



Freie und Hansestadt Hamburg

VERTRAG

zwischen

der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

als Auftraggeber (AG)

und

Deutsche Bahn Connect GmbH
Mainzer Landstraße 168, 60327 Frankfurt am Main

als Auftragnehmer (AN)

Inhalt

Präambel	5
Abschnitt 1: Grundlagen	5
§ 1 Gegenstand des Vertrages	5
§ 2 Grundsätze der Zusammenarbeit	5
§ 3 Definitionen.....	6
Abschnitt 2: Einrichtung des Fahrradvermietsystems.....	7
§ 4 Leistungen des AN	7
§ 5 Erwerb und Einrichtung Fahrradvermietsystem an bestehenden Stationen	8
§ 6 Einrichtung neuer Stationen.....	8
§ 7 Öffentlich-rechtliche Genehmigungen	9
§ 8 Allgemeine Baustellenorganisation und -ordnung, Verkehrssicherungspflichten	10
§ 9 Einrichtung von Webseite, App und Call-Center	11
§ 10 Bemusterung	11
§ 11 Abnahme der Infrastruktur und weiterer Systembestandteile	11
§ 12 Eigentum an der Infrastruktur.....	12
Abschnitt 3: Betrieb	13
§ 13 Betriebsleistungen des AN.....	13
§ 14 Produktinformation für die Kunden.....	13
§ 15 Registrierung sowie Steuerung des Mietvorgangs	13
§ 16 Betrieb des Hintergrundsystems und der Schnittstellen	14
§ 17 Verfügbarkeit des Fahrradvermietsystems.....	14
§ 18 Verteilung der Räder.....	14
§ 19 Instandhaltung und Instandsetzung	14
§ 20 Pflege der Webseite und App	14
§ 21 Betrieb des Call-Centers.....	15
§ 22 Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern	15
§ 23 Werbe- und Marketingmaßnahmen.....	15
§ 24 Leistungsoptimierung.....	16
Abschnitt 4: Qualitätssicherung	16
§ 25 Allgemeine Anforderung an die Qualitätssicherung.....	16
§ 26 Qualitätssicherung im Betrieb	17
§ 27 Qualitätsmanagement des AN	17

§ 28	Projektleitung	18
§ 29	Folge- und Duldungspflichten	19
Abschnitt 5: Tarifsysteem / Erlöse		19
§ 30	Tarifsysteem	19
§ 31	Erlöse	19
Abschnitt 6: Vergütung, Bonus-Malus-System und Anpassungen		20
§ 32	Vergütung	20
§ 33	Bonus-Malus-System	20
§ 34	Zubestellungen	21
§ 35	Anpassungen	22
§ 36	Fortschreibung der Vergütung	23
§ 37	Sicherung der Vertragserfüllung	23
Abschnitt 7: Allgemeine Rechte und Pflichten des AG		24
§ 38	Verpflichtung zur Unterstützung	24
§ 39	Änderungen im Fahrradvermietsystem	24
§ 40	Städtischer Vertragsbeauftragter, Informationsrechte, Weisungs- und Kontrollrechte 24	
§ 41	Umfang und Ausübung der Weisungs- und Kontrollrechte	24
Abschnitt 8: Allgemeine Vertragsbedingungen		25
§ 42	Vertragsfristen	25
§ 43	Vertragsstrafen	25
§ 44	Datenschutz / Datensicherheit	26
§ 45	Wettbewerbsverbot	26
§ 46	Vertraulichkeitsvereinbarung	26
§ 47	Haftung	27
§ 48	Einsatz von Nachunternehmern	27
§ 49	Übertragung des Vertrages, Unterverpachtung, Abtretungsverbot	29
§ 50	Verpflichtung zur Gründung einer Niederlassung in Hamburg	29
§ 51	Schwarzarbeitsbekämpfung, Tariftreue und Nachunternehmereinsatz	30
§ 52	Versicherungen	31
§ 53	Rechte und Pflichten nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz	31
Abschnitt 9: Vertragsende		32
§ 54	Vertragsdauer und Kündigung	32
§ 55	Pflichten nach Vertragsende	33

§ 56 Folgen der Vertragsbeendigung.....	33
Abschnitt 10: Schlussbestimmungen	34
§ 57 Schriftform	34
§ 58 Gerichtsstand und anwendbares Recht	34
§ 59 Änderungen der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse	34
§ 60 Salvatorische Klausel.....	34
§ 61 Anlagenverzeichnis.....	34

Präambel

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) verfügt seit 2009 über ein sehr erfolgreiches öffentliches Fahrradvermietsystem, das einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs und zur Verbesserung der Nahmobilität leistet. Es ist integraler Bestandteil zahlreicher übergeordneter Strategien und Konzepte. Hierzu zählen der Hamburger Klimaplan, der Luftreinhalteplan, der Lärmaktionsplan, das Mobilitätsprogramm und die Radverkehrsstrategie.

Im Rahmen des Arbeitsprogramms des Hamburger Senats und des Hamburger Bündnisses für den Radverkehr stellen die Fortsetzung und die Weiterentwicklung dieses Angebots einen wesentlichen Baustein zur angestrebten Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 25 % in den 2020-er Jahren dar. Das Angebot richtet sich daher an Alltags- und Freizeitradfahrende, die spontan oder geplant vornehmlich kurze Wege innerhalb des Stadtgebietes der FHH räumlich flexibel und zeitunabhängig zurücklegen möchten. Insbesondere im Zusammenspiel mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dient es dem Zweck, gut zu kombinierende, verlässliche und einfach nutzbare Mobilitätsketten anzubieten.

Zur Erreichung dieser Zielsetzung sehen sich beide Vertragspartner in einem gegenseitigen Vertrauensverhältnis verbunden und vereinbaren Folgendes:

Abschnitt 1: Grundlagen

§ 1 Gegenstand des Vertrages

- (1) Gegenstand dieses Vertrages sind die Einrichtung und der Betrieb eines öffentlichen Fahrradvermietsystems mit ortsfesten Leihstationen auf dem Gebiet der FHH. Der Auftragnehmer wird mit der Erbringung dieser Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) gemäß DAWI-Mitteilung der EU-Kommission vom 01.11.2012 (2012/C8/02) betraut.
- (2) Die in § 61 dieses Vertrags genannten Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags. Bei Widersprüchen im Vertrag gelten nacheinander:
 1. dieser Vertrag,
 2. die Angebotsbedingungen des AG (Anlage 1),
 3. die Leistungsbeschreibung (Anlage 2),
 4. die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen,
 5. das verbindliche Angebot des AN (Anlage 3).

§ 2 Grundsätze der Zusammenarbeit

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer konstruktiven Zusammenarbeit. Gemäß Abschnitt 3.2.4.4.2 der Leistungsbeschreibung sowie auf Veranlassung eines Vertragspartners finden gemeinsame Besprechungen / Treffen statt, insbesondere während der Einrichtungs- und Umrüstphase vor dem Systemstart. Die

Vertragsparteien informieren sich gegenseitig frühzeitig über sämtliche für den Vertragspartner relevante Entwicklungen.

- (2) Der AG stellt dem AN alle in seinem Besitz befindlichen und für das Fahrradvermietsystem relevanten Informationen kostenlos zur Verfügung.
- (3) Bei Meinungsverschiedenheiten, insbesondere solchen über das Erfordernis und die Vergütung von Leistungen im Rahmen des operativen Betriebs, werden die Vertragsparteien stets versuchen, diese einvernehmlich und gütlich zu lösen.

§ 3 Definitionen

- (1) **Öffentliches Fahrradvermietsystem:** Das öffentliche Fahrradvermietsystem stellt einem registrierten Kundenkreis Leihräder und elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder im öffentlichen Raum an vorgegebenen Stationen zur spontanen Nutzung gegen Entgelt zur Verfügung. Zu einem öffentlichen Fahrradvermietsystem gehören alle Komponenten und Leistungen, die für einen ordnungsgemäßen Betrieb erforderlich sind, von der technischen Infrastruktur, über die betriebliche Logistik, den operativen Betrieb und den Kundenservice bis zur kontinuierlichen Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung des Systems einschließlich der dafür erforderlichen personellen Ausstattung.
- (2) **Station:** Eine Station besteht aus einer von der Stationsgröße abhängigen Zahl von Andockplätzen zum Anschließen der Leihräder, ggf. ebenfalls von Andockplätzen für elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder, der von der Stationsgröße abhängigen Anzahl an Leihrädern und einem Terminal oder Stationsschild, welche die Station als solche sichtbar machen und (Nutzungs-)Informationen über das öffentliche Fahrradvermietsystem enthalten. Über Terminals können zudem Nutzerprozesse abgewickelt werden. Eine Basisstation enthält 12 Andockplätze.
- (3) **Terminal inkl. Bodenbefestigung:** Das Terminal ist Bestandteil einer Station und befindet sich örtlich direkt neben den Andockplätzen (bei neu errichteten Stationen ersetzt überwiegend das Stationsschild das Terminal, s. (4)). Das Terminal erhöht die Sichtbarkeit der Station und gewährleistet die Kommunikation zwischen Nutzenden und dem Betriebssystem des Fahrradvermietsystems. Es ermöglicht alle notwendigen Nutzerprozesse wie Ausleihe und Rückgabe eines Leihrades oder Leih-Lastenrades sowie die Eingabe von Schadensmeldungen und enthält alle wesentlichen Informationen über das Gesamtsystem. Ferner enthält das Terminal die Stationsbezeichnung (Stationsnummer, Straßename), eine Service-Rufnummer und Hinweise zur Funktionsweise des Systems.
- (4) **Stationsschild inkl. Bodenbefestigung und ggf. Kommunikationseinheit:** Das Stationsschild ist an den Stationen Bestandteil einer Station, an denen kein Terminal vorhanden ist. Das Stationsschild erhöht die Sichtbarkeit der Station und enthält die Stationsbezeichnung (Stationsnummer, Straßename), eine Service-Rufnummer und Hinweise zur Funktionsweise des Systems. Ggf. ist dem Stationsschild auch eine Kommunikationseinheit zugeordnet, die mit den Leihrädern und dem Betriebssystem des Fahrradvermietsystems kommuniziert.

- (5) **Poller inkl. Bodenbefestigung:** Die Poller sind Bestandteil einer Station und sind neben einem Terminal oder einem Stationsschild vorrangig in einer Reihe so angebracht, dass je Poller 1 oder 2 Leihräder angeschlossen werden können. Die Poller enthalten entsprechend eine oder zwei Andockplätze (Solo-Poller, Duo-Poller). Die Poller werden auf einer speziell vorbereiteten, verstärkten Betongehwegplatte verübelt.
- (6) **Andockplatz:** Ein Andockplatz stellt den Abstellplatz für die Leihräder und Leih-Lastenräder dar und enthält eine Vorrichtung, an die ausschließlich die Leihräder und Leih-Lastenräder abgeschlossen werden können. Die Andockplätze befinden sich an den Pollern, die neben einem Terminal oder einem Stationsschild an einer Station im Boden befestigt sind. An einem Poller können ein Andockplatz (= Solo-Poller) oder zwei Andockplätze (Duo-Poller) vorhanden sein.
- (7) **Andockplatz mit Ladeinfrastruktur:** Die Andockplätze für Leih-Lastenräder enthalten eine Ladeinfrastruktur, mit der die elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder geladen werden können während sie dort abgestellt sind. Der Ladevorgang startet automatisch bei Anschließen des Leih-Lastenrades an den Andockplatz und endet automatisch bei Entleihe.
- (8) **Leihrad:** Das Leihrad ist Teil des Fahrradvermietensystems und als solches optisch erkennbar. Es enthält ein für das System ausgerichtetes Schließsystem. Alle Leihräder des Systems haben eine einheitliche Gestaltung und entsprechen den gesetzlichen Vorgaben sowie den Anforderungen gemäß der Abschnitte 3.2.1.3 und 3.2.1.5 der Leistungsbeschreibung.
- (9) **Leih-Lastenrad, elektrisch unterstützt:** Das elektrisch unterstützte Leih-Lastenrad ist Teil des Fahrradvermietensystems und als solches optisch erkennbar. Es enthält ein für das System ausgerichtetes Schließsystem und eine elektrische Unterstützung gemäß der Abschnitte 3.2.1.3 bis 3.2.1.5 der Leistungsbeschreibung. Alle Leih-Lastenräder des Systems haben eine einheitliche Gestaltung und entsprechen den gesetzlichen Vorgaben sowie den Anforderungen gemäß der Abschnitte 3.2.1.3 und 3.2.1.4 der Leistungsbeschreibung. Unter der Bezeichnung „Lastenrad“ wird im Folgenden immer das elektrisch unterstützte Leih-Lastenrad verstanden.
- (10) **Betriebsbeginn / Systemstart:** Der Betriebsbeginn erfolgt am 1. Januar 2019 (Umrüstung Terminals und Andockplätze). Die Inbetriebnahme des Systems (=Systemstart) erfolgt spätestens am 01. Februar 2019 (s. Abschnitt 3.2.6 der Leistungsbeschreibung).

Abschnitt 2: Einrichtung des Fahrradvermietensystems

§ 4 Leistungen des AN

Der AN übernimmt in eigener Verantwortung die Funktion des Betreibers und verpflichtet sich, während der Laufzeit dieses Vertrages Einrichtung und Betrieb des Fahrradvermietensystems nach Art, Umfang und Qualität gemäß den Vorgaben dieses Vertrages durchzuführen.

§ 5 Erwerb und Einrichtung Fahrradvermietsystem an bestehenden Stationen

- (1) Der AN verpflichtet sich, die zum Zeitpunkt 31.12.2018 bestehenden Stationsinfrastruktur-Elemente gemäß Abschnitt 3.1.4 der Leistungsbeschreibung vom AG [REDACTED] zu erwerben.
- (2) Der AN verpflichtet sich, die in § 5 (1) benannten Infrastruktur-Elemente ab dem 01.01.2019 weiterzuverwenden und für die Dauer des Vertrages gemäß Abschnitt 3.2.4.3 der Leistungsbeschreibung fachgerecht zu pflegen und zu warten sowie erforderlichenfalls zu ersetzen.
- (3) Der AN verpflichtet sich zur fachgerechten Umrüstung bzw. Anpassung der Schließvorrichtungen an den Pollern und Andockplätzen an die Schließvorrichtungen der Leihräder sowie zur fachgerechten Einrichtung von Andockplätzen mit Ladeinfrastruktur für Leih-Lastenräder.
- (4) Der AN verpflichtet sich zur Ausstattung der Terminalgehäuse mit der erforderlichen Hard- und Software.
- (5) Der AN verpflichtet sich, an den vorhandenen Stationen „Paulinenplatz“, „Asklepios-Klinik Altona“ und „Maretstraße“ jeweils ein Stationsschild gemäß der Anforderungen in Abschnitt 3.2.1.6, Nr. 8 der Leistungsbeschreibung zu errichten.
- (6) Der AN verpflichtet sich, zu den im Zeitplan genannten Zeitpunkten (Abschnitt 3.2.6 der Leistungsbeschreibung) die im Mengengerüst aufgeführte Anzahl an Leihrädern und elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern gemäß den Anforderungen in den Abschnitten 3.2.1.2 bis 3.2.1.5 der Leistungsbeschreibung bereitzustellen (s. Abschnitt 3.2.1.1 der Leistungsbeschreibung, Anlage 9 der Leistungsbeschreibung).

§ 6 Einrichtung neuer Stationen

- (1) Der AN verpflichtet sich, auf Anforderung des AG das Fahrradvermietsystem um weitere Stationen und Leihräder / Leih-Lastenräder gemäß des Mengengerüsts sowie der Bedingungen gemäß § 34 dieses Vertrags zu errichten (Abschnitt 3.2.1.1, Nr. 5 und 6, Anlage 9 der Leistungsbeschreibung).
- (2) Die Infrastruktur-Elemente müssen im Hinblick auf Material, Beschaffenheit und Design den Anforderungen der Abschnitte 3.2.1.2, 3.2.1.6 und 3.2.1.7 der Leistungsbeschreibung sowie der Anlage 7 der Leistungsbeschreibung entsprechen.
- (3) Die Auswahl der Standorte für die neu zu errichtenden Stationen erfolgt gemäß des in Abschnitt 3.1.3 der Leistungsbeschreibung beschriebenen Prozederes und des in Abschnitt 3.2.6 beschriebenen Zeitplans. Die Genehmigung der Sondernutzung der ausgewählten Standorte obliegt dem jeweils zuständigen Bezirkssamt.
- (4) Der AN stellt in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die Anbindung der Terminals und der Ladeinfrastruktur an das Stromnetz bis zur Inbetriebnahme sicher. Dem AN obliegt die rechtzeitige Beantragung der für die Errichtung der Sta-

tionen erforderlichen „Aufgrabescheine“ bei den jeweils zuständigen Bezirksämtern.

- (5) Die Errichtung der Stationen muss gemäß der Vorgaben des AG sowie der zuständigen Bezirksämter erfolgen (s. Abschnitt 3.1.4 der Leistungsbeschreibung, § 8 des Vertrags).
- (6) Der AN übernimmt im Zuge der Stationserrichtung die im Einzelfall ggf. erforderlichen besonderen – d. h. über den stationstypischen Einrichtungsaufwand hinausgehenden – Herstellungs-/Herrichtungsarbeiten für die betroffenen Flächen (z. B. Rodungsarbeiten bei Umnutzung von Grünflächen, Befestigen mit Gehwegplatten, Entfernen/Versetzen von Fahrradbügeln, Bänken etc.). Soweit dieser Aufwand pro Station einen Betrag [REDACTED] übersteigt, besteht ein Anspruch auf gesonderte Vergütung für den über den vorstehenden Betrag hinausgehenden Kostenanteil. Voraussetzung für den Vergütungsanspruch sind die Erteilung und Genehmigung eines prüffähigen Kostenvoranschlags vor Aufnahme der betreffenden Herstellungs-/Herrichtungsarbeiten sowie eine detaillierte, auf einem Aufmaß der fertig gestellten Stationen basierende Übersicht über die Einzelleistungen. Der AG erstattet für über den Schwellenwert [REDACTED] hinausgehende Leistungen ausschließlich marktübliche Preise.
- (7) Im Falle einer Verzögerung bei der Einrichtung und/oder Umrüstung gegenüber dem verbindlichen Zeitplan, stellt der AN die Maßnahmen vor, die bereits ergriffen wurden und die ergriffen werden, um den Zeitplan möglichst wieder einzuholen. Auf Verlangen hat der AN dem AG weitere Informationen, die Verzögerung betreffend, zur Verfügung zu stellen.

§ 7 Öffentlich-rechtliche Genehmigungen

- (1) Die erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse nach dem Hamburgischen Wegegesetz für die zum 31.12.2018 bestehenden Stationsstandorte werden mit diesem Vertrag bis zum 31.12.2028 verlängert. Die Gebühren für diese Sondernutzungsgenehmigungen sind mit Abschluss dieses Vertrags vollumfänglich abgegolten.
- (2) Die Errichtung und der Betrieb von Leihstationen an neuen Standorten bedürfen eines gesonderten Genehmigungsverfahrens nach den jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften – insbesondere über die Sondernutzung öffentlicher Wege nach dem Hamburgischen Wegegesetz (HWG) bzw. nach der Hamburgischen Bauordnung (HBauO). Über die Erteilung der jeweiligen Genehmigung entscheidet das jeweils zuständige Bezirksamt. Die Gebühren für die Erteilung der Sondernutzungsgenehmigungen im Zusammenhang mit neuen oder zusätzlichen Stationen sind mit Abschluss dieses Vertrags vollumfänglich abgegolten, soweit dieser Vertrag keine gesonderten Regelungen enthält.
- (3) Mit dem Antrag auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für neue Stationsstandorte hat der AN insbesondere folgende Antragsunterlagen einzureichen:
 1. Maßstäblicher Lageplan, in dem der beabsichtigte Standort der Station eingetragen ist;

2. Foto, auf dem der genaue Standort der Station wiedergegeben ist;
 3. Angaben über Stationsgröße, Anzahl der Räder und Abmessung der Station, die aufgestellt werden soll.
- (4) Der genaue Aufstellungsort der betreffenden Station ist jeweils im Einvernehmen mit dem betreffenden Bezirksamt auf der Grundlage der vorstehend bezeichneten Unterlagen festzulegen.
- (5) Alle Genehmigungen werden auf die Laufzeit des Vertrages befristet sein.

§ 8 Allgemeine Baustellenorganisation und -ordnung, Verkehrssicherungspflichten

- (1) Der AN errichtet die Stationen so, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung, der Wahrung der Verkehrssicherungspflichten und den anerkannten Regeln der Technik genügen.
- (2) Der AN ist während der Errichtung und Umrüstung der Infrastruktur für die allgemeine Baustellenordnung verantwortlich und trifft Maßnahmen nach § 3 und § 4 der Baustellenverordnung in eigener Verantwortung.
- (3) Der AN trägt die Verkehrssicherungspflicht für die gesamte Errichtung und Umrüstung der Infrastruktur. Der AN haftet für alle Schäden, die durch Baustellen an den Stationsstandorten verursacht werden und trägt die Beweislast dafür, dass die Schäden nicht von ihm zu vertreten sind. Der AN verpflichtet sich, den AG von sämtlichen Ansprüchen Dritter wegen der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten freizustellen. Insbesondere dürfen durch das Aufstellen der Stationen keine Einrichtungen und Sachen Dritter beschädigt oder zerstört werden.
- (4) Der AN ist verpflichtet, im Fall von erforderlichen Beeinträchtigungen an Einrichtungen und Sachen, die vorherige schriftliche Zustimmung der Betroffenen einzuholen. Etwaige entstehende Kosten sind vom AN zu tragen.
- (5) Durch die Errichtung und Umrüstung der Infrastruktur soll die Sicherheit des Verkehrs nicht und die Leichtigkeit möglichst wenig beeinträchtigt werden. Der AN trifft alle erforderlichen Maßnahmen, um dem Schutz der öffentlichen Wege und des Straßenverkehrs zu genügen; insbesondere sind die Straßen gemäß etwaiger Auflagen abzusperren und zu kennzeichnen. Anweisungen der zuständigen Behörden sind zu beachten. Vor Beginn von Bau- und Unterhaltungsarbeiten, bei denen in den Wegekörper eingegriffen werden muss, ist vom AN beim Bauamt des jeweils zuständigen Bezirksamtes ein gebührenpflichtiger Aufgrabeschein gemäß § 22 Hamburgisches Wegegesetz (HWG) einzuholen. Bedingungen und Auflagen der Aufgrabescheine sind vom AN und ihren Beauftragten zu beachten.
- (6) Aufgegrabene Wegeflächen sind durch den AN unverzüglich sach- und fachgerecht unter Beachtung des geltenden technischen Regelwerkes wiederherzustellen. Mängel sind vom AN innerhalb einer ihm vom AG gesetzten angemessenen Frist auf eigene Kosten zu beseitigen. Der AG ist über die Durchführung der Nachbesserung zu informieren. Im Falle des Verzuges ist der AG berechtigt, die Mängel auf Kosten vom AN beseitigen zu lassen. Bei wesentlichen Mängeln findet nach deren Beseitigung eine Abnahmebesichtigung statt; der AG teilt dem

AN mit, ob ein Mangel wesentlich ist. Durch Bauarbeiten dürfen Zugänge zu den angrenzenden Grundstücken sowie der Anliegerverkehr nicht beschränkt werden. Die Anlieger bzw. Nutzer der betroffenen Grundstücke sind gegebenenfalls rechtzeitig durch den AN vor Baubeginn in angemessener Form zu unterrichten.

- (7) Soweit der AN oder seine Nachunternehmer im Zuge der Stationserrichtungen oder -umrüstungen Abfälle, Verunreinigungen oder Beschädigungen an den Verleihstationen oder die sie umgebenden Flächen inklusive der Verkehrswege hinterlassen haben, entfernt der AN diese auf eigene Kosten und stellt den AG von allen Ansprüchen Dritter frei.
- (8) Die Stationen und die sie umgebenden Flächen sind nach Errichtungs- oder Umrüstungsarbeiten stets sauber und ordentlich zu hinterlassen.
- (9) Erfüllt der AN die vorgenannten Pflichten nach angemessener Fristsetzung nicht, ist der AG zur Selbstvornahme auf Kosten des AN berechtigt.

§ 9 Einrichtung von Webseite, App und Call-Center

Zum Systemstart muss eine Webseite sowie eine App gemäß der Anforderungen in Abschnitt 3.2.3, Nr. 12 der Leistungsbeschreibung eingerichtet sowie ein Call-Center gemäß der Anforderungen in Abschnitt 3.2.3, Nr. 13 der Leistungsbeschreibung betriebsbereit sein.

§ 10 Bemusterung

- (1) Die **Bemusterung einer Musterstation** hat spätestens einen Monat nach Zuschlag zu erfolgen (s. Abschnitt 3.2.6 der Leistungsbeschreibung). Die Bemusterung findet auf dem Gelände der BWVI statt. Der AN muss zum Bemusterungstermin mindestens folgende neue Infrastruktur-Bestandteile mitbringen: ein Terminal, ein Stationsschild, zwei Poller mit Andockplätzen, wovon eine die Ladeinfrastruktur für elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder enthalten muss, zwei Leihräder und ein elektrisch unterstütztes Leih-Lastenrad. Zudem muss der AN dem AG an dem Bemusterungstermin an einer bestehenden Station darlegen, wie die Anpassung auf die neuen Leihräder und das neue Schließsystem erfolgen soll.
- (2) Die **Bemusterung der umgerüsteten Infrastrukturbestandteile**, insb. Terminal und Poller hat spätestens drei Wochen vor Systemstart zu erfolgen. Der AN muss dabei an einer umgerüsteten Station die Funktionsfähigkeit der Bestandteile demonstrieren.
- (3) Der AG verfasst über die Bemusterungstermine jeweils ein Protokoll. Die Abnahme der Musterstation sowie der umgerüsteten Infrastrukturbestandteile durch den AG erfolgt gemäß § 11 (1) dieses Vertrags.

§ 11 Abnahme der Infrastruktur und weiterer Systembestandteile

- (1) Im Zuge der Bemusterung (Musterstation sowie umgerüstete Infrastrukturbestandteile, s. § 10 (1) und (2) des Vertrags) erfolgt die **Abnahme der Sta-**

tionsinfrastruktur für die **Neu-Errichtung von Stationen** sowie die **Abnahme der Leihräder und elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder** durch den AG. Ggf. erforderliche Anpassungen sind vom AN innerhalb einer einvernehmlich vereinbarten Frist vorzunehmen. Die Abnahme erfolgt förmlich und wird dem AN schriftlich mitgeteilt; dies gilt auch im Hinblick auf vom AN vorzunehmende Anpassungen.

- (2) Der AN hat den AG spätestens einen Monat vor Systemstart über die Fertigstellung der Webseite und der Apps zu informieren und den AG schriftlich zur Abnahme dieser Bestandteile aufzufordern (s. Abschnitt 3.2.6 der Leistungsbeschreibung). Die technische und inhaltliche **Abnahme der Webseite und der Apps** erfolgt durch den AG bis spätestens drei Wochen vor Systemstart. Bestehen Mängel, teilt der AG dem AN die vorzunehmenden Anpassungen mit. Der AN ist verpflichtet, diese Anpassungen unverzüglich umzusetzen.
- (3) Die **bautechnische Abnahme neuer Stationen** erfolgt durch das zuständige Bezirksamt. Der AN hat die Fertigstellung des Aufbaus der Stationen und Leihräder sowie deren Betriebsbereitschaft dem AG schriftlich – inkl. mindestens eines Fotos je Station – mitzuteilen. Der AG informiert daraufhin unverzüglich das zuständige Bezirksamt. Die Abnahme der Station durch das zuständige Bezirksamt erfolgt spätestens 14 Tage nach Eingang der Mitteilung des AN an den AG. Erst nach erfolgter Abnahme durch das Bezirksamt darf der Betrieb der Station gestartet werden.
- (4) Die **betriebstechnische Abnahme neuer Stationen** erfolgt durch den AG spätestens zwei Monate nach Betriebsaufnahme der jeweiligen Station.
- (5) Der AG kann die Abnahme bis zur Beseitigung wesentlicher Mängel, insbesondere solcher, die die Tauglichkeit der Infrastruktur für den Betrieb des Fahrradvermietsystems mehr als nur unerheblich mindern, verweigern.
- (6) Bei der betriebstechnischen Abnahme ist ein Abnahmeprotokoll durch den AN zu erstellen, das von den Vertragsparteien zu unterzeichnen ist und in dem etwaige Mängel und nicht oder nicht vollständig ausgeführte Leistungen des AN festzuhalten sind; das gilt auch dann, wenn Mängel von einer der Vertragsparteien nicht anerkannt werden, was im Protokoll jedoch zu vermerken ist.
- (7) Bei einer Abnahme trotz vorhandener Mängel tritt eine Beweislastumkehr hinsichtlich der im Abnahmeprotokoll vorbehaltenen Mängel nicht ein.

§ 12 Eigentum an der Infrastruktur

Durch die Errichtung werden die Stationen nur vorübergehend mit dem Staatsgrund verbunden; Stationen, Leihräder, elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder und Terminals verbleiben während der Vertragslaufzeit im Eigentum des AN. Ein etwaiger Eigentumsübergang bei Vertragsende richtet sich allein nach § 56 dieses Vertrags.

Abschnitt 3: Betrieb

§ 13 Betriebsleistungen des AN

- (1) Nach Fertigstellung und Abnahme der vertragsgegenständlichen Elemente übernimmt der AN die Erhaltung, die Unterhaltung und den Betrieb des Fahrradvermietensystems sowie bestimmte Serviceleistungen nach Maßgabe der nachfolgenden Vorschriften.
- (2) Der AN verpflichtet sich, das gesamte Fahrradvermietensystem während der Vertragslaufzeit jederzeit in einem mangelfreien Zustand zu erhalten und zu unterhalten, so dass jederzeit ein ordnungsgemäßer und verkehrssicherer Zustand und Betrieb sichergestellt ist. Mängel an den Elementen des Fahrradvermietensystems sind innerhalb der in Abschnitt 3.2.4.3 der Leistungsbeschreibung definierten Reaktionszeiten zu beheben.
- (3) Der Betrieb des Fahrradvermietensystems umfasst dabei insbesondere folgende Bereiche:
 1. Produktinformation für die Kunden
 2. Registrierung sowie Steuerung des Mietvorgangs
 3. Betrieb des Hintergrundsystems und der Schnittstellen
 4. Verfügbarkeit des Fahrradvermietensystems
 5. Verteilung der Leihräder
 6. Instandhaltung und Instandsetzung
 7. Pflege der Webseite und App
 8. Betrieb des Call-Centers
 9. Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern
 10. Werbe- und Marketingmaßnahmen.

§ 14 Produktinformation für die Kunden

- (1) Der AN hat gemäß der Leistungsbeschreibung sicherzustellen, dass die Nutzenden stets auf aktuelle Informationen zugreifen können (s. Abschnitt 3.2.3, Nr. 2).
- (2) Über eine Schnittstelle sind die in Absatz 1 genannten Daten auch dem Geoportal Verkehr des AG bereitzustellen (s. Abschnitt 3.2.4.4.1, Nr. 4 der Leistungsbeschreibung).

§ 15 Registrierung sowie Steuerung des Mietvorgangs

Der AN hat sicherzustellen, dass sowohl die Registrierung der Kunden als auch die Mietvorgänge (Entleihe, Fahrpause, Rückgabe sowie Reservierung) reibungslos gemäß den Anforderungen in der Leistungsbeschreibung (s. Abschnitt 3.2.3) funktioniert.

§ 16 Betrieb des Hintergrundsystems und der Schnittstellen

- (1) Der AN stellt sicher, dass das Hintergrundsystem gemäß den Vorgaben der Leistungsbeschreibung (s. Abschnitte 3.2.3, 3.2.4.1) die Kundensysteme verwalten kann.
- (2) Der AN stellt sicher, dass das Hintergrundsystem Auswertungen über die Nutzung des Systems gemäß den Anforderungen des AG (s. Abschnitt 3.2.4.4.1 der Leistungsbeschreibung) zulässt.

§ 17 Verfügbarkeit des Fahrradvermietensystems

Der AN hat definierte Verfügbarkeiten der Leihräder, Leih-Lastenräder, Stationen und des Hintergrundsystems sicherzustellen (s. die Beschreibungen und Definitionen in Abschnitt 3.2.4.1 der Leistungsbeschreibung und im Bonus-Malus-System, s. Anlage 11 der Leistungsbeschreibung).

§ 18 Verteilung der Räder

Der AN verpflichtet sich, Stationsüberläufe oder -unterdeckungen an jeder Station gemäß den Anforderungen der Leistungsbeschreibung (s. Abschnitt 3.2.4.2) und der Anlage 11 der Leistungsbeschreibung) zu beheben.

§ 19 Instandhaltung und Instandsetzung

- (1) Der AN ist verpflichtet, die Infrastruktur sowie die Leihräder / Leih-Lastenräder des öffentlichen Fahrradvermietensystems jederzeit in einem technisch ordnungsgemäßen Zustand und einem höchsten Ansprüchen genügenden gepflegten Erscheinungsbild zu erhalten und alle hierfür notwendigen Überwachungs-, Reinigungs-, Instandhaltungs- und Instandsetzungstätigkeiten gemäß den Vorgaben der Leistungsbeschreibung (s. Abschnitt 3.2.4.3) fachgerecht durchzuführen.
- (2) Werden die in Absatz 1 benannten Arbeiten nicht innerhalb der in Abschnitt 3.2.4.3 der Leistungsbeschreibung definierten Reaktionszeiten vorgenommen, ist der AG berechtigt, diese Arbeiten auf Kosten des AN im Wege der Selbstvornahme durchzuführen.
- (3) Soweit dieser Vertrag zusammen mit der Leistungsbeschreibung einzelne Leistungen nicht genauer beschreibt, bestimmen sich die Leistungsinhalte in Bezug auf die Begriffe „Instandhaltung, Instandsetzung, Wartung und Inspektion“ nach den Definitionen der DIN 31051 in der jeweils gültigen Fassung.

§ 20 Pflege der Webseite und App

- (1) Der AN ist verpflichtet, die Webseite und die App des öffentlichen Fahrradvermietensystems gemäß den Vorgaben der Leistungsbeschreibung (s. Abschnitt 3.2.3, Nr. 12) zu erstellen, zu pflegen sowie laufend zu aktualisieren.

- (2) Im Falle eines Ausfalls von Webseite und/oder App oder von Beeinträchtigungen ihrer Funktionsfähigkeit sind diese unverzüglich zu beheben.
- (3) Auf Abruf des AG integriert der AN weitere Fremdsprachen in die Webseite und die App auf Kosten des AG (s. § 34 Abs.4 dieses Vertrags).

§ 21 Betrieb des Call-Centers

- (1) Der AN ist verpflichtet, die Funktionsfähigkeit des Call-Centers 24 Stunden am Tag sicherzustellen (s. Abschnitt 3.2.3, Nr. 13 der Leistungsbeschreibung).
- (2) Im Falle eines Ausfalls des Call-Centers ist ihre Funktionsfähigkeit unverzüglich zu beheben.

§ 22 Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern

- (1) Kooperationen mit Dritten werden vom AG grundsätzlich befürwortet (s. Abschnitt 3.1.2 der Leistungsbeschreibung).
- (2) Es bleibt dem AN unbenommen, im Auftrag anderer Kunden (Dritter) im Rahmen von Kooperationen weitere Stationen mit zusätzlichen Leihrädern in Hamburg zu errichten, jedoch nur mit vorheriger Zustimmung des AG, die der AG nicht unbillig verweigern darf.
- (3) Dem AN ist es gestattet, zeitlich befristet Leihräder an Dritte zu vermieten. Die Vermietung darf nur dann erfolgen, wenn der Betriebsablauf des Gesamtsystems nicht beeinträchtigt wird. Vermietungen von mehr als 20 Leihrädern und einer Dauer von mehr als 24 Stunden sind mit dem AG abzustimmen.

§ 23 Werbe- und Marketingmaßnahmen

- (1) Der AG ist Inhaber der Namensrechte am Namen des vertragsgegenständlichen Fahrradvermietsystems (StadtRAD Hamburg). Er stellt sie dem AN unentgeltlich für die Laufzeit des Vertrages zur Verfügung.
- (2) Der AN ist für das Marketing des Fahrradvermietsystems auf Basis des von ihm entwickelten Marketingkonzepts als verbindlicher Bestandteil des Angebots verantwortlich (s. Abschnitt 3.2.5.6 der Leistungsbeschreibung).
- (3) Die vom AN durchgeführten Marketingmaßnahmen bedürfen des beständigen Kontakts und der Abstimmung mit dem AG. Für die gesamte Außendarstellung ist das aktuelle Kommunikationsmuster (Corporate Design) der FHH bzw. des StadtRAD Hamburg Systems zu verwenden. Der AN wird für die in seinem Marketingkonzept aufgeführten Maßnahmen Vorschläge / Entwürfe anfertigen und diese dem AG rechtzeitig präsentieren. Der AN verpflichtet sich, bei Änderungswünschen die jeweiligen Vorschläge / Entwürfe in einer weiteren Bearbeitung zu vervollkommen oder vollständig neue Entwürfe vorzulegen. Die solchermaßen überarbeiteten Vorschläge / Entwürfe werden sodann dem AG erneut präsentiert

und erläutert. Der AG wird die Abnahme sodann nur aus wichtigem Grund verweigern.

- (4) Der AN überträgt mit der Einbringung der Leistung auch alle eventuellen Nutzungsrechte von zum Zwecke der Veröffentlichung, Vervielfältigung und Verwertung erbrachter Werbe- und Marketingleistungen an den AG. Die Übertragung aller Rechte ist mit dem vereinbarten Betreiberentgelt abgegolten. Der AN darf mit vorheriger Zustimmung des AG Werbe- und Marketingleistungen durchführen, deren Nutzungsrechte an den AG übertragen wurden. Diese Übertragung ist zeitlich, örtlich, nach Verwendungszweck und in jeder sonstigen Weise unbeschränkt und schließt das Recht zur Änderung unter Wahrung der geistigen Eigenart der Leistungen und zur Weitergabe und Übertragung an Dritte ein.

Der AN trägt die Gewähr dafür, dass die dem AG angebotenen Werbe- und Marketingleistungen nicht mit Rechten Dritter belastet sind. Sollten Rechte Dritter doch bestehen, weist der AN den AG darauf hin und handelt gemäß dessen Weisungen. Der AN verpflichtet sich, die im Kontext dieser Vertragserfüllung entwickelten Marketing- und Werbeleistungen nur nach Freigabe des AG in gleicher oder abgeänderter Form für Dritte zu verwenden.

§ 24 Leistungsoptimierung

- (1) Der AN sichert zu, für eine ständige Optimierung des Fahrradvermietsystems, insbesondere hinsichtlich der Nutzerbedarfsgerechtigkeit, Sorge zu tragen.
- (2) Der AN wird das Fahrradvermietsystem während der Laufzeit dieses Vertrags beständig technisch weiterentwickeln, um die Nutzung des Systems noch weiter zu optimieren. Der AN ist bemüht, technische Neuerungen, die sich im Kontext des Fahrradvermietsystems sinnvoll integrieren lassen, dem AG zur Verfügung zu stellen. Der AN wird dem AG ein zeitlich und finanziell definiertes Angebot zu den technischen Neuerungen unterbreiten. Der AG ist berechtigt, dieses Angebot innerhalb von drei Monaten anzunehmen.
- (3) Der AN wird dem AG auf dessen Wunsch hin jederzeit umfassend Auskunft über den derzeitigen Entwicklungsstand technischer Neuerungen erteilen.

Abschnitt 4: Qualitätssicherung

§ 25 Allgemeine Anforderung an die Qualitätssicherung

- (1) Der AN ist verpflichtet, alles zu tun, was erforderlich ist, um eine reibungslose Abwicklung der Umrüstung und des Aufbaus der Infrastruktur sowie einen reibungslosen Betrieb des Fahrradvermietsystems zu gewährleisten und diesen zu dokumentieren.
- (2) Der AG ist berechtigt, die Ausführungen der Arbeiten durch eigene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder Beauftragte zu überwachen. Leistungen, die schon während der Ausführung als mangelhaft oder vertragswidrig erkannt werden, hat

der AN auf eigene Kosten unaufgefordert nachzubessern oder zu wiederholen. Kommt der AN dieser Verpflichtung nicht nach, kann ihm der AG eine angemessene Frist setzen und nach deren ergebnislosem Ablauf den Mangel selbst beseitigen und vom AN Ersatz der dafür erforderlichen Aufwendungen verlangen.

