



Ausschreibung Ringbus Oberstdorf

Gemeindewerke Oberstdorf (GWO)
Nebelhornstraße 51 - 53
87561 Oberstdorf

Inhaltsverzeichnis

1. Vergabeverfahren	3
1.1. Grundsätze	3
1.2. Fristen und Termine	3
1.3. Bietergemeinschaften	4
1.4. Rückfragen	4
2. Änderung der Vergabeunterlagen	5
2.1. Nachprüfungsbehörde	5
3. Leistungsbeschreibung.....	6
3.1. Einführung.....	6
3.2. Anforderung Fahrplan.....	7
3.3. Option: Spätkbusverkehr.....	8
3.4. Haltestellen und Beschilderung	9
3.5. Fahrplanauskünfte	9
3.6. Fahrzeugmaterial	10
3.7. Verantwortlicher Mitarbeiter und Leitstelle	12
3.8. Umgang mit Betriebsstörungen.....	13
3.9. Anforderungen an das Auftreten gegenüber dem Kunden.....	13
3.10. Einsatz und Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal	14
3.11. Zusammenarbeit und Informationspflichten.....	15
3.12. Anforderungen an Tarif und Vertrieb.....	16
4. Vergabe	17
4.1. Abzugebende Angebote	17
4.2. Vorzulegende Unterlagen.....	17
4.3. Gewichtung und Zuschlag	17

Anhang A: Fahrplan (PDF & Excel)
Formblatt 1: Angebotsschreiben (Word)
Formblatt 2: Preisblatt (Excel)

Kontakt Daten:
Gemeindewerke Oberstdorf
Nebelhornstraße 51 - 53
87561 Oberstdorf

Agnes Schraudolf
Agnes.Schraudolf@energieversorgung-oberstdorf.de

1. Vergabeverfahren

1.1. Grundsätze

Die Gemeindewerke Oberstdorf (im Folgenden Auftraggeber) beabsichtigt die Vergabe einer Verkehrsleistung an einen Subunternehmer. Die GWO ist Konzessionär der neuen Ringbuslinie (geänderte Konzessionen des aktuellen Ortsbusses [Linie 9]).

Ausgeschrieben wird eine Betriebsführung für die Verkehrsleistung im Zeitraum vom **14.12.2025 bis zum 12.12.2026**. **Der Vertrag verlängert sich automatisch um ein Fahrplanjahr, wenn dieser nicht vonseiten des Auftraggebers sechs Monate vor dem folgenden Fahrplanwechsel¹ im Winter gekündigt wird, längstens jedoch bis zum 09.12.2035.** Die GWO stellt zu Beginn ein Fahrzeug und ab 2026 (genaues Datum noch unklar) zwei Fahrzeuge bereit, die der Bieter nutzen muss. Neben der Verkehrsleistung im Ort wird eine separate Verkehrsleistung im Spätverkehr mit einer Durchbindung in Richtung Rubi, Reichenbach und Schöllang bzw. Tiefenbach abgefragt. Diese Leistung kann in den folgenden Vertragsjahre vom Auftraggeber wieder abbestellt oder in Rücksprache mit dem Auftragnehmer angepasst werden.

Dieser Verkehrsvertrag kommt unter dem Vorbehalt der Beendigung des bestehenden Verkehrsvertrags für den aktuellen Betrieb des Ortsbusses Oberstdorf (Linie 9) zustande. Dies wird dem Auftragnehmer spätestens vier Wochen nach Zuschlagserteilung mitgeteilt. Alternativ kann ein verzögerter Betriebsstart erfolgen. In diesem Fall stimmen sich der Auftraggeber und der Auftragnehmer über das weitere Vorgehen ab.

Ausgeschrieben wird ein Bruttovertrag. Die Nettofahrgeldeinnahmen, die Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 24 BayÖPNV und die Netto-Erstattungszahlungen gemäß § 231 SGB IX werden den monatlichen Abschlagszahlungen gegen-gerechnet.

Die der Ausschreibung zugrunde liegenden Fahrpläne finden sich in Kapitel 3.2 und Anlage 1. Die Fahrpläne werden als pdf- und Excel-Dateien bereitgestellt. Bei Differenzen sind die pdf-Dateien maßgeblich (Anlage 1).

1.2. Fristen und Termine

Angebote müssen **bis 03.09.2025, 12:00 MESZ vorliegen**. Angebote, die nicht bis zu diesem Zeitpunkt vorliegen, werden nicht berücksichtigt.

Nach Ende der Angebotsfrist sind die Bieter bis zum **03.11.2025** an ihr Angebot gebunden. Innerhalb dieser Frist kann das Angebot weder zurückgezogen noch verändert werden.

¹ Maßgebend ist hier der internationale Fahrplanwechsel der UITP.

1.3. Bietergemeinschaften

Zulässigkeit von Bietergemeinschaften

Angebote von Bietergemeinschaften sind grundsätzlich zulässig, sofern keine wettbewerbswidrigen Absprachen im Sinne des § 1 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) vorliegen. Eine besondere Darlegung der kartellrechtlichen Unbedenklichkeit ist insbesondere dann erforderlich, wenn die Mitglieder der Bietergemeinschaft gleichartige Unternehmen sind, die jeweils eigenständig Verkehrsleistungen mit Bussen im öffentlichen Personennahverkehr erbringen.

