu buchenden Fahrt angezeigt werden.
- **Fahrtanfragen mit fester Ankunftszeit:** Die Software muss zwischen Fahrtanfragen mit einer verbindlichen Ankunftszeit, beispielsweise zur Sicherung eines Zuganschlusses, und Anfragen mit flexibler Abfahrts- oder Ankunftszeit unterscheiden. Diese Vorgabe muss bei der Vermittlung und Routenplanung berücksichtigt werden.

- **Digitale Bezahlung:** Die Software muss eine digitale Bezahlung ermöglichen.
- **Buchung ohne vorherigen Fahrscheinnachweis:** Eine Fahrt muss auch ohne Vorlage eines Fahrscheins bei der Buchung gebucht werden können. Der Fahrgast kann einen erforderlichen Fahrschein im Fahrzeug vorzeigen.
- **Buchung für Rollstuhlfahrende:** Es muss eine gesonderte Buchungsmöglichkeit zur Angabe eines Rollstuhlplatzbedarfs geben. Die Software muss diesen Bedarf bei der Fahrzeugzuweisung berücksichtigen.

2.4.3 Telefonische Buchung und Auskunft

Der Auftragnehmer betreibt eine eigene telefonische Buchungs- und Auskunftszentrale. Diese muss mindestens zu folgenden Zeiten erreichbar sein:

- Montag bis Donnerstag: 7:00 bis 17:00 Uhr
- Freitag: 7:00 bis 15:00 Uhr

2.4.4 Zugriff und Steuerungsmöglichkeiten des Auftraggebers

Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber einen jederzeitigen, uneingeschränkten Zugriff auf die für die Durchführung, Steuerung und Überwachung des On-Demand-Verkehrs erforderlichen Softwarefunktionen bereit. Dazu gehören insbesondere Buchungs- und Betriebsdaten, Dispositions- und Auswertungsfunktionen sowie die erforderlichen Administrations- und Konfigurationsmöglichkeiten.

Der Auftraggeber kann die Pooling- und Vermittlungsparameter festlegen und anpassen. Dazu gehören insbesondere:

- Umwegfaktoren
- die zulässige Höchstfahrzeitdifferenz zwischen der On-Demand-Fahrt und einer vom Auftraggeber festgelegten Vergleichsverbindung oder einem alternativen Verkehrsmittel
- die Vorrangregeln für den Linienverkehr.

Die Parameter müssen über die bereitgestellten Konfigurationsmöglichkeiten angepasst werden können.

2.4.5 Datenschutz, Datensicherheit und Datenexport

Die Software und ihr Betrieb müssen den geltenden Datenschutz- und Datensicherheitsanforderungen entsprechen. Die für den Auftraggeber erforderlichen Betriebs-, Buchungs- und Auswertungsdaten müssen ihm zugänglich sein und in einem gängigen, maschinenlesbaren Format exportiert werden können.

Vor der abschließenden Fassung sollten insbesondere die konkreten Grenzwerte für Umwegfaktoren und Fahrzeitdifferenzen sowie die jeweils einzubindende App festgelegt werden.

2.5 Bediengebiet

Die folgende Karte zeigt das Bediengebiet zum Betriebsstart.

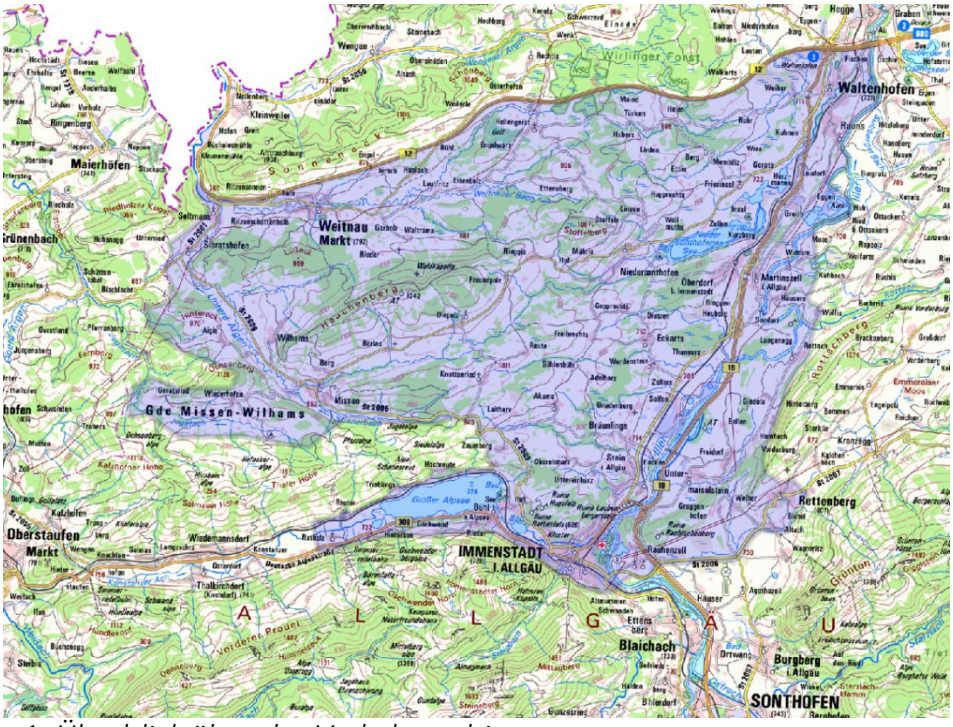


Abbildung 1: Überblick über das Verkehrsgebiet.

Die Achse Weitnau – Missen-Wilhams – Immenstadt weist eine sehr niedrige Bevölkerungsdichte und disperse Siedlungen auf. Attraktionen wie das Bergbauernmuseum in Diepolz liegen weit entfernt von den Siedlungsschwerpunkten. Mit dem vorliegend geplanten On-Demand-Verkehr können individuelle Fahrgastwünsche berücksichtigt werden. Das On-Demand-Gebiet schließt auch die Lücken zwischen Niedersonthofen (Waltenhofen), Akams, Bräunlings, Eckarts, Gopprechts und der Stadt Immenstadt. Hier ist der On-Demand-Verkehr ideal für eine attraktive Anbindung der Bevölkerung. Aufgrund der dispersen Verteilung und fehlender Nachfrageachsen ist ein Ausbau des Linienverkehrs nur in der Talllage entlang der Iller geplant. Ziel ist, dass Fahrgäste beispielsweise von Akams nach Immenstadt zum Einkaufen oder von Niedersonthofen zum Bahnhof Martinszell fahren können, um beispielsweise weiter nach München, Stuttgart oder Berlin zu reisen.

Besondere Schnittstellen im Verkehrsgebiet sind die folgenden Punkte:

- **Anschlussknoten Immenstadt**
  In Immenstadt ist ein Übergang auf Bus aber v. a. von/zur Bahn möglich. In den Abendstunden wird das Angebote entsprechend strukturiert, sodass noch ein Übergang von den ankommenden Zügen um 22 bzw. 24 Uhr möglich ist.

- **Anschlussknoten Martinszell**
  in Martinszell ist ebenfalls ein Übergang auf die Bahn möglich.

- **Anschlussknoten Weitnau/Seltmans**

In Weitnau/Seltmans ist ein Übergang auf die Buslinie 50 Richtung Kempten möglich.

- **Anschlussknoten Waltenhofen**
  In Waltenhofen besteht Anschluss an die Stadtbuslinie 5 bzw. 100 in Richtung Kempten.

2.6 Bedienzeitraum und Fahrzeugvorhaltestunden

Mit der Einführung des neuen On-Demand-Verkehrs geht der Landkreis Oberallgäu neue Wege und schafft erstmals ein integriertes Gesamtangebot aus Bus, Bahn und bedarfsgesteuerten Mobilitätsangeboten. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts ist die Sicherstellung einer umfassenden zeitlichen Abdeckung durch ein verlässliches ÖPNV-Grundangebot.

Vor diesem Hintergrund werden für den neuen On-Demand-Verkehr **„Links der Iller“** ein Bedienkonzept geschaffen, wo der On-Demand jeden Tag von 5:30 bis 23 Uhr und am Freitag, Samstag, Tagen vor Feiertagen und Feiertagen vor dem Wochenende sogar bis 1 Uhr verkehrt.

Nachfrageorientierte Fahrzeugvorhaltung

Die Fahrgastnachfrage schwankt je nach Wochentag und Uhrzeit. Die Anzahl der bereitzuhaltenden Fahrzeuge wird deshalb an den jeweiligen Bedarf angepasst. So werden beispielsweise sonntagmorgens um 06:00 Uhr weniger Fahrzeuge benötigt als zur gleichen Uhrzeit an einem regulären Werktag. Hierzu gibt der Auftraggeber Lastgänge für verschiedenen Verkehrstage vor.

Aufgrund der touristischen Prägung des Landkreises Oberallgäu sind zudem neben tageszeitlichen und wochentäglichen Nachfrageschwankungen saisonale Nachfrageschwankungen zu berücksichtigen. Während der Hauptsaison ist die vollständige Fahrzeugflotte vorzuhalten. Dafür ist vsl. vom Beginn der Pfingstferien in Bayern bis zum Ende der Woche, in die der 3. Oktober fällt, zu bestimmten Zeiten ein zusätzliches Fahrzeug bereitzustellen. Da die Pfingstferien jedes Jahr zu einem anderen Zeitpunkt beginnen, kann die Gesamtdauer dieser Zeiträume um bis zu vier Wochen variieren. Als unverbindlicher Richtwert werden etwa 17-20 Wochen pro Jahr angesetzt.

Der Auftraggeber legt die genauen Zeiträume für jedes Jahr getrennt nach Sommer- und Winterhalbjahr fest. Er teilt sie dem Auftragnehmer spätestens zwei Monate vor Beginn des jeweiligen Geltungszeitraums mit, für den Betriebsstart schon bis zum 01.04.2027. In diesen Zeiträumen gelten die mit **„HS“** gekennzeichneten Lastgänge.

Die bedarfsgerechte Fahrzeugvorhaltung soll eine hohe Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots und einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen und Personal gewährleisten. Der Auftragnehmer kann auf Grundlage eigener Daten regelmäßig Vorschläge unterbreiten, zu welchen Zeiten mehr oder weniger Fahrzeuge eingesetzt werden sollten.