- (3) Die Leistungen des AN haben dem Stand der Technik sowie der gewerblichen Verkehrssitte zu entsprechen. Soweit in der (bau-)technischen Praxis in geschriebenen oder ungeschriebenen Regeln bestimmte Eigenschaften von Materialien oder Leistung gefordert sind, gelten diese als vertraglich vereinbart (Beschaffheitsgarantie). Soweit im Handel Baustoffe oder Bauteile erhältlich sind, die einer Güteprüfung unterliegen, dürfen nur diese verwendet werden. Die gesamte Ausführung hat den modernen, instandhaltungsarmen und heute gültigen ökologischen Anforderungen im Rahmen der funktionalen Leistungsbeschreibung zu entsprechen. Insbesondere dürfen keine asbesthaltigen und formaldehydhaltigen Baustoffe usw. verwendet werden.

§ 26 Qualitätssicherung im Betrieb

- (1) Der AN ist verpflichtet, gemäß Abschnitt 3.2.4.4.1 der Leistungsbeschreibung Stationsdaten und Nutzungsdaten zu erfassen, laufend zu aktualisieren und dem AG zu übermitteln (Berichtswesen).
- (2) Der AN ist verpflichtet, dem AG regelmäßig gemäß der Anforderungen in Abschnitt 3.2.4.4.2 mündlich zu berichten. Der AG lädt zu den Besprechungen während der Vertragslaufzeit schriftlich (z. B. per E-Mail) mit einem Vorlauf von mindestens zwei Wochen ein. Die Treffen werden vom AG protokolliert. Erfolgt bis zwei Wochen nach Versand des Protokolls kein Einspruch, gilt das Protokoll als angenommen.
- (3) AG und AN führen in Kooperation und Absprache in regelmäßigen Abständen Kundenbefragungen zu Zufriedenheit, Motivation, Ausleihverhalten der Kunden durch. Diese erfolgt auf Kosten des AG webbasiert oder über die App.
- (4) Über relevante Entwicklungen unterrichten sich die Vertragsparteien jeweils frühzeitig.
- (5) Kommt der AN seinen Berichts- und Dokumentationspflichten nicht nach, sind Vertragsstrafen gemäß § 43 dieses Vertrags zu entrichten.

§ 27 Qualitätsmanagement des AN

- (1) Der AN verpflichtet sich für die gesamte Vertragslaufzeit zur Umsetzung und Einhaltung eines internen Qualitätsmanagements. Der AN stellt dabei sicher, dass sein Qualitätsmanagement insbesondere Regelungen zu folgenden Punkten enthält:
 - a) Art und Umfang der Schulung und Fortbildung aller mit dem Betrieb des Fahrradvermietsystems nach diesem Vertrag befassten Mitarbeiter des AN;

- b) Art und Umfang regelmäßig und anlassbezogen durchzuführender interner Überprüfungen der Einhaltung der vertraglich und darüber hinaus geltenden Pflichten zum Betrieb, insbesondere zur Reinigung, Wartung aller mechanischen, elektrischen und elektronischen Bauteile des Fahrradvermiet-systems, zur Beseitigung von Fehlern und Schäden und zur sonstigen In-standhaltung;
 - c) Dokumentation der Überprüfungen, ihrer Ergebnisse und der daraufhin getroffenen Maßnahmen in regelmäßigen Prüfberichten, die elektronisch suchfähig erfasst werden und über die Übermittlung dieser Dokumentation an den AG.
- (2) Der AN gewährt dem AG das jederzeitige Einsichtsrecht in seine das Qualitätsmanagement betreffenden Dokumente, insbesondere in Zertifizierungsunterlagen, und stellt dem AG auf deren Wunsch hin diese Dokumente unentgeltlich zur Verfügung. Der AN stellt sicher, dass der AG kostenfrei mindestens zweimal pro Jahr auf Anforderung beim Zertifizierer des AN von diesem eine unabhängige Auskunft über den jeweils aktuellen Stand der Umsetzung des Qualitätsmanagements des AN erhält. Ein Wechsel des Zertifizierers ist dem AG unverzüglich und unaufgefordert mitzuteilen.
 - (3) Das Zertifikat nach ISO 9001:2015 hat der AN dem AG bis spätestens 31.12.2018 vorzulegen. Der AN versichert, sodann während der gesamten Vertragslaufzeit über eine Zertifizierung nach ISO 9001 zu verfügen und dem AG jede ggf. erforderlich werdende Erneuerung des Zertifikats unaufgefordert schriftlich nachzuweisen.

§ 28 Projektleitung

- (1) Der AN benennt mit Vertragsunterzeichnung eine/n Projektleiter/in und eine/n stellvertretende/n Projektleiter/in; sie bilden die Projekt- und Betriebsleitung und sind Hauptansprechpartner/innen für den AG.
- (2) Die Projektleitung ist zur Abgabe und Entgegennahme von Erklärungen aller Art im Zusammenhang mit diesem Vertrag bevollmächtigt.
- (3) Der/Die für den AN benannte Projektleiter/in ist Ansprechpartner/in des AG in allen Angelegenheiten der Auftragsdurchführung. Der AN hat dafür zu sorgen, dass der/die von ihm benannte Projektleiter/in über die für die Durchführung des Aufbaus und Betriebs eines automatisierten Fahrradvermiet-systems erforderlichen Qualifikationen verfügt. Er/Sie muss über entsprechend gute Kenntnisse der deutschen Sprache verfügen.
- (4) Über personelle Änderungen, die die Zusammensetzung der Projektleitung betreffen, informiert der AN den AG direkt und zeitnah.
- (5) Die Projektleitung stellt sicher, dass sie kurzfristig in Hamburg vor Ort sein kann.

§ 29 Folge- und Duldungspflichten

- (1) Der AN duldet die Einwirkungen, die sich durch den Straßenverkehr sowie bei der Erfüllung von Aufgaben, die sich aus der Wegebaulast ergeben. Er nimmt daraus entstehende Nachteile entschädigungslos hin.
- (2) Im Fall von Änderungen der aktuellen Bestimmungen und Vorschriften verpflichtet sich der AN, diese auf eigene Kosten vertragsgemäß umzusetzen.
- (3) Während der Vertragslaufzeit hat der AN die Stationen (einschließlich Poller, Terminals, Stationsschilder und Leihräder/Leih-Lastenräder) auf Weisung des AG innerhalb von 8 Wochen, in besonders dringenden Fällen unverzüglich, auf eigene Kosten zu beseitigen, zu verlegen oder anzupassen, wenn ein zwingendes öffentliches Interesse besteht, insbesondere infolge einer Änderung der öffentlichen Wege oder anlässlich der Einrichtung, Änderung oder Entfernung von Leitungen und Anlagen aller Art der Ver- und Entsorgungsunternehmen, für Telekommunikationslinien, von Verkehrsunternehmen oder anderer Behörden. Dies gilt auch dann, wenn öffentliche Wege mit Rücksicht auf den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes verändert werden sollen. Der AG ist schriftlich über die erfolgreiche Anpassung zu informieren.
- (4) Der AG versucht – in Abstimmung mit dem betreffenden Bezirk – einen adäquaten Ausweichstandort zu benennen. Ein Rechtsanspruch darauf besteht nicht.

Abschnitt 5: Tarifsysteem / Erlöse

§ 30 Tarifsysteem

- (1) Der AN erhebt die Tarife im eigenen Namen und auf eigene Rechnung. Das Tarifsysteem wird vom AN einfach und transparent ausgestaltet, zwischen den Vertragsparteien vereinbart und enthält die in Abschnitt 3.2.2 der Leistungsbeschreibung benannten Elemente
- (2) Eine Anpassung des Tarifmodells (Tarifmodell und -höhe) ist einmalig innerhalb der Vertragslaufzeit vor Saisonbeginn zulässig und bedarf der Zustimmung des AG.

§ 31 Erlöse

Die Einnahmen aus Registrierungsgebühren, Jahresbeiträgen und Entleih-Vorgängen sowie aus den weiteren Serviceentgelten verbleiben beim AN. Die Einnahmen werden differenziert nach den Gebühren und Nutzungsentgelten sowie differenziert nach Nutzung von Leihrädern und Leih-Lastenrädern dem AG jährlich im Jahresbericht mitgeteilt.

Abschnitt 6: Vergütung, Bonus-Malus-System und Anpassungen

§ 32 Vergütung

- (1) Der AG zahlt dem AN über den gesamten Vertragszeitraum für die Umrüstung, die Einrichtung und den Betrieb des Fahrradvermietensystems abzüglich der erzielten Erlöse (s. § 31 dieses Vertrags) ein jährliches Entgelt [REDACTED] in vier gleichen Raten als festen Pauschalpreis, mit dem der gesamte Leistungsumfang vollumfänglich abgegolten ist. Hierzu zählen auch solche Leistungen, die in diesem Vertrag, der Leistungsbeschreibung und dem verbindlichen Angebot des AN nicht ausdrücklich aufgeführt sind, für die vollständige und ordnungsgemäße Ausführung aller vertraglichen Leistungen jedoch erforderlich sind.
- (2) Die erste Rate [REDACTED] wird fällig am 04.01.2019. Die folgenden Raten werden fortlaufend jeweils am dritten Werktag des Monats Januar, April, Juli und des Monats Oktober eines jeden Vertragsjahres fällig.
- (3) Für den Fall der Anforderung weiterer Leihräder, Leih-Lastenräder sowie weiterer Infrastruktur-Bestandteile durch den AG (s. § 34 dieses Vertrags) und der damit verbundenen Ausweitung des Leistungsumfangs erhöht sich das jährliche Entgelt um die für diese Elemente vorgesehenen Zubestellpreise (s. Tabelle 1 in § 34).
- (4) Entsprechen die Leistungen des AN oder Teile derselben nicht den Anforderungen dieses Vertrages, mindert sich der Vergütungsanspruch entsprechend dem reduzierten Wert der Leistung. Werden vertraglich geschuldete Leistungen vom AN ganz oder teilweise nicht erbracht, entfällt der für den nicht erbrachten Teil der Leistung geschuldete Teil des Entgelts.
- (5) Einwendungen oder Einsprüche des AG gegen Vergütungsansprüche des AN erstrecken sich in ihrer jeweiligen Höhe auf die gesamte Entgeltforderung.

§ 33 Bonus-Malus-System

- (1) Die Vertragsparteien vereinbaren das in Anlage 11 der Leistungsbeschreibung näher geregelte Bonus-Malus-System, mit dem finanzielle Folgen der Unter- oder Überschreitung der darin enthaltenen Servicelevel geregelt werden.
- (2) Die im Rahmen des Bonus-Malus-Systems notwendigen Daten liefert der AN (s. Abschnitt 3.2.4.4.1 der Leistungsbeschreibung). Er trägt den hiermit verbundenen Aufwand. Einzelne Stichproben werden vom AG durchgeführt und ausgewertet.
- (3) Wenn und soweit infolge der Unter- bzw. Überschreitung der vereinbarten Servicelevel bestimmte Zahlungspflichten (Vertragsstrafen, Boni, Mali, Vergütungsminderungen) entstehen, werden diese mit der zeitlich jeweils nächsten quartalsweisen Ratenzahlung verrechnet bzw. beglichen.
- (4) Die Bonuszahlungen sind [REDACTED] begrenzt. Die Maluszahlungen sind [REDACTED] begrenzt.

§ 34 Zubestellungen

- (1) Zur Systemerweiterung ist der AN verpflichtet, auf Bedarf und nach Anforderung des AG weitere Stationen sowie Leihräder / Leih-Lastenräder bis zum Vertragsende bereitzustellen (s. Anlage 9 der Leistungsbeschreibung).
- (2) Der AG garantiert, dass jährlich nicht mehr als 40 Stationen zubestellt werden und maximal insgesamt nicht mehr als in Anlage 9 unter „maximale Zubestellmenge“ angegeben. Die tatsächliche Zubestellmenge pro Jahr wird dem AN im Rahmen eines jeweiligen Jahresgesprächs mitgeteilt (s. auch Abschnitt 3.2.1.1 Nr. 5 der Leistungsbeschreibung).
- (3) Der Auftraggeber garantiert eine Mindestbestellung von Stationen sowie Leihräder / Leih-Lastenräder bis zum Vertragsende (s. auch Anlage 9 der Leistungsbeschreibung).
- (4) Zubestellte Stationen müssen jeweils gemäß § 6 dieses Vertrags errichtet werden sowie gemäß des Ablaufs nach Abschnitt 3.2.6 der Leistungsbeschreibung.
- (5) Der AN ist verpflichtet, auf Bedarf und nach Anforderung des AG weitere Sprachen in Webseite, App und Terminal einzupflegen und bis zum Vertragsende gemäß den Bedingungen in Tabelle 1 bereitzustellen.
- (6) Bei einer Zubestellung einzelner Stationen oder Stations-Bestandteile, Leihräder / Leih-Lastenräder oder einer Sprache entsteht in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme ein zusätzlicher Vergütungsanspruch nach Maßgabe der in Tabelle 1 aufgeführten Kostenregelung.
- (7) Die Anforderung neuer Stationen oder Stations-Bestandteile, Leihräder / Leih-Lastenräder oder neuen Sprachen erfolgt schriftlich durch den AG. Die Errichtung neuer Stationen oder Stations-Bestandteile, Leihräder / Leih-Lastenräder und Sprachen ist innerhalb von acht Wochen ab Posteingang der Mitteilung zu realisieren. Liegen die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen zum Zeitpunkt der Anforderung noch nicht vor bzw. können dem AN nicht verbindlich zugesichert werden, beginnen die vorstehenden Fristen erst mit der Erteilung oder verbindlichen Zusicherung der erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen zu laufen.

Tabelle 1: Zubestellpreise

	Kosten bei Inbetriebnahme bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Leihrad [€/a*Leihrad]										
Leih-Lastenrad [€/a*Leih-Lastenrad]										
Station mit 12 Andockplätzen [€/a*Station] ohne Leihräder										
Zusätzlicher Andockplatz inkl. Poller [€/a*Poller]										

	Kosten bei Inbetriebnahme bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Terminal [€/a*Terminal]										
Stationsschild / Kommunikationseinheit [€/a*Stationsschild]										
Zusätzlicher Andockplatz mit Ladeinfrastruktur [€/a*Andockplatz]										
Zusätzliche Sprache [€/Sprache]										

§ 35 Anpassungen

- (1) Der AG oder das jeweils zuständige Bezirksamt teilt dem AN schriftlich mit, wenn eine dauerhafte oder kurzzeitige Verlegung, eine Anpassung oder die Beseitigung einer Station oder von Pollern aus Gründen, an denen kein zwingendes öffentliches Interesse besteht, erforderlich ist. Für diesen Fall erstattet der AG dem AN die Kosten für die Verlegung, Anpassung oder Beseitigung entsprechend den Angaben in Tabelle 2. Dauerhafte Beseitigungen von Leihstationen durch den AN bedürfen der Zustimmung des AG und dürfen 5 % des jährlichen Gesamtbestands nicht überschreiten.
- (2) Im Falle größerer Vandalismusschäden und damit verbundener hoher Wartungskosten können im Einzelfall und in Abstimmung mit dem AG Terminals durch Stationsschilder ersetzt werden. Der AN hat den AG über diese Fälle zu informieren. Das Betreiberentgelt reduziert sich dann entsprechend (Station mit Stationsschild anstelle Station mit Terminal).

Tabelle 2: Preise für Verlegungen

	Kosten bei Inanspruchnahme bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres									
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Station mit 12 Andockplätzen [€/Verlegung]										
Zusätzlicher Andockplatz [€/Verlegung]										
Terminal [€/Verlegung]										
Stationsschild / Kommunikationseinheit [€/Verlegung]										
Zusätzlicher Andockplatz mit Ladeinfrastruktur [€/Verlegung]										

Abschnitt 7: Allgemeine Rechte und Pflichten des AG

§ 38 Verpflichtung zur Unterstützung

Der AG wird den AN im Rahmen der Erfüllung der ihr gemäß diesem Vertrag obliegenden Pflichten in angemessener Weise unterstützen. Insbesondere wird der AG den AN bei Vorschlägen hinsichtlich beabsichtigter Anpassungen / Optimierungen des Fahrradvermietensystems im Regelfall anhören.

§ 39 Änderungen im Fahrradvermietensystem

- (1) Der AG ist berechtigt, dem AN hinsichtlich etwaiger Änderungen an Einrichtung und Betrieb des Fahrradvermietensystems verbindliche Vorgaben zu machen, sofern dies aus rechtlichen Gründen oder aufgrund bindender Beschlüsse der Hamburger Bürgerschaft erforderlich wird. Sofern sich die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Vergütung nicht aus den in diesem Vertrag getroffenen Vergütungsregelungen ergeben, wird dem AN dem AG unverzüglich ein Angebot über die mit der Änderung des Leistungsumfangs einhergehende Vergütung unterbreiten.

§ 40 Städtischer Vertragsbeauftragter, Informationsrechte, Weisungs- und Kontrollrechte

- (1) Der AG benennt nach Vertragsschluss eine/n städtischen Vertragsbeauftragte/n. Der/die städtische Vertragsbeauftragte fungiert gegenüber dem AN als Ansprechpartner/in für alle Belange des Fahrradvermietensystems. Er/sie hat zudem die Aufgabe, beratend, koordinierend und ggf. vermittelnd zwischen AN und AG zu wirken. Einen Wechsel in der Person des städtischen Vertragsbeauftragten wird der AG dem AN unverzüglich mitteilen.

§ 41 Umfang und Ausübung der Weisungs- und Kontrollrechte

- (1) Der AG ist berechtigt, zur Sicherung der Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben die Vertragserfüllung zu überwachen und zu kontrollieren. Sie hat dazu das Recht,
 1. die Geschäftsstellen sowie die Niederlassung des AN auf dem Gebiet der FHH jederzeit im Rahmen der üblichen Geschäftszeiten zu betreten und in Augenschein zu nehmen,
 2. die Erbringung der Vertragsleistungen, insbesondere den Zustand der Infrastruktur, die Organisation, die Wartung, Inspektion und Instandsetzung sowie den Aufbau/Rückbau, die Umrüstung und die Aufstockung/Umsetzung von Pollern und Stationen zu überwachen und
 3. dem AN Weisungen zu erteilen, wenn und soweit dies zur Einhaltung öffentlich-rechtlicher Pflichten des AG erforderlich ist

- (2) Weisungen sollen schriftlich erfolgen; bei Gefahr im Verzug reicht eine Weisung in anderer Form, die unverzüglich schriftlich zu bestätigen ist. Besteht zwischen den Parteien Uneinigkeit über die Rechtmäßigkeit einer Weisung, bleibt der AN zur Ausführung der Weisung verpflichtet. Der AN hat einen Anspruch auf Erstattung der ihm durch die Weisung entstehenden Mehrkosten, wenn die Weisung rechtswidrig war.

Abschnitt 8: Allgemeine Vertragsbedingungen

§ 42 Vertragsfristen

- (1) Die in dem Zeitplan (s. Abschnitt 3.2.6 der Leistungsbeschreibung) aufgeführten Fristen werden verbindlich vereinbart („Vertragsfristen“). Der AN sichert die Einhaltung der Fristen zu.
- (2) Im Falle von Zusatzleistungen oder Leistungsänderungen oder im Falle von Ablaufbehinderungen
- durch einen von Seiten des AG zu vertretenden Umstand oder
 - andere, für den AN unabwendbare Umstände, soweit diese Risiken nicht nach diesem Vertrag von AN übernommen worden sind,
- hat der AN – soweit erforderlich – dem AG schriftlich und unverzüglich die Notwendigkeit zur Verlängerung der Vertragsfristen anzuzeigen und eine geänderte Terminplanung vorzulegen. Der AG hat dem AN in diesem Fall eine angemessene Verlängerung der Vertragsfrist zuzubilligen, wobei die Verlängerung soweit möglich auf die betroffenen Leistungsbestandteile beschränkt wird.

§ 43 Vertragsstrafen

- (1) Der AN ist zur Zahlung einer Vertragsstrafe verpflichtet, soweit er die verbindlich vereinbarten Termine (Systemstart, Start Leih-Lastenrad-Vermietung) nicht einhält, es sei denn, er hat dies nicht zu vertreten.
- (2) Die Vertragsstrafe beträgt für jeden Werktag, an dem sich der AN mit der Einhaltung des Systemstarttermin und den Starttermin für Leih-Lastenräder in Verzug befindet, ■■■■■ des jährlichen Netto-Betreiberentgelts gemäß § 32 dieses Vertrags, höchstens jedoch insgesamt ■■■■■ des jährlichen Netto-Betreiberentgelts. Die Vertragsstrafe gilt auch, soweit sich Fertigstellungstermine verschieben, für die neuen Fertigstellungstermine.
- (3) In dem Fall, dass der AN gegen die Pflicht, die geforderten Berichte (s. Abschnitt 3.2.4.4 der Leistungsbeschreibung) rechtzeitig, vollständig und wahrheitsgemäß vorzulegen schuldhaft verstößt, droht ihm eine Vertragsstrafe von ■■■■■ pro angebrochenen Tag.
- (4) Kann der AN eine Frist unverschuldet oder aus besonderen unabwendbaren Umständen, zu deren Risikoübernahme er sich nicht gemäß dieses Vertrages

verpflichtet hat, nicht einhalten, hat er den AG unverzüglich darüber in Kenntnis zu setzen. Der AN legt einen neuen Terminplan vor. Der AG billigt dem AN in diesem Fall eine angemessene Fristverlängerung für den betroffenen Leistungsgegenstand zu.

- (5) Weitergehende Verzugsschadensansprüche des AG und sonstige Schadensersatzansprüche bleiben unberührt. Die Vertragsstrafe wird auf die Schadensersatzansprüche angerechnet.

§ 44 Datenschutz / Datensicherheit

Die Vertragsparteien stimmen darüber ein, dass der Schutz und die Sicherheit der personenbezogenen Daten der Nutzer des Fahrradvermietsystems und die ständige Einhaltung der gesetzlichen datenschutzrechtlichen Bestimmungen von hervorgehobener Bedeutung sind. Der AN wird daher alle Vorkehrungen und Maßnahmen treffen, die ein besonders hohes Schutz- und Sicherheitsniveau für die personenbezogenen Daten der Nutzer gewährleisten und verpflichtet sich zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

§ 45 Wettbewerbsverbot

Der AG wird während der Laufzeit dieses Vertrags nicht ohne Zustimmung des AN

1. allein oder gemeinsam mit Dritten das Fahrradvermietsystem betreiben, soweit diese Leistungen nach Maßgabe dieses Vertrages an den AN übertragen werden,
2. mit einem Konkurrenzunternehmen des AN einen Vertrag über die Einrichtung und/oder den Betrieb eines Fahrradvermietsystems mit den vertragsgegenständlichen Leistungen im Bedienungsgebiet des auf Grundlage dieses Vertrages zu betreibenden Fahrradvermietsystems abschließen,
3. Sondernutzungsgenehmigungen für Fahrradabstellflächen an Konkurrenzunternehmen des AN erteilen.

§ 46 Vertraulichkeitsvereinbarung

- (1) Der AN wird sämtliche ihm bei der Vertragsausführung bekannt werdenden oder bei der Vertragsanbahnung bereits bekannt gewordene Geschäftsvorgänge des AG sowie der mit ihr verbundenen oder in einer Geschäftsbeziehung oder öffentlich-rechtlichen Beziehung stehenden Firmen und Einrichtungen geheimhalten. Der AN steht dafür ein, dass eine entsprechende Geheimhaltungsverpflichtung mit seinen Mitarbeitern und mit den von ihm ggf. beauftragten Fremdfirmen vereinbart wird. Diese Geheimhaltungspflicht gilt über die Dauer dieses Vertrages hinaus. Die Erteilung von Auskünften an Medien und Öffentlichkeit ist nur mit vorheriger Genehmigung des AG gestattet.

- (2) Für den Fall einer Zuwiderhandlung gegen die Geheimhaltungsverpflichtung stehen dem AG, unbeschadet des Anspruches auf fristlose Kündigung aus wichtigem Grunde, nebeneinander folgende Ansprüche zu:
 1. Auf künftige Unterlassung;
 2. Auf Erteilung von Auskunft über Art und Umfang der Zuwiderhandlung;
 3. Auf Vertragsstrafe in Höhe von [REDACTED] für jeden Fall der Zuwiderhandlung, bei Dauerverstößen für jeden angefangenen Monat der Dauer des Verstoßes.

§ 47 Haftung

- (1) Die Vertragsparteien haften einander nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit in diesem Vertrag keine anderweitigen Regelungen getroffen sind. Ein Rücktritt vom Vertrag ist in jedem Fall ausgeschlossen. Den Vertragsparteien steht ausschließlich das in § 54 vorgesehene Kündigungsrecht zu.
- (2) Soweit die Vertragsparteien gegenüber einem Dritten als Gesamtschuldner für einen Schaden haften, den im Innenverhältnis eine der Vertragsparteien zu tragen hat, stellt diese Vertragspartei die andere von den Verbindlichkeiten gegenüber dem Dritten frei. In diesem Fall dürfen die Ansprüche Dritter nur nach vorheriger Zustimmung der anderen Vertragspartei anerkannt oder vergleichsweise geregelt werden. Die im Innenverhältnis verpflichtete Vertragspartei kann verlangen, dass die andere Vertragspartei die Ansprüche Dritter unter Ausschöpfung aller außergerichtlichen und gerichtlichen Möglichkeiten nach Maßgabe der verpflichteten Vertragspartei abzuwehren versucht, sofern diese Vertragspartei hierfür die Kosten trägt.
- (3) Die Verkehrssicherungspflichten hinsichtlich des Fahrradvermietsystems obliegen ausschließlich dem AN. Der AN wird den AG von allen Ansprüchen Dritter freistellen, die aufgrund einer Verletzung der Verkehrssicherungspflichten oder aus Anlass des Vorhandenseins des Fahrradvermietsystems geltend gemacht werden.
- (4) Der AG übernimmt keinerlei Gewähr und Haftung für die Eignung von Standorten für Stationen oder für die Erzielung eines bestimmten Umsatzes mit einzelnen oder allen Einrichtungen des Fahrradvermietsystems.

§ 48 Einsatz von Nachunternehmern

- (1) Der AN ist berechtigt, sich zur Erfüllung ihrer Vertragspflichten Dritter zu bedienen, sofern er im Hinblick auf die beauftragten Leistungen fachkundig, zuverlässig, leistungsfähig und erfahren sind. Der AN ist verpflichtet, diesbezügliche Nachweise auf Aufforderung durch den AG beizubringen. Hierzu gehören auch aktuelle Nachweise über die vollständige Entrichtung von Steuern und Beiträgen. Der AG ist berechtigt, Gewerbezentralregisterauszüge von den Nachunternehmern einzuholen.
- (2) Bei der Beauftragung der Nachunternehmer handelt der AN auf eigenen Namen und auf eigene Rechnung. Die vom Nachunternehmer durchgeführten Arbeiten gelten als von dem AN durchgeführt.

- (3) Der AN darf Nachunternehmer zur Ausführung der Leistung oder wesentlicher Teile davon nur einschalten, wenn der AG im Einzelfall schriftlich zugestimmt hat. Der AG kann die angezeigten Nachunternehmer ablehnen, wenn ein Anlass für Zweifel besteht, dass der Nachunternehmer die ihm übertragenen Leistungen ordnungsgemäß und vertragsgerecht erbringt, insbesondere wenn Zweifel an seiner Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit bestehen oder geforderte Nachweise nicht beigebracht werden. Der Einsatz der in Anlage 5 („Nachunternehmerverzeichnis“) ausgewiesenen Nachunternehmer gilt für die darin bezeichneten Teilleistungen als genehmigt.

Der AN wird sicherstellen, dass im Rahmen der Erbringung der vertraglich geschuldeten Leistungen

1. Lieferungs- und Leistungsaufträge unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit an Nachunternehmer vergeben werden,
 2. soweit rechtlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll Nachunternehmer beauftragt werden, die in der Region ansässig sind, und
 3. auch kleine und mittlere Unternehmen in angemessenem Umfang zur Abgabe von Angeboten als Nachunternehmer aufgefordert werden.
- (4) Der AN tritt an den AG sicherungshalber seine sämtlichen künftigen Mängel- und Schadensersatzansprüche aus den von ihm abgeschlossenen Nachunternehmerverträgen ab, die das Fahrradvermietensystem betreffen, ohne dass dadurch die eigene Verantwortlichkeit des AN nach diesem Vertrag berührt wird. Der AG ist jederzeit zur Anzeige dieser Abtretung an die Nachunternehmer berechtigt. Soweit und solange der AN seiner Haftung für Mängel nach diesem Vertrag nachkommt, bleibt er im Innen- und Außenverhältnis ermächtigt, die abgetretenen Gewährleistungsansprüche gegenüber den Nachunternehmern im vollen Umfang auszuüben. Im Übrigen verpflichtet sich der AN, den AG bei der Verfolgung der aus den abgetretenen Ansprüchen herrührenden Rechte in jeder Hinsicht zu unterstützen, insbesondere alle erforderliche Unterlagen unverzüglich zu übergeben, alle erforderlichen Auskünfte unverzüglich zu erteilen und ggf. erforderliche Erklärungen abzugeben.
- (5) Der AG ist berechtigt, die sofortige Ablösung von Nachunternehmern oder den sofortigen Abzug von Leiharbeitskräften zu verlangen, sofern und soweit
1. der Nachunternehmer sich als nicht hinreichend fachkundig, leistungsfähig und erfahren erweist;
 2. der Nachunternehmer im Zusammenhang mit der Erbringung der vertraglichen Leistungen gegen ausländer-, arbeits- oder sozialversicherungsrechtliche Vorschriften oder das Arbeitnehmerentendegesetz verstößt;
 3. oder sonst ein wichtiger Grund vorliegt.
- (6) Dem AN stehen in diesem Fall keine Ansprüche auf Schadensersatz, Verdienstausschluss oder sonstige Zahlungen gegen den AG zu.
- (7) Der AN verpflichtet sich, mit allen Nachunternehmern im Wege eines echten Vertrages zugunsten Dritter folgende Regelungen zu vereinbaren, wobei mit der Bezeichnung „Hauptauftraggeber“ der AG, mit der Bezeichnung „Hauptauftragnehmer“ der

AN, mit der Bezeichnung „Hauptvertrag“ dieser Vertrag, mit der Bezeichnung „Nachunternehmervertrag“ der von AN mit dem jeweiligen Nachunternehmer zu schließende Vertrag und mit der Bezeichnung „Nachauftragnehmer“ der Auftragnehmer i.S.d. Nachunternehmervertrages gemeint und der entsprechende Vertrag mit dem Nachunternehmer demgemäß anzupassen ist:

„Der Hauptauftraggeber ist berechtigt, von dem Nachauftragnehmer die weitere Erbringung (ganz oder teilweise) von im Rahmen dieses Nachunternehmervertrages vertraglich geschuldeten Leistungen gegen Zahlung des hieraus in entsprechender Anwendung der Vergütungsvorschriften dieses Nachunternehmervertrages entfallenden Entgelts zu verlangen. Mit Zugang dieser Aufforderung kommt insoweit ein unmittelbares Vertragsverhältnis zwischen dem Nachauftragnehmer und dem Hauptauftraggeber zustande, auf das die Bestimmungen dieses Nachunternehmervertrages entsprechende Anwendung finden. Es wird klargestellt, dass sich demzufolge hierdurch nichts daran ändert, dass die Abwicklung von bereits erbrachten Leistungen vollständig im Verhältnis Hauptauftragnehmer/Nachauftragnehmer verbleibt und Ansprüche und Einreden diesbezüglich gegen den Hauptauftraggeber ausgeschlossen sind.“

Der AG verpflichtet sich gegenüber dem AN, von der vorstehend vereinbarten Befugnis, die Leistungserbringung direkt vom Nachunternehmer zu fordern, nur im Falle der Beendigung dieses Vertrages Gebrauch zu machen.

§ 49 Übertragung des Vertrages, Unterverpachtung, Abtretungsverbot

- (1) Eine vollständige oder teilweise Übertragung dieses Vertrages oder die Abtretung von Ansprüchen aus diesem Vertragsverhältnis durch den AN ist ohne schriftliche Zustimmung des AG ausgeschlossen. Soweit der AN die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf ein von ihm oder der Muttergesellschaft mittelbar oder unmittelbar beherrschtes Unternehmen übertragen oder durch ein solches ausüben lassen will, wird der AG die Zustimmung nur aus berechtigten Gründen verweigern. Der AG wird einer Übertragung vorbehaltlich besonderer Umstände zustimmen, soweit der AN gegenüber dem AG selbst verpflichtet bleibt oder entsprechende Garantien abgibt.
- (2) Die vollständige oder teilweise Überlassung des Fahrradvermietensystems zur Vermarktung oder Bewirtschaftung durch Dritte ist ohne schriftliche vorherige Zustimmung des AG ausgeschlossen.

§ 50 Verpflichtung zur Gründung einer Niederlassung in Hamburg

- (1) Der AN verpflichtet sich, bis spätestens zum 01.01.2019 eine eigene Niederlassung in Hamburg für den operativen Betrieb des Fahrradvermietensystems zu errichten und während der Laufzeit dieses Vertrages zu unterhalten.
- (2) Die Niederlassung ist personell so auszustatten, dass sie stets in der Lage ist, die Pflichten der AN aus diesem Vertrag organisatorisch und personell zu erfüllen. Kopien

der Abrechnungsunterlagen der AN, die diesen Vertrag betreffen, sind bei der Niederlassung für Prüfzwecke des AG zur Einsicht vorzuhalten.

§ 51 Schwarzarbeitsbekämpfung, Tariftreue und Nachunternehmereinsatz

- (1) Der AN verpflichtet sich, dafür zu sorgen und einzustehen, dass bei der Ausübung der mit diesem Vertrag übertragenen Rechte und bei Erfüllung der mit diesem Vertrag auferlegten Pflichten illegale Beschäftigung von Arbeitskräften, Schwarzarbeit und Verstößen gegen das Arbeitnehmerentsendegesetz unterbleiben und die gesetzlichen Regelungen zur Bekämpfung von illegaler Beschäftigung und Schwarzarbeit eingehalten werden. Die Einstandspflicht bezieht sich auch auf das Verhalten Dritter, die vom AN als Nachunternehmen beauftragt oder ihrerseits von beauftragten Nachunternehmen – gleich in welchem Unterordnungsgrad – mit der Ausführung der Leistung betraut worden sind.
- (2) Der AN verpflichtet sich, seinen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bei der Ausführung dieser Leistungen ein Entgelt zu zahlen, das in Höhe und Modalitäten mindestens den Vorgaben desjenigen Tarifvertrages entspricht, an den das Unternehmen auf Grund des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes gebunden ist (§ 3 Abs. 1 HmbVgG). Entsprechendes gilt für die Beachtung des Tarifvertragsgesetzes, Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes und anderer gesetzlicher Bestimmungen über Mindestentgelte.
- (3) Der AN verpflichtet sich, seinen Beschäftigten (ohne Auszubildende) für die Ausführung der Leistung einen Mindestlohn nach § 1 Absatz 2 des Mindestlohngesetzes vom 11. August 2014 (BGBl. I S. 1348) in der jeweils geltenden Fassung, zu zahlen (§ 3 Abs. 2 HmbVgG).
- (4) Der AN verpflichtet sich, im Fall der Arbeitnehmerüberlassung im Sinne des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes dafür zu sorgen, dass die Verleiher den Leiharbeiterinnen und Leihararbeitern bei der Ausführung der Leistung das gleiche Arbeitsentgelt gewähren wie vergleichbaren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des Entleihers (§ 3 Abs. 3 HmbVgG).
- (5) Soweit Leistungen auf Nachunternehmer übertragen werden, hat sich der Auftragnehmer zu verpflichten, den Nachunternehmern die Pflicht zur Zahlung des Mindestlohns aufzuerlegen (§ 5 Abs. 1 S.3 HmbVgG).
- (6) Der AN erklärt, dass er seinen gesetzlichen Verpflichtungen zur Zahlung der Steuern, der Beiträge zu den Sozialversicherungen sowie der Beiträge zur Berufsgenossenschaft nachkommt und für die Laufzeit des Vertrages nachkommen wird.
- (7) Auf Verlangen des AG hat der AN die von ihr beauftragten Nachunternehmen unverzüglich zu benennen.
- (8) Auf Verlangen des AG hat der AN unverzüglich vollständige und prüffähige Entgeltabrechnungen über die in Absatz 2 näher bezeichneten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vorzulegen und Einblick in die Unterlagen über die Abführung

von Steuern und Beiträgen sowie die zwischen dem AN und ihren Nachunternehmen abgeschlossenen Verträge zu gewähren.

- (9) Der AN verpflichtet sich, die Pflichten nach den Absätzen 1 bis 5 ihren Nachunternehmen aufzuerlegen und darüber hinaus sicherzustellen, dass diese Pflichten seitens der Nachunternehmen an ggf. unterbeauftragte weitere Unternehmen ebenfalls weitergegeben werden. Der AN hat die Beachtung dieser Pflichten durch ihre Nachunternehmen durch geeignete Mittel zu kontrollieren.
- (10) Für den Fall, dass der AN ihre Pflichten nach den Absätzen 1 bis 9 verletzt, kann der AG für jeden schuldhaften Verstoß eine Vertragsstrafe [REDACTED] Verstoß verlangen. Im Höchstfall können sich die Vertragsstrafen pro Jahr [REDACTED] belaufen.
- (11) Vorstehende Verpflichtungen sind unter Beachtung etwaiger rechtlicher Schranken zu erfüllen.

§ 52 Versicherungen

- (1) Der AN hat eine Betriebs- und Umwelthaftpflicht-Versicherung mit gesetzlicher Haftpflicht aus der Vermietung und Reparatur von Leihrädern und Leih-Lastenrädern sowie mit der subsidiären persönlichen gesetzlichen Haftpflicht der Leihrad/Leih-Lastenrad-Nutzer in ihrer Eigenschaft als Privatperson abzuschließen. Ebenfalls hat der AN Gebäude gegen Feuer, die Betriebseinrichtung gegen Feuer, Leitungswasser, Sturm und Einbruchsdiebstahl sowie Waren und Vorräte gegen Feuer, Leitungswasser und Einbruchsdiebstahl zu versichern.

Der AN hat spätestens 14 Tage nach Zuschlagserteilung den Nachweis über das Bestehen bzw. den Abschluss der genannten Versicherungen beim Auftraggeber zu hinterlegen. Er verpflichtet sich, diese Versicherungen für die Laufzeit des Vertrages aufrecht zu erhalten.

- (2) Die Vertragsparteien werden in regelmäßigen Abständen prüfen, ob der gewählte Versicherungsschutz weiter erforderlich, ausreichend und wirtschaftlich ist und sich ggf. über Anpassungen verständigen.

§ 53 Rechte und Pflichten nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz

- (1) Dieser Vertrag unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) gemäß § 3 Abs. 2 Nr.1 HmbTG und wird nach Maßgabe der Vorschriften des HmbTG im Informationsregister veröffentlicht werden. Unabhängig von einer möglichen Veröffentlichung kann der Vertrag Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.
- (2) Für durch die Verletzung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses bei der Veröffentlichung im Informationsregister oder Herausgabe auf Antrag nach dem HmbTG entstehende Schäden haftet der Auftraggeber nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.
- (3) Im Hinblick auf § 10 Absatz 2 HmbTG vereinbaren die Parteien:

Dieser Vertrag wird erst einen Monat nach seiner Veröffentlichung im Informationsregister wirksam. Der Auftraggeber kann binnen dieses Monats nach Veröffentlichung des Vertrages im Informationsregister vom Vertrag zurücktreten, wenn dem Auftraggeber nach der Veröffentlichung des Vertrages von ihm nicht zu vertretende Tatsachen bekannt werden, die ihn, wären sie schon zuvor bekannt gewesen, dazu veranlasst hätten, einen solchen Vertrag nicht zu schließen, und ein Festhalten am Vertrag für den Auftraggeber unzumutbar ist.

Abschnitt 9: Vertragsende

§ 54 Vertragsdauer und Kündigung

- (1) Der Vertrag wird mit Zuschlagserteilung wirksam und endet am 31.12.2028.
- (2) Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor bei:
 1. der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen einer Partei oder die Stellung eines Antrags einer Partei auf Eröffnung eines solchen Verfahrens über ihr eigenes Vermögen;
 2. schwerwiegenden, schuldhaften Verstößen gegen die vertragliche Verpflichtungen durch eine Partei, aufgrund derer es für den anderen Teil unzumutbar ist, den Vertrag bis zum Vertragsende fortzusetzen;
 3. Fortsetzung eines vertragswidrigen Verhaltens trotz zweifacher schriftlicher Abmahnung mit Fristsetzung und Kündigungsandrohung;
 4. Nichteinlösung der nach § 37 dieses Vertrages vorzulegenden Sicherheitsleistung
 5. nicht fristgemäßem Nachweis über das Bestehen bzw. den Abschluss der in § 52 Abs.1 genannten Versicherungen
- (3) Unbeschadet der unter Absatz 2 aufgeführten Kündigungsgründe ist der AG ab Beginn des vierten Vertragsjahres berechtigt, diesen Vertrag mit einer dreimonatigen Kündigungsfrist zum 30.06. eines jeden Vertragsjahres vorzeitig zu kündigen, falls im zuvor jeweils abgelaufenen Vertragsjahr weniger als 3.000.000 Entleihvorgänge verzeichnet werden konnten. Als Grundlage hierfür dient die gemäß Abschnitt 3.2.4.4.1, Nr. 9 der Leistungsbeschreibung nach Ende eines jeden Vertragsjahres dem AG zur Verfügung zu stellende betriebliche Dokumentation.
- (4) AN ist zur Kündigung aus wichtigem Grunde berechtigt, wenn
 1. der AG die für die weitere Erbringung der vertraglichen Leistungen erforderliche Mitwirkung trotz Fristsetzung mit Kündigungsandrohung ohne Rechtsgrund verweigert, oder
 2. die Erbringung der vertraglichen Leistungen auf andere Art und Weise wesentlich eingeschränkt ist oder unmöglich ist, z.B. wegen zwingender gesetzlicher Regelungen oder behördlicher Anordnungen.

