

**Vergabeverfahren
Regionalbusverkehr
Linienbündel 1 „Nordost“
im Landkreis Zwickau**

Leistungsbeschreibung

Inhaltsübersicht

1	Gegenstand der Vergabe	4
2	Leistungserbringung	5
2.1	Betriebsprogramm	5
2.1.1	Leistungsvorgaben	5
2.1.2	Netzkategorien, Linienverlauf und Haltestellen	5
2.1.3	Vorgaben für die Fahr- und Umlaufplanung.....	7
2.1.4	Leistungsanpassungen	8
2.1.5	Verfahren zur Abstimmung vor Fahrplanänderungen.....	8
2.2	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung.....	9
2.2.1	Betriebsleiter und Betriebsleitstelle	9
2.2.2	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	10
2.2.3	Fahrpläne für Fahrten gem. § 43 PBefG und Schülerbeförderung	11
2.2.4	VMS ITCS	12
2.3	Betriebshof und Fahrzeugeinsatz.....	12
2.3.1	Allgemeine Anforderungen.....	12
2.3.2	Betriebshof	13
2.3.3	Fahrzeugtypen und Fahrzeugstandards.....	13
2.3.4	Vorgaben an die Fahrzeuge	15
2.3.5	Ersatzfahrzeuge	16
2.4	Personaleinsatz	16
2.4.1	Anforderungen an das Personal	16
2.4.2	Sozialstandards des Personals	17
2.4.3	Ablehnung sowie Schulung der Fahrerinnen und Fahrer	18
2.5	Tarif und Vertrieb.....	18
2.5.1	Grundsätzliches.....	18
2.5.2	Grundsätze von Tarif und Vertrieb, Ausstattungsstandards und Vertriebskanäle.....	19
2.5.3	Einnahmeaufteilung und Nachweispflichten.....	20
2.5.4	Vertrieb von Fahrausweisen im Schülerverkehr.....	20

2.6	Information und Kommunikation	21
2.6.1	Grundsätze für Marketing und Kommunikation.....	21
2.6.2	Informationsprodukte des Auftraggebers und des Verkehrsverbundes.....	21
2.6.3	Bewirtschaftung der Haltestellen sowie Fahrplan- und Tarifinformation.....	21
2.6.4	Bereitstellung von Fahrplandaten	22
2.6.5	Fahrgastinformation und Vorgaben an den Service.....	23
2.6.6	Werbung am und im Fahrzeug	23
2.6.7	Unternehmensmarketing	24
2.7	Statistik und Controlling.....	24
2.7.1	Automatische Fahrgastzählung	24
2.7.2	Fahrgastbefragungen.....	24
2.7.3	Beschwerdemanagement	24
2.8	Nachweis- und Berichtspflicht	25
3	Leistungsvergütung	26
3.1	Grundlagen.....	26
3.2	Grundanspruch	27
3.3	Preisfortschreibung.....	28
3.4	Verrechnung der Einnahmen	28
3.5	Feststellung von überplanmäßigen Einnahmen/ Anreizsystem	28
3.6	Hinweise zur Angebotskalkulation und zum Zuschlagskriterium	29
3.7	Pönalen	30
4	Anlagenübersicht	33

1 Gegenstand der Vergabe

Gegenstand dieser Vergabe ist ein Teil der Verkehrsdienstleistungen im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Landkreis Zwickau inklusive aus-/einbrechender Verkehre in die Nachbarkreise für einen Zeitraum von 10 Jahren.

Das zu vergebende Verkehrsnetz mit den hier in Rede stehenden Leistungen umfasst das

Linienbündel 1 „Nordost“ im Landkreis Zwickau.

Eine Übersicht der in Rede stehenden Linien findet sich in **Anlage 1**. Maßgeblich für das Vergabeverfahren und die Kalkulation sind ausschließlich die Ausschreibungsfahrpläne (siehe **Anlage 2**).

Die Betriebsaufnahme erfolgt am 01.01.2019; der Betrieb endet am 31.12.2028 (s. auch Verkehrsvertrag § 16).

Der Landkreis Zwickau als Auftraggeber behält es sich vor, sich aus diesem Vertrag ergebende Rechte und Pflichten auf den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) zu übertragen. Zur Vorbereitung einer solchen etwaigen Übertragung ist der Auftraggeber berechtigt, dem ZVMS Einsicht in alle für die Vertragsdurchführung relevanten Unterlagen zu gewähren.

2 Leistungserbringung

2.1 Betriebsprogramm

2.1.1 Leistungsvorgaben

Die Leistungen umfassen den Regionalbusverkehr (inkl. Schülerlinienverkehr) des Linienbündels 1 „Nordost“ in der Aufteilung nach **Anlage 1**, in der die Linien, die Laufwege (von, nach), die Leistungsmengen je Fahrplantagesart, jeweils unterschieden nach Regelverkehren gem. § 42 PBefG und nach Sonderlinien gem. § 43 PBefG, ausgewiesen sind.

Das Leistungsvolumen umfasst derzeit rund 1,44 Mio. Fpl-km.

2.1.2 Netzkategorien, Linienverlauf und Haltestellen

Das Fahrplanangebot der hiesigen Regionalbusverkehre gliedert sich wie folgt:

- **Netzkategorie 1:** Grundnetz und vertaktete Stadtverkehre;
- **Netzkategorie 2:** nicht vertaktete Stadtverkehre, Ergänzungsnetz 1. Ordnung und 2. Ordnung (letzteres umfasst Schülerlinien mit einer Genehmigung nach § 43 PBefG).

Die Zuordnung zu den Netzkategorien bestimmt die Vorgaben an die Fahrzeuge und deren Einsatz gem. Kap. 2.3. Die Linien 152, 251 und 253 sind längerfristig zur Integration in das vom VMS avisierte Plus-Bus-Netz vorgesehen; sie werden bis auf weiteres nach den Standards für das Grundnetz bedient.

Eine grafische Darstellung der heute im Landkreis Zwickau durchgeführten Leistungen im ÖSPV findet sich in der aktuellen Netzplandarstellung des VMS für das Jahr 2016/2017 (Stand Dez 2016), wie sie im Internet veröffentlicht ist unter: <https://www.vms.de/vlp/Verbundliniennetzplan.pdf>.

In den folgenden Übersichten sind alle ausschreibungsrelevanten Linien des zu vergebenden Linienbündels aufgeführt, jeweils inklusive Zuordnung zu den genannten Netzkategorien. Der Verlauf der Linien und das Leistungsvolumen p.a. entsprechen dabei grundsätzlich der **Anlage 2**.

Tabelle 1: Linienzuordnung Linienbündel 1 „Nordost“

Linie	Kategorie	Linienverlauf	Fpl-km p.a.*
1	Stadtverkehr	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal Bf - Hüttengrund - Heiterer Blick - Bf - Sonnenstraße - Wüstenbrand - Bf	62.997
2	Stadtverkehr	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal Bahnhof - Ernst-Thälmann-Siedlung - Fritz-Heckert-Siedlung - Bahnhof	11.246
113	Ergänzungsnetz, 2. Ordnung	Hohenstein-Ernstthal - Falken - Langenchursdorf	52.548
115	Grundnetz	Hohenstein-Ernstthal - St. Egidien / Bernsdorf - Lichtenstein	138.535
116	Grundnetz	Hohenstein-Ernstthal - Oberlungwitz - Gersdorf - Oelsnitz (Erzg.)	152.040
117	Ergänzungsnetz, 1. Ordnung	Lichtenstein - Heinrichsort - Rödlitz - Lichtenstein	67.796
118	Ergänzungsnetz, 2. Ordnung	Lichtenstein - Lobsdorf	36.248
120	Ergänzungsnetz, 1. Ordnung	Hohenstein-Ernstthal - Waldenburg	57.186
122	Ergänzungsnetz, 2. Ordnung	Hohenstein-Ernstthal - Limbach-Oberfrohna	15.328
123	Ergänzungsnetz, 2. Ordnung	Waldenburg - Langenchursdorf - Falken - Limbach-Oberfrohna	39.871
124	Ergänzungsnetz, 2. Ordnung	Hohenstein-Ernstthal - Reichenbach - Grumbach - Callenberg - Langenchursdorf	61.556
125	Ergänzungsnetz, 1. Ordnung	Hohenstein-Ernstthal - Wüstenbrand - Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal	98.901
152	Grundnetz	Zwickau - Lichtenstein - Oberlungwitz - Chemnitz-Schönau	154.620
191	Ergänzungsnetz, 2. Ordnung	Lugau - Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal	28.839
251	Grundnetz	Chemnitz-Schönau - Oberlungwitz - Gersdorf - Lichtenstein	121.593
253	Grundnetz	Chemnitz-Schönau - Rabenstein - Limbach-Oberfrohna	145.663
256	Grundnetz	Hohenstein-Ernstthal - Pleiße - Limbach-Oberfrohna - Bräunsdorf	125.977
618	Schülerlinie	Wolkenburg - Limbach-Oberfrohna	7.242
656	Ergänzungsnetz, 1. Ordnung	Limbach-Oberfrohna - Niederfrohna - Kaufungen - Wolkenburg - Kaufungen - Niederfrohna - Limbach-Oberfrohna	59.343
*Fpl-km-Daten aus 2017/2018			
Summe			1.437.529

Das Leistungsvolumen stellt sich für das Kalenderjahr summarisch wie folgt dar.

Tabelle 2: Leistungsvolumen Linienbündel 1 „Nordost“

LB1 Nordost	Anzahl Fpl-Km	Anzahl Fpl-h	Anzahl-Fzg
Mo-Fr (S)	1.085.220	40.539,84	32
Mo-Fr (F)	265.687	9.796,74	23
Sa	42.465	1.429,20	5
So	44.157	1.496,13	5
Summe	1.437.529	53.261,91	

Die ausgewiesenen Kennwerte für die Fahrplan-Stunden (Fpl-h) und die Anzahl der Fahrzeuge ergeben sich aus den Fahrplänen wie ausgewiesen.

2.1.3 Vorgaben für die Fahr- und Umlaufplanung

Zu allen verfahrensgegenständlichen Linienverkehren befinden sich in der **Anlage 2** grundsätzlich verbindliche (Einzelheiten hierzu bzw. zu zulässigen Abweichungen finden sich in den folgenden Absätzen) Fahrplantabellen, gegliedert wie folgt:

- Montag-Freitag,
- Samstag,
- Sonn- und Feiertag.

Die **Anlage 3** enthält eine unverbindliche Musterumlaufplanung für den von der Vergabestelle vorgeschlagenen Fahrzeugeinsatz mit den folgenden Darstellungen:

- Tabellarische Darstellung der Fahrzeugumläufe
- Übersicht Kennwerte der Fahrzeugumläufe.

Die tatsächliche Umlaufplanung der Bewerber kann in beliebiger Form von der Musterplanung abweichen.