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.

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.

1.4. Rückfragen

Rückfragen sind in Textform und in deutscher Sprache an die angegebenen Kontaktdaten zu richten. So weit erforderlich werden bei Problemstellungen auch die anderen Bewerber entsprechend informiert. Mündliche Auskünfte werden nicht erteilt. Enthalten die Ausschreibungsunterlagen nach Ansicht des Bewerbers Unklarheiten, hat er den Auftraggeber unverzüglich in Textform darauf hinzuweisen.

2. Änderung der Vergabeunterlagen

Sollten bis zum Ablauf der Angebotsfrist Änderungen an den Vergabeunterlagen erforderlich werden – beispielsweise zur Korrektur von Fehlern oder zur Beantwortung von Bieterfragen – werden diese Änderungen sowie weiterführende Informationen für die Bieter in elektronischer Form über die Vergabeplattform bereitgestellt. Registrierte Interessenten werden automatisch über solche Aktualisierungen informiert.

Auf der Plattform stehen stets die aktuelle Fassung der Vergabeunterlagen, sämtliche Bieterinformationen sowie eine Übersicht der Änderungshistorie zur Verfügung. Es liegt in der Verantwortung der Bieter, sich über diese Änderungen zu informieren und ihr Angebot auf Basis der jeweils aktuellsten Version der Unterlagen zu erstellen.

Angebote, die auf einer veralteten Version der Vergabeunterlagen basieren, können vom weiteren Verfahren ausgeschlossen werden.

2.1. Nachprüfungsbehörde

Für diese Vergabe zuständig ist:

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.d

Website:

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

3. Leistungsbeschreibung

3.1. Einführung

Im Ortskern von Oberstdorf soll zukünftig ein Ringbus bestehend aus zwei gegenläufigen Buslinien, angeboten werden. Das ist der Ringbus **R9**, welcher im Uhrzeigersinn fährt, und der Ringbus **R10**, welcher gegen den Uhrzeigersinn fährt. Diese sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Sie fahren im **Halbstundentakt** und sind dabei auf wichtige Anschlüsse am Bahnhof Oberstdorf² ausgerichtet. **Die Liniennummerierung ist noch nicht final und wird gerade noch abgestimmt.** Start und Endpunkt der beiden Linien ist der P1, wo ein Fahrplanpuffer von fünf Minuten vorgesehen ist.