- (5) Beide Vertragsparteien sind zur Kündigung aus wichtigem Grunde nur berechtigt, wenn und soweit ihnen unter den o. g. Umständen eine Fortsetzung des Vertrages auch nach einer Anpassung der Vertragsbedingungen nicht mehr zugemutet werden kann. Die Kündigung muss durch eingeschriebenen Brief erfolgen.

§ 55 Pflichten nach Vertragsende

Die Vertragsparteien werden die bei der Ausführung dieses Vertrags erlangten Informationen auch über die Vertragsdauer hinaus vertraulich behandeln. Die Pflicht zur Vertraulichkeit gilt nicht im Falle einer gesetzlichen Verpflichtung zur Weitergabe der Information, der Einwilligung der anderen Vertragspartei und hinsichtlich aller zugänglichen Informationen sowie Informationen, die der anderen Vertragspartei bereits vor der Information durch den Vertragspartner bekannt waren.

§ 56 Folgen der Vertragsbeendigung

- (1) Bei Beendigung dieses Vertrages geht das Eigentum an der Stationsinfrastruktur gegen Erstattung [REDACTED] auf den AG über. Der AG kann diese Anwartschaft insgesamt oder für bestimmte Teile der Stationsinfrastruktur abtreten. In diesem Fall geht das Eigentum an den vom AG gegenüber dem AN benannten Abtretungsempfänger über.
- (2) Binnen eines Monat nach Vertragsbeendigung hat der AN die Dokumentation nach Abschnitt 3.2.4.4.1, Nr. 9 der Leistungsbeschreibung herauszugeben. Die Geltendmachung eines Zurückbehaltungsrechts an der Dokumentation ist ausgeschlossen.
- (3) Erklärt der AG spätestens sechs Monate vor Ablauf des Vertrages schriftlich den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Rechte nach Absatz 1, bleibt der AN insoweit Eigentümer des Fahrradvermietsystems und ist in diesem Falle verpflichtet, dieses binnen eines Zeitraumes von zwei Monaten ab Vertragsende auf eigene Kosten kontinuierlich und vollständig abzubauen. Die Rückbauverpflichtung beinhaltet die Entfernung der oberirdischen Elemente, die Entfernung der Fundamente und Stromanschlüsse sowie die Wiederherstellung des ursprünglichen Oberflächenzustandes. Noch nicht abgebaute Bestandteile des Fahrradvermietsystems sind in diesen Zeitraum einem vom AG benannten Nachfolger zu angemessenen Bedingungen zu überlassen. Im Falle der außerordentlichen Kündigung kann der AG den Verzicht ohne Einhaltung einer Frist erklären.
- (4) Die Kosten für den Rückbau erstattet der AG unter der Voraussetzung, dass ein prüffähiger Kostenvoranschlag vor Aufnahme der betreffenden Rückbau- / Wiederherstellungsarbeiten sowie eine detaillierte Übersicht über die Einzelleistungen eingereicht wurde und der AG diese genehmigt hat. Der AG wird die Genehmigung nicht verweigern, soweit die Kosten des Rückbaus marktüblichen Preisen entsprechen.
- (5) Die Parteien können Abweichendes im Einzelfall schriftlich vereinbaren.

Abschnitt 10: Schlussbestimmungen

§ 57 Schriftform

Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Das gilt auch für einen etwaigen Verzicht auf das Erfordernis der Schriftform.

§ 58 Gerichtsstand und anwendbares Recht

Gerichtsstand ist Hamburg. Dieser Vertrag unterliegt deutschem Recht.

§ 59 Änderungen der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse

AN teilt dem AG unaufgefordert alle Änderungen ihrer gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese auf die Vertragsdurchführung Auswirkungen haben können. Dies gilt insbesondere für den Verkauf, die Verschmelzung, Eingliederung oder Aufspaltung ihres Unternehmens und den Abschluss von Gewinnabführungs-, Beherrschungsverträgen und Konzerneingliederungen sowie für Änderungen des haftenden Kapitals.

§ 60 Salvatorische Klausel

Falls einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam oder undurchführbar sein oder werden sollten oder dieser Vertrag Lücken enthält, wird dadurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder fehlenden Bestimmung gilt eine solche wirksame Bestimmung als vereinbart, die das von den Vertragsparteien mit diesem Vertrag verfolgte wirtschaftliche Ziel bestmöglich erreicht.

§ 61 Anlagenverzeichnis

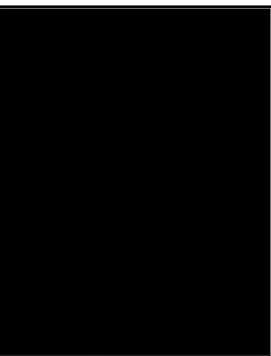
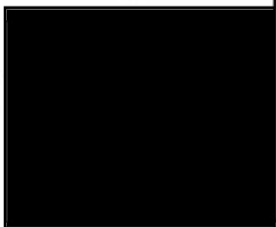
- | | |
|-----------|---|
| Anlage 1: | Angebotsbedingungen des AG |
| Anlage 2: | Leistungsbeschreibung |
| Anlage 3: | Verbindliches Angebot des AN |
| Anlage 4: | Patronatserklärung / Konzernbürgschaft / Vertragserfüllungsbürgschaft / Nachweis Barkaution |
| Anlage 5: | Nachunternehmerverzeichnis |

Rechtsverbindliche Unterschriften

FHH:

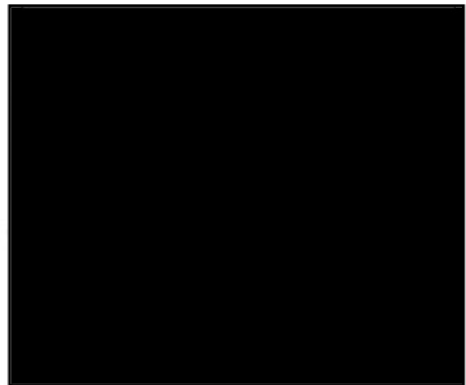
Hamburg, 28.6.2018

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und
Innovation



Deutsche Bahn Connect GmbH:

Frankfurt am Main, 27.06.2018





Freie und Hansestadt Hamburg
Finanzbehörde

- Leistungsbeschreibung -

Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb

über den

**Betrieb und die Weiterentwicklung des öffentlichen
Fahrradvermietensystems in Hamburg für den Zeitraum von
2019 bis 2028**

gem.

**Vierter Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen
(GWB) sowie nach
der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge
(Vergabeverordnung - VgV)**

Vergabenummer 2017000111

Stand: 22.03.2018
(Version 2)

Finanzbehörde Hamburg
Organisation und Zentrale Dienste
Beschaffung und Strategischer Einkauf für Hamburg
Gänsemarkt 36
20354 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINES, ANGEBOTSANFORDERUNG UND -WERTUNG	3
1.1	AUSSCHREIBUNGSZIEL	3
1.2	AUSSCHREIBUNGSUMFANG	3
1.3	NEBENANGEBOTE	3
1.4	BIETERGEMEINSCHAFT	3
1.5	NACHUNTERNEHMER	4
1.6	VERFAHRENSSPRACHE	4
1.7	ABLAUF DES VERHANDLUNGSVERFAHRENS	4
1.8	ABSCHLIEßENDE LISTE DER MIT DEM ANGEBOT EINZUREICHENDEN KONZEPTE	5
1.9	ZUSCHLAGSERTeilUNG	5
1.10	WEITERE INFORMATIONEN, WIRTSCHAFTSAUSKÜNFTe	8
2	VERTRAGSBEDINGUNGEN	9
2.1	ALLGEMEINE VERTRAGSBEDINGUNGEN	9
3	BESCHREIBUNG DER AUFGABEN UND DER ZU ERBRINGENDEN LEISTUNGEN	10
3.1	RAHMENBEDINGUNGEN	10
3.1.1	<i>Bisherige Entwicklung und Nutzung des öffentlichen Fahrradverleihsystems in Hamburg..</i>	10
3.1.2	<i>Ziele und Finanzierung des zukünftigen öffentlichen Fahrradvermietensystems in Hamburg..</i>	11
3.1.3	<i>Bediengebiet, Nachfragepotenziale und Standortauswahl</i>	13
3.1.4	<i>Stations-Infrastruktur: Übernahme, Umrüstung und Ausbau</i>	14
3.1.5	<i>Leihräder und elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder</i>	15
3.2	ANFORDERUNGEN AN DIE ANGEBOTE	16
3.2.1	Stationsinfrastruktur, Leihräder und Leih-Lastenräder	17
3.2.1.1	Mengengerüst Stationen, Leihräder und Leih-Lastenräder	17
3.2.1.2	Anforderungen Design Leihräder und Stationen	18
3.2.1.3	Anforderungen Leihräder und Leih-Lastenräder	19
3.2.1.4	Anforderungen elektrisch unterstützter Leih-Lastenräder	21
3.2.1.5	Anforderungen Schließsystem, Kommunikation System-Kunde und Standortbestimmung	22
3.2.1.6	Anforderungen Stationen	23
3.2.1.7	Anforderungen Stationen mit Leih-Lastenrädern und Anforderungen Ladeinfrastruktur	24
3.2.1.8	Aufbau und Verlegung von Stationen	25
3.2.2	Tarifmodell und Einnahmen	25
3.2.3	Kundenschnittstellen	26
3.2.4	Qualitätssicherung	29
3.2.4.1	Verfügbarkeit des Fahrradvermietensystems	29
3.2.4.2	Bedarfsgerechte Verteilung der Leihräder	30
3.2.4.3	Instandhaltung und Instandsetzung	31
3.2.4.4	Anforderung an Dokumentationen, Berichte und Besprechungen	33
3.2.5	Konzepte	35
3.2.5.1	Betriebskonzept	35
3.2.5.2	Technisches Konzept / Anpassungskonzept	37
3.2.5.3	Leih-Lastenrad-Konzept	38
3.2.5.4	Kooperationskonzept	39
3.2.5.5	Marketingkonzept	39
3.2.5.6	Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems	39
3.2.5.7	Tarifmodell und Einnahmeerwartungen	39
3.2.6	Zeitplan und Freigaben	40

1 Allgemeines, Angebotsanforderung und -wertung

Die Vergabestelle weist darauf hin, dass der Bieter gem. § 2 der **Bewerbungsbedingungen** für die Vergabe von Leistungen (VOL) die Vollständigkeit der Vergabeunterlagen nach Erhalt zu prüfen hat. Werden vom Bieter inhaltliche Unstimmigkeiten oder Unklarheiten, die die Preisermittlung beeinflussen, festgestellt, so hat er sich unverzüglich an die Vergabestelle zu wenden.

1.1 Ausschreibungsziel

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – als Auftraggeber (AG) beabsichtigt den Abschluss eines Vertrages über den **Betrieb** und die **Weiterentwicklung** des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg für den Zeitraum von 2019 bis 2028.

Das förmliche Ausschreibungsverfahren wird seitens der Finanzbehörde Hamburg durchgeführt. Vertragspartner und Auftraggeber ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

1.2 Ausschreibungsumfang

Im Vorfeld wird ein **Teilnahmewettbewerb** – mit **Bekanntmachung** in der Europäischen Union – durchgeführt. Innerhalb dieses Teilnahmewettbewerbs wird die Eignung der Bewerber überprüft. Die Anforderungen des Teilnahmewettbewerbs und die Angaben in den Teilnahmeanträgen werden im Falle der **Zuschlagserteilung** Bestandteil des Vertrages.

Im Rahmen des Verhandlungsverfahrens ist zunächst ein **indikatives Angebot** abzugeben, das als Grundlage für die Verhandlungen dient.

Die **Vertragslaufzeit** beginnt voraussichtlich am **01.05.2018** bzw. mit **Zuschlagserteilung**, sofern diese auch früher oder später erfolgen kann und endet am **31.12.2028**.

Weitere Einzelheiten über den **Umfang** und die **Art** der ausgeschriebenen Leistung sind insbesondere dem Teil 3 dieser Leistungsbeschreibung zu entnehmen.

1.3 Nebenangebote

-entfällt-

1.4 Bietergemeinschaft

Bietergemeinschaften sind zugelassen und müssen bereits mit dem **Teilnahmeantrag** abschließend angegeben werden. Alle dazu gemachten Angaben und eingereichten Unterlagen werden bei einer möglichen späteren **Zuschlagserteilung** verpflichtender **Bestandteil** des Vertrages. Veränderungen während der **Vertragslaufzeit** bedürfen der **Zustimmung** des **AG**.

1.5 Nachunternehmer

Die Bieter können sich gemäß der Bekanntmachung der Ausschreibung auf die Fähigkeiten anderer Unternehmen beziehen und diese als Nachunternehmer im Rahmen der Leistungserbringung einsetzen.

Die Anforderungen aus der Bekanntmachung sowie die vorlaufend im Teilnahmeantrag dazu gemachten Angaben einschließlich der mit dem Teilnahmeantrag eingereichten Unterlagen werden verpflichtender Bestandteil des Vertrages. Bei Veränderungen im Nachunternehmereinsatz finden die Bestimmungen des Vertrages uneingeschränkt weiter Anwendung. Die Verantwortung für die Auswahl der Nachunternehmer und die Gestaltung der Unteraufträge liegt beim Auftragnehmer (AN). Veränderungen während der Vertragslaufzeit bedürfen der Zustimmung des AG.

Der AG behält sich vor, seine grundsätzliche Zustimmung zum Einsatz von Nachunternehmern im Einzelfall zu entziehen und bestimmte Nachunternehmer von der Auftragsbefreiung auszuschließen, sofern diese den Anforderungen dieser Aufgabenbeschreibung bzw. den Regelungen des Vertrages nicht entsprechen. Der AN hat auch in diesen Fällen (Ausschluss eines Nachunternehmers) eine uneingeschränkte Auftragsbefreiung zu gewährleisten.

1.6 Verfahrenssprache

Verfahrenssprache ist deutsch. Während der Angebots- und der Wertungsphase sowie in allen Verhandlungsphasen kommuniziert der AG mit den Bietern gegenseitig ausschließlich in deutscher Sprache.

1.7 Ablauf des Verhandlungsverfahrens

Einreichung eines indikativen Angebots

Die Bieter reichen bis zum Ablauf der Angebotsfrist ein indikatives Angebot sowie ggf. Änderungswünsche zum Vertragsentwurf ein. Die indikativen Angebote unterliegen keiner vergaberechtlichen Wertung und dienen lediglich der Vorbereitung der Verhandlungen.

Präsentation und Verhandlungen

Voraussichtlich im Januar 2018 finden die Angebotspräsentationen und die ersten Verhandlungen über den Preis und die Leistung statt. In einer Angebotspräsentation stellt der Bieter sein Leistungsangebot und die für die Auftragsbefreiung handelnden Personen vor und stellt sich den Fragen des Auftraggebers. Darüber hinaus können sämtliche Inhalte der Leistungsbeschreibung und des Vertragsentwurfes diskutiert und verhandelt werden. Informationen (z.B. Einladungen zu Präsentationsterminen) werden ausschließlich elektronisch per E-Mail versendet. Die Präsentationen und Verhandlungen finden in den Räumen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation statt.

Die Bieter erhalten die Möglichkeit, zu den zur Verfügung gestellten Vertragsunterlagen und Bestandteilen der Leistungsbeschreibung Fragen zu stellen und Änderungsvorschläge zu machen.

Der Bieter hat sicherzustellen, dass im Verhandlungszeitraum personelle Ressourcen zur Verfügung stehen. Auf Seiten der Bieter soll mindestens der Geschäftsführer oder Prokurist oder ein sonstiges von der Geschäftsleitung bevollmächtigtes Mitglied sowie der für die spätere Auftragsbefreiung zuständige zentrale Ansprechpartner (Projektleiter) teilnehmen.

Für die Ausarbeitung des Konzeptes sowie die Präsentation im Verhandlungsverfahren wird keine Vergütung/Honorar gezahlt. Auch findet keine Erstattung sonstiger Kosten wie z.B. Reisekosten statt.

Der AG behält sich vor, bei Bedarf weitere Verhandlungsrunden einzuleiten.

Verbindliches Angebot (Final Call)

Im Anschluss an die Verhandlungen werden die Bieter zur Abgabe verbindlicher schriftlicher Angebote aufgefordert.

Das verbindliche Angebot wird gem. Ziffer 1.9 gewertet.

1.8 Abschließende Liste der mit dem Angebot einzureichenden Konzepte

Sowohl mit dem indikativen als auch mit dem verbindlichen Angebot ist bis zum Ende der Angebotsfrist jeweils Folgendes einzureichen:

Die in der folgenden Tabelle aufgeführten Anlagen sind entsprechend zu nummerieren. Der AN verpflichtet sich, die im Angebot benannten Mitarbeiter zur Leitung und Durchführung des Projektes einzusetzen.

Anlagen-Nr.	Angebotsbezogene Erklärungen und Nachweise	Wertung als...
A 1	Betriebskonzept	Zuschlagskriterium
A 2	Technisches Konzept / Anpassungskonzept	Zuschlagskriterium
A 3	Leih-Lastenradkonzept	Zuschlagskriterium
A 4	Kooperationskonzept	Zuschlagskriterium
A 5	Marketingkonzept	Zuschlagskriterium
A 6	Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems	Zuschlagskriterium
A 7	Tarifmodell und Einnahmeerwartungen	Ausschlusskriterium

Die jeweiligen Anforderungen an die Konzepte sind unter Ziffer 3.2.5 beschrieben.

1.9 Zuschlagserteilung

Der Auftrag wird als Gesamtauftrag an einen AN vergeben. Die Unterbreitung von Angeboten für einen Teil der Leistung ist nicht möglich. Der Zuschlag wird, sofern alle Mindestanforderungen erfüllt sind, auf das Angebot erteilt, das nach den folgenden Kriterien die höchste Punktzahl erhält.

Zuschlagskriterien für die Bewertung des letzten verbindlichen Angebots:

Übersicht Kriterien	Gewichtungsfaktor	Maximal zu erreichende Punktzahl
Qualität der Konzepte (vgl. Abschnitt 3.2.5 der Leistungsbeschreibung)	50	500
Gewichtung im Einzelnen:		
1 Betriebskonzept (vgl. Abschnitt 3.2.5.1 der Leistungsbeschreibung)	16	160
2 Technisches Konzept / Anpassungskonzept (vgl. Abschnitt 3.2.5.2 der Leistungsbeschreibung)	12	120
3 Leih-Lastenradkonzept (vgl. Abschnitt 3.2.5.3 der Leistungsbeschreibung)	10	100
4 Kooperationskonzept (vgl. Abschnitt 3.2.5.4 der Leistungsbeschreibung)	5	50
5 Marketingkonzept (vgl. Abschnitt 3.2.5.5 der Leistungsbeschreibung)	5	50
6 Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems (vgl. Abschnitt 3.2.5.6 der Leistungsbeschreibung)	2	20
Angebotspreis Bewertung erfolgt auf Basis der Angebotssumme (netto, inkl. Nebenkosten). Es ist ausschließlich das anliegende Preisblatt zu nutzen.	50	500

A Punktevergabe für Konzepte (Maximal 500 Punkte)

Für die eingereichten Konzepte können unter gleichwertiger Berücksichtigung der Qualität insgesamt maximal 500 Punkte erreicht werden.

Dieses wird von einer Auswahlkommission der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation entsprechend der oben benannten Zuschlagskriterien bepunktet.

Jedes der Kriterien wird mit 0 bis 10 Punkten bewertet. Diese Bewertung wird mit dem in der Bewertungsmatrix benannten Gewichtungsfaktor multipliziert. Aus der Multiplikation von Gewichtungsfaktor und Bewertungspunkten ergibt sich – aufsummiert über alle Kriterien – eine Wertung von max. 500 Punkten.

Die Konzepte in der dargelegten Qualität werden im Falle der Erteilung des Auftrags verbindlicher Bestandteil des Vertrags.

Für die Bewertung jedes Kriteriums gilt:

- 10 Punkte erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er durch seine Angaben deutlich macht, dass er die bei diesem Kriterium wesentlichen Problematiken und Fragestellungen vollständig erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentiert.

Der Bieter muss weitere, ggf. potentielle Problemstellungen, Besonderheiten oder sonstige Gesichtspunkte erkannt und behandelt haben, die mit diesem Kriterium ebenfalls

in Zusammenhang stehen.

Die Angaben des Bieters müssen ganz nachvollziehbar und widerspruchsfrei sein.

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze bzw. die vorgeschlagenen Konzepte müssen aus Sicht des Auftraggebers im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung ganz umsetzbar und geeignet sein.

- 7 Punkte erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er durch seine Angaben deutlich macht, dass er die bei diesem Kriterium wesentlichen Problematiken und Fragestellungen vollständig oder im Wesentlichen vollständig erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentiert.

Der Bieter muss weitere, ggf. potenzielle Problemstellungen, Besonderheiten oder sonstige Gesichtspunkte erkannt und behandelt haben, die mit diesem Kriterium ebenfalls in Zusammenhang stehen.

Die Angaben des Bieters müssen ganz oder im Wesentlichen nachvollziehbar und widerspruchsfrei sein.

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze bzw. die vorgeschlagenen Konzepte müssen aus Sicht des Auftraggebers im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung ganz oder im Wesentlichen umsetzbar und geeignet sein.

- 4 Punkte erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er durch seine Angaben deutlich macht, dass er die bei diesem Kriterium wesentlichen Problematiken und Fragestellungen vollständig oder im Wesentlichen vollständig erkannt und berücksichtigt hat und entsprechende Lösungen präsentiert.

Die Angaben des Bieters müssen ganz oder im Wesentlichen nachvollziehbar und widerspruchsfrei sein.

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze bzw. die vorgeschlagenen Konzepte müssen aus Sicht des Auftraggebers im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung ganz oder im Wesentlichen umsetzbar und geeignet sein.

- 1 Punkt erhält ein Bieter für das jeweilige Kriterium, wenn er nicht alle wesentlichen Problematiken bzw. Fragestellungen erkannt und berücksichtigt hat oder keine entsprechende Lösungen präsentiert.

Sind seine Angaben nicht oder kaum nachvollziehbar oder in nicht unerheblichem Umfang widersprüchlich, führt dies ebenfalls zu nur einem Punkt.

Dasselbe gilt für Lösungsansätze bzw. Konzepte, die beim Auftraggeber nicht unwesentliche Zweifel an der Umsetzbarkeit und Eignung im Hinblick auf die jeweilige Problemstellung bestehen lassen.

B Punktevergabe Preis (Maximal 500 Punkte):

Es wird der jeweilige Angebotspreis (inkl. Nebenkosten) der Bieter bewertet und miteinander verglichen. Das Angebot mit dem niedrigsten Preis erhält 500 Punkte. Alle höheren Preisangebote werden mit dem Bieter, der den niedrigsten Preis angeboten hat, verglichen. Punkte für den Preis werden in Höhe des Prozentsatzes abgezogen, um den der Preis des jeweiligen Bieters über dem Preis des Bieters, der den niedrigsten Preis angeboten hat, liegt.

Beispiel: Ein Angebot, das um 10 % über dem niedrigsten Preis liegt, erhält bei der Preiswertung einen Abschlag von der Höchstpunktzahl (500 Punkte) von 10 % (50 Punkte). Es würde also 450 Punkte erhalten. Es werden mindestens 0 Punkte vergeben, negative Punktevergaben sind nicht möglich. Die Berechnung der Preispunkte findet mit zwei Nachkommastellen statt. Die gekürzte Punktzahl wird auf zwei Dezimalstellen hinter dem Komma gerundet.

Punktevergabe A + B: Insgesamt (Maximal 1.000 Punkte)

Die erreichten Punkte aus den o. g. Wertungskriterien (Konzepte, Preis) werden addiert. Insgesamt sind 1.000 Punkte erreichbar. Das Angebot, das durch diese Addition die höchste Gesamtpunktzahl aufweist, gilt als das wirtschaftlichste und erhält den Zuschlag. Die Konzepte werden im Falle der Erteilung des Auftrags verbindlicher Bestandteil des Vertrags.

1.10 Weitere Informationen, Wirtschaftsauskünfte

Die Vergabestelle behält sich vor, bei Bedarf Wirtschaftsauskünfte über einzelne Bieter bei einer Auskunftei (zzt. Creditreform und/oder Bürgel) einzuholen.

2 Vertragsbedingungen

2.1 Allgemeine Vertragsbedingungen

Zur Konkretisierung des Auftragsverhältnisses wird auf der Grundlage des beigefügten Vertragsentwurfes ein gesonderter Vertrag geschlossen.

3 Beschreibung der Aufgaben und der zu erbringenden Leistungen

3.1 Rahmenbedingungen

3.1.1 Bisherige Entwicklung und Nutzung des öffentlichen Fahrradverleihsystems in Hamburg

Öffentliche Fahrradvermietssysteme haben sich in den letzten Jahren – auch in Hamburg – zunehmend als wichtiges Element städtischer Radverkehrssysteme etabliert. StadtRAD Hamburg leistet einen Beitrag zur angestrebten Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen und zur Stärkung des Umweltverbundes, d. h. der Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad und/oder den ÖPNV. Neben dem Vorteil eines zusätzlichen schnellen, bequemen und flexiblen sowie CO₂-freien Elements im Mobilitätssystem erhöht ein öffentliches Fahrradvermietssystem die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Fahrradverkehr. StadtRAD Hamburg hat zudem eine größere Präsenz des Verkehrsmittels Fahrrad im öffentlichen Straßenraum geschaffen. Dadurch wurde der Stellenwert des Fahrrades im Verkehrssystem insgesamt gestärkt.

Das öffentliche Fahrradvermietssystem „StadtRAD Hamburg“ wurde am 10. Juli 2009 mit zunächst 67 Leihstationen und 800 Fahrrädern in Betrieb genommen. Es war und ist, gemessen an der Anzahl der Ausleihvorgänge sowie der registrierten Kundinnen und Kunden, vom ersten Tag an das erfolgreichste Fahrradvermietssystem Deutschlands. Die überaus positive Resonanz in der Bevölkerung hat zu immer weiteren Wünschen nach Ausdehnungen des Systems geführt. Bis 2017 wurde die vierte Ausbaustufe vollendet. Damit umfasst „StadtRAD Hamburg“ insgesamt 214 Leihstationen und 2.450 Fahrräder (Stand März 2018). Das Bedienungsgebiet umfasst nicht nur die innere Stadt, sondern auch äußere Stadtteile in allen Hamburger Bezirken wie etwa Billstedt, Klein Flottbek, Stellingen, Langenhorn, Farmsen, Bergedorf und Harburg (s. Anlagen 1 und 1a). Das erweiterte System sorgte 2016 für eine Rekordnutzung von über 3 Mio. Fahrten, an Spitzentagen finden bis zu 18.000 Ausleihvorgänge statt (s. Anlage 2). Im Laufe des Jahres 2018 ist die Ergänzung von weiteren 8 Stationen insbesondere im Stadtteil Billbrook vorgesehen, die im Rahmen eines Projektes des „Bundeswettbewerbs Klimaschutz Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) eingerichtet und gefördert werden.

Als Erfolgsfaktoren für das derzeitige System gelten u. a.:

- Große Anzahl von Stationen, hohe Stationsdichte und Lage an Orten mit hohem Kundenpotenzial sowie hoher Einwohnerzahl im Umkreis von 500 Metern um die Stationen;
- Hohe Präsenz der roten Leihräder und der StadtRAD-Stationen im Straßenraum sowie hohe Verfügbarkeit;
- Hochwertiges und gepflegtes Erscheinungsbild des StadtRAD-Systems;
- Name, Design und Farbgebung mit unverwechselbarem Bezug zu Hamburg und damit Hamburger Identität („Hamburger Wahrzeichen“);
- Schnelle und einfache Bedienung über Terminal, App und Telefon;
- Attraktives Tarifsystem mit 30 Minuten kostenfreier Nutzung.

Die Nutzerinnen und Nutzer des StadtRAD Hamburg müssen eine einmalige Registrierungsgebühr von 5 Euro entrichten, die innerhalb der ersten 12 Monate als Fahrtguthaben verrechnet wird. Die ersten 30 Minuten sind kostenfrei, ab der 31. Minute wird minutengenau abgerechnet (s. Anlage 3).

Bislang erfolgt eine Einbindung an den ÖPNV insbesondere über die Auswahl der Stationsstandorte. Des Weiteren können Abo-Kunden des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) sowie BahnCard-Inhaber/innen zu ermäßigten Tarifen das System nutzen. Die Kooperation mit dem HVV muss fortbestehen. Sie beinhaltet u. a. die Ermittlung der Zugangsmöglichkeit zur Nutzung eines gemeinsamen Zugangsmediums (z. B. HVV-Card). Außerdem besteht eine Kooperation der städtischen Mobilitätsplattform „switchh“, betrieben von der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) mit dem StadtRAD-System, die künftig weiter ausgebaut werden soll (www.switchh.de).

Die am stärksten frequentierten Stationen im Jahr 2016 waren:

- Entleihen:
 - Allende-Platz / Grindelhof (Universität)
 - Schulterblatt / Eifflerstraße
 - Goldbekplatz / Semperstraße
 - S+U Jungfernstieg / Ballindamm
 - U Mundsburg / Schürbeker Straße
 - Lange Reihe / Lohmühlenpark
 - S+U Landungsbrücken / Hafentor
 - Eduard-Rhein-Ufer / Schwanenwik
 - Jarrestraße / Rambatzweg
 - S+U Sternschanze / Dänenweg
- Rückgaben:
 - Allende-Platz / Grindelhof (Universität)
 - Schulterblatt / Eifflerstraße
 - S+U Jungfernstieg / Ballindamm
 - Goldbekplatz / Semperstraße
 - U Mundsburg / Schürbeker Straße
 - S+U Landungsbrücken / Hafentor
 - Lange Reihe / Lohmühlenpark
 - Eduard-Rhein-Ufer / Schwanenwik
 - Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg
 - Jarrestraße / Rambatzweg

StadtRAD Hamburg wird derzeit auf Grund einer im Jahr 2008 erfolgten EU-weiten Ausschreibung von der Deutsche Bahn Connect GmbH (ehemals DB Rent GmbH) betrieben. Der aktuelle Betreibervertrag hat eine Laufzeit von 10 Jahren und endet am 31.12.2018. Daher ist mit Blick auf das baldige Vertragsende eine Neuausschreibung des öffentlichen Fahrradvermietsystems erforderlich.

3.1.2 Ziele und Finanzierung des zukünftigen öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg

Ziel der FHH ist es, die außerordentliche Erfolgsgeschichte des Hamburger StadtRAD-Systems fortzusetzen und das System gleichzeitig moderat auszubauen und um neue Funktionen zu ergänzen. Es wird angestrebt, den Zuschlag für den nächsten Betriebszeitraum im ersten Quartal 2018 zu erteilen, damit ein ausreichender Zeitraum für die Produktion und Beschaffung neuer Infrastrukturelemente und Fahrräder, die Umrüstung der bestehenden Stationen und die Einrichtung neuer Stationen und Funktionen verbleibt.

Eine Fortsetzung der Erfolgsgeschichte mit einer hohen Nutzung geht mit folgenden Ansprüchen einher:

- Beibehaltung des dichten, stationsbasierten Systems, da sich dieses in Hamburg bewährt und bei den Kundinnen und Kunden etabliert hat, Vorteile sind ein geordnetes Erscheinungsbild und eine Verlässlichkeit des Systems;
- Räumliche Erweiterung und Verdichtung des Systems, um eine gerechte Einbeziehung weiterer Stadtteile mit nennenswertem Kundenpotenzial zu erreichen;
- Funktionale Erweiterung um elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder, um die Alltagsmobilität der Hamburgerinnen und Hamburger weiter zu verbessern und das System mit innovativen Features weiterzuentwickeln;
- Ganzjährig und ganztägig hohe Qualität in Bezug auf die Wartung und Pflege von Stationen und Leihrädern / Leih-Lastenrädern, auf die Verfügbarkeit der Leihräder / Leih-Lastenräder an den Stationen und im Gesamtsystem sowie auf die Kundenbetreuung;
- Einfacher, schneller und benutzerfreundlicher Zugang zum System sowohl bei der Registrierung als auch bei Entleihe und Rückgabe;
- Attraktives und kostengünstiges Tarifsysteem;
- Beibehaltung des Namens bzw. der Marke „StadtRAD Hamburg“ und Beibehaltung bzw. Weiterentwicklung des Corporate Designs.

Wesentliche Leistungsbestandteile des zu vergebenden Auftrags sind:

- die Übernahme der vorhandenen Terminals und Poller / Andockplätze;
- eine räumliche Erweiterung des Stationssystems mit dem Ziel, Hamburg (nahezu) flächendeckend einzubeziehen;
- die Bereitstellung von konventionell betriebenen Leihrädern sowie von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern sowie
- der Betrieb und die Wartung (einschließlich Vertrieb, Umverteilungs-Logistik, Reparaturen Reinigung) des öffentlichen Fahrradvermietsystems (Leihräder / Leih-Lastenräder und Stationen).

Damit einher geht auch

- die (technische) Kundenbetreuung,
- die Bereitstellung technischer Lösungen für die Mietvorgänge (Entleih- und Rückgabevorgänge der Leihräder / Leih-Lastenräder, Fahrpause),
- Marketing und Kommunikation sowie
- Reporting für den Auftraggeber.

Die **Finanzierung** des öffentlichen Fahrradvermietsystems erfolgt über die erzielten Einnahmen des Systems aus Zugangs- und Nutzungsentgelten sowie über einen Zuschuss der FHH. Die Nutzung der Leihräder / Leih-Lastenräder als Werbefläche ist ebenso wenig zulässig wie die Nutzung von Flächen an den Stationen für Werbezwecke. Das Logo des Betreibers darf in einem Format von maximal 15 x 5 cm an den Leihrädern / Leih-Lastenrädern angebracht werden.

Jedoch werden **Kooperationen** mit Dritten (z. B. Unternehmen) vom Auftraggeber grundsätzlich befürwortet, z. B. um die Finanzierung einzelner Stationen zu ermöglichen. Ziel ist es, mittels derartiger Mittel das Stationsnetz räumlich zu erweitern und sinnvoll zu verdichten. Schon bestehende Kooperationen mit öffentlichen Unternehmen wie dem

- Hamburger Verkehrsverbund (HVV),

- der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN / switchh) und
- der Hamburg Tourismus GmbH (HHT)

sind fortzuführen.

In Bezug auf die Bereitstellung von Stationsflächen sind die Kooperationen mit

- der Universität Hamburg,
- dem Universitätsklinikum Eppendorf (UKE),
- der Bäderland Hamburg GmbH,
- der Stadtreinigung Hamburg AöR,
- dem Deutschen Elektronen-Synchrotron (DESY) und
- den Asklepios-Kliniken

fortzusetzen.

Die Verlängerung entsprechender Gestattungsverträge zur Grundstücksnutzung obliegt dem AN.

Kooperationspartner dürfen ausschließlich an von ihnen mitfinanzierten Stationen mit ihrer Wort-/Bildmarke (dezent) sichtbar werden. An Leihrädern / Leih-Lastenrädern ist dies ausgeschlossen. Im Angebot ist ein Kooperationskonzept vorzulegen (vgl. Abschnitt 3.2.5.4).

3.1.3 Bediengebiet, Nachfragepotenziale und Standortauswahl

Das Bediengebiet des öffentlichen Fahrradvermietsystems Hamburg umfasst beim Systemstart mindestens die Stationen von StadtRAD Hamburg zum Zeitpunkt Dezember 2018 (s. Kap. 3.1.1, Anlagen 1 und 1a). Die vorhandenen Genehmigungen für diese Standorte werden für die angestrebte Laufzeit (bis 2028) mit Vertragsschluss automatisch verlängert. Ausnahme sind Stationen auf Flächen Dritter, deren Betrieb zu 100 % durch diese Dritten übernommen wurde (zurzeit 9 Stück). Hierfür sind ggf. neue Kooperationen zu schließen (s. Anlage 4).

Für die Erweiterung und Verdichtung des Systems auf bis zu 350 Standorte wurden die Nachfragepotenziale für weitere Stationen auf Basis der 205 vorhandenen städtisch finanzierten StadtRAD-Stationen (d. h. ohne die 9 privat finanzierten Stationen auf Privatgrund) sowie Einwohner-, Arbeitsplatz- und weiterer Daten ermittelt (s. Anlage 5). Das System soll zunächst in Gebieten mit höherem und mittlerem Potenzial erweitert werden. Für die Bereitstellung von Leih-Lastenrädern wurden ebenfalls Nachfragepotenziale und entsprechende Makrostandorte ermittelt (s. Anlage 6). Die Festlegung der konkreten Standorte und Stationsflächen (Mikrostandorte) erfolgt in Abstimmung zwischen Betreiber, dem Auftraggeber und den zuständigen Bezirken.

Das Prozedere für die Bestimmung der Standorte für die Stationen sieht folgende Abläufe vor:

- Ausgangspunkt: Derzeitiges Stationsnetz von StadtRAD Hamburg (vgl. Anlagen 1 und 1a) und Karte mit Nachfragepotenzialen für präferierte Neustandorte des AG (vgl. Anlage 5);
- Für Neustandorte gemeinsame und einvernehmliche Vor-Festlegung der Standorte von Betreiber und AG einschließlich der angestrebten Stationsgröße;
- Abstimmung der Mikrostandorte mit den Bezirksämtern (AG und Betreiber);

- Antragstellung auf Erteilung der Sondernutzungserlaubnis bei den zuständigen Bezirksämtern durch den Betreiber.

Die Genehmigung der Sondernutzung für die ausgewählten Standorte obliegt dem jeweils zuständigen Bezirksamt.

Die bereits bestehenden bzw. die geplanten Stationsflächen werden dem Betreiber ausschließlich für den vereinbarten Zweck der Errichtung von Fahrradvermietstationen sowie deren Betrieb zur Verfügung gestellt. Die Sondernutzungsgebühren für die bestehenden und künftigen Stationen sind mit dem Betreibervertrag abgegolten (s. § 7 (2) Betreibervertrag).

Im Falle von notwendigen, z. B. auf Grund von städtebaulichen oder straßenbaulichen Maßnahmen und daraus resultierenden Verlegungen von Stationen während der Vertragslaufzeit ist der Betreiber folgepflichtig und obliegt die Genehmigung für die Sondernutzung des neuen Standorts dem jeweiligen Bezirksamt. Stationsrückbauten oder -verlegungen auf Grund zu geringer Kundennachfrage erfolgen einvernehmlich. Seit Betriebsbeginn des StadtRAD-Systems mussten bislang insgesamt sechs Stationen verlegt werden, für weitere 12 Stationen ist eine Verlegung derzeit vorgesehen. Bezogen auf 10 Jahre entsprechen die erforderlichen Verlegungen einem Wert von ca. 8 % des Gesamtbestandes. Die Verlegungsarbeiten werden in der Regel an Straßenbauarbeiten am neuen Standort gekoppelt, so dass Synergieeffekte entstehen.

3.1.4 Stations-Infrastruktur: Übernahme, Umrüstung und Ausbau

Die heute vorhandenen Stationsinfrastruktur-Elemente wie die Terminalgehäuse, die Poller / Andockplätze sowie die Fundamente und Befestigungsplatten gehen zum Vertragsende 2018 in das Eigentum der FHH über und werden auch künftig weitergenutzt. Sie müssen daher vom zukünftigen Betreiber entgeltlich übernommen werden. Zum Vertragsende 2028 geht voraussichtlich das Eigentum an diesen Infrastruktur-Elementen zuzüglich der neu errichteten Stationsinfrastruktur-Elemente zum Restbuchwert wieder an die FHH über (s. dazu § 56 Betreibervertrag).