Die verbindlichen Vorgaben zur Fahrzeugvorhaltung enthält **Anhang 01**. Die dort festgelegten Lastgänge geben für jeden Betriebstag in 15-Minuten-Intervallen vor, wie viele Fahrzeuge gleichzeitig im On-Demand-System angemeldet und für Fahrtaufträge verfügbar sein müssen. Sie bilden die Grundlage für die betriebliche Einsatzplanung und die Angebotserstellung der Bieter. Maßgebend ist neben den Lastgängen auf die Anzahl der Tage im Normjahr, was zusammenfassend in der folgenden Tabelle dargestellt wird:

Kriterium	**Bedienzeiten**	**Lastgang im Anhang_01**	**Anzahl Tage Normjahr**
Montag bis Donnerstag (WT), wenn Folgetag kein Feiertag ist.	5:30 Uhr bis 23:00 Uhr	LA1_Mo_Do_HS (LA11_Mo_Do_NS)	HS: 67 Tage NS: (123 Tag)
Montag bis Donnerstag (WT), wenn Folgetag Feiertag ist.	5:30 Uhr bis 01:00 Uhr (des Folgetages)	LA2_Fr_FT_HS (LA22_Fr_FT_NS)	HS: 3 Tage NS: (6 Tag)
Freitag (WT)			HS: 18 Tage NS: (32 Tag)
Samstag (WT)	5:30 Uhr bis 01:00 Uhr (des Folgetages)	LA3_Sa_HS (LA33_Sa_NS)	HS: 20 Tage NS: (32 Tag)
Sonntag (kein Feiertag)	5:30 Uhr bis 23:00 Uhr	LA4_So_FT_HS (LA44_So_FT_NS)	HS: 19 Tage NS (32 Tag)
Feiertag, wenn Folgetag normaler Werktag Mo-Fr ist.			HS: 4 Tage NS: (6 Tag)
Feiertag, wenn Folgetag Samstag oder Sonntag oder weitere Feiertag	5:30 Uhr bis 01:00 Uhr (des Folgetages)	LA5_Feiertag_HS (LA55_Feiertag_NS)	HS: 0 Tage NS: (3 Tag)

In Klammern gefasst sind die Anzahl der Tage für die Nebensaison, wo zu gewissen Zeiten ein Fahrzeug weniger notwendig ist. Pro Normjahr fallen **22.854,25 Fahrzeugvorhaltestunden** an (= Stunden in denen die Fahrzeuge/Fahrer für Fahrtdurchführungen zur Verfügung stehen).

Hinweis: Da sich jedes Jahr unterscheidet, erfolgt die Abrechnung dann anhand der realen Ist-Daten (→ Siehe Kapitel 5). Das Normjahr dient als Berechnungshilfe, um sicherzustellen, dass alle Bieter die gleichen Daten zugrunde legen.

2.7 Fahrzeugstandorte

Gemeinsam mit dem Auftraggeber werden bevorzugte Abstellplätze für die Fahrzeuge festgelegt und im System hinterlegt. Dabei wird zwischen Startplätzen und Verweilplätzen unterschieden.

Startplätze sind die Standorte, an denen die Fahrzeuge bei der erstmaligen Anmeldung im System ihren Dienst beginnen. Steht ein Fahrzeug beispielsweise ab 9:00 Uhr zur Verfügung, muss sein Startplatz bereits im Vorfeld feststehen, damit Fahrtanfragen für die Zeit unmittelbar nach Betriebsbeginn zuverlässig geplant werden können. Als Startplätze kommen beispielsweise der Bahnhof in Immenstadt, ein Standort in der Nähe des Rathauses bzw. der Schule in Weitnau sowie ein Standort im Dorfzentrum von Missen infrage.
Der Auftragnehmer kann die Startplätze der ersten Fahrzeuge des Tages unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen festlegen, um Fahrtanfragen zu den gewünschten Zeiten bedienen zu können. Insbesondere ist davon auszugehen, dass das erste Fahrzeug am Morgen seinen Dienst in Missen oder Weitnau beginnen muss, damit bei einer entsprechenden Fahrtanfrage die Anschlussknoten in Immenstadt rechtzeitig erreicht werden können.
Der Bieter hat sicherzustellen, dass die Fahrzeuge entsprechend rechtzeitig zum Betriebsbeginn an den Standorten zur Verfügung stehen. Der Auftragnehmer hat darüber hinaus sicherzustellen, dass die letzte Fahrt des Tages zur jeweils angegeben Betriebsschluss des On-Demands uneingeschränkt im gesamten Verkehrsgebiet enden kann.

Verweilplätze sind Standorte, an denen die Fahrzeuge nach Abschluss einer Fahrt auf Folgefahrten warten können. Dadurch soll vermieden werden, dass Fahrzeuge im Straßenraum warten müssen. Bei der Auswahl berücksichtigt der Auftraggeber nach Möglichkeit die Bedürfnisse des Fahrpersonals. Bevorzugt werden Standorte mit Zugang zu sanitären Einrichtungen und/oder in der Nähe von Lebensmittelgeschäften, Bäckereien oder vergleichbaren Versorgungsmöglichkeiten. Diese Anforderungen lassen sich jedoch nicht im gesamten Bediengebiet erfüllen, da andernfalls unverhältnismäßig viele Leerfahrten entstehen könnten.

2.8 Fahrzeuganforderungen

Der Auftraggeber hat PKW-Fahrzeuge (Standardfahrzeug) zu verwenden, die folgenden Anforderungen erfüllen:

1. **Anforderungen an die Sicherheit:**
   1.1. Anti-Blockier-System & Anti-Schlupf-Regelung
   1.2. Separate Winter- und Sommerreifen (Keine Ganzjahresreifen)
   1.3. Mindestprofil Winterreifen: 4 mm, Sommerreifen 3 mm
   1.4. Totwinkel-Assistent

2. Anforderungen Bauart:

2.1. Acht Fahrgastplätze
2.2. Mindestlänge von 5 Meter
2.3. Min. eine elektrische Schiebetür, die vom Fahrer aus bedient werden kann.
2.4. Elektrischer Antrieb (Dimensionierung der Batterie liegt wie die Anzahl der Fahrzeuge im Entscheidungsbereich des Auftraggebers, er muss sicherstellen, dass die geforderte Anzahl der Fahrzeuge zu den entsprechenden Zeiten zur Verfügung steht)

3. Anforderungen Fahrgastinformation:

3.1. Aushang von min. Liniennetzplänen im Fahrzeug
3.2. Aushang von Informationsflyer im Fahrzeug

4. Kassen- und Kontrollsystem:

4.1. Funktionsfähigen Kartenlesegerät für Giro- und Kreditkarten inkl. kontaktloser Bezahlfunktion.
4.2. Wird vom Auftraggeber gestellt, deswegen nur nachrichtlich: Blockfahrschein und Entwerter.

5. Sonstige Anforderungen:

5.1. Klimaanlagen für Fahrer und Fahrgastraum
5.2. Mitnahme von Wintersportgeräten zulässig, separate Wintersporthalterung im Winterzeitraum am Fahrzeugheck für schnelles An- und Abbringen
5.3. Maximales Alter von sechs Jahren, zum Betriebsbeginn maximal zwei Jahre
5.4. Durchschnittliches Flottenalter von maximal fünf Jahren
5.5. Ständige Kommunikationsmöglichkeit der Fahrer zur Zentrale/Bereitschaft
5.6. Werbung am Fahrzeug ist nicht zulässig
5.7. Der Landkreis gibt ein Außendesign vor, dass der Betreiber zum Betriebsstart umzusetzen hat.
5.8. Pro Fahrzeug sind zwei Kombisitz für Kinder der Gruppen 1/2/3 vorzuhalten.

Zusätzlich ist neben den Standardfahrzeugen **ein rollstuhlgerechtes Fahrzeug vorzuhalten,** welches die gleichen Anforderungen wie das Standartfahrzeug erfüllt, außer, dass statt acht Fahrgastsitzplätzen nur fünf (inkl. Rollstuhlfahrer) vorzuhalten sind. Der Auftragnehmer kann auch ein Fahrzeug verwenden, welches nach außen schwenkbaren Klappsitzen in der dritten Sitzreihe hat. Die Mindestbreite der Innenrampe für den Rollstuhl beträgt 80 cm. Solange diese Abmessung nicht überschritten wird, sind auch elektrische Rollstühle zu transportieren.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen betriebsbereit und verkehrssicher sein. Sie haben den geltenden gesetzlichen Vorschriften zu entsprechen, insbesondere dem

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der BOKraft sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge unterliegen der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Auftragnehmers. Unfallschäden sind unverzüglich und fachgerecht zu beheben. Der Auftragnehmer ist eigenverantwortlich für die Versicherung der Fahrzeuge und des Fahrpersonals. Dies umfasst insbesondere eine Haftpflichtversicherung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich in einem technisch einwandfreien, gepflegten, sauberen und äußerlich schadensfreien Zustand befinden. Eine Außenreinigung hat durchschnittlich[1] mindestens einmal pro Woche stattzufinden. Eine grundlegende Innenreinigung hat regelmäßig zu erfolgen, wobei der Schwerpunkt (z. B. Fensterflächen oder Sitze) variieren kann. Die Fahrzeuge müssen stets besenrein gehalten werden. Starke Verschmutzungen im Innenraum sind unverzüglich zu beseitigen. Vandalismusschäden sind zeitnah zu beheben. Grobe Verschmutzungen – wie etwa herumliegende Getränkedosen, Verpackungen oder Zeitungen – sind vom Fahrpersonal bei nächster Gelegenheit, beispielsweise während der Wartezeiten, zu entfernen.

Die Mindestanzahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge richtet sich nach dem Fahrzeugbedarf an einem Spitzentag (Freitag) in der Hochsaison.

Der Auftragnehmer hat darüber hinaus sicherzustellen, dass bei Fahrzeugausfällen ausreichende Reservefahrzeuge zur Verfügung stehen, um den Betrieb uneingeschränkt fortführen zu können. Abweichend von den vorstehenden Anforderungen müssen Reservefahrzeuge die Vorgaben zum Fahrzeugdesign gemäß Punkt 5.7 nicht erfüllen, sofern sie während ihres Einsatzes im Bediengebiet durch vier Magnettafeln je Fahrzeug eindeutig als Rufbus des Landkreises Oberallgäu gekennzeichnet sind. Die Gestaltung der Magnettafeln wird vom Auftraggeber vorgegeben.