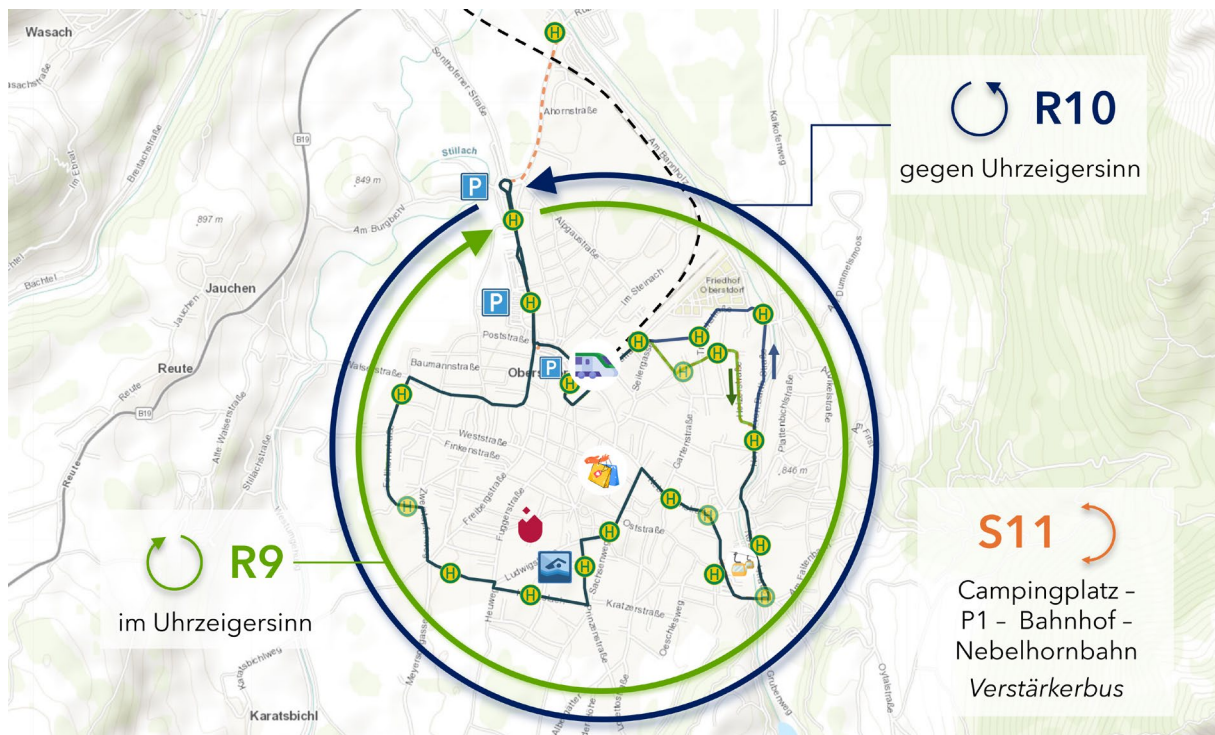


Abbildung 1: Das neue Ringbuskonzept besteht aus zwei Ringlinien (R9 & R10) und der Verstärkerlinie S11. R9 fährt im Uhrzeigersinn von P1 über Bahnhof, Nebelhornbahn und Therme zu P1, während R10 die Gegenrichtung bedient. Der Verstärkerbus wird in der Saison angeboten und verstärkt das Angebot im Abschnitt P1/P2 - Bahnhof - Nebelhornbahn. Er beginnt bereits am Campingplatz in der Rubinger Straße.

Die neue geplante Verstärkerbuslinie **S9/S10** verdichtet das Angebot zum **15-Minuten-Takt** auf dem Halbkreis **P1/P2 - Bahnhof - Nebelhornbahn** und wird gleichzeitig bis zur Rubinger Straße/Campingplatz verlängert. Das **S11** (Die Liniennummerierung ist noch nicht final!) steht dabei für die **Saison**, in der der Verstärkerbus angeboten wird. Durch diese Linien werden die beiden großen Campingplätze und weitere Betriebe, aber auch Einwohner angebunden. Zu den Hauptnachfragezeiten in der Saison werden halbstündliche Direktverbindungen von den Campingplätzen bis zur Nebelhornbahn angeboten (jeweils vor- und nachmittags).

² Bei der Planung wurde das Übergangskonzept bis zu Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks in Oberstdorf Ende 2027 berücksichtigt. Ziel ist die Anbindung zur/von Nebelhornbahn

Option: Spätbusse in Richtung Schöllang und Tiefenbach

Neben einer Neugestaltung des ÖPNV-Angebots im Ortskern soll auch das Spätbusangebot in Richtung der Ortsteile Tiefenbach sowie Schöllang/Reichenbach/Rubi verbessert werden. Die damit im Zusammenhang stehenden Kosten werden separat abgefragt und die Leistung in Abhängigkeit der Kosten vom Auftraggeber gezogen (→ siehe Kapitel 4). Die folgende Abbildung veranschaulicht das angestrebte Fahrplankonzept.

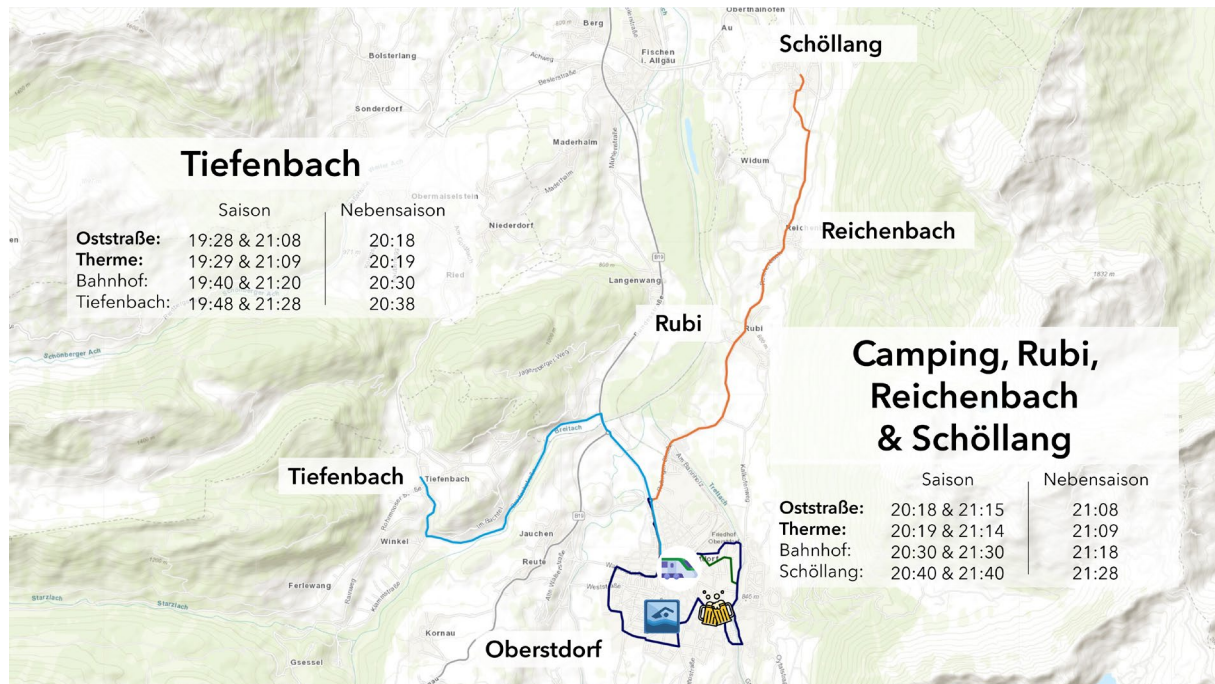


Abbildung 2: Neues Spätbuskonzept bei der Umsetzung des neuen Ringbus-Konzepts.