Die Fahrpläne der Linien der Netzkategorie 1 sind in allen Eckdaten bindend, d. h. diese sind im Betrieb minutengenau umzusetzen. Änderungen sind dort nach den Vorgaben des Auftraggebers zu realisieren; die konkreten Vorgaben finden sich unten (vgl. 2.1.5). Weiterhin sind Änderungen zum Zweck der Optimierung der betrieblichen Abläufe durch den Auftragnehmer zulässig, soweit diese im Rahmen eines Taktverkehrs in den Ankünften und Abfahrten symmetrisch und für alle Fahrten gleich um plus/minus 5 Minuten vom vorgegebenen Fahrplan maximal abweichen und zuvor dem Auftraggeber unverzüglich schriftlich mitgeteilt wurden.

Die Fahrpläne der übrigen Linien (Netzkategorie 2) sind als Rahmenfahrpläne zu betrachten. Dies bedeutet, dass die umzusetzenden Fahrzeiten der Fahrpläne dieser Linien – im Rahmen des Verfahrens nach Kap. 2.1.5 – auch um mehr als 5 Minuten in den Anfangs- und Ankunftszeiten sowie die Abfolge der angefahrenen Haltestellen verändert werden kann.

2.1.4 Leistungsanpassungen

Die Leistung kann durch den Auftraggeber durch Zu- oder Abbestellungen erweitert oder verringert werden. Näheres regelt § 5 des Verkehrsvertrages.

Leistungsanpassungen erfolgen im Regelfall zum international vereinbarten Fahrplanwechsel (Regelfahrplanwechsel), z. Zt. Mitte Dezember jeden Jahres; Fahrplananpassungen sind darüber hinaus unterjährig, v.a. zum Schuljahreswechsel möglich.

Es können sich im Übrigen auch bereits Änderungen des ausgeschriebenen Betriebsprogramms aus den Erfordernissen des Schuljahreswechsels im Sommer 2018 ergeben; der damit ab dann gültige Fahrplan, ist – wie er bis zur Aufnahme des Betriebes der hier fraglichen Leistungen gültig sein wird – vom neuen Betreiber unverändert zu übernehmen und bis zum Schuljahreswechsel im Sommer 2019 einzuhalten.

Ab diesem Schuljahreswechsel besteht die Möglichkeit zur Abstimmung von Fahrplanänderungen auch auf Initiative des neuen Betreibers (Auftragnehmers) nach den in Kapitel 2.1.5 festgelegten Verfahren und Zeitpunkten. Betriebliche Änderungen auf Veranlassung des neuen Betreibers ohne Änderung der Fahrpläne sowie notwendige betriebliche Änderungen in Folge externer Erfordernisse (z. B. Baumaßnahmen im Straßenraum etc.) sind immer davon ausgenommen.

Für die Durchführung von Sonderverkehren und temporären Leistungsänderungen oder -erweiterungen, etwa zu bestimmten Veranstaltungen oder an bestimmten Tagen, werden bei Bedarf gesonderte Vereinbarungen zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer oder mit Zustimmung des Auftraggebers zwischen dem Auftragnehmer und Dritten getroffen, soweit dies das Fahrzeugvolumen der vereinbarten Leistungen überschreitet.

2.1.5 Verfahren zur Abstimmung vor Fahrplanänderungen

Der Auftraggeber bestimmt die Fahrpläne und deren Änderungen. Dies kann z. B. die Linienführung, Betriebs- und Taktzeiten sowie Zu-, Ab- und Umbestellungen betreffen. Der Auftragnehmer hat pro Jahr einen Regelfahrplanwechsel (erstmalig zum Fahrplanwechsel 2019/2020, vsl. am 15.12.2019) und einen unterjährigen Fahrplanwechsel anlässlich des Schuljahreswechsels im Sommer nach Vorgabe des ZVMS, im Regelfall 1 Woche vor Schulbeginn (erstmalig 1 Woche vor Schulbeginn im Schuljahr 2019/2020), nachzuvollziehen.

Grundsätzlich gilt, dass auch der Auftragnehmer verantwortlich ist für die Beobachtung der Notwendigkeit zur Änderung der Fahrpläne und der Planung geeigneter Änderungen. Daher kann die Initiative für Fahrplanänderungen nach Maßgabe des folgenden Absatzes auch vom Auftragnehmer ausgehen. Im Fall der Abwägung unterschiedlicher Lösungsansätze sind im Zweifel und nach Möglichkeit die Lösungsansätze mit dem jeweils minimalsten Aufwand zu realisieren.

Der Auftragnehmer (als Initiator von Fahrplanänderungen) teilt dem Auftraggeber geplante Fahrplanänderungen mindestens 3 Monate vor dem Regelfahrplanwechsel unter Nachweis mit, dass alle Vorgaben des Vertrages inklusive der rechtzeitigen Erreichbarkeit der Schulstandorte erfüllt werden. Der Auftraggeber

ber kann nach Zugang der Mitteilung des Auftragnehmers innerhalb von 1 Monat widersprechen, wenn er die Änderungen im Sinne der ausreichenden Verkehrsbedienung für unverträglich oder verbesserungsbedürftig ansieht. Der Auftragnehmer hat dann innerhalb von 2 Wochen einen überarbeiteten Vorschlag vorzulegen, dem der Auftraggeber dann innerhalb von 2 weiteren Wochen erneut widersprechen kann, wenn die Erfordernisse der ausreichenden Verkehrsbedienung wiederholt nicht erfüllt werden.

Verlangt der Auftraggeber losgelöst von den oben genannten Regelterminen unterjährig eine Fahrplanänderung, legt der Auftragnehmer dem Auftraggeber kurzfristig – spätestens innerhalb von 4 Wochen nach Zugang des Verlangens – einen konkreten Vorschlag zur betrieblichen Umsetzung der verlangten Anpassung mit Darstellung der ökonomischen Auswirkungen (Fahrplankilometer, Fahrplanstunden, Fahrzeugspitzenbedarf) zur Freigabe vor.

Über erforderliche, unterjährige Fahrplanänderungen im Rahmen der Schülerbeförderung stimmen sich Auftragnehmer und Auftraggeber in der Regel mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens 4 Wochen vor der geplanten Umsetzung über Art und Umfang der Anpassung ab.

Notwendige betriebliche Änderungen in Folge von externen Erfordernissen (z. B. Baumaßnahmen) werden bei Bedarf kurzfristig zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber abgestimmt.

Zur Erstellung des einheitlichen und gemeinsamen Fahrplanbuches und für Fahrgastinformationen im Internet werden durch den VMS Vorgaben zu Terminen, Layout und Formaten gemacht, die durch den Auftragnehmer einzuhalten sind.

2.2 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

2.2.1 Betriebsleiter und Betriebsleitstelle

Unbeschadet der gesetzlichen Vorgaben für den Betriebsleiter nach BOKraft ist eine für den Auftragnehmer für die organisatorische/verwaltungsmäßige Durchführung von Vertragsverhältnissen mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen (organschaftliche oder rechtsgeschäftliche Vertretungsbefugnis) ausgestattete Person (z. B. Geschäftsführer oder Prokurist) zu benennen. Der Betriebsleiter ist mit ständigem Arbeitsplatz im Landkreis Zwickau und mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen einzusetzen und in besonderen Situationen soll er kurzfristig und flexibel nach Anforderung durch den Auftraggeber als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

Er muss über ausreichende Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache verfügen. Die enge Kooperation mit dem Auftraggeber ist jederzeit zu gewährleisten. Der verantwortliche Ansprechpartner ist dem Auftraggeber namentlich zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich, möglichst im Voraus, mitzuteilen.

Der Ansprechpartner oder ein Vertreter – der die vorgenannten Eigenschaften ebenfalls aufweisen muss – müssen darüber hinaus während der gesamten Be-

triebszeit telefonisch (mobil) erreichbar sein. Der Auftragnehmer hat ferner sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Auftraggeber während der üblichen Geschäftszeiten in der Zeit von 7:30 bis 16:00 Uhr telefonisch erreichbar ist.

Der Auftragnehmer hat zu gewährleisten, dass

- der Auftraggeber über das Vorliegen von Betriebsstörungen unverzüglich informiert wird; dabei sind alle Vorkommnisse, die den planmäßigen Betriebsablauf stören, sowie Betriebseinschränkungen jeglicher Art dem Auftraggeber mitzuteilen; in dringenden Fällen erfolgt die Mitteilung vorab fernmündlich;
- im Falle von Betriebsstörungen die betreffenden Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden;
- Entscheidungen zur Weiterbeförderung der Fahrgäste bei Anschlussversäumnissen oder Betriebsstörungen getroffen werden;
- das Fahrpersonal unverzüglich über aktuelle Verkehrssituationen informiert wird.

Der Betriebsleiter muss auf Wunsch des Auftraggebers 1 Mal monatlich für ein persönliches Gespräch vor Ort verfügbar sein.

2.2.2 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die Fahrgäste erwarten, dass die im Fahrplan ausgewiesenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten eingehalten werden. Insbesondere ist eine pünktliche Ankunft am Ziel oder am Umsteigepunkt Grundvoraussetzung für die Akzeptanz des ÖPNV.

Das Verkehrsunternehmen hat sich stets um ein hohes Maß an Pünktlichkeit zu bemühen, wenn sich auch Verspätungen aufgrund unvorhersehbarer Störfälle beim Betrieb, auch durch fahrgast- oder fremdbedingte Einflüsse, nicht immer vermeiden lassen. In keinem Fall dürfen Abfahrten jedoch zu früh erfolgen. Das Verkehrsunternehmen bzw. der Betriebsleiter und die Betriebsleitstelle sind zudem für eine unverzügliche Gewährleistung von Ersatzverkehren bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen verantwortlich.

Bezüglich der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Der Verkehrsbetrieb gilt als pünktlich, wenn mindestens 95% aller Beförderungsleistungen pünktlich erbracht werden (gemäß Nachweis, s. Kapitel 2.8); Maßstab ist die jeweilige Ankunftszeit an allen Endhaltestellen. Pünktlich ist die erste Sekunde der Abfahrtsminute.
- Für die Ankunftszeiten gilt eine Toleranz von jeweils +2 Minuten.
- Maßstab für die erreichte Pünktlichkeit über ein Kalenderjahr ist die Summe der gemessenen Verspätungen je Kalenderjahr (abzüglich der genannten Toleranz) an allen Endhaltestellen, dividiert durch die Anzahl der Ankünfte an allen Endhaltestellen in einem Kalenderjahr.

Im Ergebnis wird das Maß der mittleren Ankunftsabweichung je Ankunft festgestellt [in Sekunden]. Ergänzend werden alle Fahrten, die unter Berücksichtigung der Toleranzgrenze als unpünktlich gelten, unabhängig vom Maß der Unpünktlichkeit, gezählt. Der Zählwert wird in ein Verhältnis zur Anzahl aller Ankünfte gestellt [in %] und dem zulässigen Schwellwert von 95% gegenübergestellt.

- Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn
 - sie nicht durchgeführt wird,
 - nicht alle vorgegebenen Haltestellen angefahren werden,
 - die Ankunft mit mehr als 25 Minuten Verspätung erfolgt,
 - die Abfahrt zu früh erfolgt.
- Der Auftraggeber behält sich vor, die Anzahl und die Auswahl der Bezugspunkte (hier bisher: Endhaltestellen) im Benehmen mit dem Auftragnehmer zu ändern.