An den bestehenden StadtRAD-Stationen ist die Stations-Infrastruktur (fest montierte Poller, Andockplätze, Fundamente, Befestigungsplatten, Terminalgehäuse inkl. Touchscreen) somit vom Betreiber weiterzuverwenden und für die Dauer des Vertrages zu pflegen und zu unterhalten (s. Abschnitt 3.2.4.3). Die Schließvorrichtungen (aktuell: Seile) an den Pollern sind an das Schließsystem des Leihrads anzupassen. Die Terminals sind mit der Hard- und Software des Betreibers („Innenleben“) auszustatten, das Terminalgehäuse inkl. Touchscreen bleibt unverändert. Die äußeren Abmessungen, Detailskizzen, technische Baupläne und Spezifikationen können der Anlage 7 entnommen werden. Die Stations-Infrastruktur kann darüber hinaus vor Ort besichtigt werden. In Überflutungsgebieten befinden sich hochwassersichere Terminals. Dies ist aktuell an den vier Standorten Speicherstadt, Große Elbstraße, Övelgönne und Teufelsbrück der Fall. Neu zu errichtende Terminals sind voraussichtlich nicht davon betroffen.

An den Stationen, an denen elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder stehen sollen, sind zusätzlich Andockplätze mit Ladeinfrastruktur zu errichten (s. Abschnitt 3.2.1.1).

Die erforderlichen Maßnahmen zur Umrüstung der bestehenden Stations-Infrastruktur sind in einem Technischen Konzept / Anpassungskonzept, die Kosten hierfür im Preisblatt darzulegen (s. Abschnitt 3.2.5.2 sowie Anlage 8).

An neu ausgewählten Standorten zur Erweiterung des Systems sind gemäß den Vorgaben des AG sowie der zuständigen Bezirksämter neue Stationen zu errichten. Hierbei hat der

Betreiber eine Reihe von Aspekten zu beachten, z. B. Flächenherrichtung, Befestigung mit Gehwegplatten, Verankerung bzw. Verdübelung der Poller, in bestimmten Fällen Einbau taktiler Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte, ggf. Wiedereinbau von Sonderpflaster, Einhaltung vorgegebener Abstandsmaße zu Gehwegen, Radwegen, Fahrbahnen etc. Die Stations-Infrastruktur ist fest und vandalismussicher mit dem Untergrund zu verbinden, Stolperfallen (z. B. Bodenschwellen) sind zu vermeiden. Dabei ist grundsätzlich die Art von Pollern zu verwenden, die aktuell im StadtRAD-System verwendet werden (Bauart, Größe, Material, Farbe, siehe Anlage 7). Neue Terminals werden nur noch an ausgewählten Standorten, an denen eine hohe Besucherfrequenz und/oder potenzielle Erstkunden in großer Zahl erwartet werden, errichtet. Die neuen Terminals haben sich in Größe, Form, Farben und Design an den vorhandenen Terminals zu orientieren. Alle anderen Stationen (d. h. alle Stationen ohne Terminals) werden durch ein Stationsschild gekennzeichnet (s. Abschnitt 3.2.1.1), Ausleihe und Rückgabe erfolgen mit Hilfe einer Kommunikationseinheit.

3.1.5 Leihräder und elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder

Während die bestehende o. g. Stationsinfrastruktur weiterverwendet wird, sind im neuen Fahrradvermietsystem sowohl neue Leihräder als auch neue elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder ins System einzubringen. Um den Hamburgerinnen und Hamburgern das gewohnte Angebot zur Verfügung zu stellen, ist die Anzahl an Leihrädern bereitzustellen, die für die zum Systemstart in Betrieb gehende Anzahl von Stationen erforderlich sind (s. Abschnitt 3.2.1.1). Sofern im Sinne der Verkehrssicherheit und guten Betriebstüchtigkeit der Leihräder / Leih-Lastenräder erforderlich und die in Abschnitt 3.2.4.3, Nr. 1 bis 5 beschriebene Wartung und Pflege nicht mehr zu der geforderten Qualität führt, kann es erforderlich sein, einzelne Fahrräder oder größere Flottenbestandteile nach einigen Jahren durch neue Leihräder / Leih-Lastenräder zu ersetzen.

Eine schrittweise Erweiterung des Systems gemäß Abschnitt 3.2.1.1 ist erwünscht. Der AG wird hierzu den Bedarf für die jeweilige Ausbaustufe beim AN melden und weitere Stationen und Leihräder zu vertraglich definierten Preisen abrufen (s. Abschnitt 3.2.1.1, § 34 Betreibervertrag).

Das elektrisch unterstützte Leih-Lastenrad ist ein neues, ergänzendes Element im StadtRAD Hamburg und wird als integrierter Bestandteil des Systems erkennbar sein. Mit dem Angebot eines Leih-Lastenrades im öffentlichen Raum wird eine Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt. Im ersten Betriebsjahr sollen zunächst 20 elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder in das System eingebracht werden, um deren Funktionsweise und Nachfrage zu überprüfen und insbesondere auch, um zu prüfen, wie mit diesen hochwertigen Rädern im öffentlichen Raum umgegangen wird.

Eine Vergrößerung der Flotte von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern ist erwünscht. Der AG wird hierzu den Bedarf beim AN melden und weitere elektrisch unterstützte Lastenräder und entsprechende Andockplätze mit Ladeinfrastruktur zu vertraglich definierten Preisen abrufen (s. Abschnitt 3.2.1.1, § 34 Betreibervertrag).

Auch wenn Leihräder und Leih-Lastenräder als integriertes System erkennbar sein sollen, unterscheidet sich die Nutzung in einigen Aspekten.

Für **Leihräder und Leih-Lastenräder** gilt:

- Die Ausleihe ist über verschiedene Medien möglich (z. B. App, Anruf, Kundenkarte, s. Abschnitt 3.2.3) ;
- Die Ausleihe und die Rückgabe sind nur an Stationen möglich;
- Eine Fahrpause ist möglich, ein Schließmechanismus hierfür ist vorhanden.

Für die **Leihräder** gilt im Besonderen:

- Die Rückgabe des Leihrads ist an jeder StadtRAD-Station möglich („one-way-Fahrten“). Falls alle Andockplätze belegt sind, ist ein Abstellen unmittelbar neben der Station möglich („Überlauffunktion“).

Für die **elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder** gilt hingegen:

- Die Rückgabe eines Leih-Lastenrades ist nur an der Station möglich, an der das Leih-Lastenrad auch entliehen wurde. Im Leih-Lastenrad-Konzept (s. Abschnitt 3.2.5.3) sind Vorschläge für eine spätere Weiterentwicklung für one-way-Fahrten zu machen,
- Die Rückgabe eines Leih-Lastenrades ist nur an einem für das Lastenrad vorgesehenen Andockplatz möglich, welcher entsprechend gekennzeichnet ist,
- Die Leih-Lastenräder können im Vorfeld der geplanten Fahrt reserviert werden.

3.2 Anforderungen an die Angebote

Die im Folgenden beschriebenen Anforderungen an die zu erbringenden Leistungen gliedern sich in sechs Bestandteile, die im Folgenden im Detail beschrieben werden:

Position	Leistung	Inhalte
3.2.1	Stationsinfrastruktur, Leihräder und Leih-Lastenräder	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mengengerüst ■ Design ■ Anforderungen an Leihräder und Leih-Lastenräder ■ Anforderungen an Schließsystem, Kommunikation und Standortbestimmung ■ Anforderungen an Stationen ■ Aufbau und Verlegung von Stationen
3.2.2	Tarifmodell und Einnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elemente des Tarifmodells ■ Verwaltung der Einnahmen
3.2.3	Kundenschnittstellen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwaltung der Kundenprozesse, Informationen, Mietvorgang, Abrechnungen, Anforderungen an Webseite, App und Call-Center
3.2.4	Qualitätssicherung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verfügbarkeit des Systems, Verteilung der Leihräder, Instandhaltung und Instandsetzung ■ Anforderungen an Dokumentationen, Berichte und Besprechungen
3.2.5	Konzepte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anforderungen an Betriebskonzept, Technisches Konzept, Leih-Lastenrad-Konzept, Kooperationskonzept, Marketingkonzept, sowie an ein Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems, Tarifmodell und Einnahmeerwartungen
3.2.6	Zeitplan und Freigaben	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bemusterung ■ Webseite, App und Call-Center ■ Systemstart und -ende

Der Bieter muss alle Leistungsbestandteile für einen Zeitraum von zehn Jahren anbieten. Die Erfüllung aller Anforderungen der Abschnitte 3.2.1 bis 3.2.5 der Leistungsbeschreibung muss gewährleistet sein. In der bereitgestellten Checkliste ist dies zu dokumentieren (Angabe der entsprechenden Fundstellen im Angebot). Die ausgefüllte Checkliste ist dem Angebot beizufügen. Zu den Stations-Infrastruktur-Bestandteilen sowie zu den Leihrädern und Leih-Lastenrädern sind technische Zeichnungen beizufügen. Die geforderten preislichen Angaben sind im Preisblatt (vgl. Anlagen 8 und 8a) zu dokumentieren.

3.2.1 Stationsinfrastruktur, Leihräder und Leih-Lastenräder

Die Gesamtheit der physischen Infrastrukturelemente Leihräder, elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder, Poller / Andockplätze und Terminal / Schild sind als zusammengehöriges öffentliches Fahrradvermietsystem mit dem Namen StadtRAD Hamburg erkennbar. Der AN hat die geforderte Anzahl an Stationen, Leihrädern und Leih-Lastenrädern inkl. Ladeinfrastruktur bereitzustellen und den funktionierenden Betrieb des Systems sicherzustellen.

3.2.1.1 Mengengerüst Stationen, Leihräder und Leih-Lastenräder

Die Anzahl an Leihrädern und Stationen muss mindestens den Umfang aufweisen, den es zum Ende der Vertragslaufzeit mit der Deutsche Bahn Connect GmbH aufwies, damit kein spürbarer Qualitätsverlust zum Start der neuen Vertragsperiode erfolgt. Ziel der FHH ist es, bis zum Jahr 2028 die Anzahl der Leihräder und Stationen zu erhöhen.

Spätestens zum 1. April 2019 sind elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder neu ins System einzubringen. Auch deren Anzahl soll während der Vertragslaufzeit gesteigert werden.

1. Zum **Betriebsbeginn am 1. Januar 2019** sind die bestehenden Terminals und Poller / Andockplätze so umzurüsten, dass zum **Systemstart am 1. Februar 2019** mindestens 90 % der bestehenden 205 städtisch finanzierten Stationen gemäß den nachfolgenden Anforderungen und gemäß des ermittelten Nachfragepotenzials (vgl. Anlage 5) und der Anlage 9 betriebsbereit umgerüstet sind. Die **Umrüstung** umfasst
 - die Ausrüstung der Terminals mit betriebsbereiter Hard- und Software. Die technischen Bestandteile müssen sowohl mit den Leihrädern, mit dem Hintergrundsystem als auch mit den Nutzern kommunizieren können;
 - die Umrüstung der 4.204 Andockplätze im Hinblick auf die Passfähigkeit des Schließsystems der Leihräder mit den Andockplätzen (aktuell: Seile) an den 2.824 „Solo“- und 690 „Duo“-Pollern; an den Andockplätzen dürfen nur Leihräder des Vermietsystems anschließbar sein;
 - die Errichtung von drei Stationsschildern an den Stationen „Paulinenplatz“, „Asklepios Klinik Altona“ und „Maretstraße“, an denen kein Terminal vorhanden und zukünftig auch nicht vorgesehen ist.

Zudem sind bis zum **1. April 2019** (Start Sommerbetrieb)

- 20 zusätzliche Andockplätze mit Ladeinfrastruktur für die Leih-Lastenräder an den hierfür vorgesehenen Stationen gemäß den Anlagen 6 und 9 zu errichten; an den Andockplätzen mit Ladeinfrastruktur dürfen nur die Leih-Lastenräder des Systems anschließbar sein.
2. Zum **Systemstart am 1. Februar 2019** sind mindestens 80 % der für den Betrieb der bestehenden 205 Stationen erforderlichen 2.630 Leihräder gemäß den nachfolgenden Anforderungen bereitzustellen (= Winterbetrieb). Zum **1. April 2019** (= Start Sommerbetrieb) müssen 100 % der definierten Ausgangsleistung bereitgestellt werden.
 3. Zusätzlich zu der jeweils geforderten Anzahl an Leihrädern ist eine Reserve von mind. 10 % (= Werkstattreserve) aufzuschlagen, so dass gewährleistet ist, dass die geforderte Anzahl an Leihrädern stets in Betrieb ist.
 4. Zum **1. April 2019** sind mindestens 20 elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder gemäß den nachfolgenden Anforderungen bereitzustellen. Zusätzlich ist eine Reserve von mind. zwei elektronisch unterstützten Leih-Lastenrädern (= 10 % Werkstattreserve) aufzuschlagen, so dass gewährleistet ist, dass die geforderte Anzahl an elektronisch unterstützten Leih-Lastenrädern stets in Betrieb ist.
 5. Zur Systemerweiterung ist der AN verpflichtet, auf Bedarf und nach Anforderung des AG bis zu 160 weitere Stationen bis zum Vertragsende gemäß der Bedingungen in § 34 des Betreibervertrags bereitzustellen (= **maximale Zubestellmenge**). Dies umfasst bis zu

- 12 Terminals,
- 148 Stationsschilder,
- 2.456 Andockplätze an voraussichtlich 1.652 „Solo“- und 402 „Duo“-Pollern,
- 2.046 Leihräder zzgl. 10 % Werkstattreserve,
- 55 elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder zzgl. 10 % Werkstattreserve,
- 55 Andockplätze mit Ladeinfrastruktur für Leih-Lastenräder.

Der AG garantiert, dass jährlich nicht mehr als 40 Stationen zubestellt werden. Die tatsächliche Zubestellmenge pro Jahr wird dem AN im Rahmen eines jeweiligen Jahresgesprächs mitgeteilt.

Der Auftraggeber garantiert eine **Mindestbestellung** von 50 Stationen bis zum Vertragsende gemäß der Bedingungen in § 34 des Betreibervertrags. Dies umfasst mindestens

- 2 Terminals
- 48 Stationsschilder,
- 770 Andockplätze an voraussichtlich 518 „Solo“- und 126 „Duo“-Pollern,
- 641 Leihräder zzgl. 10 % Werkstattreserve,
- 10 elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder zzgl. 10 % Werkstattreserve,
- 10 Andockplätze mit Ladeinfrastruktur für Leih-Lastenräder.

6. **Neu zu errichtende (zubestellte) Stationen** müssen jeweils grundsätzlich eine mit dem AG vereinbarte Anzahl an Leihrädern, Andockplätzen und ein Stationsschild enthalten. Das Verhältnis der zubestellten Leihräder zur Anzahl der neu errichteten Andockplätze beträgt grundsätzlich 1:1,2, kann aber in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Platzverhältnisse auch variieren. Der AN ist verpflichtet, bei Bedarf und nach Anforderung durch den AG an neu zu errichtenden Stationen statt eines Stationsschildes ein Terminal gemäß der Anforderungen in Anlage 7 zu errichten. Der AN ist zudem verpflichtet, bei Bedarf und auf Anforderung durch den AG zusätzliche elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder bereitzustellen sowie eine entsprechende Anzahl an Andockplätzen mit Ladeinfrastruktur zu errichten (vgl. Anlage 9). Terminal oder Stationsschild müssen in unmittelbarer Nähe zu den Andockplätzen errichtet werden. Die Bedingungen für den Abruf und die Abrechnung neuer Infrastruktur-Bestandteile sind in § 34 des Betreibervertrags geregelt.

3.2.1.2 **Anforderungen Design Leihräder und Stationen**

Die bestehenden und neuen Stationen (inkl. der Andockplätze, Stationsschilder und Terminals), die Leihräder und die elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder müssen als Bestandteile des öffentlichen Fahrradvermietsystems StadtRAD Hamburg erkennbar sein. Es muss ein optisch ansprechender, bzgl. der Gestaltung und Funktionalität einheitlicher, integrierter Gesamteindruck als eigenständiges Produkt für Hamburg entstehen und über die Vertragslaufzeit erhalten bleiben.

1. Sowohl die bestehenden – angepassten – als auch die neu zu errichteten Stationen sowie Leihräder und Leih-Lastenräder müssen im einheitlichen StadtRAD Hamburg-Design gestaltet werden (Farben und weitere Angaben s. Anlage 7), so dass der Wiedererkennungswert des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg gewährleistet ist.
2. Neu zu errichtende Stationselemente (Poller / Andockplätze, Befestigungsplatte (= Gehwegplatte zum Aufdübeln), Terminal) müssen das gleiche oder gleichwertige Material aufweisen wie die bestehenden.
3. Das Design der Stationsschilder erfolgt in Abstimmung mit dem AG.

4. Andockplätze mit Ladeinfrastruktur müssen das StadtRAD Hamburg-Design gemäß Anlage 7 aufweisen, können aber bzgl. der Gestaltung von den Andockplätzen für Leihräder abweichen. Die Andockplätze müssen aber klar erkennbar Bestandteil des StadtRAD Hamburg sein.
5. Die Leihräder, Leih-Lastenräder und Stationen sind farblich in Abstimmung mit dem AG zu gestalten. Beschriftungen müssen gegen Abkratzen geschützt sein.
6. Weder auf den Stationen noch auf den Leihrädern und Leih-Lastenrädern darf Werbung aufgebracht werden (Ausnahme: Der Betreiber darf mit seinem Namen / Logo dezent sichtbar werden, Format maximal 15 x 5 cm). Mögliche Kooperationspartner dürfen mit ihrer Wort-/Bildmarke an den Stationen, die sie finanziert haben, dezent sichtbar werden.
7. Das Design der Ladebox der Leih-Lastenräder hat sich am StadtRAD-Design gemäß Anlage 7 zu orientieren und sollte öffentlichkeitswirksam sein.

3.2.1.3 Anforderungen Leihräder und Leih-Lastenräder

Die Leihräder und elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder müssen den hohen Qualitätsansprüchen des AG genügen. Die Leihräder und Leih-Lastenräder müssen hohe technische Standards aufweisen, sich einfach bedienen und komfortabel fahren lassen und dem Fahrenden ein sicheres Fahrgefühl vermitteln. Eine einfache Bedienung ist aus Sicht des AG insbesondere dann gegeben, wenn eine intuitive Nutzung möglich ist. Sicheres und komfortables Fahrverhalten liegt insbesondere dann vor, wenn sich ein kurzer Bremsweg erreichen lässt, wenn das Leihrad und das Leih-Lastenrad auf starke Lenkbewegungen gutmütig reagiert und auch bei hoher Geschwindigkeit fahrstabil bleibt. Die Leihräder und Leih-Lastenräder müssen durch ihre Fahreigenschaften auch bisher nicht fahrrad-affine Nutzende für den Leihradbetrieb begeistern.

Die Leihräder und elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder müssen für die Belastungen eines ganzjährigen Betriebs in Hamburg ausgelegt sein. Sie werden damit einer intensiven, wetterunabhängigen Nutzung ständig wechselnder Fahrerinnen und Fahrer ausgesetzt. Zudem stehen die Leihräder und Leih-Lastenräder im öffentlichen Raum und können damit Ziel für Vandalismus werden. Gerade wegen dieser Rahmenbedingungen ist es unabdingbar, dass die physischen Bestandteile der Leihräder und Leih-Lastenräder robust, witterungsbeständig, vandalismus- und diebstahlsicher sowie wartungsarm und leicht zu reinigen sind. Ziel ist es, eine hohe Verfügbarkeitsquote der Leihräder und Leih-Lastenräder (vgl. Abschnitt 3.2.4.1) zu gewährleisten.

1. Zum Systemstart müssen neue Leihräder und neue elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder eingesetzt werden.
2. Die Leihräder und Leih-Lastenräder müssen in Bezug auf technische Standards mindestens folgende Anforderungen erfüllen:
 - Erfüllung der Anforderungen der DIN EN ISO 4210 sowie CE-Kennzeichnung,
 - Robustheit und Stabilität des Rahmens und aller Bestandteile;
 - Weitgehend vandalismussichere Verkabelung, z. B. rahmengeführt oder vergleichbar;
 - Pannensichere und komfortable (Luft-)Reifen;
 - Bei kettenbasiertem Antrieb Ketten-Vollschutz und weitgehend korrosionsbeständige Kette, geeignet für den Ganzjahreseinsatz;
 - Weitgehend korrosions- und verformungsbeständige Metalle sowie Lacke mit Wetterfestigkeit;
 - Kratz- und abriebfeste Lackierung/ Beschichtung des Rahmensets;
 - Dauerhaft betriebene Lichtanlage ohne Batteriebetrieb, ohne Seitendynamo am Reifen (z. B. Nabendynamo oder vergleichbar) ;

- Weitgehend vandalismus- und diebstahlsichere Verschraubung leicht entfernbarer Radbestandteile (u. a. Sattel, Beleuchtung, Lenker), z. B. durch Verschraubung mit nicht handelsüblichen Werkzeugen oder vergleichbar;
 - Schutz des Schließsystems gegen unrechtmäßigen Zugriff und Manipulation;
 - Wartungsarmut aller Komponenten bei gleichbleibender Qualität;
 - Leichte Säuberbarkeit aller Bestandteile des Leihrades / des Leih-Lastenrads;
 - Auslegung für eine Nutzlast von mindestens 120 kg (Nutzer/in und Gepäck; diese Vorgabe gilt nur für Leihräder, Gewichtsvorgaben für Leih-Lastenräder s. Abschnitt 3.2.1.4).
3. Die Leihräder und Leih-Lastenräder müssen bezüglich Beleuchtung, Klingel, Bremsen und Bereifung die aktuell geltenden Vorschriften der StVZO zur Verkehrssicherheit und mindestens folgende Anforderungen erfüllen:
- Weißer Frontscheinwerfer mit einem Lichtkegel, der mindestens so geneigt ist, dass seine Mitte in 5 m Entfernung vor dem Scheinwerfer nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus dem Scheinwerfer. Der Frontscheinwerfer muss eine Standlichtfunktion haben und mindestens 30 Lux Helligkeit erreichen. Er muss ohne erschütterungsempfindliche Teile wie Glüh- und Halogenleuchtmittel auskommen. Der Frontscheinwerfer darf nicht verstellbar sein und muss einen Schutzbügel o. ä. besitzen;
 - Rotes Rücklicht und roter Rückstrahler. Das Rücklicht muss eine Standlichtfunktion haben. Es soll möglichst an einer geschützten Stelle angebracht sein, um Beschädigung durch Umfallen des Fahrrades oder Anstoß zu vermeiden;
 - Je Laufrad zwei Speichenrückstrahler (gelb) oder reflektierendes Material (weiß) an Speiche, Felge oder Reifen;
 - Zwei Rückstrahler je Pedale;
 - Zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen (keine Rücktrittbremse);
 - Eine fest montierte, nicht abschraubbare, helltönende Klingel.
4. Die Leihräder und Leih-Lastenräder müssen in Bezug auf den Fahrkomfort und die Funktionalität folgende Anforderungen erfüllen:
- Intuitiv bedienbare und wartungsarme Gangschaltung mit mindestens sieben Gängen bei möglichst stufenloser Nabenschaltung mit Anzeige oder vergleichbar (diese Vorgabe gilt nur für Leihräder);
 - Schutzbleche vorne und hinten;
 - Keine scharfkantigen Bauteile;
 - Leichtgängiger robuster Ständer am Rad (z. B. Seitenständer, für Leih-Lastenräder auch Zweibeinständer), der einen stabilen Stand erlaubt – unabhängig von Fahrradabstellvorrichtungen und Stationen;
 - Bequemer Sattel; verschleißfeste Polsterung und Satteldecke. Der Sattel muss so konstruiert sein, dass für Nutzende eine komfortable Nutzung bei allen Wetterbedingungen möglich ist;
 - Möglichst geringes Leergewicht des Leihrades / des elektrisch unterstützten Leih-Lastenrads;
 - Stabile Transportmöglichkeit (Gepäckträger vorne oder hinten), die mindestens für eine Beladung mit 15 kg und für den Transport von Standardgepäck (z. B. Standard-Aktenkoffer) ausgelegt ist. Die Gepäcktransportvorrichtung darf nicht zur Mitnahme von Personen geeignet sein (diese Vorgabe gilt nur für Leihräder).
5. Die Leihräder und Leih-Lastenräder müssen in Unisex-Ausführung für Personen unterschiedlicher Statur und Fitness komfortabel nutzbar sein. Sie müssen bei der

Anpassung an die individuelle Größe der Nutzenden leichtgängig und nutzerfreundlich in der Handhabung sein. Die Räder müssen mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

- Rahmen geeignet für Personen von 1,50 bis mindestens 2 Meter Körpergröße;
- Tiefer Einstieg;
- Leicht höhenverstellbare, aber nicht abmontierbare Sattelstütze mit Zahlenskala;
- Nicht werkzeuglos höhenverstellbarer oder anderweitig manipulierbarer Lenker (um Unfälle durch nicht fixierte Lenker zu vermeiden), bei dem die voreingestellte Höhe für große und kleine Nutzende gleichermaßen verwendbar ist.

3.2.1.4 Anforderungen elektrisch unterstützter Leih-Lastenräder

Die elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder müssen zusätzlich zu den in Abschnitt 3.2.1.3 beschriebenen Anforderungen an Leihräder mindestens die folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Alle Leih-Lastenräder müssen einspurig sein (Modell mit vorne verlängertem Radstand und tiefer Ladefläche) und mit einer fest montierten Ladebox zwischen Vorderrad und Lenker versehen sein.
2. Die allgemeinen Ausrüstungsvorschriften des § 66a StVZO sind zu beachten.
3. Die eingesetzten Ladeboxen müssen möglichst robust sein und folgende Anforderungen erfüllen:
 - Offene Ladebox, in welcher mindestens zwei Getränkekisten neben- oder hintereinander platziert oder zwei Kinder sicher transportiert werden können;
 - Auslegung für eine Nutzlast von mindestens 180 kg (Nutzer/in und Gepäck / Last);
 - Robustes und wetterbeständiges Material;
 - Robuste Abdeckung zum Wetterschutz, die die Handhabung nicht beeinträchtigt (stabile Plane o. ä.);
 - Hochklappbare, stabile sowie klapperfreie Sitzbänke o. ä. sowie entsprechende Gurte für den sicheren Kindertransport;
 - Löcher für den Ablauf von Regenwasser;
 - Ösen für die Anbringung von Spanngurten o. ä.;
 - Design entsprechend den Anforderungen aus Abschnitt 3.2.1.2 bzw. Anlage 7.
4. Die Leih-Lastenräder sollen neben der Ladebox über einen zusätzlichen Gepäckträger (hinten) verfügen (s. hierzu Abschnitt 3.2.1.3 Nr. 4).
5. Der eingesetzte Motor muss möglichst robust sein, die Funktionsfähigkeit ganzjährig gewährleisten und folgende Anforderungen erfüllen:
 - Die Unterstützung durch den Elektromotor muss sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 22 km/h abschalten;
 - Die Aktivierung der Motorunterstützung erfolgt erst nach Entriegelung des Leih-Lastenrades;
 - Der Motor muss einen Wetterschutz aufweisen (z. B. Standard IP64).
6. Die eingesetzten Akkus müssen möglichst robust sein, die Funktionsfähigkeit ganzjährig gewährleisten und weiterhin folgende Funktionalitäten aufweisen:
 - Die Leistung eines neuen Akkus sollte mindestens eine Akkukapazität von 500 Wh aufweisen;
 - Wenn ein voll aufgeladener Akku eine Kapazität von weniger als 60 % der Nennleistung aufweist, muss dieser unentgeltlich vom AN ausgetauscht werden;

- Der AN stellt während der Vertragslaufzeit unentgeltlich sicher, dass die eingesetzten Akkus die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Prüfsiegel haben;
 - Die Akkus müssen gegen unrechtmäßigen Zugriff und Manipulation in geeigneter Weise geschützt werden.
7. Im Hinblick auf die Ladung der Akkus und den Ladevorgang ist folgendes zu beachten:
- Die Leih-Lastenräder müssen über einen robusten Ladeanschluss verfügen, der den geltenden Sicherheitsnormen entspricht;
 - Die Leih-Lastenräder müssen über einen Ladestandsanzeiger verfügen, der den Nutzenden den aktuellen Ladestand anzeigt;
 - Der Ladestand und der Systemstatus (verfügbar, nicht verfügbar) sind in Echtzeit an das Hintergrundsystem zu übermitteln. Zielsetzung ist, dass ersichtlich ist, in welchem Ladezustand sich der jeweilige Akku befindet.

3.2.1.5 Anforderungen Schließsystem, Kommunikation System-Kunde und Standortbestimmung

1. Das Fahrradvermietsystem muss über ein Schließsystem verfügen, welches ganzjährig und bei jeder Witterung funktionieren muss.
2. Das Schließsystem muss wartungsarm und für Wartungszwecke gut zugänglich, jedoch vandalismus- und missbrauchssicher sein.
3. Das Schließsystem muss sowohl an den Andockplätzen der Stationen als auch während einer Fahrpause, während der kein Andockplatz zum Abschließen zur Verfügung steht, funktional sein.
4. Das Schließsystem muss den Nutzenden eine intuitive und schnelle Entleihe und Rückgabe eines Rades ermöglichen (vgl. auch Abschnitt 3.2.3).
5. Der Schließvorgang für Entleihe und Rückgabe an einer Station darf jeweils nicht länger als 30 Sekunden dauern und im Falle einer Fahrpause ebenfalls nicht länger als 30 Sekunden.
6. Das Leihrad oder Leih-Lastenrad hat den Nutzenden rückzumelden, ob die über das Schließsystem initiierten Aktionen erfolgreich abgeschlossen wurden. Insbesondere bei der Rückgabe muss dargestellt werden, ob die Miete korrekt beendet und das Leihrad / Leih-Lastenrad korrekt zurückgegeben wurde.
7. Ggf. am Leihrad / Leih-Lastenrad befindliche Displays müssen einen guten Kontrast aufweisen und auch bei starker Sonneneinstrahlung, Dunkelheit, Kälte, Nässe sowie mit Handschuhen bedient werden können. Die Schrift muss größtmöglich dargestellt werden, um eine Lesbarkeit durch alle Nutzenden sicherzustellen.
8. Das Leihrad / Leih-Lastenrad muss mit Nutzenden direkt interagieren können (z. B. über Textmeldungen, Leuchtsignale). Es muss den aktuellen Status des Leihrads / Leih-Lastenrads anzeigen, insbesondere ob es
 - frei oder
 - nicht verfügbar (weil defekt, in Fahrpause, reserviert o. ä.) ist.
9. Das Leih-Lastenrad muss den Nutzenden zusätzlich den Ladestand anzeigen.
10. Die Leihräder / Leih-Lastenräder müssen mit einem Kommunikationsmodul ausgestattet sein, das ganzjährig 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche den zuverlässigen Austausch von Daten mit dem Betriebshintergrundsystem gewährleistet.
11. Das Kommunikationsmodul muss möglichst wartungsarm und für die Betriebsdienstleistenden zu Wartungszwecken gut zugänglich, jedoch vandalismus- und missbrauchssicher sein.

12. Es muss aus den Informationen, die das Leihrad an das Betriebshintergrundsystem sendet, möglich sein, bei der Rückgabe eines Leihrades zu erkennen, ob sich das Leihrad an einer Station (Abstellvorrichtung oder innerhalb eines definierten Umkreises) befindet.

3.2.1.6 Anforderungen Stationen

Die Stationen bestehen je Standort aus Pollern mit Andockplätzen für Leihräder und ggf. Leih-Lastenräder sowie einem Terminal oder einem Stationsschild, welches die Sichtbarkeit der Station gewährleistet. An Stationen mit Leih-Lastenrädern ist zudem eine entsprechende Anzahl an Andockplätzen mit Ladeinfrastruktur vorzusehen.

1. Für die Bestandteile der Stationen sind wartungsarme, leicht säuerbare, witterungsbeständige, robuste, vandalismusbeständige Materialien zu verwenden.
2. Alle Stationen mit Terminals und/oder Ladeinfrastruktur müssen über einen Stromanschluss analog zum heutigen Bestand verfügen.
3. In Qualitätsberichten muss der Nachweis erbracht werden, dass Öko-Strom bezogen und verwendet wurde.
4. Die neu zu errichtende Stationsinfrastruktur ist fest und vandalismussicher mit dem Untergrund zu verbinden. Dabei sind Stolperfallen (z. B. Bodenschwellen) zu vermeiden. Notwendige Tiefbauarbeiten (Flächenherrichtung, Flächenbefestigung, Bodenverankerungen, ggf. Umgang mit / Wiedereinbau von Sonderpflaster, ggf. taktile Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte) sind in Umfang und Bauausführung darzustellen (Beschreibung und technische Skizze) und im Technischen Konzept / Anpassungskonzept (s. Abschnitt 3.2.5.2) zu beschreiben.
5. Der AN stattet in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die neu zu errichtenden Stationen mit den ggf. notwendigen Strom- und Kommunikationsanschlüssen aus und stellt die Anbindung der technischen Vorrichtungen und Terminals an das Stromnetz (falls erforderlich) und das Hintergrundsystem rechtzeitig bis zur Inbetriebnahme der jeweiligen Station sicher.
6. Am Terminal muss die Ausleihe der Leihräder und ggf. der Leih-Lastenräder mittels Zugangsmedium (z. B. RFID-Karte) oder ähnlicher Systeme möglich sein, ebenso die Absendung von Schadensmeldungen.
7. Bedienungselemente am Terminal müssen auch bei Dunkelheit für die Nutzenden gut erkenn- und bedienbar sein. Displays müssen einen guten Kontrast aufweisen und auch bei Sonneneinstrahlung, Kälte, Nässe sowie mit Handschuhen bedient werden können. Die Schrift muss größtmöglich dargestellt werden, um eine Lesbarkeit durch alle Nutzenden sicherzustellen.
8. Neu errichtete Stationen, die über kein Terminal verfügen, müssen jeweils durch ein Stationsschild gekennzeichnet werden, welches die eindeutige Identifikation einer Station des Fahrradvermietsystems ermöglicht und sowohl tagsüber als auch bei Nacht gut sichtbar ist. Die Höhe und Breite des Stationsschildes sollte sich an den Maßen des Terminals orientieren; die technische Gestaltung und das Design des Schildes sind im Detail mit dem AG abzustimmen. Die Stationsschilder sind fest und vandalismussicher mit dem Untergrund zu verbinden (Fundament erforderlich). Dabei sind Stolperfallen (z. B. Bodenschwellen) zu vermeiden. Notwendige Tiefbauarbeiten (Flächenherrichtung, Bodenverankerung, ggf. Wiedereinbau von Sonderpflaster, ggf. taktile Leitelemente) sind in Umfang und Bauausführung darzustellen (Beschreibung und technische Skizze) und im Technischen Konzept / Anpassungskonzept (s. Abschnitt 3.2.5.2) zu beschreiben.
9. Die Poller und Andockplätze müssen durch ihre Bauart eine Beschränkung für das ausschließliche Abstellen bzw. für die Absicherung der Leihräder und Leih-Lastenräder des öffentlichen Fahrradvermietsystems Hamburg realisieren.

10. Die neu zu errichtenden Poller und Andockplätze müssen den Nutzenden einen leichten Zugang zum Leihrad / Leih-Lastenrad ermöglichen.
11. Der Bestand an Pollern besteht zu 67 % aus „Solo-Pollern“ und zu 33 % aus „Duo-Pollern“. An Solo-Pollern ist jeweils ein Andockplatz (aktuell: ein Seil) vorhanden, an Duo-Pollern jeweils zwei Andockplätze (aktuell: zwei Seile). Für die neu zu errichtenden Stationen sind weiterhin sowohl Solo- als auch Duo-Poller zulässig.
12. Die Anzahl der zubestellten Andockplätze hat sich an der Anzahl der zubestellten Leihräder zu orientieren. Je zubestelltem Leihrad sind mindestens 1,2 Andockplätze einzurichten. Im Rahmen von Kooperationen mit Dritten (Privatflächen) kann von dieser Quote abgewichen bzw. auf die Einrichtung von festen Andockplätzen ganz verzichtet werden (s. Abschnitt 3.2.5.4 Kooperationskonzept).
13. Die Aufstellung der neu zu errichtenden Poller muss in alternativen Aufstelloptionen möglich sein, die eine Anpassung an räumlich unterschiedliche Verhältnisse ermöglichen. Ein Achsmaß der Poller von 0,75 m hat sich in der Vergangenheit bewährt.
14. Die neu zu errichtenden Poller müssen möglichst kurzfristig auf- und abbaubar sein, so dass Erweiterungen bzw. Verkleinerungen sowie eine Verlegung der Stationen (aufgrund von Veranstaltungen, Bauarbeiten o. ä.) relativ einfach möglich sind (vgl. § 29 (3) und § 35 Betreibervertrag). Die bisherige Befestigung per Aufdübeln auf modifizierte Gehwegplatten (Breite 0,75 m) hat sich dabei bewährt.
15. Es muss sichergestellt werden, dass der Radius um die Station, innerhalb dessen ein Leihrad im Falle voll belegter Andockplätze zurückgegeben werden kann, räumlich begrenzt ist. Dies stellt sicher, dass eine Rückgabe der Leihräder nur an den Andockplätzen oder – bei übergelaufenen Stationen – in unmittelbarer Nähe erfolgen kann.

3.2.1.7 Anforderungen Stationen mit Leih-Lastenrädern und Anforderungen Ladeinfrastruktur

1. Alle Andockplätze, die für elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder vorgesehen sind, müssen mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet sein. Die Anzahl der Andockplätze mit Ladeinfrastruktur entspricht jeweils der Anzahl der sich im Fahrradvermietsystem aktuell betriebsbereiten Leih-Lastenräder (ohne Werkstattreserve).
2. Andockplätze mit Ladeinfrastruktur sollen nur an Stationen mit Terminals errichtet werden.
3. Die mit Ladetechnik ausgestatteten Stationen sowie die entsprechenden Andockplätze für die Leih-Lastenräder müssen gekennzeichnet werden, so dass die Leih-Lastenräder bzw. die Stationen, an denen diese entliehen werden können, für die Nutzenden leicht auffindbar sind. Die Kennzeichnung hat zu erfolgen
 - am Terminal,
 - am Andockplatz mit Ladeinfrastruktur,
 - auf der Bodenfläche, auf der das Leih-Lastenrad abgestellt wird (Umriss, Farbe o. ä.) und
 - auf der Webseite und in der App.

Die Art der Kennzeichnung obliegt dem Betreiber, ist jedoch mit dem AG abzustimmen.

4. Die Andockplätze für Leih-Lastenräder sind für das ausschließliche Abstellen von Leih-Lastenrädern auszulegen.
5. Es muss gewährleistet sein, dass die Leih-Lastenräder an deren Andockplätzen automatisch ohne weitere Interaktion geladen werden können.

3.2.1.8 Aufbau und Verlegung von Stationen

1. Neue und zu verlegende Stationsstandorte werden unter Berücksichtigung von Vorschlägen des AN vom AG vorgegeben. Die Planung der Stationen erfolgt durch den AN. Hierzu finden gemeinsame Ortsbegehungen mit AN, AG, Vertretern des zuständigen Bezirksamts, der örtlichen Straßenverkehrsbehörde, ggf. des Denkmalschutzamtes sowie bei Standorten an ÖPNV-Haltestellen auch Vertretern der HOCHBAHN, der P+R-Betriebsgesellschaft und der Haltestellenumfeldkoordination des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) statt. Zu den Aufgaben des AN gehört auch die Erstellung eines Flächenaufmaßes und der Planzeichnung im Maßstab 1:250, ggf. in Varianten. Diese dienen zur Abstimmung unter den Beteiligten und sind Grundlage für die Genehmigung. Bei Standorten auf Privatflächen läuft die Abstimmung zur Flächeninanspruchnahme einschließlich der Erstellung ggf. notwendiger Gestattungsverträge über den AN.
2. Der AN hat alle neu zu errichtenden Stationen inklusive aller Bestandteile (Terminal, Poller / Andockplätze, Stationsschild, Ladeinfrastruktur, Leihräder / Leih-Lastenräder, Systemeinbindung) nach erteilter Genehmigung durch die zuständigen Bezirksamter betriebsfertig innerhalb der Fristen und gemäß der beschriebenen Anforderungen in Abschnitt 3.2.1.6 und § 34 Betreibervertrag aufzubauen.
3. Der AN hat bei Bedarf und auf Anforderung des AN Stationen inkl. aller Bestandteile innerhalb der Fristen gemäß der §§ 29 und 35 Betreibervertrag zu verlegen.

3.2.2 Tarifmodell und Einnahmen

Das Tarifmodell muss einfach, leicht verständlich und transparent ausgestaltet sein. Hauptzielgruppe sind die Einwohnerinnen und Einwohner Hamburgs sowie Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland, die das Lehrad „auf der letzten Meile“ nutzen wollen. Das bisherige Modell der kostenfreien ersten 30 Minuten ist dabei beizubehalten. Abo-Kunden des HVV einschließlich Inhaberinnen und Inhaber von Semestertickets sowie ggf. weitere „Großkunden“ sollen ebenfalls weiterhin vergünstigte Tarife erhalten. Auch muss der Anreiz für kurze Ausleihzeiten erhalten bleiben, eine degressive Entwicklung der Nutzungsentgelte ist daher nicht zulässig.