3.2. Anforderung Fahrplan

Beide Ringbusse verkehren im Halbstundentakt. Während der touristischen Saisonzeiten wird der Streckenabschnitt zwischen P1, Bahnhof und Nebelhornbahn durch die Verstärkerlinie zu einen **15-Minuten-Takt verdichtet**: vormittags in Richtung Nebelhornbahn, nachmittags in Richtung P1/P2. Darüber hinaus werden die Verstärkerfahrten bis zur Haltestelle Campingplatz in der Rubinger Straße verlängert. **Der genau zu erbringende Fahrplan kann Anhang A entnommen werden.**

Der Verstärkerbus wird während der Tourismussaison angeboten. Durch diese bedarfs-orientierte Differenzierung können die Kosten reduziert werden und der Personalbedarf (Urlaubszeitraum) wird reduziert. Prioritäre Zeiträume, in denen der Verstärkerbus nicht verkehrt, sind von etwa Ende März bis Anfang Mai und Mitte November bis Ende Dezember (diese Angaben sind nicht verbindlich und dienen nur der Orientierung). Insgesamt ist der **Verstärkerbus an 38 Wochen im Jahr**

anzubieten. Die Festlegung der exakten Wochen erfolgt durch den Auftraggeber bis drei Monate vor dem Fahrplanwechsel im Winter.

Im Jahr 2026 soll der Verstärkerbus zu folgenden Zeiten verkehren (verbindlich):

Winter: 20.12.2025 (Samstag erster Tag) bis zum 01.03.2026
(Sonntag letzter Tag)
→ 10 Wochen + 2 Tage

Sommer: 25.04.2026 (Samstag erster Tag) bis zum 08.11.2026
(Sonntag letzter Tag)
→ 28 Wochen + 2 Tage

Ab Winter 2026/2027 (Fahrplanwechsel zum 14.12.2026) erfolgt die Festlegung durch Auftraggeber bis zum 14.09.2026. Die entsprechenden Fahrten sind im Fahrplan mit dem Hinweis „Saison“ versehen (Zeile 9 und 40). Am Vormittag sind dies Fahrten in Richtung Nebelhornbahn am Nachmittag zurück. Aktuell sind in Gegenrichtung noch keine Fahrten eingeplant, wobei dies zukünftig in bilateraler Absprache zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber noch abzustimmen sind. Weder Personal- noch Fahrzeugbedarf steigen dadurch an. Im Spätverkehr gibt es ebenfalls Abweichungen zwischen der Saison und nicht Saison (Reduzierung der Fahrten um ca. die Hälfte, siehe Fahrplan).

Anpassungen des Leistungsangebots bei Sportgroßveranstaltungen

Bei der Vierschanzentournee, dem Skifliegen oder anderen Sportgroßveranstaltungen werden die Kapazitäten des Ortbusse effektiv genutzt. Hierzu wird ab 19 Uhr der Fahrplan angepasst und in Richtung der Ortsteile verdichtet, während im Ort selbst kein Angebot mehr angeboten wird. Es wird dadurch in Überlagerung zum sonstigen Verkehr in Richtung Tiefenbach, Rubi, Reichenbach, Schöllang ein 30-Minuten-Takt bis ca. 22 Uhr angeboten. Der zeitliche Umfang und der Personalbedarf steigen dabei nicht an, die Laufleistung kann minimal variieren. Der Umfang beläuft sich auf maximal 10 Tage pro Jahr. Auftragnehmer und Auftraggeber stimmen sich hierzu bilateral ab. Spätestens ein Monat vor der entsprechenden Angebotsanpassung meldet der Auftraggeber dem Auftragnehmer den Bedarf.

3.3. Option: Spätkreisverkehr

Für die Erbringung der Spätkreisfahrten wird ein separater Preis abgerufen. Diese Fahrten sind im Fahrplan in **Anhang 01 gelb** hinterlegt. Ob diese Optionen vonseiten des Auftraggebers gezogen wird, wird dem Auftraggeber beim Zuschlag mitgeteilt.

3.4. Haltestellen und Beschilderung

Der Auftraggeber entwickelt ein neues Haltestellendesign. Für die Fahrplanaushänge ist der Auftragnehmer verantwortlich. Dies schließt beispielsweise Baustellenfahrpläne oder geänderte Fahrpläne bei Sportgroßveranstaltungen ein.

3.5. Fahrplanauskünfte

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL/ICTS) zu installieren, das auch der Bereitstellung von Echtzeitinformationen dient. Dabei ist sicherzustellen, dass Fahrplandaten in das System DEFAS-Bayern eingebunden und von dort übernommen werden können. Hierfür ist ein Datenüberlassungsvertrag mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abzuschließen.

Die Sollfahrpläne sind in einem der folgenden Formate an DEFAS zu übermitteln: VDV 452, IVU.pool/ISA, DIVA/DINO oder HAFAS-Rohdatenformat. Echtzeitdaten sind im Format VDV 454 AUS bereitzustellen. Ergänzende Informationen wie Anschlusssicherung, Fahrzeugpositionen sowie Daten für Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sind im Format VDV 453 zu liefern.