Verspätungen durch höhere Gewalt (z.B. Witterungsbedingungen, Straßenspernung) werden dem Auftragnehmer nicht angelastet, ebenso Verspätungen aufgrund einer vereinbarten Wartezeit zur Anschlusssicherung. Es besteht für den Auftragnehmer gegenüber dem Auftraggeber aber eine Berichtspflicht über solche Vorkommnisse (s. auch Kapitel 2.8).

Bei einer Unterschreitung des Soll-Niveaus der Pünktlichkeit von 95% aller Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als 1 Monat hat der Auftragnehmer dem Auftraggeber die diesbezüglichen Ursachen zu dokumentieren und Vorschläge für eine Verbesserung der Pünktlichkeit zu unterbreiten.

2.2.3 Fahrpläne für Fahrten gem. § 43 PBefG und Schülerbeförderung

Fahrpläne für Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, sind mit den Schulträgern abzustimmen. Für öffentlich zugängliche Schülerlinien nach § 43 PBefG ist der Fahrplan mindestens über die Online-Fahrplanauskunft des VMS zu veröffentlichen.

Bei der Durchführung der Schülerbeförderung sind die folgenden Anforderungen zu beachten. Oberste Priorität hat die Sicherheit der Schüler. Bei Auftreten von witterungsbedingten oder sonstigen gefährlichen Situationen (insbesondere im ländlichen Raum) ist durch das Fahrpersonal der Verkehrsunternehmen (entsprechend der Anweisungen der Leitstelle des Verkehrsunternehmens) sicherzustellen, dass die Schüler „gesichert“ werden (Verbleib im Bus, Verbringung an einen sicheren Ort, wie z. B. Schule, Betriebshof, öffentliche Einrichtungen ...). Im Anschluss daran erfolgt durch das Verkehrsunternehmen erstens die Benachrichtigung der Schule/n und zweitens der Eltern gemäß den schon der Schule übermittelten Kontaktdaten der Schüler. Bei Fortbestehen der Notsituation kann das Verkehrsunternehmen weitere Hilfen (z. B. über die Rettungsleitstelle) anfordern. Die Verkehrsunternehmen informieren die Schulen auch bei gravierenden Verspätungen in der Schülerbeförderung.

Für die zu erwartenden jährlichen Änderungen der Schülerbeförderung z.B. hinsichtlich der zu befördernden Schüler/innen ist die Schülerbeförderungssatzung

des ZVMS zu berücksichtigen. Diese kann unter <http://www.vms.de/schueler-befoerderung/satzung/> eingesehen werden.

2.2.4 VMS ITCS

Im VMS wird für alle Verkehrsunternehmen ein ITCS (Intermodal Transport Control System) als betriebliches Kommunikationssystem zwischen Fahrzeug, Zentrale und Leitstelle verpflichtend eingeführt (sog. ITCS-Mittelsachsen). Die Gesamtabnahme des Systems ist für Ende 2019 / Anfang 2020 geplant. Das System wird daher erst nach Aufnahme der hier gegenständlichen Leistungen in den Betrieb eingeführt.

Der VMS stellt das System zur Verfügung und trägt die Verantwortung für die funktionsfähige Bereitstellung des Systems bei den einzelnen Unternehmen im VMS. Näheres dazu findet sich in **Anlage 4**.

Die Finanzierung des Systems erfolgt zu 75% aus Fördermitteln des Freistaats Sachsen; von den verbleibenden 25% übernimmt der VMS 50%, sodass lediglich 12,5% von 50% als Aufwand beim Verkehrsunternehmen verbleiben. Das System geht im Lauf des Jahres 2017 in die EU-weite Ausschreibung, sodass voraussichtlich erst nach der Betriebsaufnahme der hiesigen Leistungen die Geräte und ihre Funktionsfähigkeit etc. bekannt sein werden.

Der Auftragnehmer ist im laufenden Betrieb dazu verpflichtet, an der für ihn mandatierten ITCS-Leitstelle bzw. dem Bedienplatz dafür die notwendigen Meldungen über Veränderungen im laufenden Betrieb, insbesondere bei Fahrzeugausfall und bei Ersatzstellung, unverzüglich in das System einzugeben. Derartige Meldungen betreffen alle Fahrten, unabhängig von ihrer Netzkategorie und unabhängig davon, dass ein Teil der Fahrten auf den für die Kunden verfügbaren Auskunfts- und Informationssystemen ggf. nicht sichtbar ist (z. B. DFI-Anzeigen).

Das ITCS-Mittelsachsen wird die Funktionalität einer automatischen Erfassung und Auswertung der Pünktlichkeit aller Fahrten haben (samt Erfassung von Fahrtausfällen). Die Details dazu werden in der Pflichtenheftphase definiert, inhaltlich und in den Vorgaben jedoch den hiesigen Vorgaben entsprechen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, diese Funktionalität für die hiesigen Verkehre ordnungsgemäß zu nutzen und die resultierenden Ergebnisse wie gefordert dem Auftraggeber zur Verfügung zu stellen; Näheres dazu ist in Kap. 2.8 geregelt.

2.3 Betriebshof und Fahrzeugeinsatz

2.3.1 Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz ist von einem Betriebshof im Bedienungsgebiet aus zu steuern; die Fahrzeuge sind dort zum überwiegenden Anteil abzustellen. Der Betriebshof des derzeitigen Betreibers der in Rede stehenden Verkehre ist zu übernehmen (Näheres dazu im folgenden Kapitel).

Die Sicherheit der Fahrgäste ist ständig zu gewährleisten. Alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen allen gültigen Vorschriften für die Personenbeförderung im ÖPNV entsprechen und stets verkehrs- und betriebssicher sein.

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge haben zum Zeitpunkt der jeweiligen Erstzulassung dem anerkannten Stand der Technik bezüglich Abgas- und Geräuschemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zu entsprechen. Bei Fahrzeugneuanschaffungen wird die jeweils höchste serienmäßig verfügbare Abgasnorm gefordert, soweit es dafür mindestens 2 Anbieter am Markt gibt.

Das maximal zulässige Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeugflotte darf zu jedem Zeitpunkt der Vertragserfüllung

- nicht älter als 8,00 Jahre, bezogen auf die auf den Linien der Netzkategorie 1 (siehe oben 2.1.2) eingesetzten Fahrzeuge und
- nicht älter als 12,00 Jahre, bezogen auf die übrigen Fahrzeuge, sein.

Das Durchschnittsalter für die genannten Einsatzbereiche errechnet sich aus dem Alter der einzelnen Fahrzeuge und den in diesem Einsatzbereich gefahrenen Kilometern (nach Laufleistung gewichtetes Flottendurchschnittsalter je Teilflotte).

2.3.2 Betriebshof

Seitens des heutigen Betreibers wird ein Betriebshof im Bedienungsgebiet genutzt (Adresse: Eichelbergstraße 10, 09212 Limbach-Oberfrohna, Pleiße). Dieser Betriebshof wurde mit Mitteln des Freistaates Sachsen zum Zweck der Inanspruchnahme für Verkehrsleistungen im ÖPNV gefördert. Der Auftragnehmer hat den Betriebshof nach den folgenden Maßgaben zu nutzen.

Der Betriebshof verbleibt im Eigentum des heutigen Eigentümers Autobus GmbH Sachsen. Er ist auf der Basis eines Pachtvertrags über die Vertragslaufzeit von 10 Jahren zu nutzen. Nähere Informationen zum Betriebshof (Lageplan, Zeichnungen, Fotos) und zum Pachtvertrag finden sich in **Anlage 5**. Dort finden sich auch der zwingend abzuschließende Pachtvertrag und die Ermittlung des Pachtzins (in Höhe von zurzeit 132.000,00 € jährlich, netto).

Auf Wunsch der Bieter kann der Betriebshof in KW 4 im Januar 2018 besichtigt werden. Ein entsprechender Wunsch ist unter Nutzung des Formulars für Rückfragen (**Anlage 17**) durch die Verkehrsunternehmen zu übermitteln; der Auftraggeber teilt daraufhin einen Besichtigungstermin mit.

Die Autobus GmbH Sachsen behält sich vor, dem Auftraggeber ein Angebot zum Kauf des Betriebshofs zu unterbreiten. Näheres würde das entsprechende schriftliche Kaufangebot regeln.

2.3.3 Fahrzeugtypen und Fahrzeugstandards

Einzusetzen sind optisch ansprechende Fahrzeuge, die mit den notwendigen Informationen ausgestattet und für den Fahrgast bequem sind, sowohl beim Einstieg als auch während der Fahrt. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen über eine je nach Einsatzzweck angepasste Sitz- und Stehplatzkapazität verfügen. Diese sind mit dem Auftraggeber gemäß der nachfolgenden Bestimmungen abzustimmen.

Zum Einsatz kommen im Normalfall Standardlinienbusse (SL) mit einer Regellänge von 12 Metern; 15-Meter-Wagen sind ebenfalls zulässig sowie Midibusse (MD) im Stadtverkehr mit einer Regellänge von 10 Metern.

Auf einigen Fahrten an Schultagen sind zwingend Gelenkbusse (GL) mit einer Regellänge von mindestens 18 Metern einzusetzen. Die Auswahl der betroffenen Fahrten erfolgt in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Die Anzahl der einzusetzenden Gelenkbusse beträgt **6 GL**.

Der Einsatz eines Gelenkbusses darf durch 2 Standardlinienbusse ersetzt werden, soweit dadurch andere Vorgaben der Vergabeunterlagen nicht verletzt werden; eine gesonderte Abrechnung des Einsatzes des 2. Busses erfolgt nicht.

Darüber hinaus ist anstelle eines Gelenkbusses auch der Einsatz eines sogenannten „Bus-Zuges“ (Linienfahrzeug mit Anhänger zur Personenbeförderung) möglich, sofern die rechtlichen Voraussetzungen für einen Einsatz im Landkreis Zwickau gegeben sind und sowohl Fahrzeugausstattung als auch Verkehrsinfrastruktur (Straßenverlauf, Haltestellen-Nutzlängen, Abstellmöglichkeiten für den Anhänger) einen Einsatz von Bus-Zügen ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zulassen. Für den Fall des Anhängerbetriebs ist für diesen durch den Auftragnehmer die Möglichkeit der Fahrkartenkontrolle durch entsprechendes Personal (z.B. Busbegleiter) oder durch eine gleichwertige technische Lösung sicherzustellen.

Gelenkbusse dürfen darüber hinaus auch anstelle von Standardlinienbussen eingesetzt werden, sofern sie die jeweils geforderten Qualitätsanforderungen (Ausstattung, Barrierefreiheit) gleichermaßen erfüllen. Davon ausgenommen sind Linien, die sich aufgrund der Straßeninfrastruktur nicht für einen Gelenkbuseinsatz eignen.