Bei Reservefahrzeugen ist zudem eine geringere Anzahl an Fahrgastsitzplätzen zulässig, sofern der Aufgabenträger im Bedarfsfall die verzögerungsfreie Beförderung aller acht gebuchten Fahrgäste durch den Einsatz mehrerer Fahrzeuge sicherstellt.

[1] D.h. in der Praxis im Sommer i.d.R. weniger oft, dafür im Winter öfters. Die Außenreinigung der Fahrzeuge hat somit regelmäßig in Abhängigkeit der Witterung und Verschmutzung zu erfolgen.

2.9 Umgang mit Betriebsstörungen, Verspätungen und Verfrühungen

2.9.1 Verspätungen

Verspätungen sind grundsätzlich zu vermeiden, da diese insbesondere zum Verlust von Anschlüssen an weiterführende Verkehrsmittel führen können. Das Fahrpersonal hat daher sicherzustellen, dass die Fahrten rechtzeitig angetreten werden, um die jeweiligen Abholorte pünktlich, bzw. nach Möglichkeit[2] min. drei Minuten vor der Abfahrt an der ersten Haltestelle, zu erreichen.
Sollte sich die Ankunft des Fahrzeugs am vereinbarten Abholort um mehr als drei Minuten verzögern, ist der betroffene Fahrgast unverzüglich über die Verspätung und deren Ursache zu informieren.

2.9.2 Umgang mit verspäteten Fahrgästen

Erscheint ein Fahrgast nicht zum vereinbarten Zeitpunkt am Abholort, wartet das Fahrpersonal bis zu zehn Minuten, sofern keine weiteren Fahrgäste befördert werden und dadurch keine Verspätungen bei Folgefahrten entstehen. Sind weitere Fahrgäste für dieselbe Fahrt gebucht, darf das Fahrpersonal bereits zwei Minuten nach der planmäßigen Abfahrtszeit ohne den verspäteten Fahrgast abfahren. Das Nichterscheinen ist in der Fahrer-App als „No-Show“ zu dokumentieren. Das genaue Vorgehen erläutert der Auftraggeber im Rahmen der Betriebsvorbereitung.

Eine Sonderregelung gilt für die letzten Fahrten des Tages mit Abholung an den Bahnhöfen Immenstadt oder Martinszell: Bei Verspätungen ankommender Regionalzüge wird bis zu 30 Minuten auf die gebuchten Fahrgäste gewartet. Anhand der verfügbaren Informationen zur Zugankunft und zu den gebuchten Fahrten prüft das Fahrpersonal eigenständig, ob in der Zwischenzeit weitere Fahrgäste pünktlich befördert, werden können. Das genaue Vorgehen wird gemeinsam mit dem Auftraggeber auf Grundlage der Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb festgelegt. Mögliche zusätzliche Arbeitsstunden können hierbei in der Rechnungsstellung geltend gemacht werden.

2.9.3 Verfrühungen

Eine Abfahrt vor der in der Dispositionssoftware angegebenen planmäßigen Abfahrtszeit ist nur dann zulässig, wenn sämtliche für die Fahrt gebuchten Fahrgäste bereits eingestiegen sind. Es ist sicherzustellen, dass durch eine vorzeitige Abfahrt keine gebuchten Fahrgäste zurückgelassen werden.

2.9.4 Fahrtausfälle und Betriebsstörungen

Kommt es aufgrund einer Betriebsstörung oder eines sonstigen unvorhergesehenen Ereignisses zu einem Fahrtausfall, ist der betroffene Fahrgast unverzüglich nach Bekanntwerden des Ausfalls zu informieren.
Die Einsatzleitung bzw. das Fahrpersonal, sofern dieses nicht selbst durch die Betriebsstörung an der weiteren Tätigkeit gehindert ist, hat schnellstmöglich ein Ersatzfahrzeug zu organisieren. Ziel ist es, die gebuchte Beförderung auch im Falle einer Verzögerung sicherzustellen.
Steht kein geeignetes Ersatzfahrzeug zur Verfügung und kann die Beförderung durch den Auftragnehmer nicht gewährleistet werden, ist der Fahrgast berechtigt,

[2] D.h. ohne vorgelagerte Fahrt.

ersatzweise ein Taxi auf Kosten des Auftragnehmers in Anspruch zu nehmen. Der Fahrgast ist über diese Möglichkeit nach Möglichkeit zu informieren und die Telefonnummer möglicher Taxiunternehmen ist mitzuteilen.

Jeder Fahrtausfall ist dem Aufgabenträger spätestens bis 10:00 Uhr am darauffolgenden Werktag zu melden. Die Meldung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Eindeutige Identifikation der betroffenen Fahrt (insbesondere Datum, Uhrzeit und Fahrtkennung)
2. Ursache des Fahrtausfalls und Dauer der Betriebsstörung
3. Ergriffene Maßnahmen zur Information der betroffenen Fahrgäste
4. Maßnahmen zur Sicherstellung einer Ersatzbeförderung bzw. Gründe, weshalb eine solche nicht möglich war
5. Angaben dazu, ob und auf welche Weise die betroffenen Fahrgäste letztlich befördert wurden

Die Meldung hat vollständig, nachvollziehbar und fristgerecht zu erfolgen.

2.10 Kommunikation mit den Fahrgästen bei absehbaren Betriebsstörungen

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Fahrgäste über absehbare Betriebsstörungen und deren Auswirkungen frühzeitig, aktiv und umfassend zu informieren.

Als **absehbare Betriebsstörungen** gelten insbesondere Einschränkungen, die mit einer Vorlaufzeit von mindestens 48 Stunden bzw. mindestens zwei Werktagen bekannt sind. Hierzu zählen beispielsweise Beeinträchtigungen durch Baustellen, Veranstaltungen, Straßensperrungen oder vergleichbare Ereignisse im Verkehrsgebiet.

Deaktivierung von (virtuellen) Haltestellen

Bei absehbaren Betriebsstörungen hat der Auftragnehmer die betroffenen Haltestellen zu deaktivieren, sodass keine Buchungen von oder zu diesen Haltestellen mehr möglich sind. Hierfür erhält der Auftragnehmer Zugang zum Event-Management-System des MVV.

Digitale Fahrgastkommunikation

Zur Gewährleistung einer umfassenden und zeitnahen Fahrgastinformation ist der Auftragnehmer verpflichtet, einen WhatsApp-Kanal sowie jeweils eine Facebook- und Instagram-Seite einzurichten und während der Vertragslaufzeit aktiv zu betreiben.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die Fahrgäste rechtzeitig und proaktiv über solche Betriebsstörungen informiert werden. Die Fahrgastinformation muss insbesondere folgende Angaben enthalten:

1. Art und Ursache der Betriebsstörung,

2. betroffene Bediengebiete, Haltestellen und Verkehrsverbindungen,
3. voraussichtlicher Beginn und Dauer der Einschränkungen,
4. konkrete Auswirkungen auf das Verkehrsangebot sowie
5. gegebenenfalls vorgesehene alternative Beförderungsmöglichkeiten.

Über diese Kommunikationskanäle sind absehbare Betriebsstörungen frühzeitig und proaktiv bekannt zu geben. Darüber hinaus sind auch kurzfristig eintretende Betriebsstörungen, die voraussichtlich mindestens einen Tag andauern, über diese Kanäle zu kommunizieren. Die Informationen sind bei wesentlichen Änderungen des Störungsverlaufs, insbesondere hinsichtlich der voraussichtlichen Dauer oder der betrieblichen Auswirkungen, entsprechend zu aktualisieren.

Fahrgastinformation in den Fahrzeugen

Ergänzend zur digitalen Kommunikation hat der Auftragnehmer bei absehbaren Betriebsstörungen eine aktive Fahrgastinformation in den Fahrzeugen sicherzustellen.

Hierzu sind geeignete Informationsaushänge in den betroffenen Fahrzeugen anzubringen. Darüber hinaus ist das Fahrpersonal verpflichtet, Fahrgäste bei entsprechender Gelegenheit direkt auf bevorstehende Einschränkungen hinzuweisen, insbesondere wenn die von ihnen genutzten Verbindungen oder Haltestellen künftig von Änderungen betroffen sind.

2.11 Nächtlicher Ausstieg außerhalb festgelegter Haltestellen (ab 20:00 Uhr)

Grundsätzlich ist der Ein- und Ausstieg von Fahrgästen ausschließlich an den festgelegten Haltestellen zulässig.

Zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls wird Fahrgästen ab 20:00 Uhr bis zum Betriebsschluss die Möglichkeit eingeräumt, auf Wunsch auch außerhalb der gebuchten Ausstiegshaltestelle auszusteigen. Das Fahrpersonal hat einem entsprechenden Ausstiegswunsch nach Möglichkeit zu entsprechen, sofern

1. ein gefahrloses und verkehrsrechtlich zulässiges Anhalten und Aussteigen gewährleistet ist,
2. der zusätzliche Fahrtweg in der Regel 500 Meter bzw. die zusätzliche Fahrzeit eine Minute nicht überschreitet und
3. keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs oder der Beförderung weiterer Fahrgäste entstehen.

In der Regel erfolgt der gewünschte Ausstieg entlang der ohnehin vorgesehenen Fahrtroute, insbesondere zwischen zwei Haltestellen. Ein Anspruch auf einen Ausstieg an einem bestimmten Ort besteht nicht. Die Entscheidung über die konkrete Ausstiegsstelle trifft das Fahrpersonal unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der betrieblichen Rahmenbedingungen.

2.12 Haltestelleninfrastruktur

Für sämtliche Fahrplanaushänge und die Beschilderungen an den Haltestellen ist der Auftraggeber verantwortlich.

2.13 Tarif und Vertrieb

Zum Start des Verkehrsangebots ist übergangsweise ein stark reduzierter Fahrkartenverkauf im Fahrzeug erforderlich. Hierzu zählen folgenden Fahrkarten:

- Einzelfahrschein innerhalb einer Gemeinde: Preis entsprechend einer Wabe des jeweils gültigen Mona Tarifs
- Einzelfahrschein bei einer Fahrt zwischen zwei Gemeinden hinweg: Preis entsprechend zwei Waben des jeweils gültigen Mona Tarifs
- Einzelfahrschein über drei oder mehr Gemeinden hinweg: Preis entsprechend vier Waben des jeweils gültigen Mona Tarifs
- Oberallgäu-Tagesticket Gesamtraum: Preis bis Ende 2027 bei 15 EUR. Unterarten des Tickets werden nicht angeboten.