Alle Fahrplandaten müssen in Google Maps hinterlegt werden. Die Lage der Haltestellen ist mit einer maximalen Abweichung von 10 Metern zur tatsächlichen Position anzugeben. Dabei ist zwingend sicherzustellen, dass die reale Haltestelle vom angegebenen Punkt aus direkt sichtbar ist.

Der Auftraggeber liefert dem Auftragnehmer bis zum 06.10.2025 die finalen Haltestellenbezeichnungen, welche in den Auskunftsmedien hinterlegt werden sollen.

3.6. Fahrzeugmaterial

Der Auftraggeber stellt dem Auftragnehmer folgende Fahrzeuge zur Nutzung bereit:

- **Fahrzeug 1: 10-Meter-Dieselbus vom Typ Citaro (Euro 6)**
- **Fahrzeug 2: 10-Meter-E-Bus welcher ab vsl. Ende Q1/Anfang Q2 2026 (kein verbindliches Datum) zusätzlich bereitgestellt wird.**

Die Kosten für den Betrieb und die Versicherung der beiden Fahrzeuge sind Sache des Auftragnehmers. Die entstehenden Wartungs- und Instandsetzungskosten werden mit dem Auftragnehmer separat verrechnet. Hierbei kann der Auftragnehmer seine Personalkosten (→ Siehe Kapitel 4.1, Angebotspreis 4) und die anfallen Materialkosten abrechnen. Im Fall des neuen E-Busses wird der Auftraggeber einen Wartungsvertrag (inklusive Hol- und Bringservice) mit dem entsprechenden Hersteller schließen. Diese beiden Fahrzeuge müssen mit einem Kassen- und Kontrollsystem durch den Auftragnehmer ausgerüstet werden, welches den Anforderungen für die sonstigen Busse entspricht, die im Folgenden präzisiert werden.

Neben diesen Bussen muss der Auftragnehmer genug Fahrzeuge bereitstellen, um einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten. Dabei sind Reservebedarfe einzuplanen, sodass es bei einem Ausfall eines Fahrzeugs zu keinem Fahrplanausfällen kommt. Von den Fahrzeugen des Auftragnehmers müssen **mindestens zwei Busse** elektrisch betrieben werden und die folgenden weiteren Anforderungen erfüllen:

- Vollelektrischer Antrieb
- Mindestens 22 Sitzplätze
- Inklusive Stehplätze eine Kapazität von mindestens 50 Personen
- Maximaler Wendekreis von 21,5 Metern, empfohlen werden unter 18 Meter.
- Fahrzeuglänge von 9,5 bis 12,5 Metern
- Rampe für Rollstuhl
- Rollstuhlplatz/Sondernutzungsfläche nach den Bestimmungen von Anhang VII der EU- Richtlinie 2001/85/EG bzw. Verordnung (EG) Nr. 661/2009 i.V. m. der UN-ECE Regelung 107 mit geeigneter Sicherungsmöglichkeit
- Mindestens zwei Fahrgasttüren, eine davon zweiflügelig
- Frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Fahrziel-anzeige vorne
- Frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Strecken-anzeige seitlich rechts
- Liniennummernanzeige hinten
- Automatisierte Ansage der nächsten Haltestelle
- Automatisierte Ansage weitere Informationen (Festlegung erfolgt durch Auftraggeber vsl. Information zum Einchecken sowie Begrüßung der Fahrgäste am Bahnhof)
- Durchsagemöglichkeit für den Fahrer
- Aushang eines Liniennetzplans

- Display im Fahrzeuginnenraum das auf die Liniennummer, die mindestens drei nächsten Haltestellen und die Uhrzeit anzeigt.
- Klapprahmen A4 zum Aushang von Informationen zum Linienverkehr
- Horizontale Haltestangen entlang des Gangs
- Stufenloser Gang zwischen den Türen
- Leistungsfähige Klimaanlage
- Jahreszeitlich geeignete Bereifung unter Berücksichtigung der lokal üblichen Witterungsbedingungen
- Die Mitnahme von Wintersportgeräten muss ermöglicht werden

Die konkrete Ausgestaltung der Umlaufplanung (sowie Dienstplanung) obliegt dem Betreiber. Er hat sicherzustellen, dass der geforderte Fahrplan mit einer entsprechend hohen Betriebsqualität erbracht werden kann.

Übergangszeitraum bis zur Bereitstellung des neuen 10-Meter-E-Busses

Für den Zeitraum zwischen Betriebsstart und der Bereitstellung des neuen 10-Meter-E-Busses durch die GWO muss der Auftragnehmer ein weiteres Fahrzeug bereitstellen. An dieses, sowie weitere Reservefahrzeuge werden geringere Anforderungen gestellt. Diese sind:

- Mindestens 14 Sitzplätze
- Insgesamt eine Kapazität von mindestens 22 Personen³
- Ein Rollstuhlplatz
- Euro 6-Norm oder elektrisch Betrieben
- Frei programmierbare, alphanumerische Liniennummern- und Fahrzielanzeige vorne
- Automatisierte Ansage der nächsten Haltestelle
- Automatisierte Ansage weitere Informationen (Festlegung erfolgt durch Auftraggeber vsl. Information zum Einchecken sowie Begrüßung der Fahrgäste am Bahnhof)
- Durchsagemöglichkeit für den Fahrer
- Aushang eines Liniennetzplans
- Klapprahmen A4 zum Aushang von Informationen zum Linienverkehr
- Horizontale Haltestangen entlang des Gangs
- Ein stufenloser Eingang
- Leistungsfähige Klimaanlage
- Jahreszeitlich geeignete Bereifung unter Berücksichtigung der lokal üblichen Witterungsbedingungen
- Die Mitnahme von Wintersportgeräten muss ermöglicht werden

³ Unter der Annahme, dass kein Rollstuhlfahrer transportiert wird.