Das Tarifmodell für das StadtRAD Hamburg muss für Leihräder und Leih-Lastenräder folgende Elemente enthalten:

1. Registrierung
2. Jahresbeitrag
3. Nutzungsentgelte für die Entleihe von Leihrädern / Leih-Lastenrädern sowie für die Reservierung von Leih-Lastenrädern
4. Serviceentgelte

Dafür gelten folgende Vorgaben:

- Die Registrierungsgebühr beträgt einmalig maximal 5,- Euro (innerhalb der ersten 12 Monate als Fahrguthaben für Fahrten, die länger als 30 Minuten dauern).
- Ab dem zweiten 12-Monats-Zeitraum wird ein Jahresbeitrag von maximal 5,- Euro pro Jahr erhoben.
- Für Fahrten bis 30 Minuten mit Leihrädern / Leih-Lastenrädern wird keine Entleihgebühr erhoben. Ab der 31. Minute wird minutengenau abgerechnet (max. 10 Cent pro Minute, für HVV-Abo-Kunden max. 8 Cent pro Minute).

- Die Reservierung von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern ist kostenpflichtig. Hierbei ist eine Reservierungsgebühr in der Höhe des Tarifs für 60 Minuten vorzusehen, die als Fahrtguthaben angerechnet wird (entspricht max. 3,- Euro).
- Der höchstmögliche Tagespreis („Deckel“) für Leihräder muss 15,- Euro und für Leih-Lastenräder 24,- Euro betragen.
- Im Rahmen von Kooperationen mit Unternehmen oder anderen Einrichtungen sind „Kooperationstarife“ möglich (z. B. Jobticket), die z. B. in Form von Rahmenverträgen vereinbart werden. Diese sind jeweils dem Auftraggeber zur Kenntnis mitzuteilen.
- Auf Grund eines Beschlusses der Hamburgischen Bürgerschaft (Drucksache 21/891) ist den 121 Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft die kostenlose Nutzung des StadtRAD-Systems nicht nur für 30 Minuten, sondern auch bei längeren Terminen zu ermöglichen. Daher beträgt kostenlose Nutzung des StadtRAD-Systems für Abgeordnete der Hamburgischen Bürgerschaft (auf Nachweis) 5 Stunden.
- Im Rahmen von Marketingaktionen o. ä. ist eine Tarifvergünstigung zeitlich befristet und in Abstimmung mit dem Auftraggeber möglich (z. B. Gratisaktionen an Schnuppertagen, zum Systemstart oder für Neubürgerinnen und Neubürger).
- Für den Fall einer missbräuchlichen Nutzung oder eines nicht ordnungsgemäßen Umgangs mit dem Fahrradvermietsystem erhebt der AN gegenüber den Kunden Zusatzentgelte (= Serviceentgelte), die in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen für das Fahrradvermietsystem Hamburg transparent und verständlich ausgewiesen sind.

Eine Anpassung des Tarifmodells (Tarifmodell und -höhe) ist einmalig innerhalb der Vertragslaufzeit vor Saisonbeginn zulässig und bedarf der Zustimmung des AG. Es ist durch den AN sicherzustellen, dass entsprechende Modifikationen angemessen öffentlich erläutert und dargelegt werden. Dazu zählt mindestens die Erstellung entsprechender Unterlagen für die Presse (inkl. Abstimmung mit und Bereitstellung für den AG), eine Information an Bestandskunden sowie die Kommunikation über die Internetpräsenz und die App des Systems. Die Auswirkungen der Tarif- und Tarifsystemänderungen auf die Einnahmesituation sind gegenüber dem Auftraggeber darzulegen.

Kostenberechnung, Rechnungsstellung und Zahlungseinzug erfolgen über die Systeme des Betreibers, in bestimmten Fällen können diese datenschutzkonform auch durch andere Unternehmen (z. B. HOCHBAHN / Mobilitätsplattform switchh) vorgenommen werden. Die Einnahmen aus Registrierungsgebühren, Jahresbeiträgen und Entleihvorgängen sowie aus den weiteren Serviceentgelten fallen dem Betreiber zu.

3.2.3 Kundenschnittstellen

Alle Kundenprozesse (u. a. Registrierung, Produktinformation, Ausleihe, Rückgabe) erfolgen organisatorisch und IT-systemtechnisch beim Betreiber. Hierzu richtet dieser eine Webseite, eine App, ein Call-Center sowie ein Betriebshintergrundsystem ein und betreibt diese über die gesamte Vertragslaufzeit.

Die Registrierung ist mindestens über die Webseite und die App möglich. Der Mietvorgang ist mittels aller nachfolgend beschriebenen Zugangsmedien 365 Tage im Jahr an sieben Tagen in der Woche und 24 Stunden am Tag für die Nutzenden möglich.

Alle im Folgenden genannten Anforderungen an die Kundenprozesse sind zu erfüllen. Alle Kundenprozesse über die genannten Zugangsmedien (Terminal, Webseite, App, Call-Center) sind mindestens in deutscher und englischer Sprache abzubilden. Weitere Sprachen (z. B. Türkisch) für Terminal, Webseite und App sind durch den AG gemäß § 34 (4) des Betreibervertrags kostenpflichtig nachbestellbar.

1. **Registrierung:** Jeder Kunde des öffentlichen Fahrradvermietsystems Hamburg muss sich als Kunde im System registrieren.

Bei der Registrierung muss der Kunde angeben können, ob er vergünstigte Tarife in Anspruch nehmen kann, z. B. weil er HVV-Abo-Kunde ist. Er muss die hierfür erforderlichen Informationen angeben können (z. B. HVV-Kundennummer). Dem AN obliegt die Prüfung der Informationen zur Berechtigung des Kunden, ermäßigte Tarife nutzen zu können. Weiterhin muss der Kunde die AGB des AN akzeptieren und die Daten für die von ihm gewünschte Zahlungsmodalität angeben können. Die Ausfertigung der AGB obliegt dem AN, ein Mustervertrag ist dem AG vorzulegen und mit ihm abzustimmen.

Ein Zugang zum StadtRAD-System ist außerdem über die von der Hamburger HOCHBAHN betriebene Mobilitätsplattform „switchh“ zu ermöglichen, es muss also möglich sein, dass Kunden von switchh sich bei StadtRAD nicht erneut anmelden müssen. Switchh-Kunden sollen das Fahrradvermietsystem somit über die switchh-App nutzen können. Hierfür hat sich der AN mit der HOCHBAHN abzustimmen, welche Schnittstellen erforderlich sind, um die technische bzw. StadtRAD-relevante Kundenbetreuung durch den AN gewährleisten zu können.

2. **Produktinformation:** Die Nutzenden müssen stets auf aktuelle Informationen (u. a. Tarifsystem, Stationsneueinrichtungen, -verlegungen und -erweiterungen) zugreifen können (online im Internet, per App, Call-Center). Die Darstellung aller Stationen sowie die Verfügbarkeit und der Status der Leihräder und Leih-Lastenräder müssen darüber hinaus für die Nutzenden online und auf der App in Echtzeit (max. 5 Minuten Zeitverzug zulässig) verfügbar gemacht werden sowie über das Call-Center abrufbar sein. Ebenso muss der aktuelle Ladestand der elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder in Echtzeit (max. 5 Minuten Zeitverzug zulässig) dargestellt werden (online, per App). Über eine Schnittstelle sind diese Daten auch dem Geoportal Verkehr der FHH bereitzustellen (s. auch Abschnitt 3.2.4.4). Stationsschilder und Terminals enthalten deutlich sichtbar die Stationsbezeichnung (Stationsnummer, Straßename), Informationen zum Fahrradvermietsystem wie Tarife und Erläuterungen zur Registrierung und zum Mietmodus sowie die Kundenservice-Rufnummer des Call-Centers. Auch die Leihräder und die Leih-Lastenräder enthalten einen deutlich sichtbaren Hinweis auf die Kundenservice-Rufnummer.
3. **Mietvorgang/Ausleihe:** Die Ausleihe eines Leihrades oder Leih-Lastenrades muss an der Station am Terminal (wo vorhanden), per App (für switchh-Kunden auch per switchh-App) sowie über das Call-Center erfolgen können. Zudem müssen die Kunden mindestens auch die physischen Medien switchh-Card, HVV-Card und eigenes StadtRAD-Medium (Kundenkarte, Dongle o. ä.) nutzen können. Weitere zusätzliche Optionen sind zulässig, sind aber im Angebot explizit darzustellen. Der Ausleihvorgang per App und Kundenmedium muss ohne weitere Interaktion des/der Nutzenden (d. h. keine Eingabe eines Schlosscodes o. ä.) erfolgen (vgl. Abschnitt 3.2.1.5). Bzgl. der notwendigen technischen Prozesse für switchh-App und HVV-Card ist eine Zusammenarbeit und Abstimmung mit der HOCHBAHN und dem HVV erforderlich (vgl. Anlage 10).
4. **Mietvorgang/Ausleihe Zweirad:** Für Kunden muss die Ausleihe eines zweiten Leihrades zum gleichen Tarif wie die Entleihe eines einzigen Leihrades in einem Leihvorgang möglich sein.
5. **Fahrpause:** Kunden müssen eine Fahrpause einlegen können und hierfür das entliehene Leihrad oder Leih-Lastenrad sicher abstellen und verschließen können. Nach der Fahrpause müssen die Kunden das Leihrad oder Leih-Lastenrad einfach weiternutzen können. Die Fahrpause bedeutet keine Rückgabe, die Mietzeit läuft bis zur Rückgabe an einer Station weiter. Die Handhabung der Fahrpause muss für die Kunden einfach und intuitiv zu realisieren sein. Hier ist ein (individueller) Schlosscode zulässig.

6. **Rückgabe Leihräder:** Die Rückgabe der Leihräder muss an allen Stationen des StadtRAD Hamburg-Systems möglich sein. Die Rückgabe darf nur an einem Andockplatz sowie innerhalb eines bestimmten Radius um eine Station möglich sein, falls alle Andockplätze einer Station belegt sind. Der Rückgabevorgang muss ohne weitere Interaktion des/der Nutzenden möglich sein (d. h. keine Eingabe eines Schlosscodes o. ä.). Die Rückgabe beendet den Mietvorgang.
7. **Rückgabe Leih-Lastenräder:** Die Rückgabe der Leih-Lastenräder darf nur an den Stationen des StadtRAD Hamburg-Systems erfolgen, an denen sie ausgeliehen wurden. Die Rückgabe darf nur in den für Leih-Lastenräder vorgesehenen Andockplätzen erfolgen. Eine Rückgabe in unmittelbarer Nähe der Station darf nicht möglich sein. Der Rückgabevorgang muss direkt ohne weitere Interaktion erfolgen. Die Rückgabe beendet den Mietvorgang und startet den Ladevorgang.
8. **Reservierung Leih-Lastenräder:** Jeder registrierte Kunde kann bis zu 8 Tage vor der gewünschten Nutzung ein Leih-Lastenrad mittels App, Webseite oder Telefon für max. 1 Tag kostenpflichtig reservieren (s. Abschnitt 3.2.2). Reservierungen verfallen nach Ablauf von 15 Minuten. Sobald ein Leih-Lastenrad reserviert ist, ist dieses Rad als im reservierten Zeitraum „nicht verfügbar“ für andere Kunden zu kennzeichnen und sicherzustellen, dass das reservierte Leih-Lastenrad zum reservierten Zeitpunkt an der gewünschten Station steht. Die Anzahl möglicher, nacheinander erfolgreicher Reservierungen ist betrieblich sinnvoll zu limitieren.
9. **Bedienungsanleitungen Leih-Lastenräder:** Mindestens auf der Webseite und an den Leih-Lastenrädern sind Bedienungsanleitungen deutlich sichtbar angebracht. Mindestens auf der Webseite ist eine entsprechende Videoanleitungen einzustellen.
10. **Abrechnung:** Die Abrechnung erfolgt durch die Systeme des AN, in bestimmten Fällen kann diese auch über andere Unternehmen (insbesondere HOCHBAHN / switchh für switchh-Kunden) erfolgen. Die Abrechnung beinhaltet die Berechnung der Nutzungsentgelte, das Erstellen der Nutzungsübersicht je Kunden, das Erstellen der Rechnung sowie die Zahlungsabwicklung.
11. **Meldungen/Vorkommnisse:** Die Nutzenden müssen die Möglichkeit haben, Mängel an der Infrastruktur oder im Betriebsablauf zu melden. Hierfür sind entsprechende Optionen im Bereich der App, auf der Webseite, am Terminal sowie ggf. am Leihrad / Leih-Lastenrad vorzusehen. Der AN erfasst diese Meldungen sowie die Meldungen, die telefonisch eingehen und dokumentiert diese.
12. **Webseite und App:** Der AN richtet eine Webseite und App mit mindestens folgenden Funktionen ein:
 - Information über die Leihräder/Leih-Lastenräder und Stationen sowie deren Funktionsweise, Anmelde-/ Registrierungsmöglichkeiten, Tarifsystem, AGB;
 - Registrierung;
 - Ausleihe von Leihrädern und Leih-Lastenrädern (gilt nur für die App) sowie Reservierung von Leih-Lastenrädern;
 - Genaue Lage der Standorte der Stationen in einem Stadtplan mit ausreichendem Maßstab (mindestens 1:5.000);
 - Informationen in Echtzeit (max. 5 Minuten Zeitverzug zulässig) zur Anzahl verfügbarer Leihräder / Leih-Lastenräder für alle Standorte sowie zum Ladestand der Leih-Lastenräder;
 - Möglichkeit zur Meldung von Mängeln / Störungen an Leihrädern / Leih-Lastenrädern oder Stationen;
 - Überblick zum persönlichen Nutzungskonto (Kennwort-geschützt).

Der Zugang per Web-Browser und App muss mit den marktüblichen Browsern und gemäß den marktüblichen Standards möglich sein. Als Smartphone-Betriebssysteme

werden mindestens Android und iOS unterstützt. Der AN hat sicherzustellen, dass die App auch nach Aktualisierungen der Betriebssysteme noch funktional einsetzbar ist. Für Smartphone-Nutzungen mit anderen Betriebssystemen wird zumindest eine für mobile Endgeräte optimierte Version des Webauftritts angeboten.

Das Design der Webseite und der App hat sich an dem Corporate Design der FHH bzw. des StadtRAD Hamburg Systems zu orientieren. Die Webseite wird auch im städtischen Auftritt hamburg.de eingebunden (<https://stadtrad.hamburg.de>); hierfür ist mit der Betreibergesellschaft hamburg.de zusammenzuarbeiten.

13. **Call-Center.** Der AN hat ein Call-Center mit einheitlicher Rufnummer kostenfrei oder zum Ortstarif bereitzustellen. Dieses muss mit persönlicher Kontaktmöglichkeit täglich mindestens von 7:00 bis 22:00 Uhr bereitstehen. Außerhalb dieser genannten Zeiten ist der Service mindestens über einen Sprachcomputer sicherzustellen. Das Call-Center hat mindestens folgende Aufgaben:

- Beratung und Information der Nutzenden;
- Ausleihe eines Leihrades oder Leih-Lastenrades sowie Reservierung von Leih-Lastenrädern;
- Beratung bei Problemen mit Entleih- und Rückgabevorgängen;
- Aufnahme von Meldungen (auch Notfall wie Unfall oder Verlust des Rades).

Die Mitarbeitenden des Call-Centers haben insoweit Zugriff auf das Betriebshintergrundsystem, als dass sie den Status der Leihräder / Leih-Lastenräder erfassen und verändern können sowie Meldungen registrieren können.

3.2.4 Qualitätssicherung

Um weiterhin eine kontinuierlich hohe Qualität des öffentlichen Fahrradvermietsystems zu gewährleisten, ist es erforderlich, gewisse Standards zu erfüllen. Der AG legt dabei insbesondere Wert auf eine hohe Verfügbarkeit des Systems inklusive der Stationen und Leihräder/ Leih-Lastenräder für die Nutzenden sowie auf ein gepflegtes Umfeld der Stationen. Eine hohe Qualität stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz der (potenziell) Nutzenden dar und soll die Hamburgerinnen und Hamburger dazu einladen, das System zu nutzen.

Der AN ist für die ganzjährige Sicherstellung des Betriebs des öffentlichen Fahrradvermietsystems gemäß den nachfolgenden Anforderungen verantwortlich. Hierzu gehören die ganzjährige Verfügbarkeit des Systems, die bedarfsgerechte Verteilung der Leihräder, die Reparatur, Wartung und Instandhaltung von Leihrädern / Leih-Lastenrädern und Stationen sowie Reinigung und Winterdienst.

Die Steuerung der Qualität erfolgt über ein Bonus-Malus-System (s. Anlage 11). Der AN hat dem AG regelmäßig die Einhaltung der Standards schriftlich zu dokumentieren und mündlich zu berichten (vgl. Abschnitt 3.2.4.4).

3.2.4.1 Verfügbarkeit des Fahrradvermietsystems

1. In den Sommermonaten (1. April bis 31. Oktober) müssen mindestens [REDACTED] aller beauftragten Leihräder (inkl. Schließsystem, ohne Werkstattreserve) pro Woche im betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand ins System eingebunden sein. Der tatsächlich erreichte Wert ist mindestens wochenweise zu dokumentieren.
2. In den Wintermonaten (1. November bis 31. März) sind mindestens [REDACTED] aller beauftragten Leihräder (inkl. Schließsystem, ohne Werkstattreserve) pro Woche im betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand ins System einzubinden. Der tatsächlich erreichte Wert ist mindestens wochenweise zu dokumentieren.

3. Ganzjährig müssen mindestens [REDACTED] der beauftragten elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder (inkl. Schließsystem, ohne Werkstattreserve) pro Woche im betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand ins System eingebunden sein. Der tatsächlich erreichte Wert ist mindestens wochenweise zu dokumentieren.
4. Hinsichtlich der Stationen hat der AN sicherzustellen, dass diese zu mindestens [REDACTED] jedes Tages (inkl. Andockplätze, Terminals und etwaiger technischer Vorrichtungen) im betriebsfähigen Zustand ins System eingebunden ist.
5. Hinsichtlich des Hintergrundsystems hat der AN sicherzustellen, dass dieses über das Kalenderjahr gesehen zu [REDACTED] funktioniert, d. h. die fachlichen und technischen Vereinbarungen störungsfrei erfüllt. Bei einem Total-Ausfall des Systems hat eine Reaktion innerhalb von 30 Minuten zu erfolgen. Innerhalb von vier Stunden muss der Ausfall des Systems komplett behoben sein.
6. Geplante Systemwartungen des Betriebshintergrundsystems, in denen das gesamte System nicht zur Verfügung steht, sind nur in Zeiten niedriger Last durchzuführen und dem AG mit einer Vorlauffrist von vier Wochen anzukündigen. Diese Wartungen haben keinen Einfluss auf die Anwendung des Bonus-Malus-Systems. Kunden sind adäquat und mit ausreichendem Vorlauf über diese Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.
7. Im Falle von Störungen oder Problemen hat der AN dem AG einen persönlichen Ansprechpartner oder eine persönliche Ansprechpartnerin sowie einen Vertreter oder eine Vertreterin zu benennen, der/die werktags in der Zeit von 9 – 17 Uhr erreichbar und entscheidungsbefugt ist und qualifiziert und verlässlich die Lösung von technischen Problemen umgehend veranlasst.

3.2.4.2 **Bedarfsgerechte Verteilung der Leihräder**

Die folgenden Anforderungen gelten nur für die Disposition der Leihräder. Da die Leih-Lastenräder jeweils an der Station zurückgegeben werden müssen, an der sie entliehen wurden, entfällt für diese der Dispositionsaufwand (s. Abschnitte 3.1.5 und 3.2.1.7).

1. Um Stationsüberläufe und -unterdeckungen zu vermeiden, hat der AN die aktuellen Belegungen der Stationen ständig zu kontrollieren, die individuellen Stationsbedarfe zu ermitteln und umzusetzen und die Disposition der Leihräder stetig zu optimieren. Insbesondere zu beachten sind tageszeitabhängige Nutzungsfrequenzen (u. a. Berufs-, Freizeitverkehre) und Auslastungsspitzen (voll- und leergelaufene Stationen).
2. Regelmäßige umfangreiche Überfüllungen an Stationen, d. h. etwa mehr als doppelt so viele Leihräder wie Andockplätze, sind zu vermeiden. Der AN hat dafür Sorge zu tragen, dass es u. a. durch umfangreiche Stationsüberläufe zu keinen verkehrlichen Beeinträchtigungen (z. B. des Fußgängerverkehrs) kommt und die Verkehrssicherheit jederzeit gewährleistet ist. Insbesondere bei Großereignissen sowie bei erwartbaren Überfüllungen an Stationen (z. B. aufgrund guten Wetters) ist die Disposition entsprechend anzupassen.
3. Der AN hat sicherzustellen, dass die Stationen an einem Kalendertag nicht länger als 24 Stunden ab Erkenntniserlangung ununterbrochen zu über [REDACTED] belegt sein dürfen. Mindestens zwischen 7:00 Uhr und 22:00 Uhr hat eine regelmäßige Überprüfung der Stationen zu erfolgen. Die Überfüllung der Station ist spätestens bis zum Folgetag, [REDACTED] zu beseitigen (= Reaktionszeit). Kritische Überfüllungen der Stationen, die z. B. die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, sind schnellstmöglich, aber maximal innerhalb von zwei Stunden zu beheben.
4. Regelmäßiges dauerhaftes Leerlaufen von Stationen ist zu vermeiden; der AN hat dafür Sorge zu tragen, dass eine zügige Auffüllung dieser Stationen erfolgt. Der AN hat sicherzustellen, dass die Stationen an einem Kalendertag nicht länger als [REDACTED] ab Erkenntniserlangung ununterbrochen [REDACTED] belegt sein dürfen (d. h. es sind keine verfügbaren Leihräder vorhanden). Mindestens zwischen 7:00 Uhr und 22:00 Uhr hat

eine regelmäßige Überprüfung der Stationen zu erfolgen. Erfolgt die Erkenntniserlangung nach 22:00 Uhr, sind die Stationen bis [REDACTED] am Folgetag aufzufüllen (= Reaktionszeit).

5. Der AN hält ausreichend Transport-Fahrzeuge vor, um eine bedarfsgerechte Verteilung der Leihräder auf die Stationen zu gewährleisten.
6. Die Umverteilung der Räder in Hamburg hat ausschließlich mit emissionsarmen oder -freien Fahrzeugen (mind. EURO 6) zu erfolgen.

3.2.4.3 Instandhaltung und Instandsetzung

1. Der AN ist dazu verpflichtet, die Stationsinfrastruktur und die Leihräder / Leih-Lastenräder stets in einem hochwertigen Zustand zu erhalten und alle hierfür notwendigen Überwachungs-, Reinigungs-, Instandhaltungs- und Instandsetzungstätigkeiten fachgerecht und unter Beachtung des Standes der Technik, der einschlägigen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen und der Herstellerangaben auf eigene Rechnung durchzuführen.
2. Es ist täglich systembasiert zu überprüfen, ob Störungen der Leihräder / Leih-Lastenräder und Stationen vorliegen. Ist dies der Fall, sind diese zeitnah zu beheben.
3. Nicht verkehrssichere und nicht betriebsfähige Leihräder / Leih-Lastenräder sind unverzüglich aus den Stationen zu entnehmen und die Entleihmöglichkeit sofort elektronisch zu sperren.
4. Es hat mindestens 1x pro Woche im Rahmen der Stationsprüfung eine Sichtprüfung der Leihräder / Leih-Lastenräder zu erfolgen. Sofern Schäden oder Beeinträchtigungen festgestellt werden, sind diese werktags innerhalb von 48 Stunden nach Kenntniserlangung zu beheben bzw. das Leihrad / Leih-Lastenrad auszutauschen. Hierzu gehört auch die Reinigung stark verschmutzter Leihräder / Leih-Lastenräder einschließlich der Beseitigung von Aufklebern, Schmierereien etc.
5. Es ist zu gewährleisten, dass jedes Leihrad und jedes Leih-Lastenrad mindestens einmal pro Jahr einer umfassenden Inspektion unterzogen wird. Hierfür sind mindestens untenstehende Funktionen zu überprüfen und Grundwartungen durchzuführen. Ggf. vorhandene Schäden sind zu beseitigen. Die Arbeiten sind zu protokollieren.
 - Prüfung auf Verkehrssicherheit der Leihräder / Leih-Lastenräder gemäß StVZO;
 - Funktionstüchtigkeit Reifen: Überprüfung Vorder- und Hinterrad auf Luft und Reifenprofile;
 - Funktionstüchtigkeit Bremsen: Überprüfung Bremsen auf Belag, Funktionstüchtigkeit auch bei Nässe, Geräuscharm;
 - Funktionstüchtigkeit Beleuchtung: Überprüfung Vorder- und Rücklicht inkl. Dynamocheck, Säuberung Reflektoren an Laufädern, Lichtern, Pedalen etc. ;
 - Funktionstüchtigkeit Tretlager / Antrieb / Gangschaltung: Test auf sofortige Reaktion beim Schalten, ggf. Nachjustierung;
 - Funktionstüchtigkeit Ladevorgang und Akkus bei Leih-Lastenrädern, evtl. Austausch;
 - Funktionstüchtigkeit Motor bei Leih-Lastenrädern;
 - Überprüfung Verstellbarkeit sowie sichere Anbringung von Sattel, Lenker und Griffen;
 - Spannen und Fetten der Kette;
 - Sicherung Gepäckträger der Leihräder / Leih-Lastenräder und Ladeboxen der Leih-Lastenräder;
 - Feststellen / Verschrauben aller gelösten oder gelockerten Teile am Leihrad / Leih-Lastenrad sofern erforderlich;
 - Überprüfung der Standfestigkeit des Leihrad- / Leih-Lastenrad-Ständers;

- Behebung von Beschädigungen am Schutzblech (ggf. Ersatz), Behandlung von Kratzern (antirost) ;
 - Bei Bedarf Reinigung von Rahmen, Sitzfläche, Seitenflächen, Lenkergriffen, Schutzblechen, Schließsystem, Kommunikationsmodul, Gepäckträger, Ladeboxen;
 - Entfernung von Verunreinigungen (bspw. Aufkleber Dritter oder Aufschriften);
 - Prüfung der Funktion und Verfügbarkeit des Schließsystems, Ortungs- und Kommunikationsmoduls.
6. Ersatzteile werden nach Bedarf vom AN im Rahmen der Betriebsdienstleistung eingesetzt und vom AN bezahlt. Das Risiko für Diebstahl ganzer Leihräder / Leih-Lastenräder bzw. von Teilen sowie das Vandalismusrisiko trägt der AN.
7. Die Stationsflächen sind in einem stets sicheren und gepflegten Zustand zu halten. Die Stationen sind deshalb in bedarfsgerechten Abständen, jedoch mindestens einmal wöchentlich vor Ort einer Sichtprüfung zu unterziehen. Dabei sind mindestens untenstehende Aufgaben durchzuführen (vgl. Anlage 11):
- Prüfung der Funktionalität der Terminals, der Andockplätze und der Ladeinfrastruktur;
 - Prüfung auf Verkehrssicherheit der Station gemäß StVO: Die Leihräder dürfen nicht in einer behindernden oder sicherheitsgefährdenden Weise im Stationsbereich stehen. In den AGB ist eine Strafgebühr für behinderndes oder sicherheitsgefährdendes Abstellen der Leihräder vorzusehen. Der AN muss diese Vorgänge mit Protokoll und Fotodokumentation erfassen;
 - Geordnetes, zur Nutzung einladendes Aufstellen aller Leihräder / Leih-Lastenräder, auch wenn die Anzahl der Leihräder die Anzahl der verfügbaren Andockplätze überschreitet;
 - Entfernen von Müll und Laub von den Leihrädern / Leih-Lastenrädern und der gesamten Sondernutzungsfläche, den Ladeboxen der Lastenräder, den Terminals sowie von und neben den Pollern und Stationsschildern; dies umfasst, dass die Stationsfläche einmal wöchentlich gekehrt wird;
 - Entfernen von Aufklebern, Aufschriften oder Schmierereien im Stationsbereich, von den Pollern, Terminals, Stationsschildern und den Leihrädern / Leih-Lastenrädern;
 - Bei Bedarf, jedoch mindestens einmal monatlich, feuchte Reinigung des Terminals, der Poller, der Stationsschilder, der Ladekisten und Leihräder / Leih-Lastenräder von Staub und Verschmutzung;
 - Bei Bedarf Entfernung von Wildkräutern von der gesamten Stationsfläche.
8. Soweit Stationen großflächig bemalt, zerkratzt, beklebt, besprüht oder anderweitig verunstaltet sind, hat der AN diesen Zustand zeitnah nach Bekanntwerden des Missstandes, spätestens jedoch nach 48 Stunden, zu beseitigen. Eventuell erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind unverzüglich vorzunehmen.
9. Zur Reinigung dürfen nur umweltfreundliche Reinigungsmittel mit deutschen oder europäischen Umweltsiegeln verwendet werden. Reinigungsmittel und das aufgrund der Reinigung entstehende Abwasser dürfen nicht auf die Erdoberfläche aufgebracht oder in das Grundwasser eingebracht werden. Dies gilt nicht für reinigungs- und lösungsmittelfreies Abwasser.
10. Der AN hat den Winterdienst gemäß Hamburgisches Wegegesetz (HWG) an den Stationen durchzuführen bzw. zu beauftragen. Dies beinhaltet das Schneeräumen und Streuen abstumpfenden Materials an der Station und ihren Zugängen zu Haltestellen oder Radwegen in der Weise, dass alle Anforderungen an die Gewährleistung der Verkehrssicherung erfüllt sind. An der Station zu räumen sind:
- auf, neben und unter den Leihrädern / Leih-Lastenrädern;
 - auf und neben den Pollern und Stationsschildern und auf der Sondernutzungsfläche;

- das Terminal sowie der Trittbereich davor.

11. Straftaten an Stationen und Leihrädern / Leih-Lastenrädern sind unverzüglich der Polizei zu melden und durch den AN entsprechend zu dokumentieren (z. B. durch Polizeibericht). Entsprechende Vorgänge sind dem AG formlos mitzuteilen.

3.2.4.4 Anforderung an Dokumentationen, Berichte und Besprechungen

3.2.4.4.1 Dokumentationen, Protokolle und Berichte

1. Dokumentationen, Protokolle und Berichte sind in deutscher Sprache zu verfassen.
2. Auf Basis der Stationsdatenhaltung gemäß Anlage 1 wird die Stationsdatenhaltung vom AN über die gesamte Vertragslaufzeit fortlaufend aktualisiert. Die Stationsdatenhaltung muss mindestens die folgenden Informationen für jede bestehende Station enthalten:
 - Standort-Nummer und Standortbezeichnung;
 - Datum Inbetriebnahme;
 - Ortsangabe (Bezirk, Stadtteil, Adresse soweit möglich, Geo-Koordinaten gemäß Vorgabe AG, zuständiges Polizeikommissariat);
 - Metadaten (z. B. Point of Interest, wichtige/r Straße / Platz, Fernbahnhof, U-/S-Bahn-Haltestelle / Fähranleger, Ort von touristischem Interesse etc.);
 - Eigentümer der Standortfläche;
 - Grundausstattung der Station (Terminal vorhanden, Stationsschild vorhanden anderweitige technische Vorrichtung vorhanden, Stromversorgung, Anzahl Poller differenziert nach Solo / Duo, Anzahl Andockplätze mit Ladeinfrastruktur, Anzahl Leihräder / Leih-Lastenräder);
 - Bemerkungen (z. B. für Stationsverlegungen oder Änderungen der Stationsgröße).

Dem AG ist zusammen mit dem Jahresbericht (vgl. Nr. 9) der jeweils aktuelle Stand in bearbeitbarem Dateiformat mit Sortierfunktion der einzelnen Angaben (Excel) zu übermitteln.

3. Der AN bereitet mit Hilfe seines Betriebshintergrundsystems Nutzungsdaten sowie weitere betrieblich relevante Daten in Abstimmung mit dem AG für den AG regelmäßig und nachvollziehbar auf.
4. Der AN hat Echtzeitdaten über eine Webschnittstelle (Application Programming Interface / API) zur Verfügung zu stellen, und zwar die Anzahl betriebsbereiter Leihräder und Leih-Lastenräder an den Stationen, die Anzahl der aktuell in Nutzung befindlichen Leihräder / Leih-Lastenräder sowie der aktuelle Ladestand bei den elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern. Dies dient der Bereitstellung der Daten über das Geoportal Verkehr der FHH (siehe <http://www.geoportal-hamburg.de/verkehrsportal>, dort „Fachdaten / Mobilitätsdaten / Fuß- und Radverkehr / StadtRAD“). Der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) ruft alle 10 Minuten die Schnittstelle ab und schreibt die Daten in seine Datenbank, aus der sich dann die Dienste für das Geoportal Verkehr speisen. Der AN hat die Webschnittstelle anzubieten und sich diesbezüglich mit dem LGV abzustimmen.
5. Neben der Bereitstellung eines integrierten Mobilitätsservices für Hamburg soll im Rahmen der Digitalen Stadt Hamburg über die HOCHBAHN Plattform switchh eine systematische, anbieterübergreifende Zusammenführung und Analyse von Mobilitätsdaten vorgenommen werden. Hierdurch sollen Erkenntnisse zur Verbesserung und Optimierung des „Verkehrssystems Hamburg“ im Sinne der gesamtstädtischen Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der unternehmerischen Ziele der Anbieter gewonnen werden. Der AN stellt hierzu geeignete Daten (z. B. Wohnorte der Kunden, Nachfrageverhalten, Start-Ziel-Matrizen) in anonymisierter Form zur Verfügung. Die

konkrete Ausgestaltung von Darstellungsform und Schnittstellen etc. ist im Einzelnen zwischen den Beteiligten abzustimmen.

6. Der AG kann auch abseits der Berichte Daten zum Fahrradvermietsystem einsehen und/oder beim AN abfragen, z. B. bei aktuellen und kurzfristigen Medien- oder parlamentarischen Anfragen.
7. Der AN wertet die Kundendaten und Fahrtendaten regelmäßig aus und dokumentiert diese in einem vierteljährlichen **Qualitätsbericht**, der dem AG jeweils spätestens zum 31. Januar, 30. April, 31. Juli und 31. Oktober in prüffähiger und verständlicher Art in digitaler Form übergeben wird.
8. Qualitätsberichte enthalten mindestens folgende Informationen und Auswertungen:
 - Allgemeine Entwicklung im System (z. B. Neueröffnung von Stationen) ;
 - Anzahl registrierter (Neu-)Kunden und Gesamtkunden sowie aktive Kunden;
 - Kundenstruktur (soziodemografische Verteilung gemäß Absprache mit AG etc.);
 - Dokumentation Verfügbarkeit (wochenweise Verfügbarkeit von Leihrädern / Leih-Lastenrädern etc., s. Abschnitt 3.2.4.1)
 - Dokumentation der Umverteilung der Leihräder (s. Abschnitt 3.2.4.2);
 - Dokumentation des entstandenen Dispositions-Aufwandes;
 - Darstellung, innerhalb welcher Zeitintervalle Abweichungen vom geforderten Füllstand bearbeitet werden bzw. Umverteilungen stattfinden;
 - Dokumentation der Fahrten und Nutzungen (Tagesganglinien, Fahrdauern, Nutzungen nach Wochentag und Monat, Nutzung Leih-Lastenräder, Stationsfrequentierungen etc.);
 - Dokumentation Beschwerden (Anzahl Meldungen, Art der Mängel / Gründe etc.);
 - Dauer und Umstände von auftretenden Mängeln am Fahrradvermietsystem;
 - Dokumentation Servicelevel (u. a. Schadensmeldungen, Reparaturen, Instandhaltung, Verkehrssicherung);
 - Dokumentation der Umsätze (Darstellung der Einnahmen durch Registrierungsgebühren, Jahresbeiträge und Nutzungsentgelte);
 - Weiteres (Bericht von Besonderheiten, durchgeführten Aktionen, geplanten Optimierungen etc.).

Der AN gewährt dem AG darüber hinaus jederzeit Einsicht in die Qualitätssicherung betreffenden Dokumente und stellt diese auf Wunsch dem AG kostenlos und datenschutzkonform zur Verfügung.

9. Jeweils bis zum 31. Januar des Folgejahres erstellt der AN einen **Jahresbericht** über das abgelaufene Vertragsjahr, in dem die Inhalte aus den Qualitätsberichten für das jeweilige vorangegangene Gesamtjahr dargestellt werden. Dieser Bericht enthält zudem
 - eine aktuelle Stationsdatenhaltung in bearbeitbarem Dateiformat mit Sortierfunktion der einzelnen Angabe (Excel);
 - Fahrtenmatrizen der Start- und Zielstationen über alle Fahrten (anonym);
 - Informationen über den Einsatz von Energie, Personal und Betriebsmitteln;
 - Nachweise Ökostrom-Bezug und Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge für die Umverteilung.
10. Alle Daten müssen exakt dargestellt werden (keine Rundungen). Nicht fristgerecht eingegangene sowie unvollständige und nicht wahrheitsgemäße Qualitäts- und Jahresberichte werden mit Vertragsstrafen gemäß § 43 (3) des Betreibervertrags sanktioniert.

3.2.4.4.2 Besprechungen

1. Besprechungen finden in deutscher Sprache statt.
2. Der AN steht **während der Einrichtungs- bzw. Umrüstphase** vor dem Systemstart für Besprechungen mit dem AG mindestens einmal wöchentlich zur Verfügung und berichtet dem AG mündlich in einem detaillierten Fortschrittsbericht über
 - den Stand der Umrüstung und Einrichtung des Fahrradvermietsystems,
 - besondere Vorkommnisse in den vorangegangenen Wochen,
 - die Terminlage unter Berücksichtigung des verbindlichen Zeitplans,
 - die in der aktuellen Woche bevorstehende Arbeiten,
 - den am Ende der aktuellen Woche zu erwartenden Leistungsstand.

Falls eine Verzögerung gegenüber dem verbindlichen Zeitplan auftritt, stellt der AN die Maßnahmen vor, die bereits ergriffen wurden und die ergriffen werden, um den Zeitplan möglichst wieder aufzuholen. Auf Verlangen hat der AN dem AG weitere Informationen, die Verzögerung betreffend, zur Verfügung zu stellen.

3. Der AN hat **während der Vertragslaufzeit** 1 x pro Quartal (nach Vorlage des Qualitätsberichts) an Besprechungen mit dem AG teilzunehmen. Eine der vier Quartalsbesprechungen dient als Jahresgespräch, in dem u. a. die Zubestellungen für das jeweilige kommende Jahr besprochen werden.
4. An den Quartalsbesprechungen müssen der/die Projektleiter/in, der die Stationsplaner/in und die für den Vertrieb zuständige Person und/oder jeweils fachlich kompetente und entscheidungsbefugte Vertreter/innen des AN teilnehmen.
5. Der AN ist zudem verpflichtet, bei parlamentarischen Anfragen den AG kurzfristig mit Informationen zu unterstützen, die dem AG nicht bekannt sind.

3.2.5 Konzepte

Dem Angebot sind folgende, aussagefähige und für den AG gut nachvollziehbare Konzepte beizufügen:

- Betriebskonzept
- Technisches Konzept / Anpassungskonzept
- Leih-Lastenradkonzept
- Kooperationskonzept,
- Marketingkonzept,
- Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems,
- Tarifmodell und Einnahmeerwartungen.

Die inhaltlichen Anforderungen an die Konzepte werden nachfolgend aufgelistet. Die Vergabestelle kann Angebote ausschließen, die nicht alle Konzepte enthalten und/oder bei denen die nachfolgenden darzulegenden Angaben in den Konzepten nicht vollständig sind.

Die im Konzept dargelegten Angaben erlangen Verbindlichkeit mit ihrer Aufnahme in den Betreibervertrag.