Es ist zwischen einem Einzelfahrschein Erwachsener und Kind zu unterscheiden. Insgesamt sind somit 7 verschieden Tarifprodukte anzubieten.

Als Zahlungsmittel muss mindestes ein bargeldloses Zahlungsverfahren akzeptiert werden. Hierbei müssen sowohl Zahlungen mit Debitkarten (insbesondere girocard/EC-Karten) und Kreditkarten als auch kontaktlose Zahlungen über alle gängigen NFC-basierten Zahlungssysteme (z. B. Apple Pay und Google Pay) ermöglicht werden. Eine Barzahlung ist ausgeschlossen.

Neben den oben genannten Einzelfahrscheinen sind alle Zeitkarten zuschlagsfrei zu akzeptieren (inkl. D-Ticket und Mobil Pass Allgäu).

Während der Vertragslaufzeit kann ein Beitritt zu einem Verkehrsverbund erfolgen. Ab diesem Zeitpunkt sind dann dessen Tarifprodukte zu vertreiben. Kosten für notwendige technische Umrüstungen, bspw. von Kontrollgeräten, können gegenüber dem Auftraggeber abgerechnet werden.

Falls der Auftragnehmer ein Kassensystem bereitstellt, hat diese der Auftragnehmer zu verwenden, sein Personal zu schulen und pfleglich zu behandeln.

2.14 Fahr- und Servicepersonal

2.14.1 Allgemeine Anforderungen

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, ausschließlich geeignetes Personal einzusetzen, das den Anforderungen der BOKraft entspricht. Die eingesetzten Fahrzeugführer müssen im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für die jeweils eingesetzten Fahrzeuge sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sein. Für den Rufbusverkehr werden ein Führerschein der Klasse B und eine Personenbeförderungsschein verlangt.

Das Fahr- und Servicepersonal hat seinen Dienst in angemessener, einheitlicher Dienstkleidung (z. B. weißes Hemd) zu verrichten und stets ein gepflegtes Erscheinungsbild zu gewährleisten.

Das eingesetzte Fahr- und Servicepersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte, sensorisch eingeschränkte oder anderweitig hilfsbedürftige Personen zu nehmen. Bei Bedarf ist entsprechende Hilfestellung zu leisten. Darüber hinaus muss das eingesetzte Personal folgende Anforderungen erfüllen:

→ Höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber Fahrgästen

→ Gute Ortskenntnisse

→ Fundierte Kenntnisse der geltenden Beförderungsbedingungen, Tarife und Anschlusspunkte

→ Sicheres Heranfahren an Haltestellen zur Vermeidung großer Abstände zwischen Fahrzeugkante und Bordstein

→ Einhaltung allgemeiner Verhaltensregeln im ÖPNV: **unter keinen Umständen darf das Personal im Fahrzeug Rauchen** (auch nicht im Türbereich oder mit offenem Fenster) und **kein Telefonieren während der Fahrt** (ausgenommen sind Betriebsfunk und betriebsbedingte Telefongespräche unter Beachtung von § 23 Abs. 1a StVO)

→ Einhaltung der StVO

Bei wiederholten (d.h. min. drei) Verstößen einzelner Mitarbeiter gegen diese Vorgaben hat der Auftraggeber das Recht, das betreffende Personal vom weiteren Einsatz im Rahmen der vertragsgegenständlichen Verkehre auszuschließen. Davon ausgenommen sind besonders schwere Verstöße, wo ein Ausschluss vom Auftraggeber sofort eingefordert werden kann.

2.14.2 Sprachkenntnisse

Im Fahrdienst mit direktem Fahrgastkontakt dürfen nur Fahrer eingesetzt werden, die über deutsche Sprachkenntnisse auf dem Niveau B1 gemäß dem Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen (GER) verfügen.

2.14.3 Schulung des Fahrpersonals

Allgemeine Schulungen

Das Fahrpersonal ist zur erstmaligen Arbeitsaufnahme für zwei 1-Stunden-Blöcke zu schulen. Die Schulungsinhalte sollen insbesondere folgende Themenbereiche abdecken:

→ Pflichten, die sich aus dem Verkehrsvertrag ergeben
→ Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
→ Fahrgastfreundliche Fahrweise
→ Fahrgastkommunikation im Regel- und Sonderfall
→ Schutzbedürfnis besonders vulnerabler Personengruppen

→ Informationen zu Verkehrsangebot, Tarif und Vertrieb
→ Grundlagen zum Bahn- und Busangebot an den Umsteigepunkten
→ Vorgehen im Störungsfall (z. B. Unfall, aggressiver Fahrgast)

Die entsprechenden Schulungsunterlagen sind dem Auftraggeber zwei Monat vor der Betriebsaufnahme zur Durchsicht zu übergeben. Jedem Teilnehmer ist eine Druckfassung der Unterlagen nach der Schulung zu überreichen. Der Nachweis über durchgeführte Schulungen und deren Inhalte ist dem Auftraggeber im Rahmen der Personalliste vorzulegen.

Des Weiteren müssen in jedem Fahrzeug sich notwendige Checklisten befinden, wie im Unfallfall umgegangen wird (Telefonnummern, Kommunikationswege, Umgang mit Fahrgast etc. pp. – Fahrerhandbuch).

Der Auftragnehmer hat seine Mitarbeiter fortlaufend über auftretende Störungen zu informieren. Die Kommunikation mit den Fahrern erfolgt über Fahreranweisungen, die entweder am Aufbewahrungsort der Fahrerschlüssel gut sichtbar anzubringen oder den Fahrern auf digitalem Weg zu übermitteln sind.

Schulungen der Fahrerapp und Dispositionssoftware
Für die Nutzung der Fahrerapp sowie der Disposition bietet die MVV GmbH vor Betriebsaufnahme eine kostenfreie Schulung zum On-Demand-Verkehr im Allgemeinen und die Nutzung und Handhabung der zugrundeliegenden Software (Fahrer-App und Dispositionsoberfläche) im Besonderen an. Die Dauer der Schulung beträgt ca. 2 Stunden. Der Auftragnehmer hat das geplante Fahr- und Verwaltungspersonal für diese Zeit kostenneutral freizustellen. Die Teilnahme ist verpflichtend. Zeitpunkt und Ort der Schulung werden zwischen MVV GmbH und Auftragnehmer kooperativ vereinbart.

Die MVV GmbH ist berechtigt, während der Vertragslaufzeit weitere Schulungen oder Austauschrunden durchzuführen. Die Teilnahmebedingungen (u.a. Kostenübernahme) sind in diesem Fall vorab zu klären.

Schulungen Ende 2028 zum neuen ÖPNV-Konzept ab 01.01.2029
Vor dem Betriebsstart des neuen Großbusverkehrs und einem möglichen Verbundbeitritt zum MVV am 01.01.2029 wird der Landkreis zusätzlich einmalig drei Termine (vsl. 10/2028 bis 12/2028) ermöglicht, an denen der Landkreis das Grundkonzept des neuen Systems erklärt und auf die Besonderheiten aus Kundensicht (z.B. Anschlüsse) hinweist. Dadurch soll ein gemeinsames Verständnis in der gesamten Belegschaft für den neuen Betrieb ab 01.01.2029 geschaffen werden. Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die Teilnahme von jedem Busfahrer an einem der drei Termine ermöglicht wird.

2.14.4 Entlohnung des Fahrpersonals

Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit qualifizierten Fachpersonals ist sicherzustellen, dass attraktive Arbeitsbedingungen geschaffen werden. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die Vergütung.

Der Auftraggeber legt daher eine **Lohnuntergrenze von 112 % des jeweils geltenden gesetzlichen Mindestlohns** fest. Diese gilt für den regulären Bruttostundenlohn ohne Berücksichtigung etwaiger Zuschläge und darf unter keinen Umständen unterschritten werden.[3] Darüber hinaus ist durch geeignete Zuschläge, insbesondere für Nacht-, Son- und Feiertagsarbeit, sicherzustellen, dass die Arbeitsbedingungen ausreichend attraktiv sind, um an allen Betriebstagen eine zuverlässige Personalverfügbarkeit zu gewährleisten.

Bei Zweifeln der Erfüllung der Vorgaben hat der Auftraggeber das uneingeschränkte Recht, sämtliche Lohnabrechnungen und Arbeitsverträge der Mitarbeiter einzusehen und somit sicherzustellen, dass die geltenden Vorgaben eingehalten werden.

2.14.5 Ablauf einer Fahrgastfahrt

Das Fahrpersonal hat bei jeder Fahrgastfahrt die folgenden Schritte durchzuführen:

1. Begrüßung und Einstieg
   Öffnen der elektrisch betätigten Türen und höfliche Begrüßung der Fahrgäste. Bei Bedarf ist Unterstützung beim Einstieg sowie beim Verladen und sicheren Verstauen des Gepäcks zu leisten.

2. Fahrscheinkontrolle und Fahrkartenverkauf
   Durchführung einer Sichtkontrolle der Fahrscheine bzw. Verkauf von Fahrkarten gemäß den geltenden Tarifbestimmungen.

3. Sicherstellung der Sicherheit vor Fahrtbeginn
   Vor Fahrtbeginn ist sicherzustellen, dass alle Fahrgäste angeschnallt sind und mitgeführte Gepäckstücke so verstaut sind, dass sie keine Gefährdung darstellen und die Ein- und Ausstiegsbereiche sowie die Verkehrswege im Fahrzeug frei bleiben.

4. Durchführung der Fahrt
   Sichere und fahrgastfreundliche Durchführung der Fahrt unter Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln und der betrieblichen Vorgaben.