Weitere allgemeine Anforderungen

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen jederzeit betriebsbereit und verkehrssicher sein. Sie haben den geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der BOKraft sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), zu entsprechen. Die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge unterliegen der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Auftragnehmers. Unfallschäden sind umgehend und fachgerecht zu beheben.

Alle Fahrzeuge müssen sich in einem technisch einwandfreien, gepflegten, sauberen und äußerlich schadensfreien Zustand befinden. Die Reinigung hat mindestens einmal täglich zu erfolgen. Dabei kann der Schwerpunkt der Reinigung (z. B. Innenraum oder Außenfläche) variieren. Die Fahrzeuge müssen stets besenrein gehalten werden. Starke Verschmutzungen im Innenraum sind unverzüglich zu beseitigen. Vandalismusschäden sind zeitnah zu beheben. Grober Schmutz – wie z. B. herumliegende Getränkedosen, Verpackungen oder Zeitungen – ist vom Fahrpersonal bei nächster Gelegenheit, etwa an geeigneten Haltepunkten (z. B. während des Aufenthalts am P1), zu entfernen. Die Außenreinigung der Fahrzeuge hat regelmäßig und in Abhängigkeit von Witterung und Verschmutzungsgrad zu erfolgen.

Da der kontrollierte Vordereinstieg im Ortsbus entfällt, können im Falle des Einsatzes von Fahrzeugen ohne AFZS in Rücksprache mit dem Auftraggeber stichprobenartige Zählungen durch den Busfahrer notwendig werden. Der Auftragnehmer muss Kontrollgeräte im Einstiegsbereich aller Türen montieren – bei Dreitürern nur an der vorderen und der mittleren Tür. Die genaue Position wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber festgelegt. Die Geräte müssen den Fahrgästen eine optische (z. B. grüne Leuchte) und akustische Rückmeldung geben, dass ihr Ticket erfolgreich gescannt und akzeptiert wurde. Hierzu wird ein umfangreicher Übergangszeitraum eingeräumt. Spätestens zum Fahrplanwechsel am 13.12.2026 (unter der Annahme einer Vertragsverlängerung) oder drei Monate nach der Umstellung der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets auf eine nutzungsabhängige Abrechnung müssen Kontrollgeräte installiert werden, die dem VDV-eTicket-Standard entsprechen.

In der Umlaufplanung ist darauf zu achten, dass die Fahrzeuge des Auftragnehmers aufgrund des potenziell geringeren Wendekreises vorwiegend auf der Linie gegen den Uhrzeigersinn zum Einsatz kommen.

Eigene Werbung – mit Ausnahme vom Auftraggeber festgelegt – ist im und am Fahrzeug untersagt. Die Folierung der Fahrzeuge obliegt dem Auftraggeber, welcher die Kosten trägt. Die Einnahmen aus der Werbung fließen an den Auftraggeber.

3.7. Verantwortlicher Mitarbeiter und Leitstelle

Der Auftragnehmer stellt einen verantwortlichen Mitarbeiter mit ausreichender Entscheidungs- und Handlungskompetenz zur Verfügung, der dem Auftraggeber als zentraler Ansprechpartner für sämtliche Belange im Zusammenhang mit dem vertragsgegenständlichen Verkehr dient. In besonderen Fällen muss dieser

Ansprechpartner auch kurzfristig und flexibel auf Anforderung des Auftraggebers reagieren können. Die benannte Person muss über eine einschlägige verkehrsfachliche Qualifikation verfügen, vergleichbar mit der eines Verkehrsleiters gemäß EU-VO 1071/2009 oder einer entsprechenden Ausbildung bzw. einem entsprechenden Studium. Bei längerer Abwesenheit ist eine qualifizierte Vertretung zu benennen. Der Ansprechpartner oder dessen Vertreter muss während der gesamten Betriebszeiten mobil telefonisch erreichbar sein.

3.8. Umgang mit Betriebsstörungen

Das Verkehrsunternehmen ist für einen ordnungsgemäßen und vertragskonformen Betriebsablauf verantwortlich. Hierzu gehört insbesondere die Vorhaltung eines Notfall- und Störungsmanagements, das die kurzfristige Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen sicherstellt. Im Falle eines Fahrzeugausfalls muss ein Ersatzfahrzeug spätestens 60 Minuten nach dem Ausfall am betroffenen Ort eintreffen. Wird stattdessen eine alternative Ersatzbeförderung (z. B. durch Taxi) bereitgestellt oder sind keine Fahrgäste mehr zu befördern, genügt es, wenn das Ersatzfahrzeug die nächste planmäßige Fahrt des Umlaufs pünktlich aufnimmt.