Im Sinne einer weitgehenden und künftig weiter zunehmenden Barrierefreiheit im ÖPNV sind entsprechend dem heutigen Niveau mindestens 60% der eingesetzten Fahrzeuge – bezogen auf die jeweilige Laufleistung – als Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge vorzusehen. Diese Fahrzeuge müssen mindestens mit einer Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer (manuelle, vom Fahrer bediente Klapprampe) ausgerüstet sein. Außerdem sind ein stufenloser Mittelgang zwischen Tür 1 (Vorne) und Tür 2 (Mitte) zu gewährleisten und eine Sondernutzungsfläche für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder mit einer Größe von mindestens 900 x 1.300 mm vorzuhalten.

Fahrzeuge des Regionalverkehrs, die außerhalb des Schülerlinienverkehrs zum Einsatz kommen und bei Vertragsbeginn maximal 4 Jahre oder weniger in Betrieb sind, müssen neben der Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs und mindestens Low-Entry-Standard über Stellplätze für mindestens zwei Rollstühle bzw. Kinderwagen verfügen. Weiterhin sind sie mit Rückenpolster für Rollstuhlfahrer auszustatten.

Vorzusehen sind Sitzplätze in Einzelbestuhlung mit Polsterung. Der Mindestabstand der Sitzreihen beträgt 680 mm. Die vorhandene Polsterung muss der DIN 5510-2 entsprechen. Die Sitzplatzanzahl beträgt je Fahrzeugtyp mindestens:

- ≥ 20 Sitzplätze (MD)
- ≥ 38 Sitzplätze (SL)

- ≥ 49 Sitzplätze (GL)

Die jeweilige Stehplatzanzahl ergibt sich aus der Differenz zur zugelassenen Gesamtplatzanzahl.

In den Schwachverkehrszeiten (abends und am Wochenende) dürfen anstelle von Standardlinienfahrzeugen auch Kleinbusse (KB) mit mindestens 8 Fahrgast-sitzplätzen eingesetzt werden, sofern sie die jeweils geforderten Qualitätsanfor-derungen (Ausstattung, Barrierefreiheit) gleichermaßen erfüllen und damit aus-reichende Kapazitäten angeboten werden können und soweit dadurch andere Vorgaben der Vergabeunterlagen nicht verletzt werden.

Auf den Linien der Netzkategorie 1 sind ansonsten ausschließlich barrierefrei zu-gängliche Fahrzeuge inkl. Absenkvorrichtung („Kneeling“) einzusetzen.

Es sind akustische und optische Fahrgastinformationen innen und außen am Fahrzeug vorzusehen.

Informationsanzeige:

- innen: „Wagen hält“ und nächste Haltestelle (alle Linien der Netzkatego-rie 1);
- außen: vorne Liniennummer und Fahrtziel; rechte Seite Liniennummer, Fahrtziel und ggf. Laufweg; hinten Liniennummer; bei den auf den Linien der Netzkategorie 1 eingesetzten Regelfahrzeugen auch auf linker Seite mit Liniennummer.

Informationsansage:

- innen: „nächster Halt [Haltestellenname]“.

Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, sind in den Fahrzeugen die Beförde-rungsbedingungen und Tarifbestimmungen, zumindest auszugsweise, auszu-hängen.

Zudem müssen auf den Fahrzeugen die Standards und Anforderungen zur Instal-lation der Geräte des Verbundkommunikationssystems (VKS) des VMS bzw. des VMS ITCS (s. auch Kap.2.2.4) erfüllt sein.

2.3.4 Vorgaben an die Fahrzeuge

Zum Einsatz kommen ausschließlich gepflegte und optisch ansprechende Fahr-zeuge. Außen haben sich die Fahrzeuge zu mindestens 50% in einer einheitli-chen, unternehmensspezifischen Farbgebung zu präsentieren (hierfür gilt eine Umstellungsphase von 12 Monaten, beginnend mit dem 01.01.2019). Auf allen im Linienverkehr innerhalb des Landkreises Zwickau eingesetzten Fahrzeugen ist deutlich sichtbar auf die Zugehörigkeit zum VMS hinzuweisen, z.B. durch Aufkle-ber im Bereich des Vorne-Einstiegs. Geeignete Aufkleber werden für jedes nach-gewiesene Fahrzeug (s. Kap. 2.8) durch den VMS kostenlos zur Verfügung ge-stellt.

Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge im Fahrgastraum mindes-tens besenrein sauber sein. Starke Verunreinigungen des Innenraums sind un-verzüglich, Vandalismusschäden zeitnah zu beseitigen. Die Beseitigung von Grobschmutz, wie herumliegende Getränkedosen oder Zeitungen, hat bei der

nächsten sich bietenden Gelegenheit unverzüglich durch das Fahrpersonal zu erfolgen. Die Abfallbehältnisse sind spätestens zum nächsten täglichen Betriebsbeginn zu leeren; soweit erforderlich sind Zwischenleerungen durchzuführen. Die tägliche Grundreinigung darf nicht während des laufenden Betriebs (d.h. bei der Beförderung von Fahrgästen) erfolgen.

Offensichtlich und störend verschmutzte Fahrzeuge sind grundsätzlich nicht einzusetzen. Die Außenreinigung der Fahrzeuge hat in regelmäßigen Abständen und in Abhängigkeit von der Witterung und dem Grad der Verschmutzung nach Bedarf auch täglich, zu erfolgen. Die Innenreinigung hat mindestens einmal monatlich das Absaugen der Polster, die Fensterreinigung innen sowie das Abwischen aller Ablagen (feucht) und Haltestangen zu umfassen. Neben der turnusmäßigen Reinigung sind geeignete Maßnahmen und Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und kurzfristigen Wiederherstellung eines sauberen Zustandes vorzuhalten. Außen- und Innenreinigung sind zu dokumentieren.

Alters- und unfallbedingte Mängel bzw. Schäden an und in den Fahrzeugen sind umgehend, bei Fahruntauglichkeit und Ausfall des Fahrzeugs unverzüglich, instand zu setzen.

2.3.5 Ersatzfahrzeuge

Ersatzfahrzeuge als Werkstatt- und Betriebsreserve über die für die Kalkulation des Angebotspreises maßgebliche Anzahl der Fahrzeuge hinaus sind in Form von Standardlinienbussen (SL) in folgendem Umfang verfügbar zu halten: **2 SL**.

2.4 Personaleinsatz

2.4.1 Anforderungen an das Personal

Das Personal als erster Repräsentant des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Fahrgast muss sich auszeichnen durch Freundlichkeit, einheitliches Auftreten (Dienstkleidung) und fachliche Kompetenz. Es muss mit den für die Personenbeförderung geltenden Gesetzen und Verordnungen vertraut sein und diese beachten. Weitere Voraussetzungen sind ebenso die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift sowie Ortskunde im Raum Zwickau und den Nachbarräumen im Einzugsbereich der vergaberelevanten Linien. In Sachen Beförderungsvertrag, Tarif und Fahrplanangebot sind die Fahrgäste auf Nachfrage oder bei gegebenem Anlass durch das Personal kundenorientiert und verantwortungsbewusst zu beraten.

Das Fahrpersonal muss außerdem folgende Anforderungen jederzeit erfüllen:

- alle gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Anforderungen gemäß PBefG, BO Kraft, StVO, StVZO, StVG, FZV, FeV;
- alle erforderlichen Qualifikationen für den Einsatz im Linienverkehr;
- gute mündliche Ausdrucksweise, ein gutes Leseverständnis und ausreichende schriftliche Kenntnisse der deutschen Sprache;
- umfassende Kenntnisse des örtlichen Verkehrsnetzes, der VMS-Beförderungsbedingungen und –Tarifbestimmungen (vgl. **Anlage 6** Anforderungsspezifikation Vertrieb im VMS);

- grundlegende Kenntnisse der Verkehrsangebote anderer Betreiber innerhalb des VMS-Tarifs mit gemeinsamen Verknüpfungspunkten (v.a. Fahrtziele und Betriebszeiten im SPNV);
- gepflegtes Erscheinungsbild durch einheitliche Dienstkleidung und Anzeige des Namens (z. B. durch Ausweisung im Display des Fahrausweisdruckers oder durch ein Namensschild);
- höfliches, serviceorientiertes und in Konfliktsituationen deeskalierend wirkendes Verhalten gegenüber den Fahrgästen;
- hilfsbereites Verhalten gegenüber Kunden; dies umfasst die Unterstützung des Einstiegs von hilfebedürftigen Personen sowie angemessenes Verhalten gegenüber Kindern und Jugendlichen bei Schülerfahrten;
- rücksichtsvolle, möglichst ruckfreie Fahrweise;
- Einhaltung des Fahrplanes, insbesondere kein zu frühes Abfahren von Haltestellen;
- absolutes Rauchverbot im Fahrzeug;
- Telefonverbot während der Fahrt (ausgenommen dienstlich erforderliche Gespräche mit einer Freisprechanlage)
- Beachtung der Belange des Umweltschutzes (Anm.: Die Entsorgung von Müll aus dem Fahrzeug sowie von Müll des Personals hat ausschließlich in dafür vorgesehene Sammelbehälter zu erfolgen.);
- Mitführung des aktuellen Fahrplanbuches und der aktuellen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen zur bedarfsweisen Einsichtnahme durch Fahrgäste.

2.4.2 Sozialstandards des Personals

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, den Arbeitnehmern (Fahrpersonal und Personal Werkstatt/Verwaltung), die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, diejenigen Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn die Leistungen auf den heutigen Betreiber RVE am Standort Limbach-Oberfrohna im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG übergehen würden (Art. 4 Abs. 5 Satz VO (EG) 1370/2007). Das schließt die Übernahme von sog. Besitzständen mit ein.

Die Angaben nach Art. 4 Abs. 5 Satz 2 VO (EG) 1370/2007 finden sich in **Anlage 13**. Dort finden sich die Angaben zu 60 Fahrern, 5 Werkstattmitarbeitern und zu 5 sonstigen Personalern, **denen ein Übernahmeangebot zu den genannten Konditionen seitens des neuen Betreibers zu machen ist.**

Die Informationen umfassen insbesondere Angaben und Übersichten wie folgt:

- Personallisten (anonymisiert)
- Betriebsvereinbarungen
- Tarifverträge

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Informationen, insbesondere jedoch die Personallisten, nach geltendem europäischem Recht und dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) ab erstmaliger Kenntnisnahme der Daten seitens der anbietenden Verkehrsunternehmen strikt vertraulich zu behandeln sind.

Im Übrigen muss die Vergütung des zur Leistungserbringung eingesetzten Personals während der Vertragslaufzeit mindestens dem Niveau des Tarifvertrags der Arbeitgebervereinigung öffentlicher Verkehrsunternehmen in Sachsen (AVN) entsprechen. Diese Vorgabe gilt für das gesamte Personal inkl. Auftragsunternehmen.

2.4.3 Ablehnung sowie Schulung der Fahrerinnen und Fahrer

Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes kann der Auftraggeber Fahrerinnen oder Fahrer jederzeit ablehnen. Wichtige Gründe sind:

- die Nichterfüllung der in dieser Leistungsbeschreibung genannten Anforderungen;
- grobe oder wiederholte Pflichtverstöße gegen vertragliche und/oder gesetzliche Vorgaben;
- wiederholtes ungebührliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen;
- Häufung von Kundenbeschwerden die FahrerIn/den Fahrer betreffend.