5. Fahrtabschluss und Ausstieg
   Nach dem sicheren Anhalten am vorgesehenen Ausstiegspunkt sind die elektrisch betätigten Türen zu öffnen. Die Fahrgäste sind freundlich zu

[3] Zum geplanten Betriebsstart im Jahr 2027 beträgt der gesetzliche Mindestlohn 14,60 € pro Stunde. Daraus ergibt sich eine Lohnuntergrenze von 16,36 € brutto pro Stunde. Mögliche Werte nach dem Centbetrag sind immer aufzurunden.
ACHTUNG: Für die Kostenkalkulation ist das Basisjahr 2026 und daher der Mindestlohn des Jahres 2026 maßgebend! Siehe Kapitel 5.

verabschieden und bei Bedarf beim Ausstieg sowie beim Entladen des Gepäcks zu unterstützen.

2.15 Bearbeitung von Kundenbeschwerden

Kundenbeschwerden werden sowohl vom Auftraggeber als auch vom Auftragnehmer entgegengenommen – telefonisch und schriftlich. Die entsprechenden Kontaktdaten des Auftragnehmers sind auf den Fahrplanausdrucken anzugeben. Das Fahrpersonal ist verpflichtet, Beschwerden aufzunehmen, soweit es die betriebliche Situation zulässt. In Zweifelsfällen soll das Fahrpersonal den Beschwerdeführer an den Auftragnehmer verweisen. Zu diesem Zweck sind in den Fahrzeugen geeignete Informationsmedien mit den aktuellen Kontaktdaten mitzuführen.

Geht eine Beschwerde beim Auftraggeber ein und fällt diese in den Verantwortungsbereich des Auftragnehmers, so leitet der Auftraggeber sie zur Stellungnahme an diesen binnen zwei Werktagen weiter. Beschwerden, die beim Auftragnehmer eingehen, sind von diesem inklusive einer Stellungnahme binnen drei Werktagen an den Auftraggeber weiterzuleiten. Ist eine sofortige Beantwortung nicht möglich, so ist der Beschwerdeführer innerhalb von zwei Werktagen durch einen Zwischenbescheid zu informieren. Die abschließende Bearbeitung und Beantwortung der Kundenbeschwerde durch den Auftragnehmer muss innerhalb von zehn Werktagen erfolgen. Im Fall von besonders schwerwiegenden Kundenbeschwerden (z. B. erhebliches Fehlverhalten von Mitarbeitern) hat eine Rückmeldung immer innerhalb von zwei Werktagen zwingend zu erfolgen. Auch müssen die entsprechenden ergriffenen Maßnahmen zur Vermeidung der Wiederholung solcher Beschwerden dem Landkreis unverzüglich – innerhalb der oben genannten Fristen – mitgeteilt werden.

Falls ein vom Auftraggeber bereitgestelltes elektronisches System für die Bearbeitung von Kundenbeschwerden zur Verfügung steht, ist dieses vom Auftragnehmer verpflichtend zu nutzen.

2.16 Bereitschaft, Ansprechpartner und projektverantwortliche Personen

2.16.1 Kommunikation der Fahrer

Alle Fahrer müssen im gesamten Verkehrsgebiet (mit Ausnahme Empfangslücken), für die Disposition und auch für Abstimmungen untereinander, erreichbar sein.

2.16.2 Ansprechpartner im Störungsfall für das Fahrpersonal

Das System ermöglicht eine automatisierte Disposition der Fahrer, sodass im Regelbetrieb keine personelle Disposition erforderlich ist.

Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass während der gesamten Betriebszeiten bei Störungen und Notfällen eine entscheidungs- und handlungsbefugte Ansprechperson für das Fahrpersonal erreichbar ist. Diese Funktion kann auch durch die Geschäftsleitung oder einen eingesetzten Fahrer übernommen werden.

Der regelmäßige Aufenthaltsort der Ansprechperson darf höchstens 30 km von der Grenze des Verkehrsgebiets entfernt liegen. Die Ansprechperson und ihre

Vertretung müssen über sehr gute mündliche und schriftliche Deutschkenntnisse verfügen.

Die Ansprechpartner einschließlich ihrer Vertretungen sind dem Auftraggeber spätestens acht Wochen vor Betriebsaufnahme namentlich zu benennen. Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

2.16.3 Sicherstellung der Leistungserbringung

Der Auftragnehmer hat durch geeignete Personal- und Vertretungsregelungen sicherzustellen, dass die vereinbarten Verkehrsleistungen auch bei kurzfristigen Personalausfällen, insbesondere durch Krankheit oder Nichterscheinen zum Dienst, erbracht werden. Bei Bedarf ist kurzfristig qualifiziertes Ersatzpersonal einzusetzen, um Fahrtausfälle zu vermeiden.

2.16.4 Kontaktmöglichkeiten und Erreichbarkeit für den Auftraggeber

Der Auftragnehmer hat die telefonische Erreichbarkeit einer fachlich kompetenten und entscheidungsbefugten Ansprechperson wie folgt sicherzustellen:

- **Montags bis freitags (werktags), 08:00 bis 16:00 Uhr:** Erreichbarkeit einer festen Ansprechstelle (z. B. Büro oder Betriebshof) für die reguläre Kommunikation.
- **Während der übrigen Betriebszeiten:** Erreichbarkeit einer entscheidungsbefugten Person (z. B. Mitarbeiter oder eingesetzter Fahrer) für Notfälle und dringende betriebliche Störungen.

Hierfür ist eine **zentrale Telefonnummer** einzurichten, über die mittels automatischer Rufweiterleitung die jeweils zuständige Ansprechperson erreichbar ist. Die reguläre Kommunikation mit dem Auftraggeber erfolgt grundsätzlich während der festgelegten Bürozeiten.

2.17 Zusammenarbeit und Informationspflichten

Die Vertragspartner kooperieren eng miteinander und unterstützen sich gegenseitig, und zwar insbesondere durch:

- Auftraggeber und Auftragnehmer setzen sich unverzüglich über aktuelle oder absehbare erhebliche Störungen im Betriebsablauf (etwa Baustellen, Veranstaltungen usw.) gegenseitig in Kenntnis. Dies gilt insbesondere für Unfälle mit Personenschaden. Auskünfte des Auftragnehmers gegenüber Dritten, insbesondere Medien, sind vorab mit dem Auftraggeber abzustimmen.
- Enge Abstimmung bei Baustellenfahrplänen und Veranstaltungen
- Mindestens einmal pro Quartal ist ein Gespräch zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer einzuplanen, in dem die Qualität des Verkehrs und die Fortentwicklung des Verkehrsangebotes (s.u.) besprochen wird. Dabei hat der Auftragnehmer einen kurzen Bericht über die Störungen und Unregelmäßigkeiten zu erfassen. Die genauen Inhalte werden durch den Aufgabenträger nach den ersten Betriebswochen vorgegeben.
- Die Verkehrseinnahmen sind dem Auftraggeber monatlich jeweils bis zum 10. des Folgemonats zu melden. Des Weiteren sind die Anzahl der registrierten Tickets, aufgeteilt nach Fahrt und Ticketart sowie die Verkaufserlöse aufzuschlüsseln.
- Der Auftragnehmer übermittelt dem Auftraggeber zum Betriebsstart sowie bei jeder relevanten Änderung eine aktuelle Fahrzeugliste. Diese enthält für jedes Fahrzeug – einschließlich der Reservefahrzeuge – das Kennzeichen, die Anzahl der Sitzplätze, die besondere Ausstattung und die Antriebsart.
- Der Auftragnehmer übermittelt dem Auftraggeber zum Betriebsstart und anschließend quartalsweise (bis zum ersten Tag des Quartals) eine aktuelle Personalliste. Diese enthält für jede im Fahrbetrieb vorgesehen Person den Namen, das Geburtsdatum, die Führerscheinklasse sowie den Gültigkeitszeitraum des Führerscheins und des Personenbeförderungsscheins.

Folgende Aufgaben fallen des Weiteren dem Auftragnehmer an:

- Sämtliche Anträge für die Beantragung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr gemäß Art. 24 BayÖPNVG und § 231 SGB IX sind durch den Auftragnehmer zu stellen.
- Anträge für Verlustausgleiche durch das Deutschlandticket sind durch den Auftragnehmer zu erstellen.
- Weitere Anträge, die zur Deckung der Betriebskosten beitragen können, sind vom Auftragnehmer zu stellen.

Sämtliche dieser Einnahmen werden vom Auftragnehmer einbehalten und bei der Rechnungsstellung an den Auftraggeber ausgewiesen und in Abzug gebracht.

Zum Betriebsstart und auf Verlangen des Auftragnehmers hat der Auftragnehmer Dienst- und Umlaufpläne sowie sonstige Daten, die mit dem gegenständlichen Verkehr in Zusammenhang stehen, zum Nachweis aller gesetzlichen Unternehmerpflichten und zur Sicherstellung eines vertragskonformen Betriebs jederzeit und in einem nach Vorgaben des Auftraggebers festgelegten Format offenzulegen.

2.18 GPS-Ortung und Dokumentation der Fahrzeugbewegungen

Zur Sicherstellung einer transparenten und nachvollziehbaren Leistungserbringung sowie zur Überprüfung von Kundenbeschwerden, Verspätungen, ausgefallenen Fahrten und sonstigen Unstimmigkeiten ist der Auftragnehmer verpflichtet, sämtliche im Rahmen dieses Verkehrsvertrags eingesetzten Fahrzeuge mit einem funktionsfähigen GPS-Ortungssystem auszustatten.

Das System muss mindestens folgende Funktionen gewährleisten:

- **Echtzeit-Ortung:** Anzeige des aktuellen Fahrzeugstandorts während der vertraglich vereinbarten Einsatzzeiten.
- **Fahrthistorie:** Nachvollziehbare Aufzeichnung der gefahrenen Strecken einschließlich Datum, Uhrzeit, Standort, Geschwindigkeit und relevanter Standzeiten.
- **Datenspeicherung:** Speicherung der erfassten, vertragsbezogenen GPS-Daten für einen Zeitraum von mindestens 30 Tagen, soweit dies datenschutzrechtlich zulässig und erforderlich ist.
- **Zugriffsmöglichkeit:** Der Auftraggeber kann zu jederzeit eine Auswertung innerhalb von zwei Werktagen durch den Auftragnehmer beantragen. Sollte sich die Anzahl der Beschwerden erhöhen und/oder der Auftraggeber Zweifel an der Qualität der Leistungserbringung haben, hat der Auftragnehmer der Auftraggeber ohne Kosten einen entsprechenden Zugang zu dem System bereitzustellen. Der Auftragnehmer kann diese zu keinen Zeitpunkt verwehren.
- **Verfügbarkeit:** Der Auftragnehmer hat die ordnungsgemäße Funktion des GPS-Systems während der vertraglich vereinbarten Einsatzzeiten sicherzustellen. Technische Störungen sind unverzüglich zu beheben und dem Auftraggeber bei relevanten Beeinträchtigungen mitzuteilen.