Bei absehbaren Betriebsstörungen – etwa durch Baustellen, Veranstaltungen oder vergleichbare Ereignisse – ist ein alternatives Bedienungskonzept frühzeitig mit dem Auftraggeber abzustimmen. Die Fahrgäste sind ab dem Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Störung im Voraus sowie während der gesamten Dauer der Beeinträchtigung umfassend zu informieren. Die Information hat über alle verfügbaren Kommunikationskanäle zu erfolgen, insbesondere im Fahrzeug, an Haltestellen, in Printmedien sowie über digitale Auskunftsmidien. Sie muss Angaben zur Art und Ursache der Störung, zur voraussichtlichen Dauer sowie zu den Auswirkungen und den vorgesehenen Alternativen enthalten.

Bei unvorhersehbaren sonstigen Betriebsstörungen ist der Aufgabenträger umgehend über die Ursache sowie die verkehrlichen Auswirkungen zu informieren. Das Fahrpersonal hat die Fahrgäste aktiv und angemessen über Art, Ursache, voraussichtliche Dauer sowie über alternative Bedienungsangebote zu unterrichten.

3.9. Anforderungen an das Auftreten gegenüber dem Kunden

Bearbeitung von Kundenbeschwerden

Kundenbeschwerden werden sowohl vom Auftraggeber als auch vom Auftragnehmer entgegengenommen – telefonisch und schriftlich. Die entsprechenden Kontaktdaten sind auf der 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 weiter.

Beschwerden, die beim Auftragnehmer eingehen, sind von diesem inklusive einer Stellungnahme unverzüglich an den Auftraggeber weiterzuleiten. Ist eine sofortige Beantwortung nicht möglich, so ist der Beschwerdeführer zunächst durch einen Zwischenbescheid zu informieren. Die abschließende Bearbeitung und Beantwortung der Kundenbeschwerde durch den Auftragnehmer soll innerhalb von 14 Kalendertagen erfolgen.

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

3.10. Einsatz und Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

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.

Das Personal ist mindestens nach dem jeweils geltenden Tarif des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmer zu entlohnen.

Im Fahrdienst mit direktem Fahrgastkontakt dürfen nur Fahrer eingesetzt werden, die über deutsche Sprachkenntnisse auf dem Niveau B1 gemäß dem Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen verfügen. Auf Verlangen ist das Sprachniveau durch ein gültiges Testergebnis oder ein entsprechendes Sprachgutachten nachzuweisen.

Die genaue Art der Fahrscheinkontrolle (z.B. kontrollierter Vordereinstieg) legt der Auftraggeber fest und ist vom Fahrpersonal entsprechend einzuhalten. Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis dürfen nicht befördert werden.

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.

Das Fahrpersonal ist mindestens einmal jährlich zu schulen. Die Schulungsinhalte sollen insbesondere folgende Themenbereiche abdecken:

- Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Informationen zu Verkehrsangebot, Tarif und Vertrieb
- Verknüpfung mit dem übrigen Linienverkehr (z. B. Umstieg Linie 7 an der Therme)
- Ökonomische und fahrgastfreundliche Fahrweise

Der Nachweis über durchgeführte Schulungen und deren Inhalte ist dem Auftraggeber im Rahmen der Personalliste vorzulegen.

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

Darüber hinaus muss das eingesetzte Personal folgende Anforderungen erfüllen:

- Höfliches, freundliches und serviceorientiertes Verhalten gegenüber Fahrgästen
- Gute Ortskenntnisse
- Fundierte Kenntnisse der geltenden Beförderungsbedingungen, Tarife, Fahrpläne und Linienverläufe
- Sicheres Heranfahren an Haltestellen zur Vermeidung großer Abstände zwischen Fahrzeugkante und Bordstein
- Einhaltung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr: kein Rauchen, kein Alkohol, **kein Telefonieren** während der Fahrt (ausgenommen sind Betriebsfunk und betriebsbedingte Telefongespräche unter Beachtung von § 23 Abs. 1a StVO)

Bei wiederholten Verstößen einzelner Mitarbeiter gegen diese Vorgaben behält sich der Auftraggeber das Recht vor, das betreffende Personal vom weiteren Einsatz im Rahmen der vertragsgegenständlichen Verkehre auszuschließen.

Vor dem Betriebsstart sind die entsprechenden Busfahrer mit dem neuen Ringbuskonzept (inklusive Anschlüsse, Haltestellen, Engstellen, Fahrplan) zu informieren. Der Auftraggeber unterstützt bei Bedarf hierbei gerne den Auftragnehmer.

3.11. 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
- Dauerhafte Lieferung der AFZS-Daten und der Daten des Kassensystem (z. B. Anzahl der registrierten Tickets, aufgeteilt nach Fahrt und Ticketart)
- Die Verkehrseinnahmen sind dem Auftraggeber monatlich jeweils bis zum 30. des Folgemonats zu melden.