Das Fahrpersonal ist regelmäßig zu schulen, insbesondere nach den Standards im VMS in Bezug auf den Umgang mit den Fahrgästen, vorrangig den Schülern, sowie bei besonderen Witterungsverhältnissen (Winter/Schnee bzw. Glatteis).

2.5 Tarif und Vertrieb

2.5.1 Grundsätzliches

Die hier fraglichen Verkehrsleistungen vollständig im Zuständigkeitsbereich des VMS erbracht. In diesem Gebiet gilt der VMS-Tarif als Verbundtarif.

Mit Abgabe des Angebotes erklärt sich der Auftragnehmer mit dem Beitritt zum Kooperationsvertrag des VMS (vgl. **Anlage 7**, inkl. aller Untieranlagen) vor Betriebsaufnahme einverstanden und nimmt diesen Beitritt im Fall des Zuschlags unverzüglich, spätestens zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme vor. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, den Kooperationsvertrag aktiv mitzugestalten und alle Regelungen einzuhalten bzw. anzuwenden. Als Aufwand der Mitwirkung in den Gremien des Kooperationsvertrages ist im Mittel von einer Sitzung je Monat und maximal 20 Sitzungen pro Jahr auszugehen.

Die Regelungen zum VMS-Tarif und zur Einnahmeaufteilung (EAT) bilden das Kernstück des Kooperationsvertrages. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die dort jeweils gültigen Bestimmungen für den Tarif und den Vertrieb anzuwenden. Der Bieter versichert, dass er die dort benannten Bedingungen vollumfänglich vom ersten Tag der Betriebsaufnahme an erfüllen wird. Der Auftragnehmer ist auf der Grundlage des Kooperationsvertrages zur Mitwirkung im VMS und in den dafür eingerichteten Gremien für Tarif und Vertrieb verpflichtet. Dies betrifft

insbesondere auch notwendige Stellungnahmen zur Fortentwicklung des Verbundtarifes, insbesondere soweit dies die Umsetzbarkeit und die wirtschaftlichen Folgen daraus umfasst.

2.5.2 Grundsätze von Tarif und Vertrieb, Ausstattungsstandards und Vertriebskanäle

Folgende Anforderungsspezifikationen des VMS im Vertrieb sind zu beachten (vgl. **Anlage 6**):

- Der Erwerb eines Fahrausweises muss im Busverkehr auf allen Fahrzeugen beim Fahrer möglich sein. Außerdem ist der Vorverkauf in Agenturen und Servicestellen zu organisieren. Ein weiterer Vertriebsweg besteht mit der Teilnahme am HandyTicket Deutschland.
- Es ist nur Fahrausweispapier zu verwenden, das durch den VMS freigegeben wurde.
- Fahrausweise werden von den Fahrern im Wege des Vorne-Einstiegs kontrolliert.
- Die Fahrer müssen in Tariffragen geschult sein.
- Die Beförderung von Fahrgästen ohne Fahrausweis ist untersagt.
- Unabhängig von den Regelungen zum Vorne-Einstieg sind während 2% der Fahrplanstunden im Jahr Fahrausweiskontrollen durchzuführen. Dabei sind alle Verkehrs- bzw. Betriebszeiten und alle Linien gleichmäßig über das Jahr zu berücksichtigen. Im Fall der Feststellung des Fehlens eines gültigen Fahrausweises ist ein Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) zu erheben. Die aus dem vom Verkehrsunternehmen ausgestellten EBE resultierenden Einnahmen verbleiben unter den entsprechenden Voraussetzungen des § 12 Abs. 4 Verkehrsvertrag beim Verkehrsunternehmen. Die Höhe des EBE beträgt aktuell 60 EUR.
- Es sind Ersatzfahrausweise des VMS vorzuhalten, um diese auszugeben, falls die Vertriebstechnik ausfällt.
- Die Entwertung von Mehrfahrtenkarten und von im Vorverkauf erworbenen Fahrausweisen erfolgt in den Fahrzeugen mittels Entwerter. Diese müssen im IBIS-System ansteuerbar sein und die Entwertung von Fahrausweisen bis zu einer Breite von 50 mm zulassen sowie den Zeitpunkt der Kontrolle aufdrucken.

Vertriebstechnik und Ausstattungsstandards des VMS:

In **Anlage 6** finden sich 9 Unteranlagen, in welchen die Spezifikationen des VMS zur Vertriebstechnik und zu Ausstattungsstandards im Vertrieb näher erläutert sind:

Anlage 6-1 VMS-Tarifdatenbank

Anlage 6-2 Spezifikation zur VMS-Tarifdatenbank

Anlage 6-3 Aufdruckvorschriften für VMS-Fahrscheine

Anlage 6-4 Spezifikation für VMS-Fahrscheinpapier

Anlage 6-5 VMS-Fahrscheinmustersammlung

Anlage 6-6 VMS-Abo-Antragsformular

Anlage 6-7 VMS-Kundenkarten-Antragsformular

Anlage 6-8 Spezifikation für VMS-Entwerteraufdruck

Anlage 6-9 Vertrag zum Produktivbetrieb des HandyTicket-Systems im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Kassentechnik, Bargeld, Wechselgeld:

- Die kassentechnische Abfertigung/Behandlung aller verkauften Fahrausweise obliegt vollumfänglich dem Auftragnehmer. Dieser hat in Bezug auf seine eigenen Fahrzeuge und alle von ihm unterbeauftragten Verkehre und Servicestellen bzw. Agenturen sowie stationären Verkaufsautomaten die ordnungsgemäße kassentechnische Abfertigung und Entsorgung des Bargeldes sicherzustellen.
- Die Gestellung des benötigten Wechselgeldes in den Verkaufsgeräten ist Sache des Auftragnehmers.
- Zur ordnungsgemäßen Entsorgung des Bargeldes muss eine Weitergabe der Bargeldbestände aus allen Geräten bzw. aus allen Kassen der Fahrer ohne gesonderten Aufwand dafür möglich sein. Bargeld darf über Nacht bzw. bei Nichteinsatz des Fahrzeugs nicht in den Fahrzeugen verbleiben.
- Der Auftragnehmer schafft die Möglichkeiten zur sicheren Zählung und Zwischenverwahrung der Bargeldbestände auf eigene Kosten und sichert deren Vorhandensein spätestens zu Beginn des Leistungsabrechnungszeitraums zu.
- Der ordnungsgemäße Umgang mit dem Bargeld ist auf Verlangen des Auftraggebers jederzeit kurzfristig nachzuweisen.

Der VMS behält sich vor, neue Vertriebskanäle zu etablieren und (ggf.) im Wege dessen bestehende Vertriebskanäle zu verändern oder auch abzuschaffen sowie die Regularien für den Umgang damit weiterzuentwickeln. Die Vereinbarung darüber findet in den Gremien des VMS statt.

2.5.3 Einnahmeaufteilung und Nachweispflichten

Der VMS bzw. die Unternehmen im VMS haben einen Standard der Einnahmeaufteilung und der dafür erforderlichen Nachweise etabliert (vgl. dazu auch Anlage 4 des Kooperationsvertrags, letzterer ist als **Anlage 7** den Vergabeunterlagen dieses Verfahrens beigelegt). Der Auftragnehmer verpflichtet sich, diesen Standard uneingeschränkt zu akzeptieren und anzuwenden.

2.5.4 Vertrieb von Fahrausweisen im Schülerverkehr

Der Vertrieb von Fahrausweisen im Schülerverkehr erfolgt nach den vertraglichen Regelungen, wie sie der Auftragnehmer nach dem Rahmenvertrag zur Bestellung von Zeitfahrausweisen mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen gem. Anlage 11 abzuschließen hat.

2.6 Information und Kommunikation

2.6.1 Grundsätze für Marketing und Kommunikation

Der Auftraggeber ist Mitglied des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS). Die Verkehrsleistungen im Landkreis werden daher in das Verkehrsangebot des VMS integriert. Die sich dadurch ergebenden Pflichten bei der Tarifierung, im Vertrieb, im Marketing und in der Kommunikation sind durch das Verkehrsunternehmen zu erfüllen.

Die Aktivitäten im Bereich Marketing und Kommunikation mit den Kunden sind mit der VMS-Geschäftsstelle abzustimmen. In diesem Rahmen kann der Auftragnehmer auch Regelungen in eigener Verantwortung gestalten. Grundsätzliches Ziel aller Marketingmaßnahmen des VMS ist es, den motorisierten Individualverkehr, insbesondere in den Städten, zurückzudrängen.

2.6.2 Informationsprodukte des Auftraggebers und des Verkehrsverbundes

Es erfolgt eine Verbundintegration in Bezug auf alle Informationen und Serviceleistungen gem. VMS-Kooperationsvertrag (vgl. **Anlage 7**).

Über das Marketing zur vertraglichen Leistung entscheidet der Auftraggeber. Mit der Organisation und Kontrolle ist derzeit die VMS GmbH beauftragt. Der VMS gibt jährlich die geplanten Marketingaktivitäten vor. Der Auftragnehmer setzt diese um. Dazu gehören insbesondere

- die Anbringung von Fahrgastinformationen in den eigenen Fahrzeugen und Fahrzeugen der Auftragsunternehmen mittels Wechselrahmen. Der VMS stellt Plakate in den Formaten DIN A3 hoch oder DIN A4 hoch zur Verfügung;
- die Verteilung von aktuellen Flyern des VMS; dazu ist mindestens ein Dispenser im Format DIN lang (Hochformat) in jedem Fahrzeug vorzuhalten;
- die Verteilung von VMS Info-Materialien über alle Servicebüros, Agenturen oder sonstige Anlaufpunkte für Fahrgäste; Plakate werden bis zum Format DIN A1 hoch bereit gestellt; die Vorrichtungen zum Aushängen und zeitgemäßem Verteilen sind durch den Auftragnehmer vorzuhalten.

Der Auftragnehmer wirkt im Rahmen des Kooperationsvertrages am Marketingkonzept des VMS mit und setzt dieses für sein Bedienungsgebiet um. Der Auftragnehmer ermöglicht insbesondere die Auslage entsprechender Produkte in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen seiner Auftragsunternehmen und stellt diese dort zeitnah und ausreichend zur Verfügung.

2.6.3 Bewirtschaftung der Haltestellen sowie Fahrplan- und Tarifinformation

Der Auftragnehmer stellt die Haltestelleninfrastruktur (Haltestellenmast mit Schild und Fahrplanaushangkasten) zur Verfügung. Zuständig für die über das Haltestellenschild hinausgehende Haltestelleneinrichtung (Wartehalle, Bordstein etc.) ist der örtliche Straßenbaulastträger. Für die Wartung und Unterhaltung und für ein ansprechendes Erscheinungsbild der bedienten Haltestellen ist gem. § 40 PBefG und § 32 Abs. 2 der Verordnung über den Betrieb von Kraftun-

ternehmen im Personennahverkehr (BOKraft) der Auftragnehmer verantwortlich. Bei Beschädigungen der Haltestelleninfrastruktur hat der Auftragnehmer unverzüglich, ggf. zunächst provisorisch für Ersatz zu sorgen.