Die Auswahl des GPS-Systems bleibt dem Auftragnehmer überlassen. Der Auftraggeber empfiehlt aus Gründen der einfachen Installation und Wirtschaftlichkeit den Einsatz handelsüblicher GPS-Tracker, die über die OBD-Schnittstelle des jeweiligen Fahrzeugs angeschlossen werden können. Voraussetzung ist, dass die eingesetzten Geräte sämtliche vorgenannten Anforderungen erfüllen.

Der Auftragnehmer hat durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass die GPS-Ortung und die Datenverarbeitung unter Einhaltung der geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen erfolgen. Die Fahrer sind entsprechend zu informieren. Personenbezogene Daten sind nicht zu speichern und nur im begründeten Beschwerdefall durch den Auftragnehmer zu recherchieren.

Sämtliche Kosten für Anschaffung, Installation, Betrieb, Datenübertragung und Wartung trägt der Auftragnehmer.

2.19 Arbeitstreffen zur Betriebsaufnahme

Zur Sicherstellung einer erfolgreichen Betriebsaufnahme und zur frühzeitigen Erkennung möglicher Probleme finden regelmäßige Abstimmungstermine zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer auf Arbeitsebene statt:

1. **Innerhalb von drei Wochen nach Zuschlagserteilung:** Erstes Abstimmungsgespräch, bei dem der Auftragnehmer einen belastbaren Zeitplan bis zur Betriebsaufnahme vorzulegen hat.
2. **Monatlich bis zur Betriebsaufnahme:** Abstimmung zum aktuellen Vorbereitungsstand. Der Auftragnehmer berichtet insbesondere über den Stand der Fahrzeugbeschaffung, die Personalgewinnung (Einstellungen und offene Stellen), durchgeführte und geplante Qualifizierungsmaßnahmen sowie mögliche Abweichungen von den vertraglichen Anforderungen.
3. **Im letzten Monat vor Betriebsaufnahme:** Der Auftraggeber kann bei Bedarf wöchentliche Abstimmungstermine verlangen.
4. **In den ersten drei Wochen nach Betriebsaufnahme:** Wöchentliche Abstimmungstermine zur Bewertung des Betriebsstarts, zur Identifizierung möglicher Probleme und zur Vereinbarung erforderlicher Maßnahmen.

Die Termine finden grundsätzlich in den Räumlichkeiten des Auftraggebers statt und dauern jeweils bis zu drei Stunden. Der Auftragnehmer hat die Teilnahme geeigneter, auskunfts- und entscheidungsbefugter Personen sicherzustellen.

Der Auftraggeber unterstützt den Auftragnehmer im Rahmen seiner Möglichkeiten bei der Vorbereitung und Durchführung der Betriebsaufnahme.

2.20 Genehmigungen

Der Auftragnehmer hat sämtliche notwendigen Genehmigungen für den Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG eigenständig und auf eigene Kosten einzuholen.

3 Leistungsänderungen und Laufzeiten

Sämtliche Leistungsänderungen führen zu Anpassungen in der Vergütung. Die genaue Abrechnungsmethodik wird in Kapitel 5 ff. erörtert.

3.1 Bedienzeiten und Leistungsumfang – Zu- und Abbestellungen

Der Auftraggeber ist berechtigt, die Bedienzeiten [0-24 Uhr] und den Leistungsumfang [Anzahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge] während der gesamten Vertragslaufzeit einschließlich etwaiger Verlängerungen frei anzupassen.

Maßgebliche Bezugsgröße sind die ursprünglich ausgeschriebenen 22.854,25 Fahrzeugvorhaltestunden pro Jahr. Der Auftraggeber kann diesen Leistungsumfang um bis zu 25 % reduzieren oder um bis zu 100 % erhöhen. Der zulässige jährliche Leistungsumfang beträgt somit 75 % bis 200 % der ursprünglich ausgeschriebenen Fahrzeugvorhaltestunden.

Die Anpassungen können auch eine Veränderung der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge umfassen. Eine eigenständige Begrenzung der Fahrzeuganzahl besteht nicht. Änderungen sind mindestens zwei Monate im Voraus anzukündigen. Sofern zusätzliche Fahrzeuge beschafft oder bereitgestellt werden müssen[4], beträgt die Ankündigungsfrist vier Monate. Kürzere Fristen sind im gegenseitigen Einvernehmen möglich.

Zu- und Abbestellungen erfolgen grundsätzlich für einen Gültigkeitszeitraum der Änderungen von mindestens einem Kalendermonat.

3.2 Bediengebiet

Das anfängliche Bediengebiet ergibt sich aus der Abbildung in Kapitel 2.5. Der Auftraggeber ist berechtigt, das Bediengebiet während der gesamten Vertragslaufzeit einschließlich etwaiger Vertragsverlängerungen zu erweitern, zu reduzieren oder räumlich anzupassen.

Die maximale räumliche Ausdehnung ist auf die Gemeindegebiete von Oberstaufen, Immenstadt im Allgäu, Weitnau, Missen-Wilhams, Buchenberg, Waltenhofen, Sulzberg, Wertach, Oy-Mittelberg, Rettenberg, Blaichach, Burgberg im Allgäu, Sonthofen, Fischen im Allgäu, Ofterschwang, Bolsterlang und Bad Hindelang begrenzt. Änderungen sind dem Auftragnehmer mindestens zwei Monate vor ihrer Umsetzung in Textform mitzuteilen. Erforderliche personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen bleiben unberührt.

Der Auftragnehmer hat keinen Anspruch auf Beibehaltung des ursprünglichen Bediengebiets. Vergütungsanpassungen erfolgen nach Maßgabe der in Kapitel 5 definierte Parameter.

[4] Die Nachweispflicht liegt beim Auftragnehmer

3.3 Sonderverkehr bei Veranstaltungen

Bei Veranstaltungen und sonstigen erhöhten Verkehrsbedürfnissen kann der Auftraggeber mit einer Vorlauffrist von 21 Tagen zusätzliche Fahrzeugvorhaltestunden bestellen. Die Anzahl der im Rahmen dieser Zusatzbestellungen gleichzeitig vorzuhaltenden Fahrzeuge darf die Anzahl der Regelfahrzeuge nicht überschreiten. Zusatzbestellungen sind auf maximal 20 Tage pro Kalenderjahr begrenzt. Eine Überschreitung dieser Grenzen ist im gegenseitigen Einvernehmen möglich.

3.4 Vertragsdauer und Verlängerungsoptionen

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag beginnt am **01.07.2027** und hat eine Grundlaufzeit von vier Jahren bis zum **30.06.2031.**

Der Auftraggeber ist berechtigt, den Vertrag durch einseitige Erklärung in Textform bis zu sechsmal, um jeweils ein Jahr zu verlängern. Die Ausübung der jeweiligen Verlängerungsoption ist dem Auftragnehmer spätestens sechs Monate vor Ablauf der geltenden Vertragslaufzeit mitzuteilen. Die maximale Gesamtlaufzeit beträgt zehn Jahre. Der Vertrag endet spätestens am **30.06.2037**, ohne dass es einer Kündigung bedarf.

Während der Verlängerungszeiträume gelten sämtliche vertraglichen Regelungen einschließlich der Leistungsänderungs- und Vergütungsregelungen fort. Ein Anspruch des Auftragnehmers auf Vertragsverlängerung besteht nicht.

4 Sonstiges

4.1 Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur der beteiligten Gemeinden

Folgende Gemeinden bieten einen oder mehrere zentral gelegene Abstellplätze für keine oder eine minimale Sondernutzungsgebühr an:

- Missen-Wilhams (1x in Missen, zentrumsnahe und evtl. 1x Wilhams, Wanderparkplatz)
- Waltenhofen (Nähe Rathaus 1x, ggf. auch Niedersonthofen 1x und Martinszell 1x)
- Weitnau (1 bis 2 Plätze, zentral)
- Immenstadt (zentrumsnahe, 2-3 Plätze, Diepolz Bergbauernmuseum 1x)

Lademöglichkeiten

An einigen Standorten sind öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten in der Umgebung installiert und über einschlägige Ladesäulenregister auffindbar. Konditionen wie der Strompreis oder die Reservierung eines Ladepunkts sind Sache des Auftragnehmers. Es besteht weder in den Gemeinden noch bei den sonstigen Lademöglichkeiten ein Rechtsanspruch auf eine konkrete Nutzung.

5 Angebotspreise und Angebotsbewertung

5.1 Angebotspreise

Der Landkreis schreibt einen **Bruttovertrag** aus, d.h. das Erlösrisiko liegt beim Landkreis.

Die Angebote sollen zum Preisstand **2026** kalkuliert werden. Die Vergütung des Auftragnehmers erfolgt ab Betriebsaufnahme mit angepassten Kostenangaben durch eine Indexierung einzelner Kostenpositionen (→ Siehe ff.). Beispielsweise werden dadurch Kostensteigerungen bei den Energie- und Personalkosten während der Vertragslaufzeit automatisch ausgeglichen.

Das Kalkulationsblatt ist in Anlage_02_Preisblatt hinterlegt. Dies enthält:

- **F1 – Fixkosten Regelfahrzeuge**
  Fixe jährliche Fahrzeugkosten (z. B. AfA, Zinsen, Wartungsvertrag etc.), wobei diese sich aus den vom Bieter auszufüllenden Werten errechnet:
  - F1.1 – Stückkosten pro Fahrzeug und Jahr
  - F1.2 – Anzahl der Fahrzeuge

- **F2 - Fixkosten des barrierefreien Fahrzeugs**
  Fixe jährliche Fahrzeugkosten (z. B. AfA, Zinsen, Wartungsvertrag etc.), für barrierefreies Fahrzeug, wobei diese sich aus den vom Bieter auszufüllenden Werten errechnet:
  - F2.1 – Stückkosten pro Fahrzeug und Jahr
  - F2.2 – Anzahl der Fahrzeuge

- **F3 – Fixkosten Betrieb**
  Sonstige jährliche Fixkosten, die für die weitere Erbringung des Betriebs anfallen, z. B. Overhead, Abrechnung, Vertrieb. Die Gesamtkosten sind pro Jahr anzugeben.