- Die Ausgleichsleistungen gem. § 45a PBefG (bzw. einer eventuellen landesrechtlichen Nachfolgeregelung) und § 231 SGB IX sind durch den Auftragnehmer zu beantragen und zu vereinnahmen. Sie sind dem Auftraggeber mit der Einnahmemeldung des Monats zu melden, in dem sie dem Auftragnehmer zufließen. Dies gilt auch bei Zuflüssen, welche außerhalb des Leistungszeitraums erfolgen. Der Auftraggeber ist berechtigt, Abschlagszahlungen in Höhe der erwarteten Einnahmen zurückzubehalten.
- 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. Der Auftragnehmer hat hierfür gemäß den Vorgaben des Auftraggebers Daten zu Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Kundenreaktionen u.ä. zu erheben und dem Auftraggeber zur Verfügung zu stellen.

3.12. Anforderungen an Tarif und Vertrieb

Der Verkehr ist in den Unternehmensverbund mona integriert. Der Auftragnehmer hat daher den mona-Tarif (Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen, Verbundfahrtscheine und Fahrpreise) in der jeweils gültigen Fassung vollumfänglich anzuwenden.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, auf eigene Kosten und eigenverantwortlich den Fahrkartenvertrieb in jedem Fahrzeug über ein vom Fahrer zu bedienendes elektronisches Fahrkartenverkaufsgesetz vorzunehmen. Es sind durch das Fahrpersonal alle Fahrkarten der MONA sowie alle Fahrausweise der genehmigten Übergangstarife und tarifliche Sonderangebote in den Fahrzeugen zu verkaufen, sofern deren Tarifbestimmungen einen Verkauf im Fahrzeug vorsehen. Bis 2028 (Fall der Vertragsverlängerung) muss neben der Bezahlung mit Bargeld auch ein kontaktloses Zahlungsmittel (Bank- und Kreditkarte und Mobiltelefon) akzeptiert werden.

4. Vergabe

4.1. Abzugebende Angebote

Insgesamt sind von dem Bieter vier Angebotspreise abzugeben:

1. **Angebotspreis:** Festpreis für den Leistungszeitraum vom 14.12.2025 bis zum 12.12.2026 ohne Spätkbusverkehre
2. **Angebotspreis:** Mehrkosten für die Erbringung der Spätkbusverkehre für den Leistungszeitraum vom 14.12.2025 bis zum 12.12.2026.
3. **Angebotspreis:** Wöchentliche Mehrkosten, die durch den Einsatz des Übergangsfahrzeuges bis zum Zeitpunkt der Bereitstellung des zweiten Fahrzeuges durch den Auftragnehmer entstehen.
4. **Angebotspreis:** Zusätzlich erfolgt eine Spitzabrechnung für die Wartung- und Instandsetzung der beiden Busse im Eigentum des Auftraggebers. Für das entsprechende Werkstattpersonal ist ein Stundensatz anzugeben.

Die **Energiekosten für die E-Busse, die im neuen Ringbus-System eingesetzt werden (inklusive der E-Busse des Auftragnehmers), sind nicht einzurechnen.** Diese Kosten trägt der Auftragnehmer. Es ist sicherzustellen, dass die Busfahrer eine energiesparende Fahrweise an den Tag legen. Dies kann beispielsweise durch regelmäßige Schulungen, welche speziell auf E-Busse ausgerichtet sind, gewährleistet werden.

Alle Werte sind netto (= ohne Umsatzsteuer) in Euro und Cent anzugeben. Im Falle der Verlängerung des Leistungszeitraumes nach dem 12.12.2026 werden die Kosten im Jahr 2026 mit dem LBO-Kostenindex für 2025 mit Wirkung ab 01.01.2026 fortgeschrieben.

Die Abrechnung der Leistungen erfolgt monatlich durch Rechnungsstellung des Auftragnehmers für den auf den jeweiligen Monat erbrachten Leistungsanteil. Es erfolgt eine Saldierung des Vergütungsanspruchs mit den vom Auftragnehmer vereinnahmten Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen gem. § 45a PBefG und § 231 SGB IX. Die in den Fahrgeldeinnahmen und in den Erstattungszahlungen gem. § 231 SGB IX enthaltene Umsatzsteuer ist vom Auftragnehmer an das Finanzamt zu melden und abzuführen.

4.2. Vorzulegende Unterlagen

Folgende Unterlagen sind mit dem Angebot vorzulegen:

1. Angebotsschreiben mit Eigenerklärung gemäß **Formblatt 1** unterschrieben und gestempelt als PDF.
2. Preisblatt gemäß **Formblatt 2 als Excel UND als PDF**

Der Auftraggeber behält sich vor, im Laufe des Verfahrens weitere Unterlagen zur Kalkulation (Umlauf- und Dienstplanungen, Angaben zu den Kostenansätzen) bzw. zur Prüfung der Eignung der Bewerber anzufordern.

4.3. Gewichtung und Zuschlag

Maßgebend für den Zuschlag ist eine Kombination aus den Angebotspreisen 1 bis 4:

**Gewichteter Angebotspreis = Angebotspreis 1 + Angebotspreis 2
+ Angebotspreis 3 × 12 + Angebotspreis 4 × 100**

Der Verkehrsunternehmen mit dem günstigsten gewichteten Angebotspreis erhält den Zuschlag.