3.2.5.1 Betriebskonzept

Das Betriebskonzept muss folgende Angaben enthalten:

1. Beschreibung der Funktionsweise und der genauen Abläufe / Kundenprozesse bei Registrierung, Entleihe, Entleihe zweites Leihrad, Fahrpause, Rückgabe von Leihrädern / Leih-Lastenrädern, Reservierung Leih-Lastenräder und die ggf. erforderlichen Medien bzw. Interaktionen durch die Nutzenden inkl. der Meldung von Vorkommnissen.
2. Erläuterung von Maßnahmen gegen Fake-Anmeldungen.
3. Darlegung für jedes der geforderten Zugangsmedien, wie die Kundenprozesse mit dem Schließsystem ablaufen.
4. Beschreibung und Erläuterung der unterstützten Zahlungswege (bzw. EC- und Kreditkarten) in Bezug auf die verschiedenen Zugangsmedien.
5. Beschreibung der technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Datensicherheit und zum Datenschutz.
6. Beschreibung der Signale am Leihrad und Leih-Lastenrad sowie an den Ausleihmedien in Bezug auf Verfügbarkeit und auf die erfolgreiche Rückgabe.
7. Beschreibung der technischen Lösungen, die eine Rückgabe der Räder ausschließlich an Stationen (Abstellvorrichtung oder innerhalb eines definierten Umkreises) ermöglichen.
8. Beschreibung, wie die Produktinformationen kommuniziert werden.
9. Beschreibung der Wartung und Reinigung der Stationsinfrastruktur.
10. Beschreibung der Wartungs- und Reparaturprozesse inkl. der Reaktionszeiten; Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass auch bei erhöhtem Reparaturaufkommen die zugesicherte Anzahl an Leihrädern und Leih-Lastenrädern betriebsbereit zur Verfügung steht.
11. Erläuterung der Reduzierung der bereitgestellten Leihräder in den Wintermonaten / im Winterbetrieb.
12. Darstellung eines „integrierten Konzepts“ Leih-Lastenrad (einheitliches Bild des gesamten Fahrradvermietensystems inkl. Stationen, Leihräder, Leih-Lastenräder) aus betrieblicher Sicht.
13. Beschreibung der Umsetzung der Funktionalitäten der Website einschließlich der fest zugesicherten Umsetzungsfristen.
14. Allgemeine Angaben zur Dispositions-Strategie; Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Umsetzung der Disposition inkl. (Reaktions-)Zeiten für Leihräder, eingesetzte Technik, Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, Angaben zum Personaleinsatz sowie Darlegung, wie die Disposition im Laufe der Vertragslaufzeit stetig optimiert werden soll.
15. Darlegung des Vorgehens für folgende Fallbeispiele (unter Berücksichtigung aller anderen kontinuierlich laufenden Dispositionsaufwände wie z. B. in dem vergleichsweise isolierten und unausgeglichene Teilgebiet im Stadtteil Harburg) (je Fallbeispiel max. 1 DIN A4 Seite, Schriftgröße 11):
 - Resultierend aus einer hohen Anzahl von Arbeitsplätzen in der HafenCity, läuft die Station Am Kaiser Kai / Großer Grasbrook (17 Andockplätze, nicht erweiterbar), an Werktagen vormittags schnell voll und weist spätestens um 11 Uhr ca. 100 abgestellte Leihräder auf, die die Kunden teilweise chaotisch und hindernd auf dem angrenzenden Gehweg abstellen. Es gibt mehrere solcher Stationen im Bedienungsgebiet, und nicht immer sind die Gründe für solche Stationsüberläufe nachvollziehbar. Gleichzeitig laufen die Stationen in den Wohngebieten (z. B. Veilchenweg / Grandweg) und Stadtteilzentren (z. B. U Osterstraße / Heußweg) leer, so dass dort von vormittags bis nachmittags keine Leihräder mehr verfügbar sind. Ab 14 Uhr baut sich der Fahrradüberhang der vollgelaufenen Stationen wieder weitgehend ab, d. h. es besteht eine entsprechende Nachfrage nach einer großen

Anzahl von Leihrädern – allerdings sind in der Zwischenzeit die Beeinträchtigungen für den Fußverkehr nicht hinnehmbar, so dass eingegriffen werden muss. In der äußeren Stadt fehlen hingegen die Räder für Kurzfahrten in die Stadtteilzentren. Wie geht der Betreiber mit der Situation um?

- Freitags abends laufen die Stationen in der City leer, gleichzeitig kommen Wochenendtouristen in die Stadt und generieren eine erste touristische Nachfrage in der Innenstadt, die sich samstags mit längeren Fahrten deutlich verstärkt. Gegen 22 Uhr kommt eine Nachfrage von Theater- und Kinobesuchern hinzu. Außerdem werden samstags vormittags Leihräder nicht nur in der Innenstadt, sondern an weiteren touristisch bedeutsamen Orten (z. B. Hafencity, Alster, Elbe) benötigt. Wie wird der Betrieb des Systems gewährleistet, wie wird der Betreiber der Nachfrage gerecht?
- Großveranstaltungen an Wochenenden (z. B. Hafengeburtstag) führen zu erhöhter Nachfrage und damit punktuellen Belastungsspitzen beim Fahrradvermietsystem. So können sich beim Hafengeburtstag rund 200 Leihräder an der Station Landungsbrücken / Hafentor (42 Andockplätze) sammeln, gleichzeitig wird die Disposition durch veranstaltungsbedingte Straßensperrungen und Stauerscheinungen auf den noch offenen Straßen erschwert. Wie geht der Bieter mit diesen Situationen um?
- Temporäre U-Bahn-Sperrungen oder witterungsbedingte Ausnahmesituationen, die den ÖPNV und Kfz-Verkehr beeinträchtigen, führen ebenfalls immer wieder zu erhöhter Nachfrage und damit punktuellen Belastungsspitzen beim Fahrradvermietsystem. Sie führen insbesondere zu erhöhter Nachfrage bei StadtrAD-Stationen an den ÖPNV-Haltestellen und am Hauptbahnhof. Wie geht der Bieter mit diesen Situationen um?

3.2.5.2 Technisches Konzept / Anpassungskonzept

Das Technische Konzept enthält zum einen Angaben zur Anpassung / Umrüstung der bestehenden Stationen, des Weiteren Angaben zu den neu zu errichtenden Stationen sowie zu den Leihrädern und elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern.

In Bezug auf die Anpassung / Umrüstung der vorhandenen Stationen müssen folgende Angaben enthalten sein:

1. Erläuterung der Maßnahmen zur Umrüstung der vorhandenen Poller / Andockplätze und der vorhandenen Terminals inkl. Detailskizzen.
2. Beschreibung der Maßnahmen zur Errichtung von Andockplätzen mit Lademöglichkeit für elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder an den vorhandenen Stationen inkl. Detailskizzen.
3. Darstellung und Erläuterung des Zeitplans für die Umrüstung.

In Bezug auf die neu zu errichtenden Stationen müssen folgende Angaben enthalten sein:

1. Detailskizzen und Erläuterungen zur Stationsausstattung, insbesondere Poller / Andockplätze, Schließmechanismus, Terminals, Stationsschilder, ggf. weitere Kommunikationselemente.
2. Detailskizzen und Erläuterungen zur Ausstattung von Stationen zur Ausleihe von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern, insbesondere Andockplätze, Lademöglichkeit, Schließmechanismus, Kommunikationselemente.
3. Detailskizzen und Erläuterungen zur Befestigung der Stations- und Kommunikationselemente, zur Gewährleistung der Statik / Standsicherheit und zur notwendigen Stromversorgung.

4. Notwendige Bereitstellungszeiten bei Bestellung weiterer Stationen und Stationselemente während der Vertragslaufzeit.
5. Detailinformationen einschließlich des zeitlichen Umfangs zur Montage und Demontage von Stationen und Stationselementen.

In Bezug auf die Leihräder und elektrisch unterstützen Leih-Lastenräder müssen folgende Angaben enthalten sein:

1. Bestätigung, dass neue Leihräder und neue Leih-Lastenräder eingesetzt werden.
2. Detail-Beschreibung der eingesetzten Leihräder und Leih-Lastenräder (technische Daten, Erfüllung der Verkehrssicherheit, Design, Fotos, Skizzen).
3. Sofern vorhanden: Referenzen zum Einsatz der angebotenen Modelle in vergleichbaren Projekten.

3.2.5.3 Leih-Lastenrad-Konzept

Das Leih-Lastenrad-Konzept muss folgende Angaben enthalten:

1. Darstellung der Einbindung / Integration von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern in das Fahrradvermietsystem.
2. Skizzierung eines spezifischen Einführungskonzepts für die elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder.
3. Darstellung von Maßnahmen zur Schulung von Nutzenden (Bedienungsanleitung, Fahrtrainings o. ä.).
4. Skizzierung eines spezifischen Marketingkonzepts für elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder.
5. Detaillierte Beschreibung des Abstell- und Ladevorgangs für elektrisch unterstützte Leih-Lastenräder.
6. Beschreibung und Skizzierung der möglichen Kennzeichnung von Leih-Lastenrad-Stationen sowohl an den Stationen als auch in den Zugangsmedien gemäß Abschnitt 3.2.1.7, ggf. mit Varianten.
7. Beschreibung der Signale am Leih-Lastenrad sowie an den Ausleihmedien in Bezug auf den Ladezustand des Akkus und damit die voraussichtlich noch zurücklegbare Entfernung, Beschreibung der Übermittlung des Ladestandes an das Hintergrundsystem.
8. Beschreibung, wie gewährleistet wird, dass bei reservierten Leih-Lastenrädern zum Zeitpunkt der Entleihe ein ausreichender Ladestand vorhanden ist.
9. Beschreibung der eingesetzten Motortechnik, der Verortung des Motors am Leih-Lastenrad und der Leistungsdaten des Motors.
10. Beschreibung des eingesetzten Akkus (Hersteller, Modell, technische Daten, maximale Ladezeit, durchschnittliche Reichweite einer Akkuladung etc.), der Überprüfung bzgl. Funktionsfähigkeit und Leistungsstärke und der Austauschmodalitäten der Akkus.
11. Beschreibung / Erläuterung, wie der Betrieb der elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder auch im Winter sichergestellt werden kann.
12. Nachweis aller gesetzlich vorgeschriebenen Prüfsiegel bzw. Herstellernachweise (s. auch Abschnitt 3.2.1.3 f.).
13. Vorschläge für eine Weiterentwicklung hin zu one-way-Fahrten von elektrisch unterstützten Leih-Lastenrädern.

3.2.5.4 Kooperationskonzept

Das Kooperationskonzept muss folgende Angaben enthalten:

1. Beschreibung, wie der Betreiber sich bestehende sowie neue Kooperationen vorstellt, ggf. mit welchen Unternehmen(sbranchen) bzw. Einrichtungen er Kooperationen eingehen möchte.
2. Beschreibung möglicher Elemente von Kooperationen (z. B. in Bezug auf Tarife, Stationserrichtung etc.).
3. Darlegung der Art und Weise, wie Kooperationspartner angesprochen und gewonnen werden sollen bzw. wie auf Anfragen von Unternehmen eingegangen werden soll.
4. Referenzen aus anderen Städten (mit wem wurden bisher Kooperationen eingegangen? Mit welchen Elementen und Erfahrungen?).

3.2.5.5 Marketingkonzept

Das Marketingkonzept muss folgende Angaben enthalten:

1. Beschreibung der Marketingstrategie.
2. Beschreibung der Umsetzung der von der FHH geforderten Marketing-Maßnahmen:
 - Eröffnungs-Event zum Systemstart des Fahrradvermietsystems;
 - Pressetermine zum Systemstart sowie später zu wichtigen Änderungen;
 - Erstellung der Webseite und App mindestens auf Deutsch und Englisch und ständige Aktualisierung;
 - Erstellung und Verteilung von Flyern mindestens auf Deutsch und Englisch;
 - Anzeigenschaltungen z. B. im ADFC-Magazin, in Touristenstadtplänen und ähnlichen Medien.
3. Darlegung weiterer geeigneter Marketingmaßnahmen.

3.2.5.6 Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems

Das Konzept zur zukünftigen Weiterentwicklung des Systems darf visionären Charakter für Hamburg haben und muss folgende Angaben enthalten:

1. Vorschläge zur technischen Weiterentwicklung.
2. Vorschläge für die flächenmäßige Ausdehnung des Systems, ggf. auch Kooperationen mit dem Hamburger Umland.

3.2.5.7 Tarifmodell und Einnahmeerwartungen

Das Tarifmodell muss folgende Angaben enthalten:

1. Darstellung des Tarifmodells für Leihräder und Leih-Lastenräder gemäß den Eckwerten in Abschnitt 3.2.2 (u. a. Registrierungsgebühr, Jahresbeitrag, Tarifhöhe, vollständige Details des Tarifsystems, Guthaben und Verfall von Guthaben, mögliche Ermäßigungen, Reservierungsgebühr für Leih-Lastenräder etc.).
2. Darstellung der Gebühren des Auftragnehmers (Service- und Strafgewühren etc.).

Die Einnahmeerwartungen müssen folgende Angaben enthalten:

1. Darlegung und Begründung, mit welchen Einnahmen gerechnet wird, differenziert nach Leihrädern und Leih-Lastenrädern.
2. Erläuterung der erwarteten Nutzungen pro Jahr, differenziert nach normalen und ermäßigten Tarifen sowie Leihrädern und Leih-Lastenrädern.

3.2.6 Zeitplan und Freigaben

Die wesentlichen Verfahrensschritte des Fahrradvermietsystems sind die folgenden Elemente:

- Bemusterung der neuen Infrastrukturteile;
- Fertigstellung der Webseite und der App;
- Bemusterung der umgerüsteten Infrastrukturteile;
- Systemstart;
- Zubestellungen;
- Vertragsende.

Im Hinblick auf die Verfahrensschritte sind auch die Ausführungen im Betreibervertrag zu beachten (s. Verweise in der Tabelle).

Der nachfolgende Zeitplan dient der Orientierung der Bieter im Hinblick auf die geplanten Verfahrensschritte. Die genannten Zeitpunkte bzw. Zeiträume können sich in Abhängigkeit vom Verfahrensverlauf noch verändern.

Zeitpunkt / Zeitraum	Inhalt
Januar 2018	Frist Indikative Angebote
Februar 2018	Verhandlungen über die Angebote
April 2018	Letztverbindliche Angebote
Mai 2018	Entscheidung über die Angebote
Mai 2018	Zuschlag
Juni 2018	Bemusterung der neuen Infrastrukturbestandteile (s. § 10 (1) Betreibervertrag)
bis spätestens 1. Dezember 2018	Fertigstellung der Webseite und der App durch den AG (s. § 9 Betreibervertrag)
Bis spätestens 15. Dezember 2018	Abnahme der Webseite und der App durch den AG (s. § 11 (2) Betreibervertrag)
1. Januar 2019	Beginn Umrüstung der Terminals und Andockplätze (= Betriebsbeginn)
Bis spätestens 11. Januar 2019	Bemusterung der umgerüsteten Infrastrukturbestandteile (s. § 10 (2) Betreibervertrag)
1. Februar 2019	Systemstart mit mind. 90 % der Ausgangsmenge Stationen und 80 % der Ausgangsmenge Leihräder (s. Leistungsbeschreibung, Abschnitt 3.2.1.1)

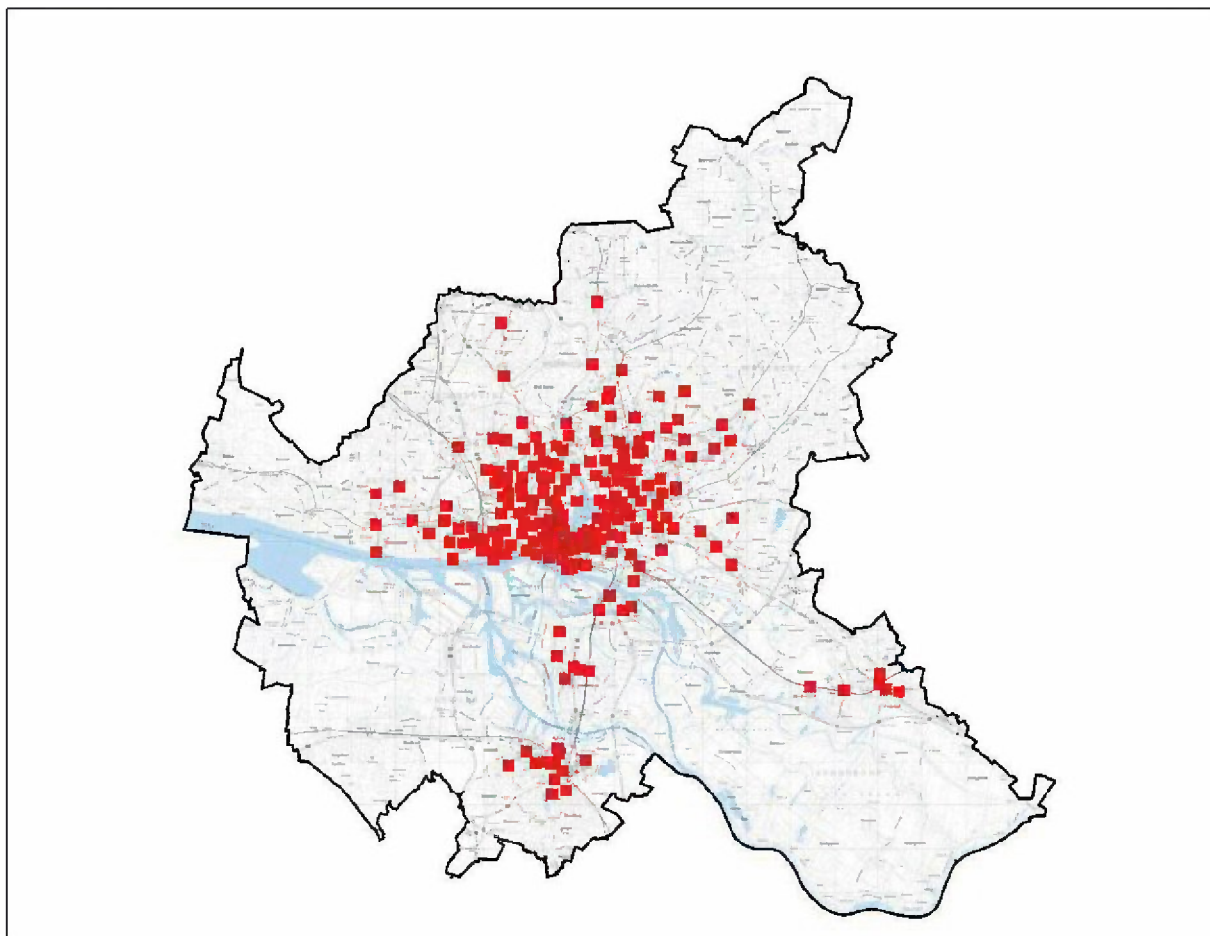
Zeitpunkt / Zeitraum	Inhalt
1.4.2019	Inbetriebnahme der 20 elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder (s. Leistungsbeschreibung, Abschnitt 3.2.1.1)
31.12.2028	System- und Vertragsende



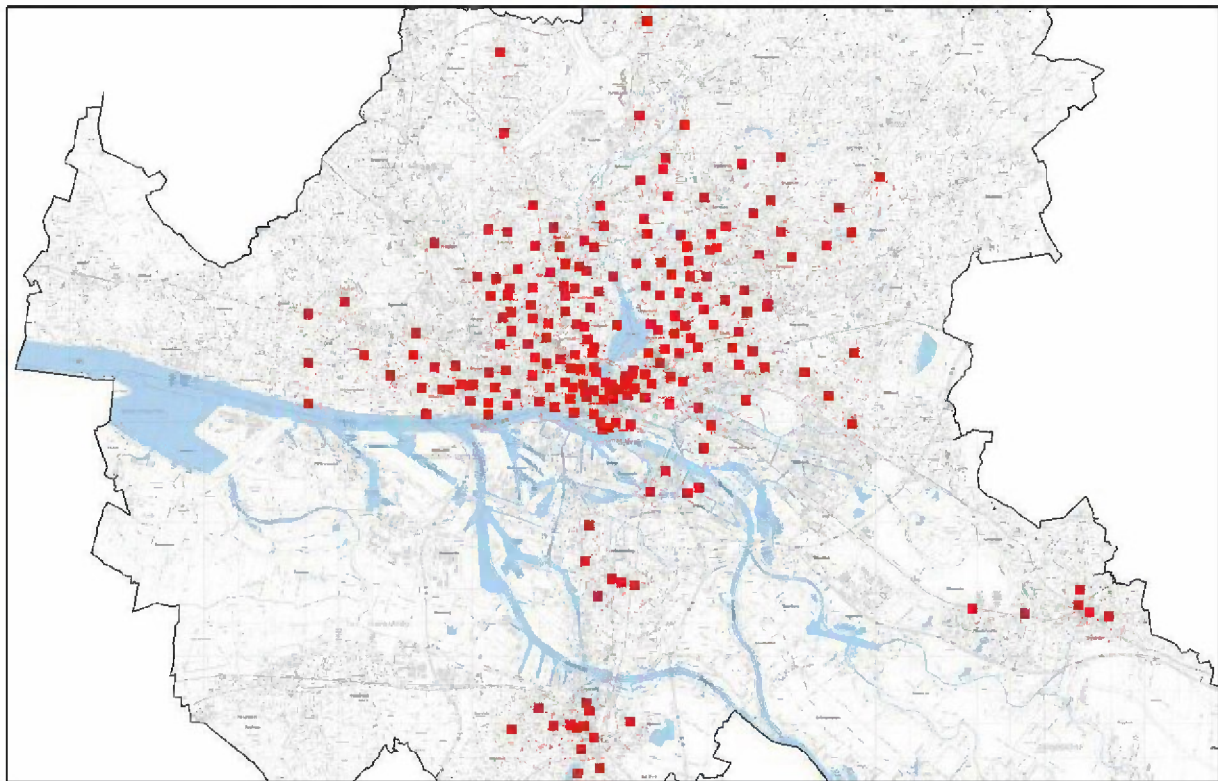
Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

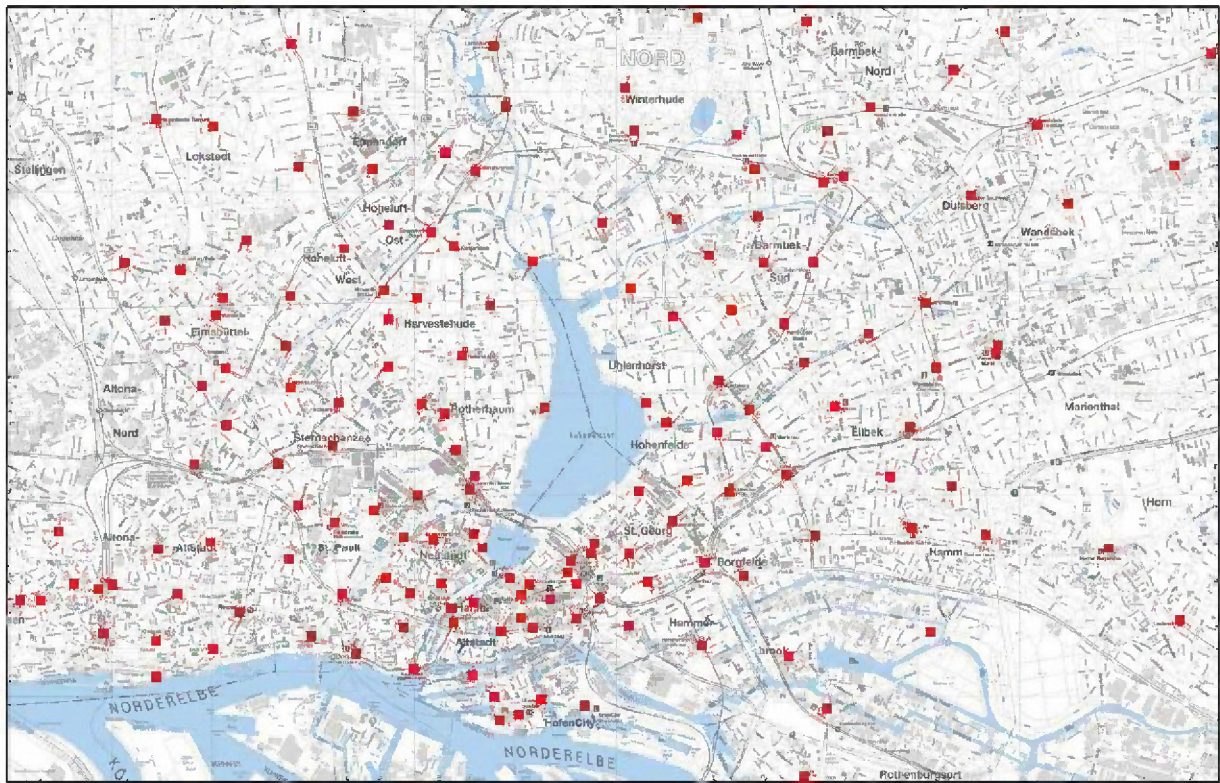
Anlage 1a: StadtRAD Hamburg – Stationsstandorte



Karte 1: Stadtgebiet Hamburg mit allen Stationsstandorten (Stand Dezember 2017)



Karte 2: Derzeitiges Bedienungsgebiet mit allen Stationsstandorten (Stand Dezember 2017)



Karte 3: Ausschnitt innere Stadt (Stand Dezember 2017)

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 2: StadtRAD Hamburg – Kunden- und Fahrtenentwicklung

Fahrradvermietsystem StadtRAD Hamburg



Die StadtRAD-Erfolgsbilanz

Jahr	Fahrräder	Stationen	Kunden	Fahrten
2009	800	68	36.500	306.000
2010	1.000	72	77.200	726.000
2011	1.500	106	131.000	1.300.000
2012	1.650	123	185.500	2.050.000
2013	1.650	129	221.000	2.055.000
2014	1.650	132	280.600	2.435.000
2015	2.300	189	333.300	2.531.000
2016	2.450	206	402.000	3.044.000

Quelle: Deutsche Bahn Connect GmbH

Fahrradvermietsystem StadtRAD Hamburg



Kundenstatistik (Stand 31. Dezember 2016)

- ▶ ca. 402.000 registrierte Kunden
- ▶ 57 % Männer, 43 % Frauen
- ▶ 74 % sind unter 45 Jahre alt, nur 9 % älter als 55 Jahre
- ▶ 57 % Normaltarif, 22 % HVV, 16 % BahnCard, 5 % Sonstige (HamburgCard)

Quelle: Deutsche Bahn Connect GmbH

Fahrtenstatistik

- ▶ durchschnittlich 8.340 Leihvorgänge pro Tag, aber regelmäßig über 10.000 (Rekord im Juli 2017: > 18.000 Fahrten pro Tag)
- ▶ Spitzenmonat September 2016: 359.000 Ausleihvorgänge/Monat (= 11.969 Ausleihvorgänge pro Tag = 4,89 Ausleihen pro Rad und Tag)

- ▶ 62 % < 15 min
28 % 16 bis 30 min
7 % 31 bis 60 min
2 % 61 bis 120 min
1 % > 120 min

- ▶ also 90 % im kostenlosen Tarif

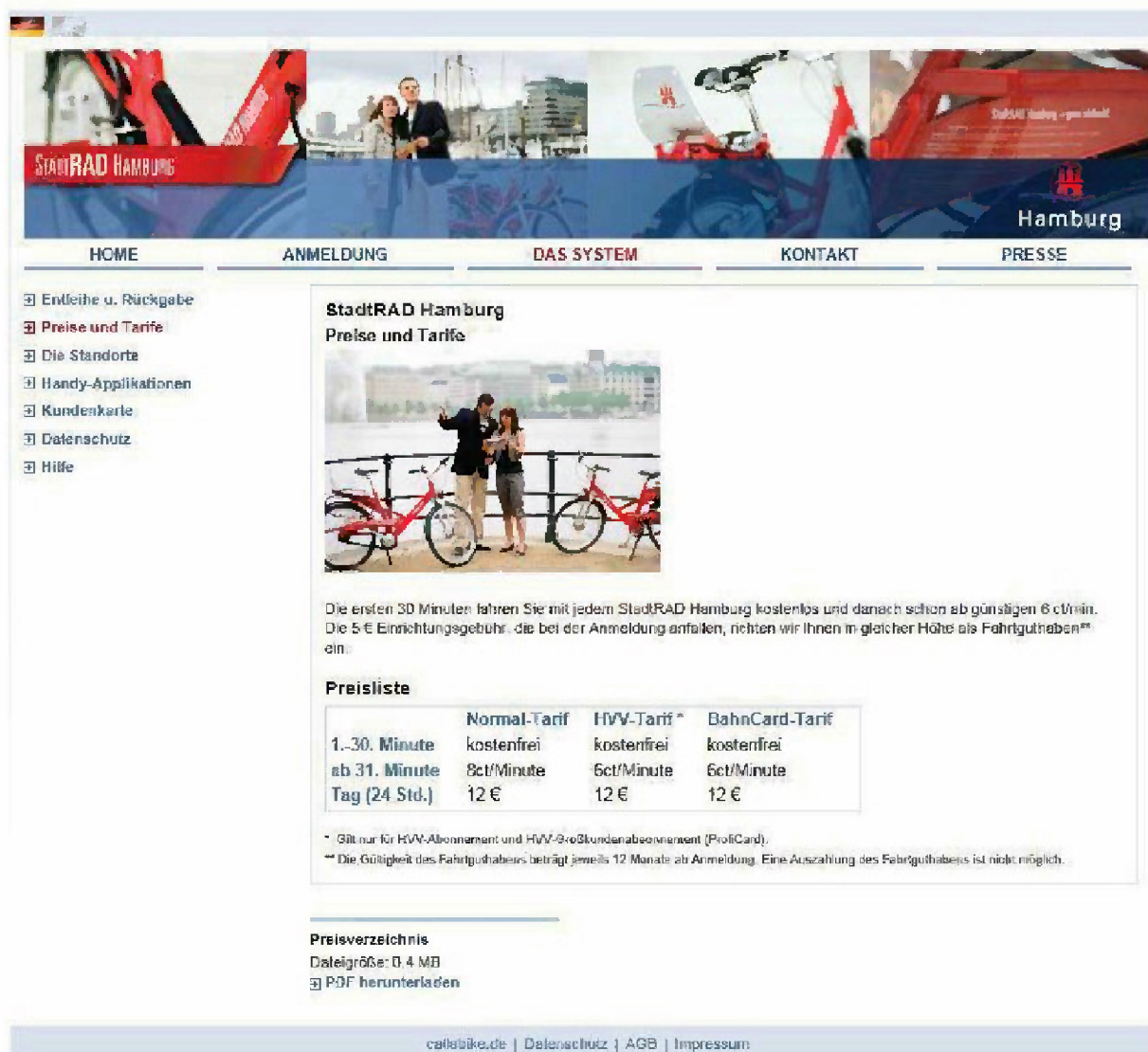


Quelle: Deutsche Bahn Connect GmbH, Bild: BWVI

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 3: StadtRAD Hamburg – Tarifsystem



The screenshot shows the website interface for StadtRAD Hamburg. At the top, there is a navigation bar with links for HOME, ANMELDUNG, DAS SYSTEM, KONTAKT, and PRESSE. Below this, a sidebar on the left contains a list of menu items: Entleihe u. Rückgabe, Preise und Tarife, Die Standorte, Handy-Appifikationen, Kundenkarte, Datenschutz, and Hilfe. The main content area is titled 'StadtRAD Hamburg Preise und Tarife' and features a photograph of a man and a woman standing next to two red bicycles. Below the photo, a text block explains the pricing: the first 30 minutes are free, followed by 6 cts/min, with a 5 € setup fee. A table titled 'Preisliste' provides the following details:

	Normal-Tarif	HVV-Tarif *	BahnCard-Tarif
1.-30. Minute	kostenfrei	kostenfrei	kostenfrei
ab 31. Minute	8ct/Minute	6ct/Minute	6ct/Minute
Tag (24 Std.)	12 €	12 €	12 €

Footnotes below the table state: * Gilt nur für HVV-Abonnement und HVV-Großkundenabonnement (ProfiCard). ** Die Gültigkeit des Fahrtguthabens beträgt jeweils 12 Monate ab Anmeldung. Eine Auszahlung des Fahrtguthabens ist nicht möglich.

At the bottom of the page, there is a 'Preisverzeichnis' section with a file size of 0.4 MB and a link to download the PDF. The footer contains the website URL 'calabike.de' and links for 'Datenschutz', 'AGB', and 'Impressum'.

Quelle: https://stadtrad.hamburg.de/kundenbuchung/process.php?proc=download_tarife (Stand: 18.10.2017)

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028 Vergabenummer 2017000111

Anlage 4: StadtRAD Hamburg - Firmenkooperationen

Seit Einführung des Systems konnten mehrere StadtRAD-Stationen durch Kooperationen mit ortsansässigen Unternehmen und Institutionen ermöglicht werden. Die Kooperationen sind sehr unterschiedlich ausgeprägt und reichen von der Bereitstellung privater Flächen und / oder des Stroms für das Stationsterminal über die Übernahme der Flächenherrichtungskosten bis zur anteiligen oder gesamten Finanzierung der laufenden Betriebskosten der Station.

Im gesamten StadtRAD-System gibt es zurzeit folgende Kooperationen:

Bezirk	Station	Unternehmen / Institution	Art der Kooperation	Übernahme in städtisches Konzept ab 2019
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche Übernahme der Baukosten	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche Anteilige Übernahme der Betriebskosten bis 2018 (50 %)	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche Übernahme der Betriebskosten (100 %)	nein
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche Übernahme der Betriebskosten (100 %)	nein
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche Übernahme der Betriebskosten (100 %)	nein

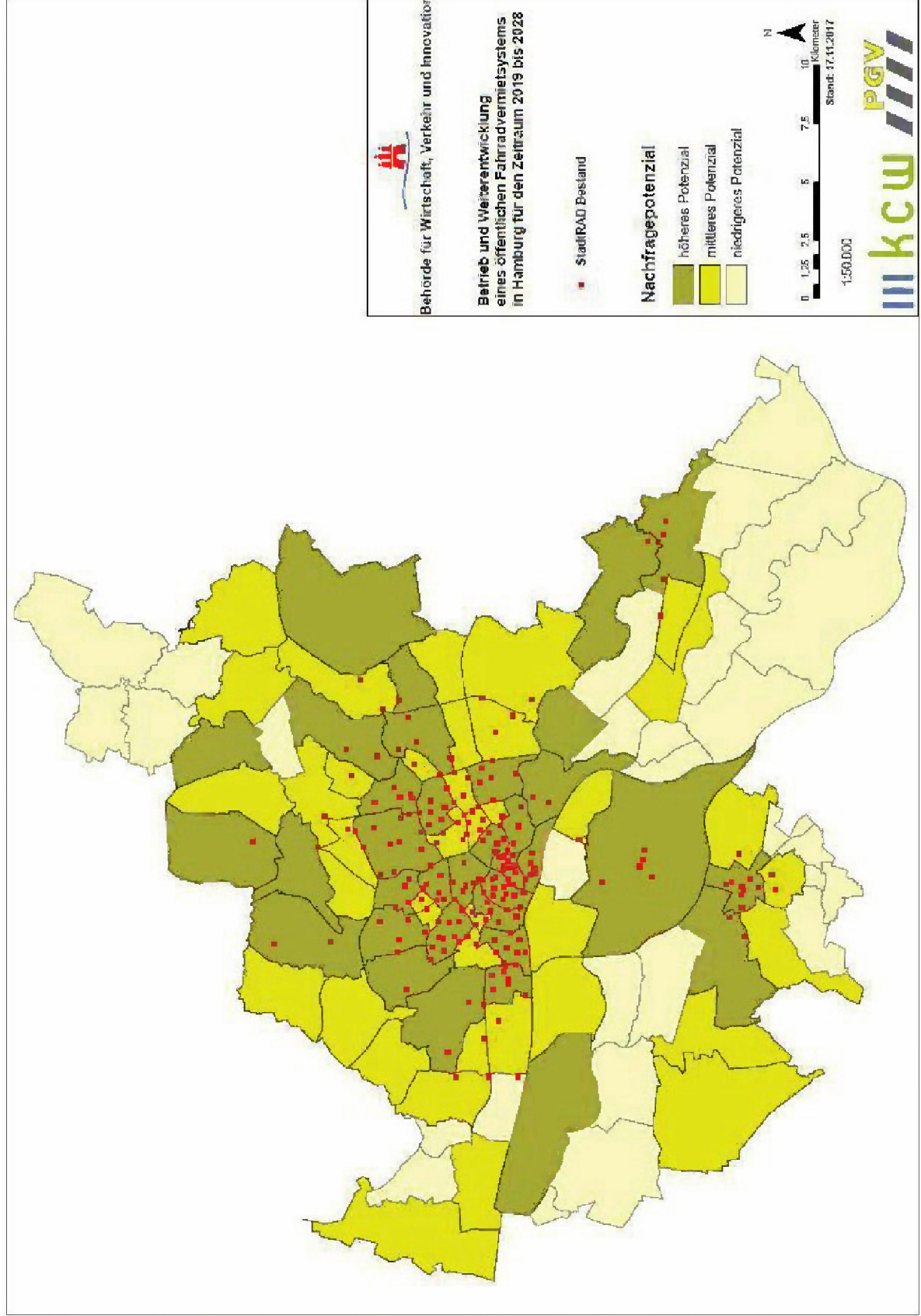
Bezirk	Station	Unternehmen / Institution	Art der Kooperation	Übernahme in städtisches Konzept ab 2019
Hamburg-Mitte			Bereitstellung der Fläche Übernahme der Betriebskosten (100 %)	nein
Altona			Bereitstellung der Fläche Übernahme von Baukosten und Betriebskosten bis 2018 (100 %)	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Altona			Bereitstellung der Fläche Übernahme von Bau- und Betriebskosten (100 %)	nein
Altona			Bereitstellung der Fläche Anteilige Übernahme der Betriebskosten bis 2018 (50 %)	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Altona			Bereitstellung und Herrichtung der Fläche	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Eimsbüttel			Bereitstellung der Fläche	ja (bislang ohne Gestattungsvertrag)
Eimsbüttel			Bereitstellung der Fläche	ja (bislang ohne Gestattungsvertrag)
Eimsbüttel			Bereitstellung der Fläche	ja (bislang ohne Gestattungsvertrag)
Eimsbüttel			Anteilige Übernahme der Betriebskosten bis 2018 (50 %)	ja
Eimsbüttel			Herrichtung der Fläche	ja
Hamburg-Nord			Beteiligung an der Flächenherrichtung, Übernahme der Stromkosten bis 2018	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Hamburg-Nord			Bereitstellung der Fläche	ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)

Bezirk	Station	Unternehmen / Institution	Art der Kooperation	Übernahme in städtisches Konzept ab 2019 (ja (Verlängerung Gestattungsvertrag))
Hamburg-Nord	Alsterdorfer Markt / Sengelmannstraße			ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Hamburg-Nord	Hellbrookkamp / Novomind			nein
Hamburg-Nord	Weidestraße / Johannes-Prassek-Park			ja
Hamburg-Nord	Röntgenstraße / Philips			ja
Wandsbek	Werner-Otto-Straße / Otto Group			nein
Harburg	Eißendorfer Pferdeweg / Asklepios-Klinik Harburg			ja (Verlängerung Gestattungsvertrag)
Harburg	Anzengruberstraße / Reeseberg			nein
Harburg	Neuländer Kamp / Eurofins			nein

Für Stationen, die ab 2019 nicht ins städtische Konzept übernommen werden, ist bilateral zwischen dem Betreiber und dem jeweiligen Kooperationspartner über eine Fortsetzung der Kooperation zu entscheiden.

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028
Vergabenummer 2017000111

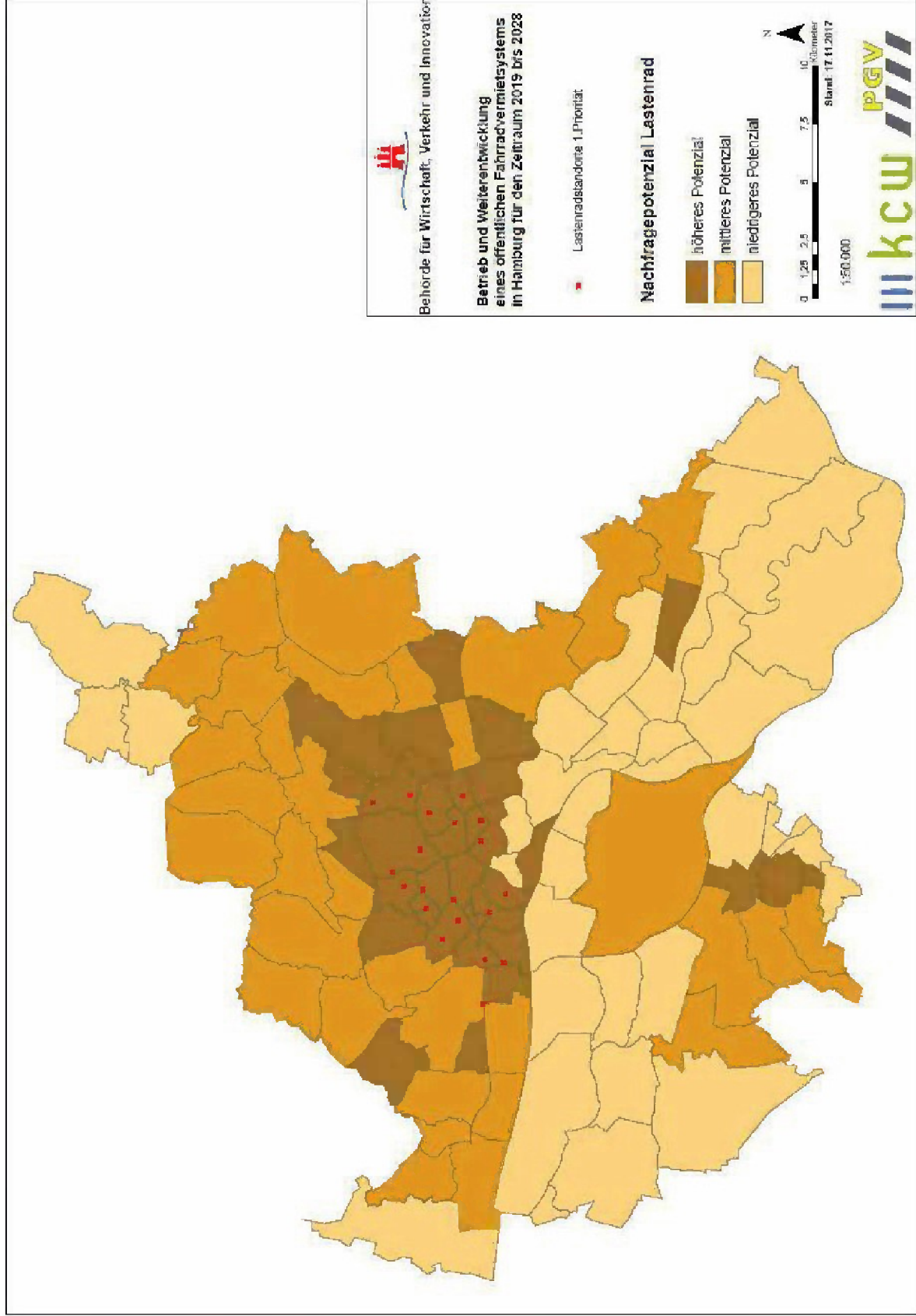
Anlage 5: Potenziale für neue Stationsstandorte Leihräder



Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 6: Potenziale für neue Stationsstandorte Leih-Lastenräder



Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 7: Stationsinfrastruktur

1. Technische Details

Die technischen Details entsprechen dem Status quo der zum Stand der Vergabe bestehenden Stationsinfrastruktur-Bestandteile. Diese werden mit Vergabe an den zukünftigen Betreiber verkauft.