- **V1 – zeitabhängigen Betriebskosten**
  Zeitabhängige Betriebskosten gemessen in der Anzahl der Fahrzeug-vorhaltestunden die pro Jahr anfallen. Hierzu sind insbesondere die Kosten für das Personal einzukalkulieren. Der entsprechenden Faktor V1 wird mit der Anzahl der im Zuge der Ausschreibung vorgegebenen Fahrzeug-vorhaltestunden (Siehe Anlage_01_Vorhaltekapazitäten: 22.854,25 Stunden) multipliziert.

- **V2 – laufleistungsabhängige Betriebskosten**
  Die laufleistungsabhängigen Betriebskosten, gemessen an den gefahrenen Kilometern im Verkehrsgebiet die im Zuge der Leistungserbringung[5]

[5] Hinweis: Sollten die Fahrzeuge außerhalb des Verkehrsgebiets stationiert werden oder für andere Zwecke verwendet werden, bedarf es einer nachvollziehbaren Trennung der gefahrenen Kilometer

innerhalb eines Jahres anfallen. Der entsprechenden Faktor V2 wird mit der Anzahl der vorgegeben Fahrtkilometer[6] pro Jahr multipliziert. Als Kalkulationsannahme für den Wertungspreis sind 450.00 Kilometer pro Jahr anzunehmen. Hier zählen beispielsweise Energiekosten.

- **E1 - Einmalkosten zur Betriebsaufnahme**
  Kosten die einmalig zu Beginn des Verkehrsvertrags abgerechnet werden können (z. B. für Ladeinfrastruktur, Planung oder/und Fahrzeuggeräte). Die maximale Höhe ist auf 1/12 der jährlichen Betriebskosten beschränkt.

Der Auftragnehmer hat hierzu in der Anlage_02_Preisblatt die gelb hinterlegten Felder auszufüllen.

5.2 Bewertungsverfahren

Auf den vorangegangenen Seiten wurden umfangreiche Mindestanforderungen definiert, die von allen abgegeben Angebot gedeckt sein müssen. Diese stellen sicher, dass das angebotene Verkehrsangebot mit der erforderlichen Qualität erbracht wird und zugleich eine angemessene Entlohnung der Fahrer gewährleistet ist. Basierend auf dieser Ausgangsbasis kann ein fairerer Wettbewerb stattfinden. Für die Bewertung der Angebote wird daher der Gesamtwertungspreis als zentrales Wertungskriterium herangezogen. Der Gesamtwertungspreis (GWP) setzt sich zusammen aus:

$$
\begin{aligned}
GWP = {} & 4 \cdot (F1.1 \cdot F1.2 + F2.1 \cdot F2.2 + F3) \\
& + 4 \cdot V1 \cdot 22.854{,}25 \text{ Stunden } [vorgegebene\ Betriebsstunden] \\
& + 4 \cdot V2 \cdot 450.000{,}00\ Kilometer\ [vorgegebene \text{ Fahrtkilometer}] \\
& + E1
\end{aligned}
$$

Der Bieter kann die Kalkulation des Gesamtwertungspreis auch der *Anlage_02_Preisblatt* hinterlegten Logik entnehmen.

Den Zuschlag erhält der Bewerber mit dem niedrigsten Gesamtwertungspreis.

5.3 Zahlungs- und Rechnungsmodalitäten

Die Rechnungsstellung erfolgt an die vom Auftraggeber vorgegebene Rechnungsstelle.

Für die Abwicklung der Vergütung gelten folgende Modalitäten:

1. Die Abrechnung erfolgt monatlich bis zum 10. des Folgemonats nach einem vom Auftraggeber vorgegebenen Schema.
2. Die Fixkosten F1, F2 und F3 werden monatlich mit jeweils 1/12 des vereinbarten Jahresbetrags abgerechnet. Sollte es aufgrund zu Zu- oder

über ein elektronisches Fahrtenbuch, dass vom Auftraggeber eingesehen werden muss. Des Weiteren sind Leerkilometer zu den Einsatzorten abrechenbar.

[6] Definition siehe Kapitel 2.3.1.5

Abbestellungen zu Änderungen bei den hinterlegten Mengen kommen, erfolgt eine Berücksichtigung ab dem ersten Monat.[7]

3. Die zeitabhängigen variablen Kosten V1 werden monatlich mit 1/12 des kalkulierten Jahreswertes abgerechnet. Im Rahmen der Jahresabschlussrechnung erfolgt ein Abgleich des für das Normjahr hinterlegten Wertes mit dem tatsächlichen Jahreswert. Die Differenz wird vergütungserhöhend oder -mindernd berücksichtigt. Sollte der Landkreis Leistungen zu- oder abbestellen, erfolgt eine Anpassung im jeweiligen Monat.
4. Die laufleistungsabhängigen Kilometerkosten werden monatlich auf Grundlage der tatsächlich erbrachten Fahrleistung spitz abgerechnet. Der Auftragnehmer erhält hierfür Zugang zum Statistikportal, aus dem die erforderlichen Daten exportiert werden können.
5. Etwaige Ansprüche des Auftraggebers auf Vertragsstrafen (siehe Kapitel 7) und Schadensersatz, werden mit der Vergütung verrechnet. Dies gilt unabhängig davon, ob der Auftragnehmer die Ansprüche anerkennt.
6. Sämtliche beim Auftragnehmer eingehenden Beförderungserlöse werden in der jeweiligen Monatsabrechnung mit der Leistungsvergütung verrechnet. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber die vollständigen Einnahmerohdaten tagesscharf in einem gängigen Dateiformat (z. B. XLS, CSV) zur Verfügung.
7. Schlechtleistungen können nicht in Rechnung gestellt werden. Diese gilt insbesondere auch für den Faktor V1, wo im Falle einer Nicht-Besetzung eines Dienstes entsprechend die Kosten pro Fahrzeugvorhaltestunden nicht geltend gemacht werden können.
8. Die einmaligen Kosten der Betriebsaufnahme können bei erfolgreichem Betriebsstart ab dem 15.07.2027 in Rechnung gestellt werden. Der Landkreis kann dann nach eigenem Ermessen eine vorgezogene Begleichung der Rechnung auslösen.

Im Hinblick auf die Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17. November 1995 wird davon ausgegangen, dass die vertraglich vereinbarten Vergütungszahlungen des Auftraggebers an den Auftragnehmer nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Sollte entgegen der bisherigen Verwaltungspraxis Umsatzsteuer anfallen, trägt der Auftraggeber diese zusätzlich einschließlich etwaiger Verspätungszuschläge und Säumniszinsen. Der Auftragnehmer ist auf Aufforderung des Auftraggebers verpflichtet, entsprechende Umsatzsteuerbescheide außergerichtlich und gerichtlich anzufechten. Die Kosten dieser Verfahren trägt der Auftraggeber, sofern

[7] Wird beispielsweise aufgrund einer Zubestellung ab dem 01.10. ein zusätzliches Fahrzeug benötigt, kann der Auftragnehmer ab dem Monat Oktober die höheren Kosten beim Parameter F1 geltend machen.

sie nicht durch Umstände verursacht wurden, die der Auftragnehmer zu vertreten hat. Voraussetzung ist zudem, dass die Auswahl und Vergütung des Verfahrensbevollmächtigten im Einvernehmen mit dem Auftraggeber erfolgen. Der Auftraggeber erteilt sein Einvernehmen, sofern die erforderliche steuerrechtliche Fachkompetenz nachgewiesen ist und die Vergütung marktüblich ausfällt.

Der Auftraggeber ist verpflichtet, die von den Auftragnehmern ordnungsgemäße und vollständig korrekte Rechnung innerhalb von 21 Tagen zu begleichen.

6 Preisbasis und Indexierung

6.1 Preisbasis

Der Bieter und potenzielle Auftragnehmer hat **sämtliche Angebotspreise zum Preisstand 2026 zu kalkulieren.** Das **Jahr 2026 ist somit das Basisjahr** für die Folgeperioden.

6.2 Indexierung

Maßgeblich sind jeweils die Jahreswerte. Aufgrund der Länge des Verkehrsvertrags bedarf es einer Indexierung der jährlichen Preise. Die Indexierung erfolgt wie folgt:

F1 – Fixkosten Regelfahrzeuge

Hier findet grundsätzlich keine Indexierung statt, da die Werte zum Vertragsbeginn feststehen. Es gibt zwei Ausnahmen:

1. Sollten während der Vertragslaufzeit ein zusätzliche(s) Fahrzeug(e) benötigt werden, die sich aus einer vom Auftraggeber bestellten Angebotserweiterung ergeben, wir der Wert F1 für diese zusätzlichen Fahrzeuge zum Beschaffungsjahr indexiert.
2. Eine Indexierung für die Anzahl der Bestandsfahrzeuge kann nach dem fünften Betriebsjahr (d.h. zum sechsten Betriebsjahr → zum 01.07.2032) erfolgen. Dieser Fall ist nur im Fall der Vertragsverlängerungen relevant.

In beiden Fällen gilt der „Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz)“ des Statistischen Bundesamtes für „Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken“ (GENESIS-Online EVAS-Nummer 61241, Statistischer Bericht Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, GP 29 10 4).

F2 - Fixkosten des barrierefreien Fahrzeugs

Hier findet grundsätzlich keine Indexierung statt, da die Werte zum Vertragsbeginn feststehen. Es gibt zwei Ausnahmen:

1. Sollten während der Vertragslaufzeit ein zusätzliche(s) Fahrzeug(e) benötigt werden, die sich aus einer vom Auftraggeber bestellten Angebotserweiterung ergeben, wir der Wert F2 für diese zusätzlichen Fahrzeuge zum Beschaffungsjahr indexiert.
2. Eine Indexierung für die Anzahl der Bestandsfahrzeuge kann nach dem fünften Betriebsjahr (d.h. zum sechsten Betriebsjahr → zum 01.07.2032) erfolgen. Dieser Fall ist nur im Fall der Vertragsverlängerungen relevant.