Der Auftragnehmer ist für die Bereitstellung der Fahrgastinformationen an Haltestellen zuständig (§ 32 BOKraft, § 45 Abs. 3 StVO, § 40 Abs. 4 PBefG). Die Aushänge sind vom Auftragnehmer aktuell zu halten und zu pflegen. Fehlende oder beschädigte Aushangfahrpläne sind durch den Auftragnehmer unverzüglich zu ersetzen. Die Gestaltung hat in einer fahrgastfreundlichen, problemlos lesbaren Schriftgröße und Weise zu erfolgen.

Zusätzlich sind auf dem Haltestellenschild Aufkleber mit dem Logo des VMS (wird kostenfrei gestellt) und mit den Logos der bedienenden Verkehrsunternehmen (in Verantwortung und zu Lasten des Auftragnehmers zu beschaffen). Auf dem Aushangkasten ist ein Aufkleber mit der Nummer des VMS-INFO-Telefons (Aufkleber werden kostenneutral vom VMS gestellt) anzubringen.

Die Fahrpläne beinhalten alle fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten in chronologischer Reihenfolge mit Linie, Fahrtziel, Laufweg und etwaigen Anschlüssen.

Wird eine Haltestelle durch mehrere Unternehmen bedient, müssen sich diese auf ein einheitliches Erscheinungsbild verständigen.

Für befristete Haltestellenverlegungen bzw. bei Beschädigungen von Haltestelleninfrastruktur hält der Auftragnehmer provisorische Haltestellenschilder mit Standfuß und Aushangkästen vor und stellt diese kurzfristig bis zur Beseitigung des Anlasses auf.

Der Auftragnehmer ist für die Erstellung der Aushangfahrpläne zuständig. Das Layout und die Struktur werden durch den VMS vorgegeben. Die Aushangfahrpläne können die Formate DIN A4 hoch oder quer und DIN A3 quer haben und sollen auf wasserfestem Papier gedruckt sein. An den Haltestellen sind Fahrpläne aller dort verkehrenden Linien auszuhängen und stets aktuell zu halten.

Bei freien Teilflächen in den Aushangkästen wird der Auftragnehmer Tarifinformationen zum VMS-Verbundtarif oder Werbeplakate des VMS aushängen. Diese Materialien werden ihm kostenfrei vom VMS zur Verfügung gestellt.

Während der Vertragslaufzeit ist der Auftragnehmer für ein ansprechendes Erscheinungsbild der Haltestelleninfrastruktur und sämtlicher Aushänge, Wartung, Reinigung, Schaden- und Mängelbeseitigung auf eigene Rechnung verantwortlich.

Die Übernahme der Haltestelleninfrastruktur ist vom heutigen Betreiber in Eigenverantwortung des Bieters zu einem Preis von 25,00 Euro (je Haltestellenmast, netto, ohne Umsatzsteuer) für alle Bieter gleich möglich. Die Haltestellenmasten sind bereits heute mehrheitlich mit einer Hülse in den Boden eingelassen. Neue Haltestellenmasten müssen ebenfalls mit Hülse ausgeführt werden.

2.6.4 Bereitstellung von Fahrplandaten

Die Veröffentlichung der Fahrplandaten auf Ebene des VMS erfolgt nach dessen Standards. In **Anlage 8** finden sich die Vorgaben zur Übertragung der Fahrplandaten der Unternehmen in das System der VMS GmbH über Schnittstellen. In **Anlage 9** findet sich die Fahrplandatenrichtlinie des VMS.

2.6.5 Fahrgastinformation und Vorgaben an den Service

Folgende allgemeine Vorgaben zur Fahrgastinformation und in Bezug auf den Service sind zu erfüllen:

- Es ist ein Kundenservicetelefon zur Erreichbarkeit während des gesamten Betriebszeitraumes (ggf. Weiterleitung zur Betriebsleitstelle in den Randzeiten) besetzt zu halten.
- Es ist ein Fundbüro mit Vorhaltung der Fundsachen über 3 Monate einzurichten; danach sind die Fundsachen an das jeweilige öffentliche Fundbüro weiterzugeben.
- Kundenvorverkaufsstellen bzw. Agenturen im Bahnhof bzw. in unmittelbarer Bahnhofsnähe (maximal 150 m entfernt) sind vorzuhalten bzw. ggf. durch Dritte bzw. Subunternehmen an den nachfolgenden Stationen zu betreiben:
 - Limbach-Oberfrohna
 - Hohenstein-Ernstthal

Es gelten jeweils die folgenden Mindestöffnungszeiten: MO-FR 8 bis 17 Uhr, SA 8 bis 13 Uhr.

- Im Linienbetrieb ist jede Haltestelle akustisch anzukündigen. Auf Abweichungen gegenüber automatischen Anzeigen und Ansagen (z.B. aufgrund von Umleitungen) wird mündlich per Ansage an die Fahrgäste hingewiesen.
- Notwendige kurzfristige Fahrgastinformationen, beispielsweise über Besonderheiten bzw. Störungen des Betriebsablaufs, z. B. in Folge von Unwetter etc., gibt der Auftragnehmer mündlich per Ansage an die Fahrgäste weiter.
- Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist durch Absenken des Fahrzeuges („Kneeling“) das Ein- und Aussteigen zu erleichtern, soweit das Fahrzeug damit ausgestattet sein muss, s. auch Kap. 2.3.2 (entsprechend ausgestattete Fahrzeuge sind durch geeignete bzw. genormte Piktogramme an den Einstiegstüren zu kennzeichnen). Im Bedarfsfall ist mobilitätseingeschränkten Fahrgästen das Ein- und Aussteigen durch zusätzliches Betätigen einer (manuellen oder automatischen) Klapprampe zu ermöglichen, die vom Fahrpersonal zu bedienen ist.

2.6.6 Werbung am und im Fahrzeug

Werbung für Dritte, insbesondere Außenwerbung auf den Bussen, ist grundsätzlich gestattet. Die Werbeinhalte dürfen nicht gegen die Interessen des Auftraggebers oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Zudem ist Werbung für politische Parteien, Spielhallen, Spirituosen und Tabakwaren sowie jugendgefährdende Werbung nicht zulässig.

2.6.7 Unternehmensmarketing

Neben dem verbundweiten Marketing ist es dem Auftragnehmer freigestellt, auf eigene Kosten zusätzliche Marketingmaßnahmen durchzuführen. Betreffen diese die vertraglichen Verkehrsleistungen und sind öffentlichkeitswirksam (z.B. Internetauftritt, Handydisplays, Pressemitteilungen, Fahrgastinformationen, andere Medien), sind diese vor Realisierung mit dem VMS abzustimmen. Das Verbundlogo ist stets zu verwenden.

2.7 Statistik und Controlling

2.7.1 Automatische Fahrgastzählung

Fahrgastzählungen werden im VMS in der Regel mittels automatischer Fahrgastzählensysteme an Bord der Fahrzeuge durchgeführt. In **Anlage 10** findet sich die Anforderungsspezifikation Automatische Fahrgastzählung im VMS.

2.7.2 Fahrgastbefragungen

Fahrgastbefragungen werden vom VMS initiiert und von diesem durchgeführt. Eigenständige Fahrgastbefragungen durch den Auftragnehmer sind möglich; in diesen Fällen hat der Auftragnehmer die Ergebnisse dem Auftraggeber und dem VMS unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Fahrgastzählungen und -befragungen durch den Auftraggeber sind diesem zu gestatten.

2.7.3 Beschwerdemanagement

Es gelten folgende Vorgaben für das Beschwerdemanagement:

- Es ist den Fahrgästen während der Betriebszeiten das Vorbringen von Lob und Kritik zu ermöglichen.
- Das Beschwerdemanagement des Auftragnehmers stellt eine Beantwortung der Eingaben innerhalb von 2 Wochen sicher.
- Das Beschwerdemanagement stellt außerdem sicher, dass aus berechtigten Beschwerden Konsequenzen gezogen werden.
- Sofern eine Beschwerde nicht durch den Auftragnehmer beantwortet werden kann, ist die Beschwerde umgehend an die zuständige Stelle weiterzuleiten und der Kunde darüber zu informieren.
- Die erfassten Beschwerden sowie die Beantwortungen sind dem Auftraggeber monatlich sowie über eine einzurichtende Datenbank zur Verfügung zu stellen.
- Der Auftraggeber kann nach eigenem Ermessen Beschwerden aufgreifen und eine gesonderte Stellungnahme des Auftragnehmers einfordern.
- Bei „kritischen Vorfällen“, z.B. bei einer Auseinandersetzung zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen oder bei Unfällen, besteht eine Berichtspflicht des Auftragnehmers an den Auftraggeber, ebenso bei Verstößen gegen gesetzliche Pflichten.

2.8 Nachweis- und Berichtspflicht

Das Unternehmen erstellt Quartals- und Jahresberichte an den Auftraggeber. Für einen entsprechenden Standard macht der Auftragnehmer Vorschläge und stimmt diese mit dem Auftraggeber ab. Daneben wird eine kontinuierlich zu pflegende Datenbank aufgebaut. Darüber hinaus ist zu sichern, dass ein jährliches Gespräch im 3. Quartal jedes Jahres zwischen der Geschäftsführung und dem Auftraggeber stattfinden kann. Der Auftragnehmer benennt dem Auftraggeber den dafür zuständigen Vertreter der Geschäftsleitung, sofern sich der Geschäftsführer diesen Termin nicht selbst vorbehält. Unabhängig davon ist sicherzustellen, dass im Bedarfsfall jederzeit ein Ansprechpartner der Geschäftsleitung für den Auftraggeber erreichbar ist.

Der Jahresbericht ist innerhalb von 9 Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres vorzulegen. Neben den Angaben aus dem Berichtszeitraum umfasst er ebenso verfügbare Vergleichswerte aus den Vorjahren

Zur laufenden Datenerhebung, -pflege und -auswertung bzgl. Entwicklung des Angebotsvolumens und der Nachfrage des vertraglich vereinbarten Verkehrsangebotes legt der Auftragnehmer eine Datenbank an. Die Aktualität der Datenbank muss mindestens den monatlichen Berichten entsprechen. Dem Auftraggeber ist jederzeit auf dessen Verlangen Einsicht in die Datenbank zu gewähren.

Die Informations- und Nachweispflichten des Auftragnehmers beziehen sich auf folgende Sachverhalte:

- erbrachte Leistungen (Soll- und Ist-Auswertung);
- Nachfrageentwicklung (Ein- und Aussteiger je Haltestelle, Linie und Fahrt, Besetzung je Streckenabschnitt, Linie und Fahrt, mittlere Reiseweite);
- gesetzliche Ausgleichszahlungen und in Anspruch genommene Fördermittel;
- Finanzierungsbeitrag des Auftraggebers, differenziert nach Schülerzeitkarten und Leistungsentgelten;
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (Pünktlichkeitsstatistik des ITCS);
- Beschwerden und Antworten;
- Fahrzeugliste mit Kopien der Zulassungen (bei Erstzulassung), der jährlichen Fahrleistung laut Tacho, den Fahrzeugtypen, den Sitz- und Stehplatzzahlen, den KFZ-Kennzeichen, den Einrichtungen der Barrierefreiheit und dem Datum der Erstzulassung.