1.1 Terminal

<u>Allgemeine Angaben</u>	
Abmessungen inkl. Sockel (B x H x T)	
Abmessungen ohne Sockel (B x H x T)	
Gewicht inkl. Sockel	
Fremdkörper- und Wasserschutz	
Nennspannung	
Absicherung im Gerät	
Netzzugangskabel	
Max. Leistungsaufnahme	
Betriebstemperaturbereich	
Lagertemperaturbereich	
Max. rel. Luftfeuchtigkeit (Betrieb, Lagerung)	
<u>Angaben zum Display</u>	
Sichtbare Diagonale	
Auflösung	
Farben	
Helligkeit	
Kontrastverhältnis	
Betrachtungswinkel	
<u>Touchpanel</u>	
Aktive Diagonale	
Aktive Fläche	
Technologie	
Auflösung	

<u>Bisheriger Rechner/Mainboardeinheit</u>	
Prozessor	
Arbeitsspeicher	
Festplattenspeicher	
Schnittstellen	
Lüftersteuerung	

1.2 Andockplätze (= „Poller“)

Bitte beachten Sie die entsprechenden Konstruktionszeichnungen.

Höhe des Zylinderkörpers	
Durchmesser des Zylinderkörpers	
Fuß des Zylinderkörpers - Höhe	
Fuß des Zylinderkörpers - Durchmesser	
Deckel zum Zylinderkörper - Höhe	
Deckel zum Zylinderkörper - Durchmesser	
Zwei halbkreisförmige Aussparungen im Deckel	
Aufnahmemöglichkeit von zwei Stationsseilen	
Oberfläche	

1.3 Betonplatte zur Aufnahme der Andockplätze

Detail	Daten
Betonplatte (B x T x H)	
Aufnahmegewinde für Verschraubung des Pollers	
Bearbeitung der Betonplatten in Anlehnung an Hamburger Gehwegpatte	

2. Farben

Die im Folgenden angegebenen Farbgebungen für die Stationsinfrastruktur-Bestandteile sowie für die Leihräder / Leih-Lastenräder entsprechen dem Status quo zum Zeitpunkt der Vergabe. Sie entsprechen den grundsätzlichen Farben der StadtRAD Hamburg - Word-Bild-Marke, denen auch im zukünftigen System entsprochen werden muss. In Bezug auf die grafische Gestaltung darf die Wort-Bild-Marke weiterentwickelt werden.

2.1 Terminal

Element	Farbe	Farbdefinition
Frontseite, Rückseite und obere Abdeckung	Grau (analog Ströer-Werbesäulen)	RAL 850 M
Seitenpanels	Hamburg-Rot	Lackfarben: RAL 030 50 60 Folien: 3M 10 368 Rot
Vertikaler Schriftzug auf Front „StadtRAD Hamburg“ (Länge entsprechend etwa der Hälfte der Höhe des Terminals)	Hamburg-Rot (möglichst direkt aufgedruckt, zumindest aber auf transparenter Trägerfolie)	Lackfarben: RAL 030 50 60 Folien: 3M 10 368 Rot
Hamburg-Logo über dem Bildschirm, auf der gleichen Seite wie vertikaler Schriftzug	Burg Hamburg-Rot	Lackfarben: RAL 030 50 60 Folien: 3M 10 368 Rot 4c Euroskala: C0 M100 Y100 K0 Pantone-Farben: Pantone Red 032c HKS-Farben: HKS 13
	Welle Hamburg-Mittelblau	4c Euroskala: C100 M60 Y0 K0 Pantone-Farben: Pantone 293c HKS-Farben: HKS 44

2.2 Andockplätze (= „Poller“)

Element	Farbe	Farbdefinition
Pfosten einschließlich Fuß und Kappe	Grau (analog Ströer-Werbesäulen)	RAL 850 M
Anbauteile (z. B. Seile)	Schwarz oder Silber	

2.3 Leihräder / Leih-Lastenräder

Element	Farbe	Farbdefinition
Rahmen (komplett, d. h. einschließlich aller fest mit dem Rahmen verschweißten Teile) und Gabel	Hamburg-Rot	Lackfarben: RAL 030 50 60 Folien: 3M 10 368 Rot 4c Euroskala: C0 M100 Y100 K0 Pantone-Farben: Pantone Red 032c HKS-Farben: HKS 13
Anbauteile (z. B. Schutzbleche, Schließsystem, Gepäckvorrichtung, Ständer)	Schwarz oder Silber	
Schriftzug „StadtRAD Hamburg“ bzw. für Leih-Lastenräder in Anlehnung an „StadtRAD Hamburg“ nach Abstimmung zwischen AN und AG auf dem Unterrohr und auf Ladekiste	Silber oder weiß	
Hamburg-Logo (z. B. auf Gepäckvorrichtung, Ladebox)	Burg Hamburg-Rot	Lackfarben: RAL 030 50 60 Folien: 3M 10 368 Rot 4c Euroskala: C0 M100 Y100 K0 Pantone-Farben: Pantone Red 032c HKS-Farben: HKS 13
	Welle Hamburg-Mittelblau	4c Euroskala: C100 M60 Y0 K0 Pantone-Farben: Pantone 293c HKS-Farben: HKS 44
Ladebox außen und Abdeckung	passend zum Hamburg-Design in Abstimmung zwischen AN und AG	passend zum Hamburg-Design in Abstimmung zwischen AN und AG
Anbauteile Ladebox (z. B. Klappsitze, Gurte)	in Abstimmung zwischen AN und AG	

Der Bieter muss im Angebot für die o. g. Infrastruktur-Bestandteile Darstellungen / Skizzen übermitteln, aus denen die o. g. Festlegungen ersichtlich sind, mit verschiedenen Varianten im Detail, z. B. bei der Platzierung des Schriftzuges auf den Elementen.

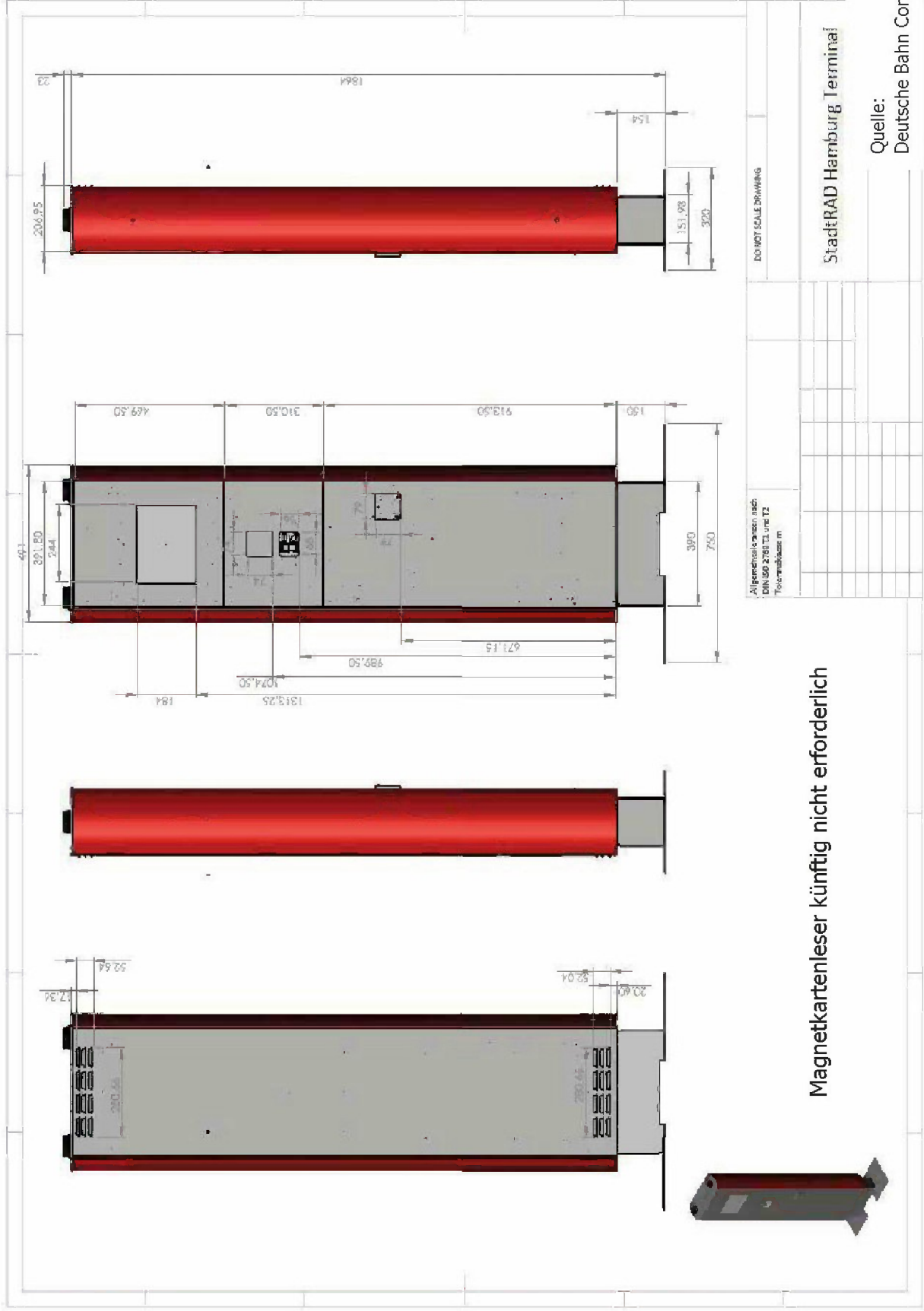
Bevor eine Lackierung der Leihräder / Leih-Lastenräder und Infrastruktur-Bestandteile erfolgt, sind seitens des Bieters im Zuge der Bemusterung Musterbleche / Musterrohre vorzulegen, um ggf. Korrekturen vorzunehmen. Der Grund hierfür ist, dass gleiche Farben auf unterschiedlichen Materialien in Nuancen voneinander abweichen können.

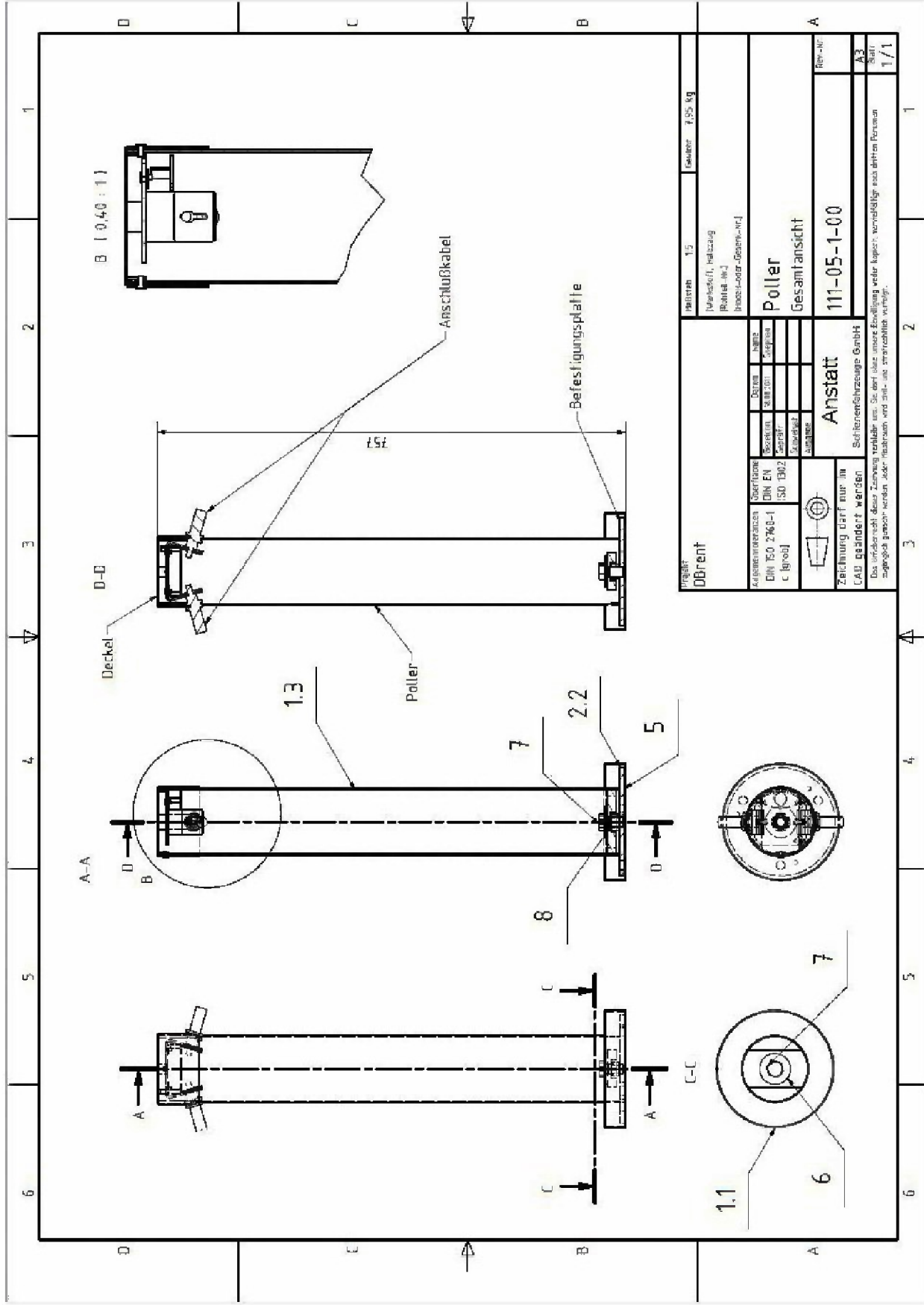
Der Name des Fahrradvermietensystems ist in folgender Schreibweise darzustellen:

„StadtRAD Hamburg“ bzw. auf den Leih-Lastenrädern eine Bezeichnung in Anlehnung an „StadtRAD Hamburg“ nach Abstimmung zwischen AN und AG.

Der AG hat die Marke „StadtRAD Hamburg“ mit der Registernummer 30 2016 028 490 in das Register des Deutschen Patent- und Markenamts eintragen lassen.

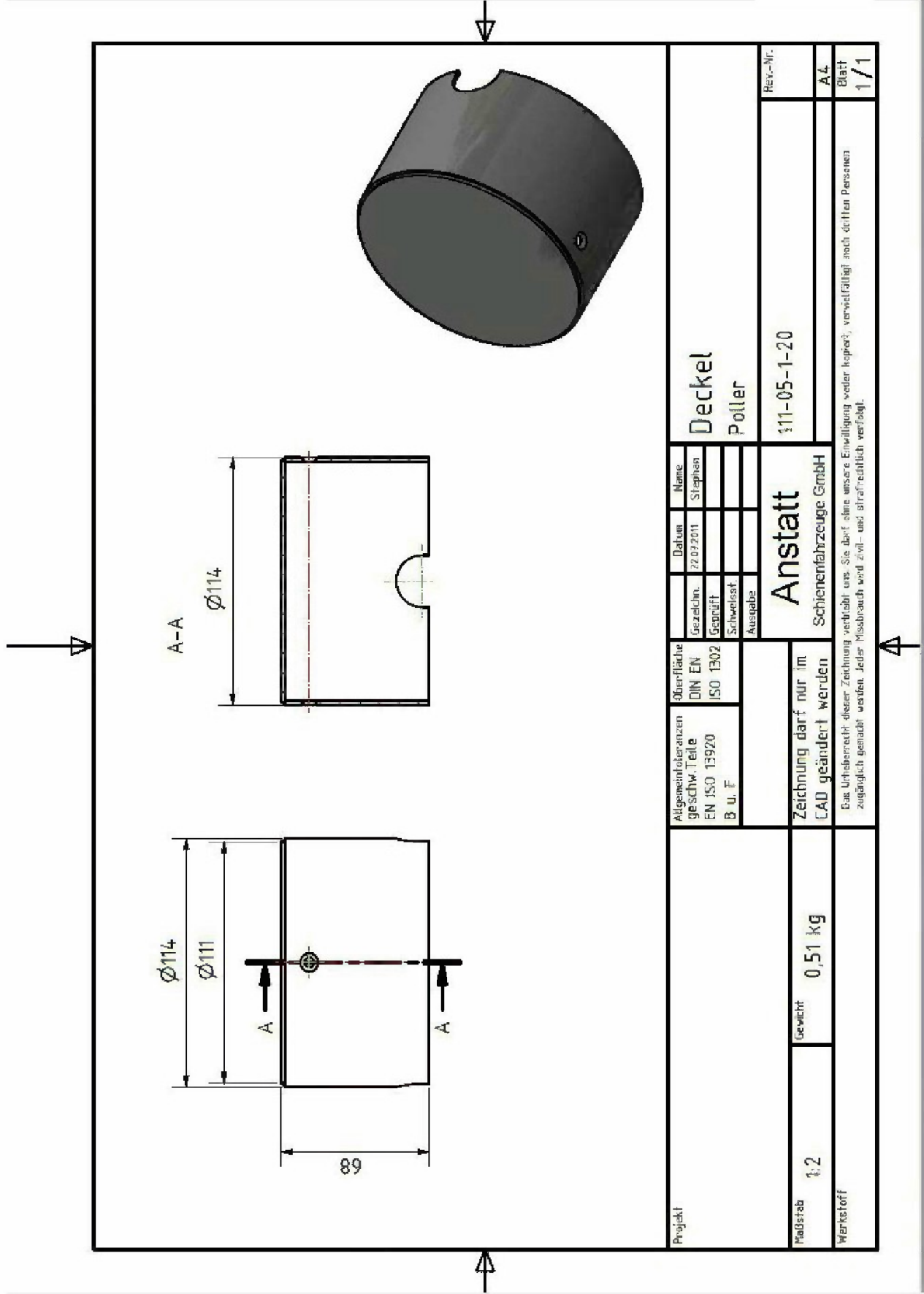
Die bisherige Schriftart kann beibehalten werden. Änderungen in der Schriftart sind mit dem AG abzustimmen.





PROJEKT		Heilstrah 15		Gezeichnet 1.95.04	
Zustimmungsbefugnis		Tiefbauamt, Heilstrah 15		Heilstrah-Strassenbau-Gesellschaft	
Zeichnungsart		Polter		Rev.-Nr.	
Anstalt		Schienenfahrzeuge GmbH		111-05-1-00	
Blatt		1/1		A3	
Blatt		1/1		1/1	

Quelle:
Deutsche Bahn
Connect GmbH



Projekt		Deckel		Rev.-Nr.	
Madstab 1:2		Poller		111-05-1-20	
Werkstoff		Anstatt		AL	
Gewicht 0,51 kg		Schienenfahrzeuge GmbH		Blatt	
Zzeichnung darf nur im CAD geändert werden		Schienenfahrzeuge GmbH		1/1	
Allgemeintoleranzen geschw. Teile EN ISO 13920 B u. F		Gezeichnet: 22.02.2011		Name: Stephan	
Oberfläche: DIN EN ISO 1302		Geprüft:		Datum:	
Zu beachten: Bas Urheberrecht dieser Zeichnung verbleibt uns. Sie darf ohne unsere Einwilligung weder kopiert, vervielfältigt noch dritten Personen zugänglich gemacht werden. Jeder Missbrauch wird zivil- und strafrechtlich verfolgt.		Ausgabe:		Rev.-Nr.	

Quelle:
Deutsche Bahn
Connect GmbH

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 8a: Erläuterungen zum Preisblatt (Version 2)

1	Einleitung	2
1.1	Allgemeine Hinweise zur Benutzung des Preisblattes.....	2
1.1.1	Übersicht.....	2
1.1.2	Eintragungen	2
1.1.3	Software.....	2
1.1.4	Verwendung dieses Dokuments	2
1.2	Aufbau des Preisblattes.....	2
2	Vorgaben und Eingabefelder	5
2.1	Vorgaben des Auftraggebers	5
2.2	Eingabefelder des Bieters	6
3	Vergütung und Wertung der erbrachten Leistung	10
3.1	Zuschussbedarf zur Erbringung der Ausgangsleistung	10
3.2	Wertungspreis	10
3.3	Leistungsänderungspreise	10

1 Einleitung

1.1 Allgemeine Hinweise zur Benutzung des Preisblattes

1.1.1 Übersicht

Das Preisblatt ist in vier Tabellenblätter gegliedert. Das erste Tabellenblatt „01_FVS Vorgaben AG“ enthält Werte, die durch den Auftraggeber vorgegeben sind. Im zweiten Tabellenblatt „02_FVS Eingaben Bieter“ erfolgt die Eingabe der kalkulierten Aufwendungen und Erlöse sowie weiterer Kosten durch den Bieter. Im dritten Tabellenblatt „03_FVS Zuschuss, Wertungspreis“ wird der Zuschussbedarf sowie der Wertungspreis ermittelt. Im vierten Tabellenblatt „04_FVS Leistungsänderungspreise“ erfolgt eine aggregierte Darstellung der Zubestellpreise, Preise für Verlegungen sowie Preise zur Erweiterung der Mehrsprachigkeit des Vermietsystems.

1.1.2 Eintragungen

Eintragungen sind nur in den entsprechend farbig unterlegten Feldern vorgesehen. Diese Werte sind in Euro ohne Nachkommastellen netto zu Nominalpreisen einzugeben.

Eingaben des Bieters dürfen nur in grün unterlegten Feldern vorgenommen werden. Der Bieter muss alle grün unterlegten Felder ausfüllen, ggf. ist der Wert Null einzutragen. Alle übrigen Felder einschließlich der darin enthaltenen Formeln sind mit einem Zellschutz versehen und dürfen vom Bieter nicht bearbeitet werden. Etwaige unzulässige Bearbeitungen sowie jegliche Veränderungen sind unzulässig.

Vorgaben des Auftraggebers sind in rot unterlegten Feldern erfolgt und dürfen ebenso wie sämtliche anderen, nicht grün unterlegten Felder vom Bieter nicht geändert werden.

Bei allen Eintragungen ist zu berücksichtigen, dass Netto-Nominalpreise einzutragen sind. Preisentwicklungen sind, wenn sie nicht gesondert ausgewiesen werden können, mit in die einzugebenden Werte einzukalkulieren. Das Risiko von Preisentwicklungen, die von der kalkulierten Preisentwicklung abweichen, trägt der Bieter.

1.1.3 Software

Das Preisblatt wurde mit Microsoft Excel 2010 erstellt. Beim Ausfüllen des Preisblattes ist Microsoft Excel 2010 zu verwenden oder ein Programm, das vollständig kompatibel zu Microsoft Excel 2010 ist.

1.1.4 Verwendung dieses Dokuments

Die gesamte Datei ist als Teil des Angebotes beim Auftraggeber als Excel-Datei einzureichen (nicht als PDF-Dokument o. ä.).

1.2 Aufbau des Preisblattes

Das Formblatt „Preisblatt“ gliedert sich innerhalb der vier Tabellenblätter jeweils in mehrere Abschnitte:

Tabellenblatt 01_FVS Vorgaben AG	Zweck des Abschnitts
1. Zeiträume	Vorgaben der wesentlichen Vertragszeiträume.
2. Mengenvorgaben Ausgangsleistung	Darstellung der Mengenvorgaben des ersten Betriebsjahres (2019), differenziert nach Stationen, Andockplätzen, Leihrädern und Leih-Lastenrädern.

Tabellenblatt 01_FVS Vorgaben AG	Zweck des Abschnitts
3. Übernahme der Infrastruktur des bisherigen Betreibers	Vorgabe des vom neuen Betreiber zu übernehmenden Infrastrukturrestwertes und der sich ergebenden Annuität.
4. Wertungsrelevante Mengenentwicklung und Verlegung von Infrastruktur	Darstellung der zur Ermittlung des Wertungspreises vorgegebenen angenommenen Mengenentwicklung im Hinblick auf Stationen, Andockplätze, Leihräder und Leih-Lastenräder sowie die Anzahl der voraussichtlichen Stationsverlegungen und die Anzahl der erwarteten Bestellungen weiterer Sprachen für das Vermietsystem, in jährlicher Differenzierung.
<p>Alle Eingaben des AG sind in den rot hinterlegten Feldern dargestellt. Alle nicht farbig hinterlegten Werte ergeben sich aus Berechnungen, basierend auf Eingaben.</p> <p>Es sind keine Eintragungen des Bieters erforderlich.</p>	

Tabellenblatt 02_FVS Eingaben Bieter	Zweck des Abschnitts
5. Aufwendungen zur Erbringung der Ausgangsleistung	<p>Eingabe der kalkulierten jährlichen Aufwendungen zur Erbringung der definierten Ausgangsleistung (s. Abschnitt 4.1 Mengenentwicklung), differenziert nach Personalaufwand, Materialaufwand, Kapitaldienst mit jeweiligen Unterpositionen sowie Eingabe der kalkulierten jährlichen Wagnis- / Gewinn- / Risikoaufschlägen.</p> <p>Es sind Eintragungen des Bieters in allen grün hinterlegten Feldern erforderlich.</p>
6. Markterlöse	<p>Eingabe der kalkulierten jährlichen Markterlöse, differenziert nach verschiedenen Unterpositionen.</p> <p>Es sind Eintragungen des Bieters in allen grün hinterlegten Feldern erforderlich.</p>
7. Mehrerlöse und Aufwendungen bei Mengenentwicklung und Stationsverlegungen	<p>Eingabe der Aufwendungen, die zur Ermittlung der Zubestellpreise der einzelnen Infrastruktureinheiten erforderlich sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verwendeter Zinssatz zur Finanzierung von Investitionsaufwendungen - kalkulierte Preisentwicklung - erwartete Mehrerlöse - jeweilige Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) - jeweils durch Zubestellung einer Infrastruktureinheit erzeugte zusätzliche einmalige und variable Aufwand und laufende Kosten. <p>Eingabe der Aufwendungen für die Verlegung einzelner Infrastruktureinheiten.</p> <p>Eingabe der Aufwendungen für die Zubestellung von Mehrsprachigkeit des Vermietsystems.</p> <p>Vorgaben des Auftraggebers befinden sich in den rot hinterlegten Feldern. Es sind Eintragungen des Bieters in allen grün</p>

hinterlegten Feldern erforderlich.

Tabellenblatt 03_FVS Zuschuss, Wertungspreis	Zweck des Abschnitts
8. Zuschussbedarf zur Erbringung der Ausgangsleistung	Darstellung des aus Aufwand, Markterlösen und Wagnis / Gewinn / Risiko abgeleiteten Zuschussbedarfes in über die Vertragsjahre gemittelter Form.
9. Wertungspreis	Darstellung des Wertungspreises, der sich aus dem jährlichen Zuschussbedarf für die Erbringung der Ausgangsleistung sowie den eingetragenen Aufwendungen zur Erbringung der vorgegebenen wertungsrelevanten jahresspezifischen Mengenentwicklung, Anzahl von Infrastrukturverlegungen, Anzahl von Zubestellungen der Mehrsprachfähigkeit des Vermietsystems sowie der Mehrerlöse je Zubestellung ergibt.
Es sind keine Eintragungen des Bieters erforderlich.	

Tabellenblatt 04_FVS Leistungsänderungspreise	Zweck des Abschnitts
10. Leistungsänderungspreise	Aggregierte Darstellung der im Abschnitt 7 vom Bieter eingetragenen Preise für Zubestellungen, Verlegungen einzelner Infrastruktureinheiten sowie für die Erweiterung der Mehrsprachigkeit in jährlicher Differenzierung.
Es sind keine Eintragungen des Bieters erforderlich.	

2 Vorgaben und Eingabefelder

2.1 Vorgaben des Auftraggebers

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Bereiche des Preisblattes beschrieben, in denen der Auftraggeber Vorgaben macht.

1. Zeiträume

Vorgegeben sind der Vertragsbeginn, der Betriebsbeginn und das Vertrags- und Betriebsende sowie die sich aus den vorstehend genannten Werten ergebende Betriebslaufzeit.

2. Mengenvorgaben Ausgangsleistung

Vorgegeben sind die Infrastrukturmengen der Ausgangsleistung, die ohne Zubestellungen zum Betriebsbeginn erforderlich sein werden. Diese Mengen sind als Grundlage für die Aufwandskalkulation des Bieters in Abschnitt 5 zu verwenden.

Bei der Anzahl von Stationen wird differenziert, wie viele Stationen ein Terminal beziehungsweise ein Stationsschild / Kommunikationseinheit besitzen.

Ebenfalls vorgegeben ist die bereitzustellende Anzahl von Leihrädern sowie die vorzuhaltende Anzahl an Leihrädern als Werkstattreserve, welche über einen Faktor errechnet und auf Ganzzahl kaufmännisch gerundet wird.

Die vorgegebene Anzahl der bereitzustellenden elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder ist identisch mit der Anzahl der Andockplätze für Leih-Lastenräder. Die vorzuhaltende Werkstattreserve wird ebenfalls mittels des im vorherigen Abschnitt erwähnten Faktors ermittelt und kaufmännisch auf Ganzzahl gerundet.

Die Andockplätze für Leihräder befinden sich an Solo- und Duo-Pollern. Die vorgegebene Anzahl der Andockplätze für Leihräder beinhaltet somit eine vorgegebene Anzahl an Solo-Pollern und eine vorgegebene Anzahl an Duo-Pollern. Die Andockplätze für Leih-Lastenräder sind mit der Anzahl der Leih-Lastenräder identisch und beinhalten spezielle Ladeinfrastruktur für die elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder.

3. Übernahme der Infrastruktur des bisherigen Betreibers

Ein neuer Betreiber hat die Infrastruktur zum Restbuchwert des Altbetreibers zu übernehmen (s. § 5 (1) Betreibervertrag) und über die Betriebslaufzeit abzuschreiben. Die entsprechenden Vorgaben erfolgen seitens des Auftraggebers in Abschnitt 3.

4. Wertungsrelevante Mengenentwicklung und Verlegung von Infrastruktur

In diesem Abschnitt sind seitens des Auftraggebers eine für die Ermittlung des Wertungspreises erforderliche mögliche Entwicklung der bestellten Mengen über die Vertragslaufzeit, eine Anzahl möglicher Verlegungen von Stationen sowie eine Anzahl möglicher Zubestellungen von Mehrsprachigkeit des Vermietsystems vorgegeben (s. § 34 und § 35 Betreibervertrag). Die tatsächlich zubestellten Mengen können von diesen Vorgaben abweichen. Die im Preisblatt, Abschnitt 4 dargestellte Mengenentwicklung findet zusammen mit den Zubestellpreisen, die der Bieter in Abschnitt 7 einträgt bzw. die rechnerisch ermittelt werden, in Abschnitt 9 Verwendung. Dort wird aus der Summe der Produkte aus Zubestellungsmenge und Zubestellungsaufwendungen sowie dem Zuschussbedarf für die Ausgangsleistung der Wertungspreis ermittelt.

Die Entwicklung der bestellten Mengen erfolgt in der Differenzierung nach Stationen mit Terminal beziehungsweise mit Stationsschild / Kommunikationseinheit. Die erforderliche Anzahl von Leihrädern sowie die Anzahl von Andockplätzen werden rechnerisch ermittelt. Vorgegeben wird des Weiteren die Entwicklung der bestellten Anzahl der elektrisch unterstützten Leih-Lastenräder, deren Anzahl mit der Anzahl von Andockplätzen mit Ladeinfrastruktur für Leih-Lastenräder identisch ist.

Die Anzahl an Verlegungen von Infrastruktur beinhaltet ausschließlich unbewegliche Infrastruktur (Stationen mit Terminals, Stationsschilder sowie Andockplätze), differenziert nach Stationen mit Terminal, Stationen mit Stationsschild / Kommunikationseinheit, zusätzlichen Andockplätzen und nach Andockplätzen mit Ladeinfrastruktur.

Des Weiteren wird eine mögliche Erweiterung der Mehrsprachigkeit des Vermietsystems (Website, App, Touchscreen am Terminal) im Verlauf der Betriebslaufzeit für die Ermittlung des Wertungspreises vorgegeben.

7. Mehrerlöse und Aufwendungen bei Mengenentwicklung und Stationsverlegungen

In diesem Abschnitt ist seitens des Auftraggebers die einzukalkulierende Anzahl von Andockplätzen bei einer zuzubestellenden Station (Position 7.9.7) vorgegeben.

2.2 Eingabefelder des Bieters

In den nachfolgenden Abschnitten werden nur die Bereiche des Preisblattes beschrieben, in denen der Bieter Eintragungen vornehmen muss. Alle Felder sind grün hinterlegt und müssen vom Bieter ausgefüllt werden; ggfs. ist der Wert Null einzutragen.

5. Aufwendungen zur Erbringung der Ausgangsleistung

In diesem Abschnitt sind vom Bieter die Aufwendungen zur Erbringung der in Abschnitt 2 definierten Ausgangsleistung einzugeben.

Die Eingaben erfolgen nach dem Gesamtkostenverfahren in Jahresscheiben, beginnend mit dem Jahr des Vertragsabschlusses sowie in inhaltlicher Differenzierung nach Personalaufwand, Materialaufwand und Kapitaldienst. Diese Werte sind in Euro ohne Nachkommastellen netto zu Nominalpreisen einzugeben.

In den Unterpositionen von 5.2.8 „Summe Sonstiger Materialaufwand“ kann der Bieter eventuell erforderliche weitere Materialaufwendungen mit eigener Positionsbenennung eingeben.

In der Position 5.3.2 ist die Annuität des in Abschnitt 3 vorgegebenen Restwerts der zu übernehmenden Infrastruktur des Altbetreibers eingetragen. Hierzu wird die Funktion „RMZ“¹ verwendet. Der Wert wird über die Betriebslaufzeit abgeschrieben. Als Zinssatz zur Finanzierung der Investition wird der vom Bieter an Position 7.1 eingegebene Zins verwendet.

In den Unterpositionen der Position 5.3.7 kann der Bieter weitere Aufwendungen, die durch die vorgegebene Struktur des Abschnittes 5 nicht abgedeckt sind, mit eigener Positionsbenennung eintragen.

Des Weiteren hat der Bieter in Position 5.5 die von ihm einkalkulierten Beträge für Wagnis, Gewinn und Risikoaufschläge einzugeben.

¹ RMZ ist der Name einer Finanzfunktion in Excel. Die Abkürzung steht für „Regelmäßige Zahlung“. Die Formel liefert unter Annahme konstanter Zahlungen und eines konstanten Zinssatzes die Annuität pro Periode.

6. Markterlöse

Im Abschnitt 6 hat der Bieter die von ihm erwarteten Markterlöse in Jahresscheiben in Euro ohne Nachkommastellen einzugeben. Markterlöse beinhalten die Erlöse aus dem Tarifsystem - differenziert nach Erlösen aus Registrierungs- und Jahresgebühren sowie nach Erlösen aus Entleih-Vorgängen -, Erlöse aus Serviceentgelten und Erlöse durch Vermietung und Verpachtung z.B. von ungenutzten Werkstattkapazitäten.

Fallen weitere Erlöse an, sind diese in den Unterpositionen von 6.4 „Sonstige Erlöse“ mit vom Bieter zu vergebender Positionsbezeichnung einzutragen.

Der Zuschuss zum Betrieb des Fahrradvermietsystems durch den Auftraggeber gilt nicht als Markterlös im eigentlichen Sinne und ist nicht vom Bieter einzugeben, sondern wird im Abschnitt 8 rechnerisch ermittelt.

7. Mehrerlöse und Aufwendungen bei Mengenentwicklung und Stationsverlegungen

Bei der Eingabe der Werte sind die jeweils in Spalte U eingegebenen Anmerkungen zu beachten.

Zinsaufwand

In Position 7.1 ist der Zinssatz zu benennen, der zur Finanzierung von Investitionen kalkuliert wird.

Preisentwicklung

In den Positionen 7.2. bis 7.4 ist die kalkulierte Preisentwicklung für die Aufwandsposten „Variable Aufwendungen und laufende Kosten“, „Einmaliger Aufwand zur Aufstellung und Einrichtung“ sowie „Aufwand für Verlegung“ einzugeben, welche in den Unterpositionen von 7.6 bis 7.13 verwendet werden. Die einzutragenden Faktoren müssen im Format 1,XYZ eingetragen werden; ein Eintrag von z. B. 1,018 entspricht einer kalkulierten jährlichen Preissteigerung von 1,8 Prozent. Die eingegebenen Faktoren werden einheitlich für alle Vertragsjahre verwendet. Etwaige in der eigenen Kalkulation vorgesehene Sprünge der Preisentwicklung müssen durch den Bieter im einheitlichen Faktor eingepreist werden.

Mehrerlöse

In der Position 7.5.1 sind vom Bieter die kalkulierten Mehrerlöse durch Nutzungsentgelte und Jahresgebühren zum Preisstand 2019 bei Zubestellung einer weiteren Station einzutragen. In der Position 7.5.2 kann der Bieter bei Bedarf die erwartete Entwicklung dieser je Zubestellung einer Station zusätzlichen Erlöse über die Vertragslaufzeit als einmaligen und über alle Vertragsjahre identisch verwendeten Faktor eingeben. Etwaige erwartete Unterschiede in den kalkulierten Mehrerlösen je nach Lage und Größe der zubestellten Station sind durch Bildung eines Durchschnittswertes zu berücksichtigen. Die kalkulierten Mehrerlöse werden in Position 7.9.8, 9.5.7, 9.5.8 und indirekt in 10.1.3 verwendet.

Leihräder

In der Position 7.6.1 sind die Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) für ein einzelnes Leihrad zum Preisstand 2019 sowie in Position 7.6.2 die kalkulierte Preisentwicklung der AHK als einmaligen und über alle Vertragsjahre identisch verwendeten Faktor einzugeben. Mit der Vorgabe, dass zubestellte Leihräder unabhängig vom Jahr der Zubestellung zum Ende der Vertragslaufzeit keine Restbuchwerte erzeugen, wird in Position 7.6.3 mittels der RMZ-Formel die entsprechende Annuität je Vertragsjahr berechnet. Dafür werden die AHK (Position 7.6.1), die fortgeschriebene Preisentwicklung (Position 7.6.2), der Zinssatz zur Finanzierung von Investitionen (Position 7.1) sowie, zur Ermittlung der jeweiligen Abschreibungsdauer, rechnerisch die restliche Vertragslaufzeit in Jahren in Bezug genommen.

In Position 7.6.4 sind einmalig die variablen Aufwendungen und laufenden Kosten bei Zubestellung eines weiteren einzelnen Leihrades einzugeben (Wartung, Disposition, etc.); die Fortschreibung auf die Vertragsjahre erfolgt rechnerisch inklusive Berücksichtigung der an Position 7.2 vorgegebenen Preisentwicklung für variable Aufwendungen und laufende Kosten. Aus der Summe von Position 7.6.3 und Position 7.6.4 ergibt sich der Zubestellpreis Leihrad (Position 7.6.5) der je Vertragsjahr ab dem Jahr der Inbetriebnahme des zubestellten Leihrades jährlich anfällt.

Leih-Lastenräder

In den Unterpositionen von 7.7 erfolgt die im vorherigen Abschnitt beschriebene Ermittlung des Zubestellpreises nach identischer Methodik für die Leih-Lastenräder.