In beiden Fällen gilt der „Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz)“ des Statistischen Bundesamtes für „Lastkraftwagen; Sattel-, Straßenzugmaschinen; Fahrgestelle für Zugmaschinen, Omnibusse, Personen-, Lastkraftwagen, Kraftwagen zu besonderen Zwecken“ (GENESIS-Online EVAS-Nummer 61241, Statistischer Bericht Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte, GP 29 10 4).

F3 – Fixkosten Betrieb

Es erfolgt eine Indexierung anhand des „Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz)“ des Statistischen Bundesamtes als Gesamtergebnis (GENESIS-Online EVAS-Nummer 61241, Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte).

V1 – zeitabhängigen Betriebskosten

Die Indexierung erfolgt anhand der Entwicklung des Mindestlohns in Deutschland, welche im „Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz - MiLoG)“ festgeschrieben ist.

V2 – laufleistungsabhängige Betriebskosten

Die Indexierung erfolgt anhand des „Index des Erzeugerpreises gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz)“ des Statistischen Bundesamtes „Elektrischer Strom, bei Abgabe an Sondervertragskunden im Niederspannungsbereich“ (GENESIS-Online EVAS-Nummer 61241, Statistischer Bericht Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte GP 35 11 14).

E1 - Einmalkosten zur Betriebsaufnahme

Kosten die einmalig zu Beginn des Verkehrsvertrags abgerechnet werden, werden nicht indexiert.

Regelverfahren zur Anpassung des Vergütungsanspruchs aufgrund Indexierung

Für alle genannten Positionen (F1, F2, F3, V1, V2) gilt, dass die Anpassung der Kostenbestandteile von jeder Vertragspartei jährlich bis zum 30. März bei der anderen Vertragspartei schriftlich unter Beifügung der entsprechenden Indizes beantragt werden kann. Erstmals kann eine Indexierung zu Beginn des Jahres 2028 für das vergangen Jahr 2027 geltend gemacht werden. Basisjahr für die erste Anpassung ist 2026. Die Anpassung erfolgt rückwirkend zum Beginn des abgelaufenen Jahres (erstmalig für den Betrieb im Jahr 2027). Für die Berechnung werden die Jahresdurchschnittswerte von 2026 (Basisjahr) und 2027 (Anpassungsjahr) gegenübergestellt.

Bei außergewöhnlichen, unvorhersehbaren Entwicklungen kann der Auftragnehmer auch unterjährig eine vorzeitige Anpassung der Auszahlung beantragen. Der Landkreis kann diesem Antrag entsprechen, ist hierzu jedoch nicht verpflichtet. Die Höhe des Vergütungsanspruchs bleibt gegenüber dem regulären Verfahren unverändert; lediglich der Auszahlungszeitpunkt verschiebt sich.

Eine Anpassung kann ausschließlich für sämtliche Indizes gemeinsam beantragt werden. Die isolierte Indexierung einzelner Kostenbestandteile ist unzulässig.

Der Antrag ist schriftlich unter Vorlage der erforderlichen Nachweise zu stellen. Nach erfolgter Preisanpassung wird das dem Anpassungsjahr vorangegangene Jahr zum neuen Basisjahr für künftige Anpassungsverlangen.

7 Vertragsstrafen

Mit der Angebotsabgabe verpflichtet sich der Auftragnehmer, die ausgeschriebenen Leistungen in der vertraglich geforderten Qualität zu erbringen. Bei Nichterfüllung oder Abweichungen von den vereinbarten Qualitäts-anforderungen kann der Auftraggeber Vertragsstrafen geltend machen.

Die Verhängung von Vertragsstrafen ist dabei kein vorrangiges Ziel des Auftraggebers. Vielmehr dienen diese als Anreiz, die vereinbarte Leistungsqualität dauerhaft sicherzustellen und insbesondere bei wiederholten Schlechtleistungen geeignete Verbesserungsmaßnahmen zu ergreifen.

Da auch bei einem ordnungsgemäß organisierten Betrieb vereinzelte Ausfälle oder Verspätungen nicht vollständig vermeidbar sind, **gilt eine jährliche Bagatellgrenze von 2.500 €.** Vertragsstrafen werden nur insoweit geltend gemacht, wie die Summe der berücksichtigungsfähigen Verstöße diesen Betrag innerhalb eines Vertragsjahres übersteigt. Von dieser **Bagatellgrenze ausgenommen sind Verstöße, für die eine Vertragsstrafe von mehr als (bis zu) 200 € je Einzelfall** vorgesehen ist. Diese gelten aufgrund ihrer Schwere als besonders erhebliche Vertragsverletzungen und werden unabhängig von der Bagatellgrenze geahndet. Wird die Bagatellgrenze überschritten, wird die gesamte kumulierte Vertragsstrafe fällig. Das heißt: Belaufen sich die rechnerisch ermittelten Vertragsstrafen innerhalb eines Jahres auf höchstens 2.500 €, muss der Auftragnehmer keine Vertragsstrafe zahlen. Ab einer Summe von 2.501 € wird jedoch der Gesamtbetrag fällig – nicht nur der die Grenze übersteigende Betrag von 1 €.

Die Höhe der jeweiligen Vertragsstrafe richtet sich nach Art und Schwere des Vertragsverstoßes:

1.	teilweiser oder gänzlicher Ausfall von Fahrten oder (Teil-)Fahrtaufträgen, soweit das Verkehrsunternehmen dies zu vertreten hat. (D.h. nur ein Teil der Fahrgäste wird befördert)	je Einzelfall	250,-- €
2.	vom Verkehrsunternehmen zu vertretende Verspätung von mehr als fünf Minuten	je festgestelltem Einzelfall	50,-- €
3.	Fahrzeug entspricht während der Vertragslaufzeit nicht den gesetzl. Anforderungen	je Einsatztag	250,-- €
4.	Fahrzeug entspricht während der Vertragslaufzeit nicht den vertragl. Anforderungen	je Einsatztag	200,-- €
5.	Fahrzeug ist dem Auftraggeber nicht gemeldet	je Einsatztag	100,-- €

6.	Verkaufsgerät länger als 24 Stunden defekt bzw. nicht einsatzbereit (z.B. fehlendes Papier)	je Einzelfall/Tag	150,-- €
7.	Keine Entwertung bei Blockfahrscheinen	je Einzelfall	50,-- €
8.	Fahrausweiskontrolle (Sicht) findet nicht statt	je Einzelfall/Fahrt	100,-- €
9.	Fahrzeug ist verschmutzt (innen bzw. außen)	je Einzelfall/Tag	100,-- €
10.	Fahrer verletzt gesetzliche Pflichten (z.B. Telefonieren am Steuer während der Fahrt oder bei Stopp mit laufendem Motor nach Maßgabe von § 23 Abs. 1a StVO und § 8 Abs. 3 Nr. 5 BOKraft)	je Einzelfall	500,-- €
11.	Fahrer trägt während der Fahrt ein Headset/Kopfhörer etc.	je Einzelfall	50,-- €
12.	Fahrer verletzt vertragliche Verpflichtungen (soweit nicht durch andere Punkte erfasst)	je Einzelfall	100,-- €
13.	Fahrer raucht im Fahrzeuge oder in direkter Fahrzeugnähe (<= 2 m)	Je Einzelfall	500,-- €
14.	Fahrer trägt nicht die vorgesehene Dienstkleidung	je Einzelfall/Tag	100,-- €
15.	im oder am Fahrzeug ist unerlaubte Werbung angebracht	je Einzelfall/Tag	100,-- €
16.	nicht weitergeleitete oder erfolgte Meldung über Fahrtausfall	je Einzelfall/Fahrt	500,-- €
17.	zurückgehaltene oder nicht weiter geleitete Beschwerden oder Beschwerden, die nicht binnen der genannten Fristen beantwortet werden	je Einzelfall	100,-- €
18.	Für jede nicht besetzt Fahrzeugvorhaltestunden	je Stunde	20,-- €
19.	Für jede nicht gemeldete nicht besetzte Fahrzeugvorhaltestunden	je Stunde	250,-- €
20.	unterlassene Hilfestellung für hilfsbedürftige Fahrgäste	je Einzelfall	500,-- €
21.	verspätete, fehlerhafte, nicht erfolgte oder nicht in der vorgeschriebenen Form erfolgte Übermittlung vereinnahmter Fahrgelder an Auftraggeber	je Einzelfall	150,-- €
22.	das Verkehrsunternehmen leistet den sich aus der Jahresabrechnung	je Tag der Fristüberschreitung	200,-- €

	ergebenden Spitzenausgleich nicht fristgerecht		
23.	kompetenter Ansprechpartner des Verkehrsunternehmens bzw. Vertreter ist fortgesetzt nicht erreichbar	je Einzelfall/Tag	150,-- €
24.	Falschauskunft gegenüber dem Auftraggeber	je Einzelfall	5.000 €
25.	Bei unzulässiger Vereinnahmung von Fahrgeldern	je Einzelfall	5.000 €
26.	Bei Nichterfüllung der Anforderungen an das Fahrpersonal:	je Einzelfall/Tag	200 €
27.	Einsatz eines Unterauftragnehmers ohne Zustimmung des Auftraggebers	Je Einzelfall/Tag	150,-- €
28.	Nutzung von Kundendaten für andere als für die in dieser Ausschreibung benannten Zwecke:	je Einzelfall	5.000 €
29.	Unterschreitung der in dieser Ausschreibung hinterlegten Mindestvergütungsniveaus des Fahrpersonals[8] In allen Fällen und unabhängig von Vertragsstrafen: Rückzahlung der zu wenig bezahlten Vergütung an die Mitarbeiter	Beim ersten Fall Bei jedem weiteren Mitarbeiter:	10.000 € 50.000 €

Treten mehrere relevante Tatbestände auf einmal auf, ist die höchste Vertragsstrafe maßgebend.

[8] Unabhängig der Vertragsstrafe müssen bei einer festgestellten Verletzung alle Arbeitsverhältnisse und Abrechnungen offengelegt werden, sodass sich der Auftraggeber versichern kann, dass sich der Aufgabenträger nun an die Vorgaben hält. Bei einem Auftragnehmer, der einmalig gegen diese Vorgabe verstößt, gilt dieses Recht auf unbestimmte Zeit und kann nur vom Auftraggeber widerrufen werden.

Wettbewerbliche Vergabe des On-Demand-Verkehrs „Links der Iller“ im Landkreis Oberallgäu

Landratsamt Oberallgäu
Sonthofener Platz 2
87527 Sonthofen