Der Auftragnehmer gewährt dem VMS alle Rechte, Daten des IVM VMS zu nutzen, auszuwerten und zu speichern.

Der Auftraggeber ist berechtigt, die ihm im Rahmen der Informationspflicht zugegangenen Informationen bezüglich erbrachter Leistungen, Entwicklung der Nachfrage, Finanzierungsbeitrag des Auftraggebers, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie Beschwerden öffentlich zu publizieren und insbesondere dem Kreistag und dem dafür zuständigen Ausschuss bekannt zu geben.

3 Leistungsvergütung

3.1 Grundlagen

Die Vergütung der Leistungen erfolgt auf der Basis der nach den nachfolgenden Regeln getrennt zu ermittelnden Kosten und ihrer Fortschreibung abzüglich der jeweils aktuell zu verrechnenden Erlöse und sonstigen Zuschüsse sowie der Mehransprüche aus dem Anreizsystem und der Minderansprüche in Form von Malus-Zahlungen nach dem Prinzip eines Brutto-Vertrags.

Demnach liegt das Einnahmerisiko beim Auftraggeber. Für die Sicherung und Mehrung der Fahrgastnachfrage im sog. Jedermann-Verkehr (alle Verkehre, die nicht Verkehre von Schülern und Auszubildenden sind) wird ein gesonderter Anreiz vergütet. Der Anreiz bemisst sich als pauschale Vergütung je Fahrgast multipliziert mit der Anzahl der Fahrgäste abzüglich eines Mindestvolumens der Fahrgäste im Jedermann-Verkehr. Dieses Mindestvolumen entspricht zunächst dem fraglichen Fahrgastvolumen der entsprechenden Linien im Jahr 2019; für jedes Folgejahr wird eine Soll-Entwicklung des Fahrgastvolumens entsprechend der demografischen Entwicklung festgeschrieben.

Die Vergütung der Kosten des Verkehrsbetriebs folgt einem Verrechnungssatz, in dem die Kosten des Verkehrsbetriebs wie folgt zu verrechnen sind:

- Kosten des Fahrzeugbetriebes: Alle Kosten des Betriebs der Fahrzeuge inkl. der Treibstoffe und Schmierstoffe, der Arbeiten und Aufwendungen der vorbeugenden und korrektiven Instandhaltung samt Ersatzteilen und Fremdleistungen, Kosten der Beseitigung von Schäden des laufenden Fahrzeugeinsatzes, Kosten der Reinigung und Pflege, jeweils inkl. den zuzuordnenden Personalaufwendungen für die fraglichen Tätigkeiten; die Kosten werden abgebildet in einem Kostensatz je Fahrplankilometer;
- Kosten des Einsatzes der Fahrpersonale inkl. aller gesetzlichen und freiwilligen Lohnnebenkosten, inkl. den Sach- und Personalkosten der Betriebsleitung und Personalführung inkl. aller Personale für die Fahrausweiskontrolle oder anderer Servicetätigkeiten (soweit vorgesehen); die Kosten werden abgebildet in einem Kostensatz je Fahrplanstunde;
- Kosten der Fahrzeugvorhaltung: Alle Kosten der Anschaffung und der Vorhaltung der Fahrzeuge inkl. Abschreibungen und Zinsen bzw. Mieten inkl. den Kosten für die Versicherung, technische Prüfungen und altersbedingte Instandsetzungsarbeiten; die Kosten werden abgebildet in einem Kostensatz je Fahrzeug;
- Fixkosten: Kosten, die über die Laufzeit des Vertrages fix sind und im Rahmen der vertraglich zulässigen Anpassung der Leistungsmengen nicht verändert werden inkl. den Kapitalkosten für die baulichen Anlagen (Abschreibungen und Zinsen resp. Mietpreise) und Versicherungskosten dafür, Kosten für die allgemeine Geschäftsführung, die Overheads und/oder das Management ; die Kosten werden abgebildet in einer Fixkostenpauschale.

Die Anzahl der notwendigen Fahrzeuge bemisst sich nach der Spitzenstunde werktags zu Schulzeiten und gilt für ein Schuljahr jeweils als fix. Kommt es durch

die Anforderungen des Schülerverkehrs zu einem Mehrbedarf, so ist dieser zunächst durch Umschichtung von Leistungen auszugleichen. Ist dies nicht möglich oder kommt es zu einem Minderbedarf der Anzahl der Fahrzeuge, so erfolgt eine Leistungsänderung i. S. d. § 5 Verkehrsvertrag.

Die Schlussrechnung für das jeweilige Jahr erfolgt auf der Basis des Nachweises der tatsächlich erbrachten Leistungsmengen, gemessen in den Fahrplan-Kilometern, den Fahrplan-Stunden und der Anzahl der Busse in der Spitzenstunde.

3.2 Grundanspruch

Der Grundanspruch des Auftragnehmers ergibt sich nach dem Prinzip

Grundanspruch = Leistungsvolumen x Leistungspreis.

Das maßgebliche Leistungsvolumen ist über das ausgeschriebene, in den Fahrplänen dokumentierte Angebotsbild fixiert. Das Leistungsvolumen wird mit den folgenden Kenngrößen abgebildet und beträgt demnach für die Angebotskalkulation

- 1.437.529 Fahrplankilometer
- 53.262 Fahrplanstunden
- 32 Fahrzeuge in der Spitzenstunde.

Mit Änderung der Fahrpläne nach den vertraglich vorgesehenen Regularien werden auch die Änderungen des Leistungsvolumens nach den 3 vorgenannten Kenngrößen abgebildet. Unabhängig davon werden Fixkosten fix und unverändert über die Vertragslaufzeit ausgeglichen.

Der Grundanspruch im jeweiligen Zeitraum bemisst sich nach den jeweils vereinbarten Leistungsvolumina für diesen Zeitraum und ändert sich mit den Änderungen der vorgenannten Kenngrößen jeweils nach unten oder nach oben nach einem Gesamtkostenmodell (s. u.). Wird also das Volumen der Fahrplankilometer um 4% gekürzt (fiktiv, hier als Beispiel), kürzt sich auch die Bemessungsbasis für den Grundanspruch für Fahrplankilometer um 4%; bleiben alle anderen Kenngrößen des Leistungsvolumens konstant, wird die Vergütung dafür auch nicht verändert.

Die Abrechnung erfolgt als Summe über die 3 Kenngrößen, wobei die Kenngröße Fahrplankilometer 2fach berücksichtigt wird, zuzüglich einem Fixbetrag für die Fixkosten, jeweils je Leistungskenngröße multipliziert mit einem Leistungspreis:

Grundanspruch	=	
Fahrplankilometer	x	Kostensatz 1 je Fahrplankilometer
+ Fahrplankilometer	x	Kostensatz 2 je Fahrplankilometer
+ Fahrplanstunden	x	Kostensatz je Fahrplanstunde
+ Fahrzeuge (Spitzen-h)	x	Kostensatz je Fahrzeug
+ Fixbetrag für Fixkosten.		

Die maßgeblichen Kostensätze je Einheit werden von den Bietern festgelegt und gem. **Anlage 16** (Formular Angebotspreise) verbindlich angeboten. Der Kostensatz 1 je Fahrplankilometer bildet die Energiekosten ab und der Kostensatz 2 je Fahrplankilometer bildet alle anderen laufleistungsabhängigen Kosten ab. Der Fixbetrag ist ein Fixbetrag zur Abbildung der Fixkosten des Verkehrsbetriebs. Im Fixbetrag sind u.a. auch die Kosten für die Pacht des Betriebshofs (vgl. Kap. 2.3.2) einzurechnen.

Die Angebote sind nach dem Schema in **Anlage 16** (entspricht Vordruck 2 zur Abgabe des Angebots) einzutragen. Das Angebot umfasst demnach die genannten Kostensätze sowie den Fixbetrag nach dem vorgenannten Schema für die Regelleistungen.

Für das jeweilige Abrechnungsjahr wird auf der Basis der ggf. fortgeschriebenen Kostensätze gem. Angebot ein Vollkostensatz je Fahrplankilometer gebildet; dieser ermittelt sich aus dem jeweils aktualisierten Grundanspruch über alle Leistungen geteilt durch das Volumen der tatsächlich geleisteten Fahrplankilometer.

3.3 Preisfortschreibung

Die Preisfortschreibung erfolgt nach § 14 des Verkehrsvertrags.

3.4 Verrechnung der Einnahmen

Der Zuwendungsanspruch ermittelt sich unter Verrechnung der Einnahmen des Auftragnehmers. Maßgeblich sind die Einnahmen im Sinne des § 12 des Verkehrsvertrages, wie sie im jeweiligen Kalenderjahr tatsächlich verzeichnet werden. Abschlagzahlungen, Rückzahlungen und Nachzahlungen werden also zum Zeitpunkt ihrer Entstehung verrechnet; Rückzahlungen im Jahr 2020 für das Jahr 2019 werden also im Jahr 2020 verrechnet. Zahlungen Anfang eines Jahres, die als letzte Zahlungen des Vorjahres gelten, werden dem Vorjahr zugerechnet.

3.5 Feststellung von überplanmäßigen Einnahmen/Anreizsystem

Für die Entwicklung der Einnahmen gelten zunächst die tatsächlich zugeschriebenen Einnahmen als maßgeblich. Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen an Schüler und Auszubildende liegen gänzlich in der Risikosphäre des Auftraggebers.

Für alle anderen Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen gilt ein Anreizsystem nach dem folgenden Prinzip:

- Die Sicherung und Steigerung aller anderen Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen wird Bezug nehmend auf den Jedermann-Verkehr zusätzlich vergütet (Anreiz), wenn Messziffern für die zukünftige Entwicklung, wie sie zum Zeitpunkt der Vergabe der Leistungen geplant wurden (Plan-Volumina), überschritten werden.