Unbewegliche Infrastruktur-Bestandteile

Für sämtliche unbewegliche Infrastruktureinheiten (Stationen, zusätzliche Andockplätze, Stationsschilder, Terminals, Andockplätze mit Ladeinfrastruktur) ist in Position 7.8.1 einmalig die kalkulierte Preisentwicklung der AHK als einmaliger und über alle Vertragsjahre identisch verwendeter Faktor einzugeben.

Die Ermittlung der Zubestellpreise für unbewegliche Infrastruktur erfolgt im Wesentlichen analog zur Ermittlung des Zubestellpreises für Leihräder und Leih-Lastenräder. Auch für unbewegliche Infrastruktur gilt die Vorgabe, dass zubestellte Infrastruktur unabhängig vom Jahr der Zubestellung zum Ende der Vertragslaufzeit keine Restbuchwerte erzeugt und die Annuitäten der Anschaffungskosten entsprechend auf die ab inklusive dem Jahr der Zubestellung verbleibenden restlichen Vertragsjahre bezogen werden.

Des Weiteren ist für unbewegliche Infrastruktur ein einmaliger Aufwand für Aufstellung und Einrichtung einzugeben (Positionen 7.9.4, 7.10.4, 7.11.4, 7.12.4, 7.13.4), welcher über die jeweils ab dem Jahr der Zubestellung verbleibende restliche Betriebslaufzeit hinweg abgeschrieben und dessen mittels der RMZ-Funktion jährlich ausgewiesene jeweilige Annuität zusätzlich zu den Annuitäten der AHK und den variablen Aufwendungen / laufenden Kosten in die Ermittlung des jeweiligen Zubestellpreises inkludiert wird. Darüber hinaus ist für unbewegliche Infrastruktur jeweils der Aufwand für die Verlegung einer Infrastruktureinheit einmalig einzugeben (Positionen 7.9.6, 7.10.6, 7.11.6, 7.12.6, 7.13.6), welcher rechnerisch mittels des an Position 7.4 eingegebenen Faktors auf die einzelnen Jahre fortgeschrieben wird.

Als Größe einer Station (Position 7.9) ist zur Kalkulation eine Anzahl von 12 Andockplätzen anzunehmen. Die vom Bieter im Abschnitt 7.5 kalkulierten Mehrerlöse je zubestellter Station werden im Abschnitt 9.5 in den Positionen 9.5.7 und 9.5.8, sowie im Abschnitt 10.1 in der Position 10.1.3 berücksichtigt.

An Position 7.14.1 ist vom Bieter der einmalige Aufwand zur Erweiterung des Vermietsystems um eine Fremdsprache einzugeben (s. auch § 34 (4) Betreibervertrag). In der Position 7.14.2 kann durch den Bieter bei Bedarf die erwartete Entwicklung dieser Aufwendungen als einmalig und über alle Vertragsjahre identisch verwendeter Faktor eingegeben werden. Etwaige erwartete Unterschiede in den kalkulierten Aufwendungen je nach konkret zubestellter Sprache sind in dem einen einzugebenden Wert vereinheitlicht zu berücksichtigen.

3 Vergütung und Wertung der erbrachten Leistung

3.1 Zuschussbedarf zur Erbringung der Ausgangsleistung

Die Ermittlung des Zuschussbedarfes zur Erbringung der in Abschnitt 2 definierten Ausgangsleistung erfolgt in Abschnitt 8 basierend auf den in Abschnitt 5 eingegebenen Aufwendungen und in Abschnitt 6 eingegebenen Markterlösen.

In den Positionen 8.1, 8.2 und 8.3 werden in Jahresscheiben die Aufwendungen, Markterlöse und Wagnis / Gewinn / Risiko abgebildet sowie die Summe über die gesamte Vertragslaufzeit gebildet. Die Summe aus Aufwendungen und Wagnis / Gewinn / Risiko abzüglich der Markterlöse ergibt in Position 8.4 in Spalte S den Zuschussbedarf der gesamten Vertragslaufzeit.

Jeweils ein Zehntel dieses Wertes wird für die zehnjährige Betriebslaufzeit als jährlicher Zuschussbedarf zur Erbringung der in Abschnitt 2 definierten Ausgangsleistung ausgewiesen. Der Zuschuss der einzelnen Jahre erfolgt über die Gesamtbetriebslaufzeit harmonisiert in jährlich identischer Höhe ungeachtet etwaig je Betriebsjahr unterschiedlich hoch kalkulierter Aufwendungen und Erlöse.

3.2 Wertungspreis

Die Ermittlung des Wertungspreises erfolgt in Abschnitt 9. Dazu wird an Position 9.1 der in Abschnitt 8 ermittelte jährliche Zuschussbedarf zur Erbringung der Ausgangsleistung abgebildet.

In den Unterpositionen von 9.2 „Mehrerlöse“ erfolgt die Abbildung der vom Bieter eingegebenen kalkulierten Mehrerlöse je Station, der Anzahl der wertungsrelevanten Zubestellungen von Stationen, das Produkt der vorstehend genannten Werte und die sich aus diesem Wert ergebende kumulierte Höhe der Mehrerlöse.

In den folgenden Positionen erfolgt je Infrastruktur-Bestandteil ebenfalls die Abbildung der Veränderung der jeweiligen Mengen („Mengenveränderung“, basierend auf Abschnitt 4) sowie die Abbildung des jeweiligen Verrechnungspreises („Verrechnungspreis pro Infrastruktur-Bestandteil“, basierend auf Abschnitt 7). Anschließend wird jahresscharf das Produkt dieser beiden Werte ermittelt und abgebildet („Aufwendungen Zubestellung“).

Da die Aufwendungen für Zubestellungen ab dem Jahr der jeweiligen Zubestellung jährlich zu vergüten sind, erfolgt anschließend eine kumulierte Darstellung der Aufwendungen („Aufwendungen Zubestellungen kumuliert“).

Bei unbeweglicher Infrastruktur erfolgt in den folgenden zwei Unterpositionen je Infrastruktur-Bestandteil (Positionen 9.5.5, 9.5.6, 9.6.5, 9.6.6, 9.7.5, 9.7.6, 9.8.5, 9.8.6, 9.9.5, 9.9.6) eine Abbildung der Anzahl von Verlegungen (basierend auf Abschnitt 4) sowie von Aufwendungen für die Verlegungen als Produkt aus dem Aufwand für die Verlegung einer Infrastruktureinheit und der in der vorherigen Position abgebildeten Anzahl von Verlegungen. Bei beweglicher Infrastruktur entfällt diese Position.

In Position 9.10 erfolgt in den folgenden zwei Unterpositionen eine Abbildung der Anzahl von Erweiterungen der Mehrsprachigkeit des Vermietsystems (basierend auf Abschnitt 4) sowie von Aufwendungen für die Erweiterungen als Produkt aus dem einmaligen Aufwand für eine Erweiterung und der in der vorherigen Position abgebildeten Anzahl von Erweiterungen.

In Position 9.11 wird aus der Summe des Zuschussbedarfs zur Erbringung der Ausgangsleistung, den kumulierten Mehrerlösen bei Zubestellungen, je Infrastruktur-Bestandteil den kumulierten Aufwendungen für Zubestellungen, je Infrastruktur-Bestandteil den Aufwendungen für Verlegungen unbeweglicher Infrastruktur sowie der Erweiterung der Mehrsprachigkeit eine Zwischensumme in jährlicher Differenzierung ermittelt und abgebildet. In Position 9.12 wird der Wertungspreis als Gesamtsumme dieser Jahreswerte gebildet.

3.3 Leistungsänderungspreise

Die Leistungsänderungspreise sind in zusammenfassender Darstellung in Abschnitt 10 abgebildet und basieren auf den vom Bieter eingegebenen bzw. rechnerisch ermittelten Werten in Abschnitt 7, welche in Abschnitt 9 ebenfalls Verwendung fanden.

In den Unterpositionen von 10.1 erfolgt jahresscharf eine Abbildung der Zubestellpreise für Zubestellungen von Infrastruktureinheiten je Infrastruktur-Bestandteil als ab dem Jahr der Inbetriebnahme jährlich zu vergütender Preis in Euro je Stück.

In den Unterpositionen von 10.2 erfolgt jahresscharf eine Abbildung der Preise für Verlegungen von Infrastruktureinheiten je unbeweglichem Infrastruktur-Bestandteil als in dem Jahr der bestellten Verlegung zu vergütender Preis in Euro je Bestandteil und Verlegung.

In den Zubestellpreis für eine Station (Pos. 10.1.3) fließen die vom Bieter an Position 7.5.1 kalkulierten Mehrerlöse je Station preismindernd ein.

In der Unterposition von 10.3 erfolgt jahresscharf die Abbildung des Zubestellpreises für die Erweiterung der Mehrsprachigkeit des Vermietsystems als in dem Jahr der bestellten Erweiterung einmalig zu vergütender Preis in Euro je Zubestellung.

**Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradverleihsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028
Vergabenummer 2017000111**

Anlage 9 - Mengengerüst

Andockplätze Leihrad Einheit: Stück
Verhältnis Andockplätze zu Anzahl Leihräder für Zubehörliegen: 1,2

Werkstatreserve Einheit: Prozent
Quelle: Mindestwerkstatreserve: 10%. Basis ist die beabsichtigte Anzahl Leihräder bzw. Anzahl Leih-Lastenräder. Anmerkungen:

Maximale Bestellmenge Einheit: Prozent
zgl. maximale Zubehörmenge: 10%. Basis ist die beabsichtigte Zubehörmenge. Anmerkungen:

Pos. Nr.	Mengengerüst Titel	Einheit	Ausgangsmenge Systemstart	Anmerkungen	beabsichtigter Zeitwert	beabsichtigte Zubehörmenge (Zeitwert mit/plus Abgangshöhe)	maximale Zubehörmenge (Zeitwert mit/plus Abgangshöhe)	minimale Zubehörmenge (Gesamte Zubehörmenge)	Anmerkungen
1	Stationen								
1.1	Stationen mit Terminal	Stück	205		350	145	160	50	
1.2	Stationen mit Schild / Kommunikationseinheit	Stück	202		213	11	12	2	
		Stück	3		137	134	148	48	Differenz zwischen Stationen mit Terminal und Stationen gesamt
2	Lehräder								
2.1	Lehräder (ohne Werkstatreserve)	Stück	2.630		4.490	1.860	2.046	641	
2.3	zgl. Mindestwerkstatreserve Lehräder	Stück	263		449	195	205	64	Anzahl Lehräder multipliziert mit Mindestwerkstatreserve-Quote
2.4	Durchschnittliche Anzahl Fahrräder je Station	Stück	12,8		12,8	12,8	12,8	12,8	
3	Andockplätze								
3.1	niedrig: Verhältnis Anz. Andockplätze zu Anz. Leihräder	Faktor	1,60		149	120	120	120	
3.2	Andockplätze Lehräder	Stück	4.204		6.436	2.232	2.456	770	
3.2.1	Andockplatz am Solo-Poller	Stück	2.824	entspricht 67%	4.324	1.500	1.652	518	
3.2.2	Andockplatz am Duo-Poller	Stück	690	entspricht 33%	1.096	366	402	126	
3.3	Andockplätze Leih-Lastenräder mit Ladefahrradstruktur	Stück	20		70	50	55	10	Entspricht der Anzahl der Leih-Lastenräder
4	Leih-Lastenräder								
4.1	Leih-Lastenräder (ohne Werkstatreserve)	Stück	20		70	50	55	10	
4.2	zgl. Mindestwerkstatreserve Leih-Lastenräder	Stück	2		7	5	6	1	Anzahl Leih-Lastenräder multipliziert mit Mindestwerkstatreserve-Quote

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 10: Voraussetzung Nutzung HVV-Card

Voraussetzungen für die Nutzung der HVV-Card (E-Ticket) für weitere Systeme

Bis Ende 2018 sollte jeder HVV-Kunde die Möglichkeit haben, ein E-Ticket (im Weiteren HVV-Card) zu nutzen. In dieser Karte sind Informationen gespeichert, die den Zugang für die Nutzung weiterer Systeme ermöglicht.

Die HVV-Card entspricht dem „KA-Standard“ (Kernapplikation-Standard), einem Standard des eTicketing Deutschland Systems der VDV ETS.

Per NFC Schnittstelle wird die Basisinformation der HVV-Card ausgelesen und ausgewertet.

Durch Anhalten der HVV-Card an ein dafür vorgesehenes Lesegerät (z. B. am HVV-Automaten oder dem Terminal des StadtRAD-Systems) werden die Gültigkeit und die Nummer der Karte ausgewertet. Die Prüfung kann entweder durch eine Positivliste am Lesegerät oder durch eine direkte Verbindung mit einem prüfenden Hintergrundsystem erfolgen.

Der Anbieter des Fahrradvermietsystems muss den Kundenvertragspartner (Hochbahn, S-Bahn oder DB), der die Karte ausgegeben hat, informieren, dass die Karte künftig für einen Zusatznutzen eingesetzt wird, zur Entleihe von Rädern. Grund ist, dass jetzt für ein zusätzliches Nutzermedium ein wechselseitiger Benachrichtigungsdienst benötigt wird.

Die für diesen Zweck erforderlichen Karteninformationen können ohne Sicherheitsmodule ausgelesen werden. Zu diesen Informationen gehören die Parameter:

- Appinstanz_ID (eine weltweit eindeutige Kartenummer): Aussteller muss HVV sein
- Status der Appinstanz: Status „ungesperrt“
- Zeitliche Gültigkeit der Appinstanz (von- und bis-Zeitstempel): aktuelle Zeit im Gültigkeitsstempel

Beim rein ID-basierten Verfahren kann der Drittanbieter völlig autark über die Gültigkeit der verwendeten Karteninstanz in seinem System verfügen. Die HVV-Card fungiert hier lediglich als Identifikationskarte.

Die reine Identifikation einer Person am auslesenden Gerät muss mit einem Kundendatensatz in einem Hintergrundsystem zusammengeführt werden.

Wenn es um einfache Zugangssysteme für Bereiche mit vergleichsweise niedrigem Schutzbedarf geht, reicht eine offline-Variante mit regelmäßigem Update des Zugangsmechanismus mit validen IDs vermutlich aus. Der HVV empfiehlt einen täglichen Rhythmus, weil das auch der Frequenz der anderen ÖPNV-Geräte entspräche.

Der Drittanbieter sollte dem Kunden Hinweise geben, wie der Kunde sich verhalten kann, wenn seine HVV-Card wider Erwarten an diesem Ort nicht funktioniert wie vorgesehen.

Der Drittanbieter muss für die Ausgestaltung der Nutzungsmöglichkeit mit der HVV-Card die HVV GmbH kontaktieren und den technischen Ablauf sowie das Verfahren bei Verlust einer Karte u.ä. im Einzelnen klären.

Ansprechpartner im HVV ist Herr Swen Mager: mager@hvv.de.

Betrieb und Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg im Zeitraum von 2019 bis 2028

Vergabenummer 2017000111

Anlage 11: Bonus-Malus-System (Version 2)

1. Grundsätzliches	1
2. Qualitätskriterien	2
3. Bonus-Malus-Beträge	3
4. Entwurf Bewertungsbogen „Instandhaltung /Sauberkeit der Stationen und Räder“	9

1. Grundsätzliches

Ein Bonus-Malus-System dient der Sicherung definierter bzw. vertraglich festgeschriebener Qualitätsstandards und setzt gleichzeitig Anreize zur Verbesserung der Qualität und stellt somit ein attraktives und qualitativ hochwertiges System für die Kunden sicher. Die Leistungsmerkmale der Qualitätsstandards müssen vom Auftragnehmer beeinflussbar sein.

Die Qualitätsstandards werden zum Teil regelmäßig auf Basis der Auswertung statistischer Daten und zum Teil stichprobenartig durch Sichtkontrollen an den Stationen und Leihrädern / Leih-Lastenrädern überprüft. Werden dabei die Vorgaben eingehalten, werden weder Bonus- noch Maluszahlungen ausgelöst. Erreicht der Auftragnehmer ein besseres Niveau als vorgegeben, erhält er einen Bonus. Werden die Vorgaben unterschritten, also eine schlechtere Qualität geboten als festgelegt, wird dies mit einem Malus belegt. Die Höhe der Bonus- bzw. Malusbeträge hängt vom jeweiligen Kriterium sowie vom Grad der Abweichung vom gesetzten Qualitätsniveau ab.

Die im Rahmen des Bonus-Malus-Systems notwendigen Daten liefert der Auftragnehmer im Rahmen der Quartalsberichte. Er trägt den hiermit verbundenen Aufwand. Die Sichtkontrollen an den Stationen und Leihrädern / Leih-Lastenrädern führt der Auftraggeber auf eigene Kosten durch.

Im Folgenden werden die Grundlagen des Systems erläutert.

2. Qualitätskriterien

Folgende Qualitätskriterien sind im Bonus-Malus-System erfasst:

1. Verfügbarkeit der Leihräder
2. Verfügbarkeit der Leih-Lastenräder
3. Verfügbarkeit der Stationen
4. Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur
5. Stationsüberläufe und -unterdeckungen
6. Verfügbarkeit des Hintergrundsystems
7. Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder
8. Entwicklung Anzahl Kunden mit Registrierungs-/ Jahresbeitrag
9. Entwicklung Fahrten Leihräder
10. Entwicklung Fahrten Leih-Lastenräder

Das Ziel des Auftraggebers ist es, dass das Fahrradvermietsystem zuverlässig und kundenfreundlich funktioniert. Dafür muss das Hintergrundsystem zuverlässig funktionieren, und die Kunden müssen stets auf funktionsfähige und verkehrssichere Räder und Stationen zugreifen können. Des Weiteren müssen die Kunden die Stationen in einem einwandfreien und sauberen Zustand vorfinden. Der Auftragnehmer hat hierfür Sorge zu tragen.

Ein weiteres Ziel des Auftraggebers ist es, dass das Fahrradvermietsystem so attraktiv ist, dass es viele (potenzielle) Nutzende anspricht, sich die Nutzenden- und Fahrtenzahlen stetig erhöhen und somit ein Beitrag zur Erhöhung des Fahrradverkehrsanteils am Modal Split geleistet werden kann. Der Auftragnehmer kann mit der Einhaltung der Qualitätsstandards, mit qualitätssichernden und -steigernden Maßnahmen sowie einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit darauf hinwirken.

Die Auswertung der tatsächlichen Performance (= Ist-Werte) erfolgt durch den Auftraggeber. Die hierfür erforderlichen Daten werden vom Auftragnehmer im Rahmen der Quartalsberichte übermittelt. Der Auftraggeber kann auf Anforderung zudem jederzeit Einsicht in die Daten-Ermittlungen und -Auswertungen beim Auftragnehmer nehmen. Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass die tatsächliche Performance ausreichend und nachvollziehbar dokumentiert wird.

Das Qualitätskriterium „Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder“ wird stichprobenhaft anhand eines Bewertungsbogens durch den Auftraggeber überprüft.

Für einige Qualitätskriterien sind sowohl Bonus- als auch Maluszahlungen möglich, für einige Qualitätskriterien sind nur Malusbeträge fällig, sollte es zu einer Unterschreitung der Zielvorgaben kommen. Für einige Qualitätskriterien werden nur Bonusbeträge fällig, sollte es zu einer Überschreitung / Erfüllung der Zielvorgabe kommen. Der Grad der Abweichung des Ist-Wertes von den Zielvorgaben des Auftraggebers (= Soll-Wert) bestimmt die Höhe des Bonus- bzw. Malusbetrags.

	Qualitätskriterium	Dokumentation der Performance	Bonus-/Maluszahlungen
1	Verfügbarkeit der Leihräder	Mindestens wochenweise Dokumentation durch AN	Bonus- und Maluszahlungen
2	Verfügbarkeit der Leih-Lastenräder	Mindestens wochenweise Dokumentation durch AN	Bonus- und Maluszahlungen
3	Verfügbarkeit der Stationen	Mindestens tageweise Dokumentation durch AN	Maluszahlungen
4	Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur	Mindestens tageweise Dokumentation durch AN	Maluszahlungen
5	Stationsüberläufe und -unterdeckungen	Mindestens tageweise Dokumentation durch AN	Maluszahlungen
6	Verfügbarkeit des Hintergrundsystems	Mindestens jahresweise Dokumentation durch den AN	Maluszahlungen
7	Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder	Messung und Dokumentation durch den AG	Maluszahlungen
8	Entwicklung Anzahl Kunden mit Registrierungsgebühr / Jahresbeitrag	Mindestens jahresweise Dokumentation durch den AN	Bonuszahlungen
9	Entwicklung Fahrten Leihräder	Mindestens jahresweise Dokumentation durch den AN	Bonuszahlungen
10	Entwicklung Fahrten Leih-Lastenräder	Mindestens jahresweise Dokumentation durch den AN	Bonuszahlungen

Im Falle höherer Gewalt¹ gilt die Bonus-Malus-Regel nicht. Stationen, die im Rahmen von Kooperationen mit Unternehmen o. ä. errichtet werden, können in Abstimmung mit dem Auftraggeber vom Bonus-Malus-System ausgenommen werden. Die einzuhaltenden Qualitätsstandards für diese Standorte werden im Einzelfall definiert.

3. Bonus-Malus-Beträge

Die Bonus- bzw. Malusbeträge für die Erfüllung bzw. Nichterfüllung der einzelnen Qualitätskriterien werden nach der im Folgenden beschriebenen Vorgehensweise ermittelt und addiert. Dies ergibt den auf die jährliche Grundvergütung anzurechnenden Bonus- bzw. Malusbetrag. Im Falle eines Bonusbetrags wird dieser aufgrund der verfügbaren Haushaltsmittel auf ■■■■■ des jährlichen Entgelts begrenzt. Im Falle eines Malusbetrags wird dieser auf ■■■■■ des jährlichen Entgelts begrenzt.

Sämtliche Beträge sind im Folgenden als Brutto-Beträge zu verstehen. Bei der Berechnung der Über- oder Unterschreitung der (Verfügbarkeits)Werte wird kaufmännisch gerundet.

¹ Als höhere Gewalt bezeichnet die Rechtsprechung ein von außen kommendes, nicht voraussehbares und auch durch äußerste vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht abwendbares Ereignis. Voraussetzung ist regelmäßig, dass es sich um Ereignisse handelt, die von außen auf die Vertragsparteien einwirken und die von den Vertragsparteien bei der Vertragsgestaltung nicht bedacht worden sind. Wenn in einem solchen Fall auch die höchstmögliche Sorgfalt den Eintritt der Ereignisse nicht zu verhindern vermag, liegt höhere Gewalt vor.

Qualitätskriterium	Definition	Zielvorgabe	Bonus-/Malus Regel
1 Verfügbarkeit Leihräder	<p>Die Leihräder sind verfügbar, wenn jeweils die vertraglich vereinbarte Anzahl an Leihrädern für die Kunden verfügbar und einsatzfähig, d. h. in verkehrssicherem und funktionstüchtigem Zustand ist. Nicht verfügbar ist ein Leihrad, wenn es defekt ist, eine auf die Benutzung negativ wirkende Schadensmeldung vorliegt oder das Leihrad sich im Reparaturprozess (vor Ort, Werkstatt inkl. Transportprozess) befindet.</p>	<p>Verfügbarkeit vertraglich vereinbarte Flotte:</p> <p>a) Sommer (1. April bis 31. Oktober): [] pro Woche (Durchschnitt)</p> <p>b) Winter (1. November bis 31. März): [] pro Woche (Durchschnitt)</p>	<p>Bonus:</p> <p>Je Prozentpunkt der Überschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Bonus von [] pro Woche an.</p> <p>Im Winterbetrieb fallen nur bis zu einer Verfügbarkeit ≤ [] Bonuszahlungen an (Deckelung).</p> <p>Malus:</p> <p>Verfügbarkeit Sommer []</p> <p>Verfügbarkeit Winter []</p> <p>Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Malus von [] Malus pro Woche an.</p> <p>Verfügbarkeit Sommer []</p> <p>Verfügbarkeit Winter []</p> <p>Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Malus von 1.000 € pro Woche an.</p>
2 Verfügbarkeit Leih-Lastenräder	<p>Ausnahme: Im Falle eines Ausfalls des Hintergrundsystems ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich.</p> <p>Die Leih-Lastenräder sind verfügbar, wenn jeweils die vertraglich vereinbarte Anzahl an Leih-Lastenrädern für die Kunden verfügbar und einsatzfähig, d. h. in verkehrssicherem und funktionstüchtigem Zustand ist. Nicht verfügbar ist ein Leih-Lastenrad, wenn es defekt ist, eine auf die Benutzung negativ wirkende Schadensmeldung vorliegt, das Leih-Lastenrad sich im Reparaturprozess (vor Ort, Werkstatt inkl. Transportprozess) befindet.</p> <p>Ausnahme: Im Falle eines Ausfalls des Hintergrundsystems ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich.</p>	<p>Verfügbarkeit vertraglich vereinbarte Flotte: [] pro Woche (Durchschnitt), ab []</p>	<p>Bonus</p> <p>Je [] Überschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Bonus von [] pro Woche an.</p> <p>Malus:</p> <p>Je [] Unterschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Malus von [] pro Woche an.</p>

Qualitätskriterium	Definition	Zielvorgabe	Bonus-/Malus Regel
3 Verfügbarkeit Stationen	Verfügbar ist eine Station, wenn alle ihre Komponenten in funktionsfähigem Zustand sind und sie den Nutzenden zugänglich ist. Ausleihe, und Rückgabe müssen möglich sein. Eine Station ist nicht verfügbar, wenn auf keinem vertraglich vereinbarten Zugangsweg eine Entleihe oder Rückgabe eines Leihrades oder Leih-Lastenrades möglich ist.	Verfügbarkeit Stationen [redacted] pro Tag (Verfügbarkeitsstunden aller Stationen; Durchschnitt)	Malus: Je [redacted] Unterschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Malus von [redacted] pro Tag an.
	Ausnahmen: 1. Im Falle eines Ausfalls des Hintergrundsystems ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich. 2. Von der Wertung werden die Stationen ausgeschlossen, die auf Wunsch des AG für einen begrenzten Zeitraum verlegt oder außer Betrieb genommen werden müssen. Der Ausschluss aus der Wertung erfolgt für den Verlegungszeitraum. 3. Im Falle planmäßiger und mit dem Auftraggeber abgestimmten Wartungs- und/oder Umrüstungs-/Umbauarbeiten gilt die Bonus-Malus-Regel nicht.		
4 Verfügbarkeit Ladeinfrastruktur	Verfügbar ist die Ladeinfrastruktur, wenn alle ihre Komponenten in funktionsfähigem Zustand sind und der Ladevorgang möglich ist. Die Ladeinfrastruktur ist nicht verfügbar, wenn der Ladevorgang nicht möglich ist.	Verfügbarkeit Ladeinfrastruktur [redacted] pro Tag (Verfügbarkeitsstunden aller Andockplätze mit Ladeinfrastruktur; Durchschnitt)	Malus: Je Prozentpunkt Unterschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Malus von [redacted] pro Tag an.
	Ausnahmen: 1. Im Falle eines Ausfalls des Hintergrundsystems ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich. 2. Im Falle eines Ausfalls der Station ist die hierfür geltende Bonus-Malus-Regel maßgeblich. 3. Von der Wertung werden die Stationen ausgeschlossen, die auf Wunsch des AG für einen begrenzten Zeitraum verlegt oder außer Betrieb genommen werden müssen. Der Ausschluss aus der Wertung erfolgt für den Verlegungszeitraum. 4. Im Falle planmäßiger und mit dem Auftraggeber abgestimmten Wartungs- und/oder Umrüstungs-/Umbauarbeiten gilt die Bonus-Malus-Regel nicht.		

Qualitätskriterium	Definition	Zielvorgabe	Bonus-/Malus Regel
5 Stationsüberläufe und -unterdeckungen (Bedarfsgerechte Verteilung der Leihräder)	Ein <i>Stationsüberlauf</i> liegt vor, wenn eine Station an einem Kalendertag für einen längeren Zeitraum ununterbrochen zu über [] mit Leihrädern belegt ist, d. h. alle Andockplätze belegt sind, und Leihräder neben den Andockplätzen stehen. Eine <i>Stationsunterdeckung</i> liegt vor, wenn eine Station an einem Kalendertag für einen längeren Zeitraum ununterbrochen zu [] mit Leihrädern belegt ist, d. h. an der Station keine Leihräder vorhanden bzw. für die Kunden entleihbar sind.	a) Stationsüberlauf: Nicht länger als [] je Kalendertag nach Erkenntniserlangung. b) Stationsunterdeckung: Nicht länger als [] je Kalendertag nach Erkenntniserlangung.	Malus: Bei Überschreitung der Zielvorgaben (= ein Ereignis) fällt ein Malus von [] je Ereignis an.
6 Verfügbarkeit Hintergrundsystem	Das Hintergrundsystem ist verfügbar, wenn es über das Kalenderjahr gesehen die fachlichen und technischen Vereinbarungen störungsfrei erfüllt.	Verfügbarkeit Hintergrundsystem: [] im Jahresdurchschnitt (Soll-Stundenzahl = [] Stunden (ohne Schaltjahr))	Malus: Je [] Unterschreitung der Verfügbarkeit fällt ein Malus von [] pro Jahr an.
7 Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder	Die Stationen und Leihräder / Leih-Lastenräder gelten als sauber und instand gehalten, wenn sie gemäß einer quartalsweisen Begutachtung (Stichprobe max. [] der angebotenen Stationen) anhand des Bewertungsbogens (s. Abschnitt 4) zu [] sauber und schadensfrei sind. Eine Station ist zu [] sauber und schadensfrei, wenn die im Bewertungsbogen aufgeführten Kriterien zu [] mit 1 oder 2 bewertet werden.	Instandhaltung / Sauberkeit der Stationen und Räder: [] im Quartalsdurchschnitt	Malus: Je [] Unterschreitung der Zielvorgabe fällt ein Malus von [] pro Quartal an.

Qualitätskriterium	Definition	Zielvorgabe	Bonus-/Malus Regel
8 Entwicklung Anzahl Kunden mit Registrierungsgebühr / Jahresbeitrag	<p>Eine stetige Erhöhung der Anzahl der Kunden, die eine Registrierungsgebühr oder einen Jahresbeitrag entrichtet haben, bedeutet, dass sich – ausgehend zunächst von [REDACTED] registrierten Kunden (= [REDACTED] Kunden je Leihrad) im ersten Vertragsjahr – das Verhältnis der Anzahl Kunden mit Registrierungsgebühr / Jahresbeitrag zur Anzahl der Leihräder in den folgenden Vertragsjahren steigert. Ausgangswert ist jeweils die Anzahl der registrierten Kunden bzw. der Kunden mit Jahresbeitrag des Vorjahres.</p>	<p>Zielvorgabe</p> <p><i>Vertragsjahr 1:</i> Mindestanzahl der Kunden mit Registrierungsgebühr bzw. Jahresbeitrag = [REDACTED] (Quote = [REDACTED] Kunden je Leihrad, bezogen auf die Ausgangsmenge von [REDACTED] Leihrädern)</p> <p><i>Ab Vertragsjahr 2:</i> Jedes Jahr Erhöhung des Verhältnisses Kunden mit Registrierungsgebühr bzw. Jahresbeitrag zur Anzahl der jeweiligen Leihräder im System um [REDACTED] im Vergleich zum Vorjahr.</p> <p>Maßgeblich ist die Anzahl Leihräder am 1.1. des Jahres im Vergleich zur Anzahl Kunden mit Registrierungsgebühr bzw. Jahresbeitrag zum 31.12. des Jahres. Zubestellte Räder im Jahresverlauf bleiben unberücksichtigt</p>	<p>Bonus-/Malus Regel</p> <p>Bonus: <i>Vertragsjahr 1:</i> Wird die Quote des Ausgangswertes von [REDACTED] Kunden je Leihrad um mindestens [REDACTED] überschritten, fällt ein pauschaler Bonus von [REDACTED] im Vertragsjahr 1 an.</p> <p><i>Ab Vertragsjahr 2:</i> Wird das Verhältnis von der Anzahl der Kunden mit Registrierungsgebühr bzw. Jahresbeitrag zur Anzahl der Leihräder im System im Vertragsjahr X im Verhältnis zum Vertragsjahr X-1 um mindestens [REDACTED] überschritten, fällt ein pauschaler Bonus von [REDACTED] Euro pro Jahr an.</p>
9 Entwicklung Fahrten Leihräder	<p>Eine stetige Erhöhung der Anzahl der Fahrten der Leihräder bedeutet, dass sich die Auslastung der Leihräder im System erhöht. Dies wird in Fahrten pro Leihrad und Tag gemessen.</p>	<p>Zielvorgabe</p> <p><i>Vertragsjahr 1:</i> Mindestanzahl der Fahrten = [REDACTED] (= [REDACTED] pro Leihrad und Tag, bezogen auf die Ausgangsmenge von [REDACTED] Leihrädern)</p> <p><i>Ab Vertragsjahr 2:</i> Jedes Jahr Erhöhung um [REDACTED] pro Leihrad und Tag</p> <p>Maßgeblich ist die Anzahl Leihräder am 1.1. des Jahres im Vergleich zur der Anzahl der erfolgten Fahrten zum 31.12. des Jahres. Zubestellte Räder im Jahresverlauf bleiben unberücksichtigt.</p>	<p>Bonus: <i>Vertragsjahr 1:</i> Wird die Quote des Ausgangswertes von [REDACTED] Fahrten pro Leihrad und Tag um mindestens [REDACTED] überschritten, fällt ein pauschaler Bonus von [REDACTED] Euro im Vertragsjahr 1 an.</p> <p><i>Ab Vertragsjahr 2:</i> Wird die Anzahl der Fahrten pro Leihrad und Tag im Vertragsjahr X im Verhältnis zum Vertragsjahr X-1 um mindestens [REDACTED] überschritten, fällt ein pauschaler Bonus von [REDACTED] Euro pro Jahr an.</p>

Qualitätskriterium	Definition	Zielvorgabe	Bonus-/Malus Regel
10 Entwicklung Fahrten Leih-Lastenräder	<p>Eine stetige Erhöhung der Anzahl der Fahrten der Leih-Lastenräder bedeutet, dass sich die Auslastung der Leih-Lastenräder im System erhöht. Dies wird in Fahrten pro Leih-Lastenrad und Tag gemessen.</p>	<p>Vertragsjahr 2: Mindestanzahl der Fahrten = $\frac{\text{[]}}{\text{[]}}$ (= [] Fahrten pro Leih-Lastenrad und Tag bezogen auf die Ausgangsmenge von [] Leih-Lastenrädern) Ab Vertragsjahr 3: Jedes Jahr Erhöhung um [] Fahrten pro Leih-Lastenrad und Tag. Maßgeblich ist die Anzahl Leih-Lastenräder am 1.1. des Jahres im Vergleich zur der Anzahl der erfolgten Fahrten zum 31.12. des Jahres. Zubestellte Leih-Lastenräder im Jahresverlauf bleiben unberücksichtigt</p>	<p>Bonus: Vertragsjahr 2: Wird die Quote des Ausgangswertes von [] Fahrten pro Leih-Lastenrad und Tag um mindestens [] Fahrten überschritten, fällt ein pauschaler Bonus von [] Euro im Vertragsjahr 2 an. Ab Vertragsjahr 3: Wird die Anzahl der Fahrten pro Leih-Lastenrad und Tag im Vertragsjahr X im Verhältnis zum Vertragsjahr X-1 um mindestens [] Fahrten überschritten, fällt ein pauschaler Bonus von [] Euro pro Jahr an.</p>

4. Entwurf Bewertungsbogen „Instandhaltung /Sauberkeit der Stationen und Räder“

Definition „Sauberkeit“: [REDACTED]

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Beschreibung Kategorien 1-4:

Sauberkeit	1 = sehr sauber	2 = sauber	3 = leicht verschmutzt	4 = stark verschmutzt
Schadensfreiheit	1 = schadensfrei	2 = kleine Schäden	3 = Schäden	4 = große Schäden

4.1. Rahmendaten

1.	Name Tester/in	
2.	Stations-Nr.	
3.	Terminal vorhanden?	Ja Nein
4.	Schild vorhanden?	Ja Nein
5.	Anzahl vorhandener Andockplätze	
6.	Anzahl vorhandener Fahrräder	
7.	Lastenrad-Station?	Ja Nein
8.	Datum	
9.	Uhrzeit	
10.	Witterung	Trocken Feucht Niederschlag Schnee

4.2. Terminal und Terminalkomponenten

		1	2	3	4	Anmerkungen
1. Terminal	vorhanden sauber schadensfrei					
2. Touchscreen Terminal	vorhanden sauber schadensfrei					
3. Beschriftung einschl. Kunden-Service Rufnummer am Terminal	vorhanden sauber schadensfrei					
4. Zugang zum Terminal	vorhanden sauber schadensfrei					

4.3. Stationsschild

		1	2	3	4	Anmerkungen
1. Stationsschild	vorhanden sauber schadensfrei					
2. Systemname/-logo am Stationsschild	vorhanden sauber schadensfrei					
3. Informationen am Stationsschild (Tarife und Erläuterungen zur Registrierung und zum Mietmodus, Kunden-Service Rufnummer, Kontaktdaten des Betreibers)	vorhanden sauber schadensfrei					

4.4. Andockplätze und Leihräder / Leih-Lastenräder

		1	2	3	4	Anmerkungen
1. Andockplätze	sauber schadensfrei					
<i>Bitte Andockplätze notieren, die nicht sauber oder schadensfrei sind</i>						
2. Andockplätze für Leih-Lastenräder	vorhanden sauber schadensfrei					
3. Leihräder	vorhanden sauber schadensfrei					
4. Leih-Lastenräder	vorhanden sauber schadensfrei					

		1 2 3 4 Anmerkungen			
<i>Bitte Nummern der Leihräder / Leih-Lastenräder notieren, die nicht sauber oder schadensfrei sind</i>					
5. Zugang zu Andockplätzen bzw. Leihfahrrädern / Leih-Lastenrädern	sauber schadensfrei				
<i>Bitte Andockplätze notieren, zu der kein schadensfreier oder sauberer Zugang vorhanden ist</i>					

4.5. Gesamteindruck der Station

		1 2 3 4 Anmerkungen			
1. Gesamteindruck Sauberkeit	Müll, Aufkleber, Schmierereien, Unkraut, Grünschnitt, Regenwasserspritzschmutz, Herbstlaub, Schnee, Eis, nicht geräumte Streustoffe				
2. Gesamteindruck Schadensfreiheit	Schadensfreiheit				



Freie und Hansestadt Hamburg

Finanzbehörde

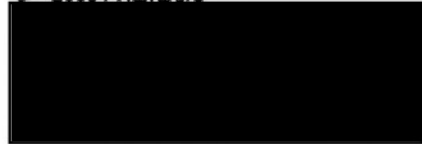
Finanzbehörde, Gänsemarkt 36, D - 20354 Hamburg

PER FAX
DB Connect GmbH
Mainzer Landstraße 169
60327 Frankfurt am Main

Fax-Nr.: 069 265 - 29380

Organisation und Zentrale Dienste
Beschaffung und Strategischer Einkauf für Hamburg
131/00

Gänsemarkt 36
D - 20354 Hamburg



Az.: 153-0/30.195

26.06.2018

Offenes Verfahren Nr. 2017000111 über den Betrieb und die Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradvermietsystems in Hamburg für den Zeitraum von 2019 bis 2028, Ihr Angebot vom 24.04.2018

Zuschlag

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Teilnahme an der o. g. Ausschreibung.

Die Finanzbehörde Hamburg überträgt Ihnen auf Grund Ihres Angebotes vom 24.04.2018 die Durchführung der o. g. Leistung für die Zeit vom 01.01.2019 bis 31.12.2028.

Es gelten die Preise Ihres Angebotes vom 24.04.2018 (informativ diesem Schreiben beigelegt auf S. 2), denen die zum Zeitpunkt der Leistung geltende Umsatzsteuer (USt.) hinzuzurechnen ist.

Im Hinblick auf § 10 Abs. 2 HmbTG vereinbaren die Parteien:

Dieser Vertrag wird erst einen Monat nach seiner Veröffentlichung im Informationsregister wirksam.

Die Freie und Hansestadt Hamburg kann binnen dieses Monats nach Veröffentlichung des Vertrags im Informationsregister vom Vertrag zurücktreten, wenn der Freien und Hansestadt Hamburg nach der Veröffentlichung des Vertrages von ihr nicht zu vertretende Tatsachen bekannt werden, die sie, wären sie schon zuvor bekannt gewesen, dazu veranlasst hätten, einen solchen Vertrag nicht zu schließen, und ein Festhalten am Vertrag für die Freie und Hansestadt Hamburg unzumutbar ist.

Diesem Rücktrittsrecht haben Sie mit der Angebotsabgabe bereits zugestimmt, da das entsprechende Formular („Vereinbarung von Verträgen, Vereinbarung eines Rücktrittsrechts ...) Teil der Vergabeunterlagen war.

Die deklaratorische Vertragsunterzeichnung erfolgt in Absprache mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