- Das Anreizsystem kommt erstmalig im Jahr 2021 zur Anwendung. Die Normierung der Plan-Volumina der Jedermann-Verkehre erfolgt im Jahr 2020.
- Die Entwicklung der Plan-Volumina berücksichtigt den bekannten demografischen Trend in der Form des Erwartungswertes der Anzahl der Einwohner.
- Als maßgebliche Anzahl der Linienbeförderungsfälle gilt: Anzahl LBefF (maßgeblich) = Anzahl aller Einsteiger (AFZS) – Anzahl LBefF (Schüler, begünstigt)
- Dabei ergibt sich die Anzahl der Einsteiger aus der AFZS-Erfassung auf der Basis eines durch einen unabhängigen Gutachters testierten Hochrechnungsergebnisses für die Gesamtzahl der Einsteiger eines laufenden Kalenderjahres.
- Die Anzahl der Linienbeförderungsfälle der Schüler, die begünstigt den ÖSPV nutzen, wird ermittelt aus der Anzahl der Zeitkarten in einem Schuljahr, wie sie von dem Auftragnehmer erlöst und vom Landkreis finanziert werden, multipliziert mit einer mittleren Regelnutzung der Zeitkarten. Als solche gilt diejenige Nutzung, wie sie auch in der Einnahmeaufteilung des VMS verrechnet wird.
- Bezugsjahr für das Ausgangsniveau ist die so ermittelte Gesamtzahl der Beförderungsfälle für das Jahr 2020. Die Gesamtzahl der Linienbeförderungsfälle für das Jahr 2021 wird durch einen vom VMS bestellten unabhängigen Dritten auf der Grundlage der testierten Anzahl der Fahrgäste des Auftragnehmers auf der Basis der AFZS-Daten für das Jahr 2019 bis spätestens zum 31.03.2020 ermittelt.
- In **Anlage 12** finden sich die Grundlagen des Anreizsystems mit allen Detailinformationen. Ebenso ist dort der Erwartungswert der Einwohnerentwicklung genannt.

Für die Entwicklung der Anzahl der maßgeblichen Linienbeförderungsfälle im Jedermann-Verkehr, wird ein Anreiz gewährt, wenn die Ist-Volumina des maßgeblichen Verkehrs des jeweiligen Kalenderjahres die (nach den genannten Indizes) hochgerechnete Anzahl der Linienbeförderungsfälle, ausgehend vom Ist-Wert für das Jahres 2020, also die Plan-Volumina des maßgeblichen Verkehrs, übersteigt.

Für jeden Linienbeförderungsfall über dem Plan-Volumen gewährt der Auftraggeber einen Anreiz von 0,30 € (netto) pauschal; eine diesbezügliche Preisgleitung erfolgt nicht.

3.6 Hinweise zur Angebotskalkulation und zum Zuschlagskriterium

Der für den Zuschlag entscheidende Wertungspreis ergibt sich zunächst aus den entsprechend angebotenen Preisen der Bieter, aufgeteilt in die Preiskomponenten gem. **Anlage 16** bzw. Vordruck 2 nach den Regularien gem. Kap. 3.2. Die

angebotenen Umwelt- und Energiestandards bzw. die Energieeffizienz werden jedoch zusätzlich nach dem folgenden Ansatz in die Bewertung mit einbezogen.

Gemäß Kap. 2.3.1 ist das maximal zulässige Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeugflotte definiert. Demnach darf das maximal zulässige Durchschnittsalter im Grundnetz des Regionalbusverkehrs zu jedem Zeitpunkt der Vertragserfüllung nicht älter als 8 Jahre sein.

Im Rahmen des Wertungspreises wird eine Mehrqualität wie folgt berücksichtigt:

- Herabsetzung des Wertungspreises um 0,015 € je Fpl-km auf alle Leistungsvolumina im Grundnetz des Regionalbusverkehrs, wenn das fragliche Flottendurchschnittsalter zu jedem Zeitpunkt der Vertragserfüllung max. 7 Jahre beträgt;
- Herabsetzung des Wertungspreises um 0,030 € je Fpl-km auf alle Leistungsvolumina im Grundnetz des Regionalbusverkehrs, wenn das fragliche Flottendurchschnittsalter zu jedem Zeitpunkt der Vertragserfüllung max. 6 Jahre beträgt.

Zur Abrechnung gelangt jedoch in jedem Fall der Angebotspreis, wie er vom Bieter im Kalkulationsblatt (Anlage 15) angegeben wurde.

In Ergänzung zu dem Vordruck für den Angebotspreis ist für jedes Angebot das Schema der Hochrechnung explizit dargestellt. Es beruht auf dem Schema der Fortschreibung der Angebotspreise und unterstellt zum Zweck der Wertung der Angebotspreise die vom Auftraggeber derzeit eingeschätzten Inflationsraten der fraglichen Kostensätze.

Maßstab für die Wertung ist die Summe der Grundansprüche über die Vertragslaufzeit von 10 Jahren vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2028 (Wertungspreis).

Den Zuschlag erhält das Angebot mit dem niedrigsten Wertungspreis.

In **Anlage 15** findet sich eine EXCEL-Datei, in welcher das Schema zur Ermittlung der Wertungspreise explizit abgebildet ist. Die fraglichen Kalkulationsvorschriften sind verknüpft und gesichert abgebildet, sodass jeder Bieter den maßgeblichen Wertungspreis eines erwogenen Angebots selbst vorab ermitteln kann. Diese Kalkulation dient ausschließlich der Information der Bieter; maßgeblich für den Vergabeentscheid sind das schriftliche und rechtskräftig unterschriebene Angebot des Bieters sowie der daraus (nach den vorgenannten Regeln) abgeleitete Wertungspreis.

3.7 Pönalen

Für Schlechtleistungen im Sinn der geschuldeten Leistungen und der damit zu verbindenden Qualität werden Pönalen in Ansatz gebracht. Die Höhe der Pönale ergibt sich auf der Grundlage der tatsächlich festgestellten Schlechtleistungen.

Die Pönalen werden auf der Basis einer Pünktlichkeitsstatistik, wie sie aus dem ITCS des VMS zukünftig automatisch generiert werden wird, ermittelt. Die Pönalen werden folglich erst nach der Inbetriebnahme des Systems und nach dem Nachweis dessen ordnungsgemäßer Funktion geschuldet.

Pönalisiert werden die folgenden Schlechtleistungen:

- Fahrtenausfälle inkl. zu frühe Abfahrten,
- Verspätungen,
- Überschreitung des zulässigen, maximalen Durchschnittsalters der eingesetzten Busse sowie
- Nichterfüllung der Mindestausstattung von Fahrzeugen in dem jeweiligen Einsatzbereich.

Maßgeblich ist in allen Fällen das Volumen der Fahrtenausfälle, der Verspätungen und der Überschreitungen des zulässigen, maximalen Durchschnittsalters der eingesetzten Busse nach den nachfolgenden Definitionen i. V. m. den Meldungen des Auftragnehmers im Rahmen des quartalsweisen Reportings. In den Quartalsberichten sind die Abweichungen von den Soll-Vorgaben durch den Auftragnehmer jeweils zu erklären.

Fahrtenausfälle und die Pönalen dafür bemessen sich wie folgt:

- Eine Fahrt gilt als ausgefallen nach den Rahmenbedingungen gem. Kap. 2.2.2; davon ausgenommen sind Fahrten, die nach Abstimmung im Einvernehmen mit dem Auftraggeber ausgefallen sind.
- Je ausgefallener Fahrt wird das fragliche Leistungsvolumen je Fahrplanstunde und -kilometer zum Vollkostensatz gem. Kap. 3.2 als Minderung in Abzug gebracht (Fpl-h bzw. Fpl-km x Vollkostensatz = Abzugsbetrag).
- Der Auftragnehmer hat Fahrtausfälle innerhalb von 24 h zu melden. Nicht gemeldete Fahrtausfälle werden mit 500,00 € je Ausfall zusätzlich pönalisiert.

Verspätungen und die Pönalen dafür bemessen sich wie folgt:

- Die nachfolgenden Regelungen für Verspätungen gelten nur für diejenigen Verspätungen, die der Auftragnehmer zu verantworten hat.
- Eine Fahrt gilt als verspätet nach den Rahmenbedingungen für Unpünktlichkeit gem. Kap. 2.2.2.
- Planmäßig verspätete Fahrten, beispielsweise in Folge von Umleitungen, gelten nicht als Verspätungen. Die Verspätung muss dann jedoch dem Fahrgast gegenüber angekündigt sein (auf den Aushangfahrplänen).
- Je verspäteter Fahrt wird eine Pönale in Höhe von 50,00 € in Abzug gebracht.

Pönalen für die Überschreitung des **Durchschnittsalters der Fahrzeugflotte** bemessen sich wie folgt:

- Bezug nehmend auf die Netzkategorie 1 wird eine Überschreitung des im Angebot benannten, maximal zulässigen Durchschnittsalters der eingesetzten Fahrzeuge um mehr als 0,4 Jahre je Monat der Überschreitung mit 6.000 € pönalisiert.

- Bezug nehmend auf die übrigen Linien wird eine Überschreitung des festgelegten, maximal zulässigen Durchschnittsalters der eingesetzten Fahrzeuge von 12 Jahren um mehr als 0,4 Jahre je Monat der Überschreitung mit 3.000 € pönalisiert.

Pönalen für die **Nichterfüllung der Ausstattungsstandards der Fahrzeuge** bemessen sich wie folgt:

- Entsprechen die auf den Linien des Grundnetzes eingesetzten Regelfahrzeuge nicht den Mindeststandards gem. Kap. 2.3.3 an die Barrierefreiheit, werden je Einsatztag und Fahrzeug 50,00 € von der Vergütung abgezogen.
- Werden ab dem dritten Verkehrstag nach einem Fahrzeugausfall Ersatzfahrzeuge auf den Stadtbuslinien und den Linien des Grundnetzes eingesetzt, die nicht den Qualitätskriterien der Regelfahrzeuge entsprechen, werden je Einsatztag und Fahrzeug 50,00 € von der Vergütung abgezogen.

4 Anlagenübersicht

- Anlage 1:** Übersicht der die Ausschreibung umfassenden Linien nach Linienbündel und Genehmigungsart
- Anlage 2:** Ausschreibungsfahrpläne
- Anlage 3:** Musterumlaufplanung (in 2 verschiedenen Darstellungen)
- Anlage 4:** Anforderungsspezifikation Integriertes Verkehrsmanagement-System (IVM) im Verkehrsverbund Mittelsachsen mit einer Anlage
- Anlage 5:** Angaben zum Betriebshof
- Anlage 6:** Anforderungsspezifikation Vertrieb im Verkehrsverbund Mittelsachsen (mit 9 Untereinrichtungen)
- Anlage 7:** Kooperationsvertrag zwischen der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH und den Verkehrsunternehmen im VMS mit allen Anlagen
- Anlage 8:** Übertragung der Fahrplandaten der Unternehmen in das System der VMS GmbH über Schnittstellen
- Anlage 9:** Fahrplandatenrichtlinie des Verkehrsverbundes Mittelsachsen
- Anlage 10:** Anforderungsspezifikation Automatische Fahrgastzählung im Verkehrsverbund Mittelsachsen
- Anlage 11:** Rahmenvertrag zur Bestellung von Zeitfahrausweisen
- Anlage 12:** Grundlagen des Anreizsystems
- Anlage 13:** Angaben nach Art. 4 Abs. 5 Satz 2 VO (EG) 1370/2007 (Personalbereich)
- Anlage 14:** Unterlagen zur Angebotserstellung (Vordrucke)
- Anlage 15:** EXCEL-Datei zur Kalkulation des Bewertungspreises
- Anlage 16:** Formular Angebotspreise (Vordruck 2/Kalkulationsblatt)
- Anlage 17:** Formular für Rückfragen
- Anlage 18:** Verkehrsvertrag